

SPRAWOZDANIE

Z PRAC KOMISJI KODYFIKACYJNEJ PRAWA MORSKIEGO

II KADENCJA

2011-2015

I. W toku prac II kadencji uwaga KKPM była przede wszystkim skupiona na kontynuowaniu prac nad przygotowaniem nowego kodeksu morskiego.

Aktualny stan prawny

Kodeks morski z 2001 r. został poddany kilkakrotnym nowelizacjom. Tekst jednolity ustawy ogłoszono w 2009 r. (Dz.U. z 2009 r., Nr 217, poz. 1689) oraz w 2013 r. (Dz.U. z 2013 r., poz. 758). W 2013 r. (Dz.U. z 2013 r., poz. 1014) i w 2014 (Dz.U. z 2014 r., poz. 1554 r.) dokonano jego dalszych modyfikacji.

Kodeks morski to podstawowy akt prawny regulujący stosunki cywilnoprawne związane z żeglugą morską. W kwestiach w nim nieuregulowanych stosuje się przepisy prawa cywilnego. Zagadnienia publicznoprawne objęte są regulacją odrębnych ustaw.

Potrzeba i cel wprowadzenia projektowanych rozwiązań oraz powiązanie z długofalowymi strategiami.

Jak wskazano w założeniach do nowego kodeksu morskiego opracowanych przez KKPM w 2012 r. (zał. nr 1 do sprawozdania z prac KKPM w 2012 r.), Kodeks morski z 2001 r. stanowił zwieńczenie wieloletnich prac nad reformą ustawodawstwa morskiego, podyktowanych z jednej strony względami przekształceń ustrojowych, z drugiej zaś potrzebą dostosowania jego przepisów do obowiązujących Polskę umów międzynarodowych.

Dynamiczne zmiany, jakim poddawane jest prawo morskie w płaszczyźnie legislacji międzynarodowej, jak też w ramach ustawodawstwa Unii Europejskiej, pociągają za sobą konieczność odpowiedniego dostosowywania do tych zmian przepisów prawa wewnętrznego. Pomimo licznych nowelizacji kodeksu morskiego dokonanych w okresie 14-to letniego obowiązywania tej ustawy materia kodeksowa wymaga uporządkowania i dalszej aktualizacji.

Od chwili wejścia w życie kodeksu morskiego wprowadzono szereg istotnych zmian w przepisach prawa cywilnego.

Mając zaś na uwadze legislację międzynarodową wskazać należy zwłaszcza na uchwalenie w 2009 r. pod auspicjami UNCITRAL (Komisja Międzynarodowego Prawa Handlowego ONZ) nowej konwencji regulującej przewóz ładunku morzem na całej trasie lub jej części (tzw. Reguły rotterdamskie – dalej RR). Perspektywa uzyskania mocy obowiązującej przez tę konwencję staje się coraz bardziej realna, a to oznacza, w razie jej wejścia w życie, konieczność daleko idącej modyfikacji przepisów dotyczących najważniejszej dla obrotu cywilnoprawnego umowy regulowanej kodeksem morskim: Tytuł VI. Dział. I. Przewóz ładunku (art.103- 171 k.m.).

Zweryfikować należy także regulację Tytułu IV. Prawa rzeczowe, wobec zmian w ustawie o księgach wieczystych i hipotece (Dz.U. z 2009 r., Nr 131, poz.1075).

Uchwalenie ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2012 r., poz. 1068), ograniczającej znacząco dotychczasowe kompetencje izb morskich spowodowało potrzebę zmian zasad prowadzenia rejestru statków morskich, regulowanych w Tytule II. Statek morski, Dział II. Rejestr okrętowy (art. 23-39).

Ponadto, co podkreślono w założeniach do nowego kodeksu morskiego z 2012 r., w szczególności należy:

a) rozbudować regulację dotyczącą pozycji prawnej armatora, jego praw i obowiązków, wobec przyznania mu kluczowej pozycji w polskim prawie morskim, wyraźnie odróżniającego od zarządcy statku, któremu w sferze wielu unormowań międzynarodowych przyznaje się samodzielny status;

b) zweryfikować kategorię statków uważanych za stanowiące polską własność, mając jednak na uwadze jej pragmatyczne znaczenie, odpowiednio modyfikując kryteria wyznaczające polską własność statku i podstawy przyznania statkowi polskiej przynależności;

c) zweryfikować wprowadzone w ramach nowelizacji kodeksu morskiego z 2003 r. (Dz.U. z 2003 r. Nr 29, poz. 2277) i zmienione w 2010 r. (Dz.U. z 2010 r. Nr 127, poz. 57) zasady prowadzenia polskiego rejestru jachtów dla statków używanych wyłącznie dla celów sportowych lub rekreacyjnych o długości kadłuba do 24 m (art. 23 § 3 k.m), bowiem w szczególności rażąco konsekwencją istniejącego rozwiązania jest wydawanie przez związek sportowy dokumentu stwierdzającego polską przynależność statku, którym jest certyfikat jachtowy (zob. § 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 kwietnia 2004 r. w sprawie polskiego rejestru jachtów - Dz. U. z 2005 r. Nr 6 poz. 43);

