

## **Sprawozdanie z prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego w 2011 r.**

W październiku 2011 r. zakończyła się pierwsza czteroletnia kadencja KKPM powołanej w 2007 r. Premier RP Donald Tusk powołał Komisję na drugą czteroletnią kadencję w dotychczasowym składzie. Inauguracyjne posiedzenie odbyło się 28 listopada 2011 r. w Urzędzie Morskim w Gdyni z udziałem Pani Minister Anny Wypych-Namietko, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Prace KKPM w drugiej kadencji zostaną skupione przede wszystkim nad kodeksem morskim, tak by opracować ostateczny nowy projekt tej ustawy. Materię kodeksową podzielono na dwie części: „do umów”, gdzie prowadzenie prac będzie się odbywać pod kierownictwem profesora W. Adamczaka i „od umów” gdzie kierowanie pracami powierzono prof. J. Młynarczykowi.

KKPM w 2011 r. odbyła 10 posiedzeń. Wiodącym tematem była kontynuacja prac nad kodeksem morskim.

### **Kodeks morski**

- I. Przeprowadzono dyskusję nad uwagami zgłoszonymi w toku uzgodnień międzyresortowych do przedłożonego w 2010 r. projektu ustawy zmieniającej k.m. w części dotyczącej odpowiedzialności armatora i jego ubezpieczenia, odpowiedzialności za szkodę na osobie i w bagażu pasażera i jej ubezpieczenia oraz odpowiedzialności z tytułu szkód olejowych w zakresie przepisów wykonawczych dla Funduszu 2003.
- II. Kontynuacja prac nad nowym kodeksem morskim.

### **Przewóz ładunku morzem.**

Debatę nad tą najważniejszą dla żeglugi handlowej umową rozpoczęto od kwestionariusza przygotowanego przez mec. M. Czernisa, w którym wskazano na zasadnicze kwestie, jakie powinny być w tym zakresie rozstrzygnięte przez Komisję. Wiążą się one z decyzją dotyczącą prawno-międzynarodowego reżimu przewozu ładunku morzem, którym Polska winna być związana w płaszczyźnie międzynarodowej oraz sposobu uregulowania tego

zagadnienia w prawie wewnętrznym, w związku z podpisaniem przez Polskę (jako jeden z nielicznych krajów) nowej konwencji o przewozie ładunku morzem na całej trasie lub jej części, uchwalonej pod auspicjami UNCITRALU w 2009 r. (Reguły Rotterdamskie - RR).

Wnioski:

1. Większość członków Komisji opowiedziała się za zachowaniem przez RP uczestnictwa w reżimie konwencji Haga-Visby. Uznano jednak, że w wewnętrznej regulacji kodeksu morskiego, dotyczącej umowy przewozu ładunku, konieczne jest wprowadzenie zmian uwzględniających unormowania Reguł Rotterdamskich oraz doświadczenia praktyki morskiej. Oznaczałoby to stworzenie regulacji hybrydowej w kodeksie morskim. Propozycja takich rozwiązań legislacyjnych przedstawiona w Niemczech spotkała się jednak z negatywną reakcją środowisk żeglugowych. W odnośnym stanowisku wskazano, że w chwili obecnej w USA trwają przygotowania do ewentualnego przystąpienia do RR, co mogłoby pociągnąć za sobą uzyskanie przez tę konwencję istotnego znaczenia w obrocie i związanie się jej postanowieniami przez wiele krajów; priorytetem winno być dążenie do ujednoczenia regulacji tej tematyki w skali globalnej. W toku dalszych prac KKPM ten argument trzeba wziąć pod uwagę.
2. Regulację kodeksu morskiego można pozostawić jako ograniczoną do umowy przewozu ładunku morzem, bez uwzględniania odcinków lądowych przewozu, które obejmuje regulacja RR. Tę kwestię pozostawiono jednak do dalszej dyskusji.
3. Uregulowania wymagają kontrakty ilościowe (volume contracts), skoro w RR wyłączono je z zakresu obligatoryjnego reżimu unormowań konwencyjnych.
4. W odniesieniu do czarterowych umów przewozu należy zweryfikować dotychczasową ich definicję w kodeksie morskim i przyjąć ich kwalifikację zgodną z obrotem międzynarodowym, którą wyrażono w RR. W efekcie czarter na podróż, związany z wynajęciem przestrzeni ładownej statku w celu dokonania przewozu pozostałby poddany swobodzie umów, co w praktyce oznacza przede wszystkim zastosowanie w odniesieniu do takich umów wzorców kontraktowych, z uzupełniającym zastosowaniem przepisów kodeksu cywilnego o umowie przewozu. Rozważenia wymagałoby czy i jakie specyficzne aspekty tej umowy winny być uregulowane w k.m., a ponadto czy w systematyce k.m. ta umowa winna zostać uregulowana łącznie