Nie oznacza to automatycznego wycofania się z przeznaczenia wpływów z rejestracji takich statków na cele rozwoju żeglarstwa. Nie bez znaczenia dla rozwiązania włączającego odrębny rejestr jachtów do jednolitego rejestru statków morskich, pozostaje też fakt, że dotychczasowe regulacje w tym względzie uniemożliwiały ustanawianie hipotek morskich na jachtach i ich wpis do rejestru jachtów, jak również czasowe zawieszenie polskiej przynależności jachtu oraz nadanie obcym jachtom polskiej przynależności na czas określony;

d) nadać hipotece morskiej charakter odrębnego ograniczonego prawa rzeczowego na statku, a nie jak dotychczas rodzaju zastawu, do którego stosuje się odpowiednio przepisy o hipotece, co powoduje rozliczne trudności praktyczne, w tym także w związku z przewidzianą w kodeksie morskim jej odmianą, jaką jest hipoteka bezegzekucyjna wzorowana na morgieczu;

f) rozszerzyć należy katalog umów związanych z korzystaniem ze statku, w tym zwłaszcza szczególne postaci czarterów: statków bez załogi (bare boat) i powierzchni ładunkowej statku (slot charter), a ponadto modyfikacji wymagają uregulowane już umowy: holowania, pilotażu, świadczenia usług agencyjnych i maklerskich;

g) doprowadzić do efektywności zabezpieczenia i zaspokojenia roszczeń w drodze aresztu statku i egzekucji ze statku. Obecna regulacja dotycząca aresztu statku oparta jest na Międzynarodowej konwencji w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich, sporządzonej w Brukseli, w 1952 r. (Dz.U. z 1976 r., Nr 39 poz. 229 i 230) - tzw. konwencji aresztowej oraz w przepisach zawartych w kodeksie postępowania cywilnego, w części dotyczącej postępowania zabezpieczającego (art. 730 – 757) oraz egzekucyjnego (art. 1014 – 1022), w ramach którego nawiązuje się do egzekucji z nieruchomości, co w praktyce stwarza wiele trudności. Odnośne procedury winny zostać uproszczone z uwagi na specyfikę statku, jako przedmiotu zabezpieczenia, stanowiącego w przeważającej liczbie wypadków własność osoby zagranicznej znajdującego się jedynie czasowo i z reguły krótkotrwale na terytorium Polski. Pożądane i celowe staje się odrębne uregulowanie instytucji aresztu morskiego i uproszczenie obciążonego licznymi formalizmami sposobu postępowania ze statkami opuszczonymi w polskich portach i porzuconymi przez właściciela, a przeto utrudniającymi pracę w porcie i zagrażającymi żegludze.

KKPM po przeprowadzeniu badań prawnoporównawczych doszła do przekonania, że wprowadzenie drugiego rejestru (tzw. międzynarodowego) nie spełni pokładanych w nim oczekiwań. Formuła drugiego rejestru funkcjonuje w licznych państwach Unii Europejskiej i EOG. Polska regulacja dotycząca rejestru międzynarodowego nie stanowiłaby zatem realnej konkurencji dla wspomnianych rejestrów. W efekcie prac i dyskusji członków KKPM

przyjęto, że interesom polskiej gospodarki morskiej lepiej służyć będzie regulacja wiążąca możliwość wpisu do polskiego rejestru statków poprzez łącznik podmiotu zarządzającego statkiem. Przyjęta koncepcja pozwala otworzyć polski rejestr przez przyznanie polskiej przynależności statkom, które nie są powiązane własnościowo z Rzeczypospolitą Polską, ale których właściciel/właściciele przekażą zarząd podmiotowi polskiemu lub którego armator ma miejsce zamieszkania albo siedzibę zakładu głównego lub oddziału w Rzeczypospolitej Polskiej. Jest to propozycja pozwalająca na zachowanie wymogów rzeczywistej więzi wynikających z prawa międzynarodowego, a jednocześnie otwierająca możliwość rejestracji statków bez konieczności udziału własnościowego i tworzenia drugiego rejestru. Wprowadzenie takiej możliwości oznacza także wzmocnienie licznych polskich podmiotów prowadzących działalność outsourcingową dla armatorów zagranicznych. Wobec braku licznej floty oraz w sytuacji niepewności co do możliwości realizacji założeń korzystnych dla marynarzy przepisów podatkowych, to właśnie wzmocnienie polskich podmiotów zarządzających statkami i stworzenie regulacji, która pozwoli na przyciągnięcie armatorów zagranicznych i związanie ich z Polską w efekcie korzystania z usług polskich podmiotów zarządzających, wydaje się najlepiej realizować interesy polskiej gospodarki morskiej. Zrezygnowano także z pojęcia statku uważanego za polską własność, obejmując je pojęciem statku o polskiej własności.

NOWY KODEKS MORSKI - I WERSJA PROJEKTU PRZYGOTOWANEGO PRZEZ KOMISJĘ KODYFIKACYJNĄ PRAWA MORSKIEGO, LIPIEC 2015 R.

A. Podstawowe założenia dotyczące kodeksu morskiego.

- I. Kodeks morski powinien pozostać kodeksem żegludowym.
- II. Zagadnienia publicznoprawne pozostają co do zasady uregulowane w odrębnych ustawach.
- III. Kodeks morski ze względu na rangę ustawy pozostaje podstawowym aktem prawa morskiego, zmiany w nim dokonywane powinny ten jego charakter uwzględnić.
- IV. Proponuje się przyjęcie w projekcie ustawy nowej stratyfikacji materii normatywnej.