z innymi umowami czarterowymi, czy też pozostać jako wariant umowy przewozu ładunku.

5. W konsekwencji przyjęta w k.m. definicja umowy przewozu ładunku morzem winna wzorować się na unormowaniach RR, w zakresie w jakim byłaby to umowa objęta regulacją semiimperatywną.
6. Zrezygnować należy z dotychczasowego wyodrębnienia załadowcy i odróżnienia go od frachtującego. Będzie on na równi z innymi podmiotami objęty regulacją dotyczącą podmiotów wykonujących obowiązki ciężące na frachtującym i w jego imieniu (maritime performing party w/g RR). Zakres jego czynności zależy od warunków bazy dostawy ewentualnej umowy sprzedaży towarów oddawanych do przewozu. Zgłoszono też zdanie odrębne wskazujące, że publicznoprawne obowiązki ciężące na załadowcy wymagają uwzględnienia jego samodzielnej pozycji prawnej.
7. Jeżeli regulacja k.m. obejmie także niemorskie odcinki przewozu pojawi się kategoria wykonawcy przewozu (performing party) wyróżniona w RR .
8. Zakres stosowania semimperatywnego reżimu należy rozszerzyć na przewozy, dla których wystawiono inne dokumenty niż konosament, z zachowaniem wyłączenia umów czarterowych (jak RR).
9. Nie jest możliwe przejście wprost do k.m. regulacji RR dotyczących dokumentów transportowych i ich kwalifikacji z uwagi na odrębności polskiego systemu papierów wartościowych. Uwzględnić jednak należy regulacje RR przewidujące ogólne podstawy dla stosowania w przewozie dokumentów elektronicznych, w tym funkcjonalnych odpowiedników konosamentów. Na obecnym etapie odnośne szczegółowe unormowanie nie jest możliwe.
10. W kwestii okresu odpowiedzialności przewoźnika za szkodę w ładunku objętego regulacją semiimperatywną k.m. wskazano dwa możliwe warianty:
  - a) Tackle to tackle – jak w RR
  - b) Port to port – jak w Regułach hamburskich.

Opowiedziano się za wersją "b."

11. Zasada odpowiedzialności przewoźnika za szkodę w ładunku stanowi przedmiot rozbieżnych poglądów. W większości uznano, że w tej kwestii można wzorować się na regulacji RR (domniemanie winy z rozbudowanym systemem excepcji). Jednakże nie ma jednolitości w ocenie zasadności wyeliminowania błędu nautycznego, jako przesłanki ekskulpcyjnej. Z jednej strony podnosi się jej anachronizm we współczesnych stosunkach przewozowych zwracając uwagę, że kraje stosujące systemy hybrydowe z niej zrezygnowały, z drugiej zaś wskazuje, że wciąż jej znaczenie w praktyce przewozów morskich jest duże.
12. Unormowanie dotyczące odpowiedzialności za zwłokę winno się opierać na modelu Reguł hamburskich.
13. Zachować należy willful misconduct, jako okoliczność pozbawiającą prawa do korzystania z ograniczenia odpowiedzialności.
14. Konieczna jest regulacja dotycząca przewozu zwierząt żywych i ładunków niebezpiecznych.