B. Stratyfikacja kodeksu morskiego zaproponowana w założeniach z 2012 r. została z niewielkimi zmianami zachowana:

Tytuł I

PRZEPISY OGÓLNE

Tytuł II

STATEK MORSKI

Dział I Pojęcie statku morskiego i zakres stosowania kodeksu morskiego do poszczególnych rodzajów statków morskich oraz morskich urządzeń pływających

Dział II Polska przynależność statku

Dział III Rejestr statków morskich

Dział IV Pomiar statku

Dział V Dokumenty statku

Tytuł III

PRAWA RZECZOWE

Dział I Własność statku

Dział II Hipoteka morska

Dział III Przywileje na statku

Tytuł IV

ARMATOR

Dział I Pojęcie armatora

Dział II Obowiązki armatora

Dział III Armator a inne osoby uprawiające żeglugę statkiem morskim

Tytuł V

KAPITAN STATKU

Dział I Przepisy ogólne

Dział II Obowiązki kapitana statku

Dział III Uprawnienia kapitana statku

Dział IV Publiczne funkcje kapitana statku

Tytuł VI

UMOWY

Dział I Przewóz ładunku

Rozdział 1. Przepisy ogólne

Rozdział 2. Załadowanie na statek

Rozdział 3. Konosament

- Rozdział 4.** Wykonanie przewozu
- Rozdział 5.** Wyładowanie i odbiór ładunku
- Rozdział 6.** Należności przewoźnika
- Rozdział 7.** Przywileje na ładunku
- Rozdział 8.** Wygaśnięcie umowy
- Rozdział 9.** Odpowiedzialność przewoźnika

Dział II Przewóz pasażerów

Dział III Korzystanie ze statku

- Rozdział 1.** Czarter na czas
- Rozdział 2.** Czarter statku bez załogi
- Rozdział 3.** Czarter przestrzeni ładunkowej

Dział IV Agent morski

Dział V Makler morski

Dział VI Holowanie

Dział VII Pilotaż

Tytuł VII

**RATOWNICTWO MORSKIE, AWARIA WSPÓLNA, ZDERZENIA STATKÓW,
RZECZY ZATOPIONE, ZNALEZIONE LUB PORZUCONE**

- Dział I** Ratownictwo morskie
- Dział II** Awaria wspólna
- Dział III** Zderzenie statków
- Dział IV** Rzeczy zatopione, znalezione lub porzucone

Tytuł VIII

**OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA MORSKIE
I UBEZPIECZENIE ARMATORÓW Z TYTUŁU ROSZCZEŃ MORSKICH**

Tytuł IX

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODY SPOWODOWANE ZANIECZYSZCZENIEM
MORZA**

- Dział I** Zanieczyszczenia różne

Dział II Zanieczyszczenia olejami bunkrowymi

Dział III Zanieczyszczenia ze statków przewożących oleje

Dział IV Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami

Dział V Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami

Tytuł X

UBEZPIECZENIE MORSKIE

Dział I Umowa ubezpieczenia morskiego

Rozdział 1 Przepisy ogólne

Rozdział 2 Wartość ubezpieczenia i suma ubezpieczenia

Rozdział 3 Oświadczenia przy zawieraniu umów ubezpieczenia

Rozdział 4 Przeniesienie praw z umowy ubezpieczenia

Rozdział 5 Ubezpieczenie generalne

Dział II Wykonanie umowy ubezpieczenia

Rozdział 1 Obowiązki ubezpieczającego

Rozdział 2 Odpowiedzialność ubezpieczyciela

Rozdział 3 Abandon przedmiotu ubezpieczenia

Rozdział 4 Płatność odszkodowania ubezpieczeniowego

Tytuł XI

POSTĘPOWANIE W SPRAWACH ZWIĄZANYCH Z OGRANICZENIEM ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA MORSKIE I DOCHODZENIEM ROSZCZEŃ Z TYTUŁU SZKÓD SPOWODOWANYCH ZANIECZYSZCZENIEM PRZEZ STATKI

Dział I Postępowanie w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie

Dział II Postępowanie w sprawach roszczeń i ograniczenia odpowiedzialności z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki

Dział III Doręczanie dokumentów pism i zawiadomień

Tytuł XII

ARESZT I EGZEKUCJA ZE STATKU MORSKIEGO

Dział I Areszt statku morskiego

Dział II Egzekucja ze statku, statku w budowie i morskiego urządzenia pływającego

Tytuł XIII

PRZEPISY KOLIZYJNE

C. Zarys projektu nowego kodeksu morskiego

TYTUŁ I. PRZEPISY OGÓLNE

Po licznych dyskusjach postanowiono ograniczyć zakres unormowań objętych projektowaną częścią ogólną i ograniczyć się do przepisów ogólnych, dostosowując się do prywatnoprawnej regulacji kodeksu morskiego.

W szczególności zrezygnowano z przepisów formułujących zasady odnoszące się do różnych gałęzi prawa, składających się na kompleksowe prawo morskie, uznając taki zabieg legislacyjny za zbędny. Przesądzono natomiast o potrzebie wskazania w części ogólnej aktów prawnych, w których zawarte są przepisy odrębne z zakresu prawa morskiego. Zamieszczono przepis odnoszący się do procedury *tacit acceptance*.