W podsumowaniu prowadzonej debaty mec. M. Czernis przygotował wstępny projekt regulacji umowy przewozu ładunku morzem, praca nad którym będzie kontynuowana.

#### Czarter na czas, bareboat i slot charter

Regulacja dotycząca czarteru na czas nie wymaga zasadniczych zmian.

Czarter bareboat (czarter statku bez załogi) to umowa nie uregulowana dotychczas w k.m. Poprzednia Komisja Kodyfikacyjna uznała, że jest to rodzaj najmu lub dzierżawy statku bez załogi. Ten potencjalny dualizm stwarza jednak w praktyce problemy. W szczególności określenia wymaga kim są strony tej umowy, a zwłaszcza, czy czarterujący musi być armatorem, co oznaczałoby, że umowa wiązałaby się wyłącznie z przeznaczeniem statku do uprawiania żeglugi; na jakich zasadach statek może być oddawany w podczarter; w jakiej formie należy taką umowę zawierać (wskazano na konieczność wprowadzenia wymogu formy pisemnej pod rygorem nieważności, wobec wyłączenia rygoru ad probationem w obrocie profesjonalnym, wynikającego z k.c.).

Projekt przepisów normujących tę umowę przygotował mec. M. Rzeszewicz. Zwrócił też uwagę, że istnieje potrzeba regulacji umów określanych jako tzw. slot charter. Komisja uznała za celowe uregulowanie obydwu umów w oparciu o projekty przygotowane przez mec. M.

Rzeszewicza uznając, że odnośna regulacja winna mieć jedynie charakter ramowy i opowiadając się za pozostawieniem w tej mierze swobody kontraktowej. Projektowane przepisy dotyczące slot charters uznają tę umowę za rodzaj umowy czarteru, którego przedmiotem jest określona w umowie przestrzeń ładowna statku pozostawiona do dyspozycji czarterującego dla celów zgodnych z umową (w praktyce czarterujący zawiera z innymi podmiotami jako przewoźnik umowy przewozu ładunku, dla wykonania których wykorzystuje wyczarterowaną część przestrzeni ładownej statku; podmioty te występują w obrocie jako NVOCC). Zaproponowano nazwanie tej umowy czarterem przestrzeni ładunkowej statku. Wyrażono też odrębny, odosobniony pogląd wskazujący, że przedmiotem tej umowy jest przewóz ładunku.

### Holowanie i pilotaż

Projekt regulacji przygotowała Mec. E. Krzysztoporska. Projekt alternatywny prof. M. Koziński.

### Holowanie

Trzon zaproponowanej regulacji oparty jest na dotychczasowym unormowaniu k.m. i uwzględnia praktykę stosowania w tym zakresie wzorców umownych.

Podniesiono konieczność wskazania w definicji umowy holowniczej stron umowy: holujący i holowany.

Holujący nie musi być armatorem statku. Zaproponowane w to miejsce określenie „każdy kto dysponuje statkiem” nie uzyskało jednak aprobaty, jako właściwy termin.

Usługi holownicze należy rozszerzyć na inne niż statek obiekty. W konsekwencji w zakresie usług holowniczych należy uwzględnić, że dotychczas tu wymieniany „manewr nawigacyjny” może dotyczyć tylko statków.

Propozycja legislacyjna zawiera wskazanie zarówno obowiązkowego świadczenia usług holowniczych, jak też ewentualności dobrowolnego skorzystania z tych usług.

Wskazanie uprawnień kapitana jako ustawowego przedstawiciela armatora do zawarcia umowy holowniczej winno zostać zawarte w ogólnym przepisie o uprawnieniach kapitana.

W kwestii formy należy zapewnić możliwość żądania potwierdzenia zawarcia umowy na piśmie - stosowanie art. 77<sup>1</sup> k.c. Za dowód zawarcia umowy należy uznać kwit holowniczy.