Internacjonalizm prawa morskiego i ściśle powiązanie prawa wewnętrznego z legislacją międzynarodową przemawiają za potrzebą wskazania w części ogólnej kodeksu morskiego konwencji i aktów prawa ponadnarodowego, których unormowania w znaczącej części przypadków zostają niemal w całości transponowane do unormowań kodeksu morskiego. Uprości to także odesłania do tych konwencji przy regulacji poszczególnych zagadnień merytorycznych, przy uwzględnieniu mocy wiążącej aktów zmieniających te konwencje. Zdecydowano się także na wyjaśnienie w słowniczku ustawy pojęć: zabezpieczenie finansowe i specjalne prawa ciągnięcia (ang. *Special Drawing Rights - SDR*). Ostatecznie uznano za celowe wprowadzenie dyrektywy interpretacyjnej nakazującej uwzględnianie, przy stosowaniu przepisów opartych na unormowaniach ponadnarodowych i międzynarodowych, potrzeby dążenia do zachowania jednolitości prawa morskiego w skali międzynarodowej.

W regułach wykładni umów i innych czynności prawnych uzupełniono wymogi wynikające z kodeksu cywilnego o nakaz uwzględnienia praktyki przyjętej między stronami danego stosunku prawnego, podkreślając także znaczenie międzynarodowych zwyczajów.

Podkreślono możliwość ponawiania umownego przedłużania terminów przedawnienia roszczeń.

W ślad za orzecznictwem ETS przewidziano, że klauzulę zawartą w konosamencie albo w konosamencie w postaci elektronicznej uważa się za spełniającą wymogi umowy o jurysdykcję albo umowy o arbitraż, jeżeli ta klauzula wyraźnie powołuje się na odpowiednie postanowienie umowy przewozu, na mocy której taki dokument został wystawiony, wymagając by odbiorca w sposób nie budzący wątpliwości wyraził zgodę na związanie się taką klauzulą.

Uznano za zasadne wprowadzenie w części ogólnej unormowań dotyczących immunitetu statków państwowych.

W części ogólnej planowano także zamieszczenie szczególnych morskich przepisów kolizyjnych, ale utrzymano ich pozostawienie na końcu kodeksu morskiego.

TYTUŁ II. STATEK MORSKI

W tytule II dokonano zasadniczych zmian zarówno w porównaniu z obowiązującą regulacją, jak też weryfikując założenia z 2012 r.

Zmodyfikowano przesłanki przyznania statkom polskiej przynależności. Zmianie uległy zasady prowadzenia rejestru statków oraz ustrój ksiąg rejestrowych ujednoliconego rejestru statków morskich.

Dział I Pojęcie statku morskiego i zakres stosowania kodeksu morskiego do poszczególnych rodzajów statków morskich oraz morskich urządzeń pływających, zawiera wskazanie, że kodeks morski znajduje przede wszystkim zastosowanie do morskich statków handlowych, zaś pozostałe rodzaje statków podlegają przepisom tego kodeksu we wskazanym, ograniczonym zakresie. W dziale tym zawarta jest definicja statku. W odróżnieniu od obecnie obowiązującej definicji zawartej w art. 2 kodeksu morskiego, definicja ta oznacza urządzenie pływające przeznaczone i używane do żeglugi morskiej. Zastąpienie spójnika „lub” spójnikiem „i” pozwala na wprowadzenie kryterium oddzielającego urządzenia będące statkami od innych urządzeń pływających.

Pojawiła się konieczność zrewidowania definicji niektórych rodzajów statków morskich w tym: statku w budowie, morskiego statku handlowego, morskiego statku rekreacyjnego, statku pełniącego specjalną służbę państwową, wprowadzenia kategorii okrętów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, pomocniczych jednostek pływających Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz jednostek pływających Straży Granicznej i Policji.

Definicja statku pełniącego specjalną służbę państwową uzupełnia obecnie obowiązującą regulację, zawierającą jedynie przykładowe wyliczenie wspomnianych statków.

Wprowadzenie proponowanej definicji wydaje się być niezbędne wobec jej braku dla tej kategorii statków także w ustawie o bezpieczeństwie morskim. Także w zakresie definicji statku w budowie, KKPM przyjęła zmianę redakcyjną pozwalającą na dookreślenie momentu ustanowienia hipoteki.

Rozszerzający się zakres eksploatacji w środowisku morskim urządzeń o różnym charakterze i związana z tym problematyka prawna zadecydowały o wyodrębnieniu kategorii morskiego urządzenia pływającego, wprowadzeniu jego definicji i określenia reżimu prawnego jego eksploatacji w środowisku morskim, co do zasady zrównanego z pozycją prawną statku.

Dział II Polska przynależność statku określa podstawy przyznawania statkom polskiej przynależności i uprawnienia do uprawiania żeglugi pod polską banderą, a także przesłanki jej zawieszenia oraz utraty. Zachowana zostaje przynależność stała i czasowa. Zmodyfikowano ich podstawy uzupełniając dotychczasowe kryteria, tj. własność statku, bądź jego eksploatację, przez dodanie zarządzania - co najmniej technicznego i załogowego. W tym też dziale zamieszczono określenie kryteriów polskiej własności statku. Ich dotychczasowe ulokowanie w tytule dotyczącym praw rzeczowych uznano za nieuzasadnione.

Nowe unormowania w zakresie polskiej przynależności statków projektowane w tym dziale to:

- a) weryfikacja kategorii statków uważanych za stanowiące polską własność i włączenie ich do kategorii statków stanowiących polską własność, odpowiednia modyfikacja wymogów kapitałowych,
- b) zmiana warunków uzyskania, utraty i zawieszenia polskiej przynależności oraz uprawiania żeglugi przez statki eksploatowane tak przez armatorów UE, EOG i Konfederacji Szwajcarskiej, jak i armatorów spoza tych państw, w tym wprowadzenie ogólnej podstawy stałej polskiej przynależności statku poprzez armatora lub zarządzającego mającego miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału w Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli za zgodą właściciela lub wszystkich współwłaścicieli statek został wpisany do rejestru statków morskich, wraz z zapewnieniem podstaw wykonywania jurysdykcji,
- c) uwzględnienie wśród wnioskodawców o uzyskanie czasowej polskiej przynależności statku spółek osobowych.

KKPM wprowadziła także nową regulację pozwalającą na wyłączenie możliwości świadczenia usług kabotażu w Polsce w stosunku do niektórych statków podnoszących banderę państwa członkowskiego Unii Europejskiej niespełniających warunków

wykonywania kabotażu w państwie członkowskim Unii Europejskiej, w którym są zarejestrowane oraz statków podnoszących banderę państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz Konfederacji Szwajcarskiej

Dział III Rejestr statków morskich (dotychczas rejestr okrętowy) zawiera przepisy określające zasady prowadzenia rejestru statków przez właściwe organy rejestrowe.

Zrezygnowano z dotychczasowego wyodrębnienia rejestru okrętowego, rejestru administracyjnego i polskiego rejestru jachtów (jak też planowanego rejestru żeglugi międzynarodowej, wobec odrzucenia koncepcji jego wprowadzenia), powierzając prowadzenie jednego rejestru statków morskich izbie morskiej właściwej dla portu macierzystego statku/jachtu/obiektu pływającego/miejsca budowy statku. Konieczny jest jednak osobny rejestr obiektów typu: farmy wiatrowe, rurociągi, który nie miałby mieć charakteru rejestru okrętowego, a ewidencji i powinien zostać uregulowany w przepisach ustawy o bezpieczeństwie morskim. Wprowadzenie jednego rejestru statków morskich winno uporządkować i usprawnić procedurę rejestracji statków w Polsce. Zachowano jednak możliwość przekazywania opłat za czynności rejestrowe dotyczące statków sportowych na rzecz rozwoju żeglarstwa (art. 48 § 2 projektu). Przewidziano również możliwość prowadzenie ksiąg rejestrowych w systemie informatycznym.

Zgodnie z projektowanym art. 42 rejestr statków morskich będzie się składał z następujących ksiąg rejestrowych: księgi rejestru stałego, księgi rejestru tymczasowego, księgi rejestru statków w budowie oraz księgi rejestru morskich urządzeń pływających.

Obowiązek wpisu do rejestru okrętowego został przewidziany dla statków będących własnością Skarbu Państwa, wraz z przyznaniem ministrowi właściwemu d/s gospodarki morskiej uprawnienia do określenia rodzajów statków, które temu obowiązkowi nie będą podlegały. Obecnie obowiązkowi takiemu podlegają także statki stanowiące polską własność. Uznano jednak, że obecnie formuła ta nie powinna mieć zastosowania. W świetle regulacji międzynarodowych i unijnych, statek nie może podejmować żeglugi bez dochowania obowiązku rejestracji. Nie istnieją jednak możliwości powstrzymania statków przed wpisem do rejestrów innych państw (ze szczególnymi ułatwieniami w państwach członkowskich UE). Istotnym elementem przeważającym na korzyść przyjętej koncepcji jest także konstytucyjna zasada wolności gospodarczej oraz unijna swoboda prowadzenia działalności gospodarczej, z których korzystają armatorzy. Przyjęto zatem, że statki stanowiące polską własność podlegają obowiązkowi rejestracji wyłącznie w sytuacji, gdy statek nie został wpisany do innego rejestru statków za granicą.

Pozostałe statki stanowiące polską własność podlegają obowiązkowi wpisu do rejestru statków morskich, jeżeli nie zostały wpisane do rejestru statków za granicą. Inne statki będą wpisywane do tego rejestru na wniosek odpowiednio właściciela, wszystkich współwłaścicieli, armatora lub zarządzającego.

W tym dziale są też określone zasady wydawania dokumentów stwierdzających polską przynależność statkom wpisanym do rejestru statków morskich.

Dział IV Pomiar statku określi zasady mierzenia pojemności brutto i netto oraz wymiarów głównych (rejestrowych). Projekt ten wymaga także wprowadzenia zmian do ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz uregulowania wysokości opłat pomiarowych w formie ustawy.

Dział V Dokumenty statku będzie zawierał przepisy stanowiące o rodzajach dokumentów statku, których posiadanie i przechowywanie na statku jest wymagane.

TYTUŁ III. PRAWA RZECZOWE

Tytuł III został zgodnie z założeniami z 2012 r. podzielony na następujące działy:

Dział I Własność statku, w którym zostaną przewidziane wymogi formalne dotyczące umowy o przeniesienie własności statku stanowiącego polską własność wpisanego do rejestru statków morskich oraz statku w budowie wpisanego do tego rejestru.