Zaproponowano przepis przewidujący obowiązek posiadania zezwolenia na świadczenie usług holowniczych przez statki innych bander niż polska, unijna, EOG i Konfederacji Szwajcarskiej.

### Pilotaż

W regulacji należy uwzględnić dwa warianty umowy pilotażu: umowa z pilotem i umowa z przedsiębiorcą zatrudniającym pilota. Winno to znaleźć swoje odzwierciedlenie w określonej w kodeksie treści umowy pilotażu i zasadach odpowiedzialności. Ponadto określając treść tej umowy należy podkreślić, że istotą umowy pilotażu jest udzielanie informacji i rady kapitanowi statku. Rozważyć należy przeciwdziałanie problemowi monopolu na rynku pilotowym.

W toku dyskusji pojawił się wniosek w sprawie ewentualnego uregulowania umowy cumowniczej. Projekt regulacji tej umowy przedstawił prof. M. Koziński. Komisja postanowiła włączyć regulację tej umowy do k.m.

### Areszt statku

Materiał do dyskusji przygotował dr K. Kochanowski. Zwrócił uwagę, że podstawowym problemem jest egzekucja ze statku. Obecna regulacja zawarta w k.p.c. nawiązuje w tym względzie do egzekucji z nieruchomości, co w praktyce stwarza wiele trudności. Odnośne procedury winny zostać uproszczone. Analogiczny problem wiąże się z odpowiednim stosowaniem przepisów o egzekucji w postępowaniu zabezpieczającym. Przeniesienie regulacji tego zagadnienia z k.p.c. do k.m. może jednak okazać się problematyczne.

## **INNE AKTY PRAWNE**

1. KKPM opiniowała przygotowany przez ministerstwo infrastruktury (transportu, budownictwa i gospodarki morskiej):

a) projekt ustawy o Państwowej Komisji Badania Przyczyn Wypadków Morskich Regulacja tej ustawy jest kluczowa także dla określenia dalszego losu izb morskich. KKPM podkreśliła konieczność jak najszybszego podjęcia przez resort decyzji w tej sprawie. Kwestia ta pozostaje jak dotąd całkowicie niewyjaśniona. Brak jakichkolwiek informacji co do odnośnych zamiarów ministerstwa uniemożliwia podjęcie prac nad ostatecznym brzmieniem

stosownej ustawy, jak też sformułowanie przepisów k.m., dla których rozstrzygnięcie tego zagadnienia jest bardzo istotne.

W takiej sytuacji, w chwili obecnej możliwe jest tylko rozważenie zharmonizowania rozwiązań projektu ustawy o PKBPWM z obowiązującą ustawą o izbach morskich. Ten etap uznać jednak należy za tymczasowy, przejściowy.

Założenia projektu ustawy o PKBWM zakładają zachowanie przez izby morskie kompetencji do orzekania w sprawie wypadków morskich na wniosek zainteresowanego. Zachowają one także uprawnienia do orzekania w kwestii odpowiedzialności zawodowej. Tu zaś pojawia się dualizm kompetencji wobec regulacji ustawy o bezpieczeństwie morskim, przyznającej takie uprawnienia także dyrektorom urzędów morskich. Zwrócono uwagę, że chociaż orzeczenia izby morskiej w sprawie winy nie są wiążące dla sądów, to jednak ich praktyczne znaczenie w procesie jest bardzo duże. We współczesnych realiach, gdy statki należące do polskich przedsiębiorstw pływają pod obcymi banderami, wielokrotnie pożądane być może zbadanie wypadku przez polski profesjonalny organ, niezależnie od ustaleń dokonywanych przez administrację obcych, w tym co do zasady tzw. tanich bander.