Dział II Hipoteka. Zgodnie z założeniami hipotekę morską uznano za odrębne ograniczone prawo rzeczowe, bliskie w swym charakterze hipotece, bowiem z uwagi na jej specyfikę, kwalifikowanie jej jako rodzaju zastawu jest całkowicie sztuczne i nie znajduje uzasadnienia, powodując wiele trudności w praktyce zabezpieczenia roszczeń. Dokonano też zmian w unormowaniach dotyczących hipoteki bezegzekucyjnej, odpowiadając na wnioski praktyków sygnalizujących nieprawidłowości zaistniałe przy stosowaniu obecnie obowiązujących przepisów. W efekcie, prace KKPM skoncentrowane były nad usprawnieniem możliwości realizacji praw wynikających z hipoteki morskiej. Przepisy o hipotece typu morgecz opracowane przez KKPM mają w założeniach uprościć sposób egzekucji ze statku, uwzględniając specyfikę obrotu morskiego i zagadnienia upadłości transgranicznej.

Pierwszą proponowaną zmianą jest wprowadzenie do umowy hipotecznej możliwości wskazywania w niej sposobu określania wartości statku, a nie - jak dotąd - jedynie samej wartości statku. Wartość statku może być bowiem inna w chwili zawierania umowy i chwili przeprowadzania egzekucji. Ponadto wierzyciel może nabyć własność statku w trybie sprzedaży pozaegzekucyjnej.

Do wykonywania uprawnień, o których mowa w art. 86 §1 projektu, w tym do sprzedaży statku nie stosuje się przepisów kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu egzekucyjnym. Wyeliminowano dotychczasowe zawieszenie prawa wierzyciela hipotecznego w razie wystąpienia przeciwko niemu z powództwem przez dłużnika o ustalenie, że wierzytelność nie istnieje. W to miejsce przewiduje się, że jeżeli właściciel statku nie zaspokoi wierzyciela hipotecznego w wyznaczonym terminie, a ten przystąpi do wykonywania swoich uprawnień względem statku, właściciel statku może – w trybie art. 730 i nast. kodeksu postępowania cywilnego – zażądać od wierzyciela hipotecznego udzielenia stosownego zabezpieczenia na wypadek, gdyby egzekwowana wierzytelność nie istniała lub nie była wymagalna w całości lub w części.

Zakres hipoteki rozszerzono na opłaty za czarter bareboat, w związku z wprowadzeniem tej instytucji do projektu kodeksu morskiego (art. 253-263).

Odrzucono wariant stworzenia alternatywnej do hipoteki morskiej możliwości zabezpieczenia wierzytelności pieniężnych. Opcja ta została odrzucona, bowiem uznano że każda inna forma zabezpieczenia będzie obca w międzynarodowym obrocie morskim, który przyjmuje hipotekę morską, zarówno klasyczną jak też bezegzekucyjną, za sprawdzoną formę zabezpieczenia wierzytelności, stanowiącą wystarczającą gwarancję zarówno dla banków jak i wierzycieli.

Dział III Przywileje na statku. Po rozważeniu zasadności ratyfikacji konwencji o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 r., KKPM przyjęła, iż korzystniej jest pozostać przy założeniach opartych o ratyfikowaną przez Polskę konwencję z 1926 r. o przywilejach i hipotece morskiej. Konwencja z 1993 r. nie wprowadza znaczących zmian, jest natomiast stosowana w mniejszej liczbie państw.

Wyłącznie do osoby właściciela statku ograniczony ma być krąg podmiotów w stosunku do których można wystąpić z powództwem o zaspokojenie wierzyciela z przedmiotu obciążonego przywilejem. Dodano przepis odnoszący się do przerwania biegu terminów wygaśnięcia przywilejów.

Uznano, że w przepisach wprowadzających k.m. należy dokonać zmiany art. 1025 k.p.c. i doprecyzować pierwszeństwo zaspokajania przywilejów przed hipoteką oraz uporządkować kolejność zaspokajania poszczególnych wierzytelności uprzywilejowanych.

TYTUŁ IV. ARMATOR STATKU

Dotychczasowe ograniczenie regulacji k.m. do definicji armatora w przepisach ogólnych wobec jego szczególnej pozycji w obrocie morskim wymaga wyodrębnienia stosownego tytułu i uregulowania pojęcia armatora (w tym też określenia, kogo uważa się za armatora

wobec statku uprawiającego żeglugę pod banderą państwa, którego system prawny takiego podmiotu nie wyodrębnia), obowiązków armatora i wskazania, że armator jest obowiązany dbać o zapewnienie zdatności żeglugowej, zapewnienie bezpieczeństwa, ochrony statku i ochrony środowiska oraz by statek był używany zgodnie z przeznaczeniem.

Wobec budzącej niejasności konstrukcji personifikacji statku zamieszczono przepis wskazujący, że prawa i obowiązki przypisane ustawą statkowi odnoszą się do armatora.

Szczególnego unormowania wymaga też relacja armatora z innymi podmiotami uprawiającymi żeglugę statkiem morskim, w tym zwłaszcza wyodrębnienie zarządzającego statkiem. Art. 104 projektu przewiduje:

§1. Armator na podstawie umowy może oddać statek w zarząd innej osobie (zarządzającemu).

§2. Zarządzający zobowiązuje się za wynagrodzeniem do zarządzania statkiem w imieniu i na rzecz armatora.

§3. Zakres zarządu może obejmować, w szczególności, handlową lub techniczną eksploatację statku, sprawy załogowe, a także ubezpieczenia.

§4. Umowa o oddanie statku w zarząd powinna być zawarta w formie pisemnej lub dokumentowej.

§5. Zarządzający powinien wykonywać swoje obowiązki z należytą starannością oraz z dbałością o interesy armatora.

§6. W stosunkach z osobami trzecimi zarządzający obowiązany jest ujawnić, że działa jako przedstawiciel armatora. Jeżeli nie dopełni tego obowiązku odpowiada solidarnie z armatorem za zobowiązania zaciągnięte w jego imieniu.

Zarządzający odpowiada solidarnie z armatorem za szkody wyrządzone czynem niedozwolonym osobom trzecim przy wykonywaniu umowy zarządu.

TYTUŁ V. KAPITAN STATKU

Tytuł ten będzie się składał z czterech działów: **Dział I. Przepisy ogólne, Dział II. Obowiązki Kapitana statku, Dział III. Uprawnienia kapitana statku, Dział IV. Publiczne funkcje kapitana statku.**

Z zachowaniem dotychczasowych zasadniczych unormowań przyjętych w obowiązującym kodeksie morskim, dotyczących praw i obowiązków kapitana oraz jego funkcji publicznoprawnych, podkreślenia wymaga nadrzędna pozycja wynikająca z kierowniczej roli kapitana na statku, szczególnie w obliczu osłabiających ją publicznoprawnych przepisów tzw. *soft law*. Definicja kierownictwa statku wskaże więc, że kierownictwo statku obejmuje w szczególności osobiste prowadzenie statku bądź nadzór nad jego prowadzeniem,

kierowanie pracą na statku, a także wykonywanie obowiązków przewidzianych w systemach zarządzania bezpieczeństwem i zapobieganiem zanieczyszczeniu morza, ochrony statku, oraz wykonywanie związanych z eksploatacją statku czynności administracyjnych i handlowych. Wszelkie obowiązujące na statku systemy zarządzania, ochrony, zapobiegania zanieczyszczeniu i inne nie mogą naruszać zasady, że kierownictwo statku sprawuje kapitan. Kodeks morski będzie w tym tytule nawiązywał do Kodeksu ISM¹ oraz ISPS².

TYTUŁ VI. UMOWY

Tytuł ten ma szczególne znaczenie w zakresie cywilnoprawnych stosunków żeglugowych.

Dział I. Przewóz ładunku. Najważniejszą umową regulowaną przez kodeks morski jest umowa przewozu ładunku morzem. Obecna regulacja uwzględnia reżim międzynarodowy oparty na konwencji brukselskiej o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów (Dz.U z 1937 r., Nr 33, poz.258), tzw. Reguły haskie, zmienionej protokołami brukselskimi z 1968 r. (Dz.U. z 1980 r., Nr 14, poz.48) oraz z 1979 r. (Dz.U. z 1986 r., Nr 9, poz. 26). Pod auspicjami UNCITRAL została uchwalona nowa konwencja o umowie przewozu ładunku morzem na całej trasie lub jej części z 2008 r. (tzw. Reguły rotterdamskie - RR). Ewentualne wejście w życie tej konwencji wymagać będzie odpowiednich zmian w kodeksie morskim, w tym w szczególności:

- a) poddania reżimowi semimperatywnemu wszystkich umów, których przedmiotem jest dokonanie przewozu ładunku morzem na całej trasie (ewentualnie także w połączeniu z lądowymi odcinkami przewozu), bez względu na to, czy i jaki rodzaj dokumentu przewozowego został wystawiony, pozostawiając poza jego zakresem umowy czarterowe, których przedmiotem jest udostępnienie przestrzeni ładownej statku, tak w żegludze nieregularnej, jak i w żegludze liniowej,
- b) objęcia, co do zasady, reżimem ustawowym całego okresu, w którym ładunek pozostaje w pieczy przewoźnika,
- c) zastąpienia dotychczasowej, złożonej struktury podmiotowej (przewoźnik, frachtujący-czarterujący lub bukujący, załadowca, legitymowany posiadacz konosamentu, odbiorca, podwykonawcy przewoźnika) – klarowną dwubiegunową strukturą „przewoźnik”–

¹ ang. International Safety Management Code – Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu - uchwalony przez IMO Rezolucją A741(18), zaczął obowiązywać z chwilą wejścia w życie 1 lipca 1998 rozdziału IX Konwencji SOLAS dotyczącego zarządzania bezpieczną eksploatacją statków.

² Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statku i Obiektu Portowego (International Ship and Port Facility Security Code).

„frachtujący” wraz z odpowiednim zespołem podwykonawców występujących po stronie przewoźnika lub frachtującego,

d) uwzględnienia elektronicznej formy dokumentacji przewozów, w tym określenia przesłanek dla uznania za funkcjonalne odpowiedniki konosamentów elektronicznych zapisów stosowanych w obrocie,

e) oparcia odpowiedzialności przewoźnika za szkodę w ładunku na zasadzie winy z rozbudowanym, wzorowanym na RR systemem ekscepcji i domniemań, z ewentualnością wyłączenia ekscepcji błędu nautycznego,

f) uregulowania kontraktów ilościowych (ang. *volume contracts*), które w RR wyłączono z zakresu obligatoryjnego reżimu unormowań konwencyjnych, wraz z przywróceniem daleko idącej swobody kontraktowej.

KKPM opracowała dwa warianty regulacji umowy przewozu ładunku morzem: szerszy, dostosowany do Reguł rotterdamskich i węższy, bazujący na dotychczasowym reżimie międzynarodowym - z uwzględnieniem najpilniejszych zmian.