Podstawowe zastrzeżenia KKPM wobec projektu tej ustawy to: brak zagwarantowania niezależności działania członków PKBPWM, wobec w szczególności jej ulokowania przy ministrze transportu, budownictwa i gospodarki morskiej i nawiązywania przez nich stosunku pracy, co wiąże się ze stosunkiem podległości.

b) projekt ustawy o pracy na morzu

c) projekt ustawy o bezpieczeństwie morskim

W debacie zwrócono uwagę, że zaproponowanych w projekcie ustawy o bezpieczeństwie morskim zmian w k.m. nie uzgadniano w ogóle z KKPM. Prace legislacyjne ministerstwa i KKPM wymagają większej synchronizacji.

2. Dokonano weryfikacji tłumaczenia Protokołu do Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu (PAL 2002) - koordynacja dr Dorota Pyć.

3. Omówiono wstępny projekt przepisów wykonawczych do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1 ), przygotowany przez mec. E. Krzysztoporską. Po raz kolejny członkowie Komisji stwierdzają, że przyjęta w zasadach

techniki legislacyjnej reguła całkowitego unikania powtórzenia przepisów prawa unijnego prowadzi do braku czytelności rozwiązań prawnych, co jest istotne zwłaszcza w regulacjach dotyczących takich podmiotów jak konsument, czy pasażer.

Wymagany przez rozporządzenie organem do rozpatrywania skarg pasażerów, winien być, zdaniem Komisji, jeden wskazany dyrektor urzędu morskigo i dyrektor urzędu żegluga śródlądowej.

### Pozostałe

1. Zaopiniowano przedstawione przez Komisję Zwyczajów Portowych „Zasady Współpracy Uczestników Obrotu Portowo-Morskiego w Polskich Portach Morskich”. W opinii KKPM wskazała w szczególności, że zwyczaj nie może być tworzony przez jakikolwiek organ, lecz musi wynikać z powszechnie przyjętej praktyki, a takie gremia, jak Komisja Zwyczajów Portowych mogą jedynie stwierdzać istnienie określonych zwyczajów, nie zaś je formułować, bowiem nie ma żadnych podstaw dla przyznania im kompetencji decydowania o treści stosunków kontraktowych, co byłoby pośrednim skutkiem „tworzenia” zwyczajów przez Komisję.

W końcu 2011 r. odbyło się posiedzenie z udziałem Pani Ewy Kossakowskiej; wicedyrektora Departamentu Prawa Środowiska i Infrastruktury Rządowego Centrum Legislacji na temat systemu prac legislacyjnych. Poruszone kwestie:

- a) założenia przygotowywanych projektów ustaw w nowej koncepcji nie mają być zanadto obszerne i wskazywać podstawowe cele projektowanej regulacji. Przyjęte przez RM założenia stanowią podstawę dla programowania jej prac. Program jest jednak ustalany w trybie rocznym, podczas gdy prace nad takimi ustawami jak kodeksy trwają kilka lat. Odstąpienie od konieczności przedłożenia założeń dla wprowadzenia pod obrady RM projektu ustawy jest zawsze przedmiotem odrębnej decyzji szefa zespołu programowania prac rady RM. Komisje Kodyfikacyjne uzgadniają zakres prowadzonych prac legislacyjnych z właściwym resortowym ministrem.
- b) W sytuacjach sporów w kwestiach merytorycznych powstających w toku przygotowywania projektów ustaw przez Komisję Kodyfikacyjną i uzgadniania ich z RCL wiodącą metodą ich rozwiązywania winna być debata, także w płaszczyźnie międzyresortowej, gdzie RCL może wystąpić w roli koordynatora, nie zaś w roli



podmiotu formułującego arbitralnie sposób rozstrzygnięcia danej kwestii. W dotychczasowej współpracy taki problem wyłonił się na tle problematyki przyjmowania zmian umów międzynarodowych w procedurze tzw. milczącej zgody (tacit acceptance). Zasadnym byłoby spotkanie RCL z przedstawicielami wszystkich Komisji Kodyfikacyjnych dla przedyskutowania tego rodzaju problemów.

Przewodnicząca KKPM

Prof. Maria Dragun-Gertner