Projekt szerszy zostaje przedłożony odrębnie, jako wariantywna wersja tytułu VI kodeksu morskiego. W aktualnym projekcie zamieszczono przepisy jedynie modyfikujące tytuł VI, ale nie adaptujące, *in extenso*, Reguł Rotterdamskich, co odpowiada aktualnemu stanowi prawnemu. Zmiany te, pozostając w zgodności z Regułami Haga-Visby, otworzą kodeks morski na elektroniczną formę dokumentów przewozowych. Wersja ta zakłada obowiązywanie Reguł Haga-Visby jako semiimperatywnej regulacji umowy przewozu na podstawie konosamentu. W przeciwieństwie do wersji szerokiej, jest poświęcona wyłącznie przewozowi w oparciu o konosament. Wariant wąski pozostawia w sferze swobody kontraktowej przewozy oparte na innych dokumentach niż konosament. Zakłada zrównoważenie formy elektronicznej czynności prawnych z formą pisemną. Zamiarem było przygotowanie przepisów kodeksu morskiego na postępującą elektronizację obrotu. W tym celu w przepisach ogólnych Działu I wprowadza się przepis o możliwości zastąpienia formy pisemnej przekazem elektronicznym za zgodą adresata, przy czym sam przekaz elektroniczny został zdefiniowany w oparciu o rozwiązanie z Reguł Rotterdamskich. Wprowadzona zostaje możliwość przedłużenia terminu przedawnienia roszczeń z umowy przewozu przez osobę przeciwko której roszczenie przysługuje również przed upływem przedawnienia. W rozdziale dotyczącym konosamentu wprowadza się konosament w formie elektronicznej. Generalną zasadą jest stosowanie do niego przepisów o konosamencie. Przewiduje się włączenie do przepisów kodeksu morskiego rozwiązania z Reguł Hamburgskich o wyłączeniu skuteczności listów gwarancyjnych wobec legitymowanych posiadaczy konosamentów. Ustalono również

brzmienie przepisów dotyczących kontroli nad ładunkiem. Proponuje się zastąpienie obecnego sformułowania kodeksu morskiego mówiącego o dysponowaniu ładunkiem pojęciem „kontroli nad ładunkiem”. Przewiduje się przepis o uprawnieniu frachtującego bądź osoby przez niego wskazanej do kontroli nad ładunkiem do dalszego przeniesienia prawa na inne osoby. Przeniesienie prawa do kontroli nad ładunkiem przez legitymowanego posiadacza konosamentu w postaci elektronicznej wymaga odrębnej regulacji, której brzmienie zostało przyjęte przez KKPM. Kolejnym nowym rozwiązaniem jest propozycja zaczerpnięta z Reguł Rotterdamskich o wydaniu ładunku w braku okazania konosamentu pod warunkiem odpowiedniego zapisu w konosamencie.

Dział II Przewóz pasażerów. Obecna regulacja umowy przewozu pasażera uwzględniająca zmiany wynikające z rozporządzenia nr 392/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.5.2009r.), wprowadzone nowelizacją kodeksu morskiego z dnia 31 sierpnia 2012 r. zostanie do nowego kodeksu morskiego przejęta.

Ewentualna ratyfikacja Protokołu z 2002 r. do konwencji ateńskiej sporządzonej dnia 13 grudnia 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu (Dz. U z 1987 r., Nr 18, poz. 108), zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 19 listopada 1976r. (Dz.U. z 1994r., Nr 99, poz. 479) – tzw. PAL 2002, pociąga za sobą konieczność poddania zasadom przyjętym w tym protokole także przewozów, które nie są objęte reżimem rozporządzenia 392/2009 i odpowiednich zmian w kodeksie morskim.

KKPM przyjęła, że należy skorzystać z możliwości wyłączenia spod obowiązku finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności według wysokich limitów z PAL 2002 statków klasy C i D w przewozach krajowych, na co pozwala rozporządzenie 392/2009. Reżim odpowiedzialności z PAL 2002 zaostrzający zasady odpowiedzialności przewoźnika morskiego w porównaniu z konwencją ateńską z 1974 r. powinien objąć wszystkie przewozy morskie, zarówno międzynarodowe jak i krajowe, przy czym statki klasy C i D powinny być wyłączone z obowiązku finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności do wysokich limitów z PAL 2002. Statki te powinny podlegać obowiązkowemu zabezpieczeniu odpowiedzialności do wysokości niższych limitów z Konwencji ateńskiej z 1974 r. Uzgodniono taki obowiązek wobec statków klasy C i D (oraz B do 1.01.2019 r.). Ze względu na tożsamość obowiązków wynikających z PAL 2002 oraz rozporządzenia 392/2009 zdecydowano o wprowadzeniu uproszczonego brzmienia przepisu stanowiącego o obowiązkowym zabezpieczeniu przez odwołanie się wyłącznie do PAL 2002, z pominięciem rozporządzenia 392/2009.

Bez zmian w nowym kodeksie morskim pozostanie przepis poddający umowy przewozu pasażera regulacji rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 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 2010, str.1)

W **Dziale III Umowy o korzystanie z cudzego statku** zostanie uregulowana umowa czarteru na czas (Rozdział I), co do której nie przewiduje się istotnych zmian w stosunku do obecnie obowiązującego uregulowania. W sferze umów czarterowych, wobec rosnącego ich znaczenia w praktyce, konieczna jest natomiast regulacja umowy czarteru statku bez załogi - tzw. *bare boat* (Rozdział II) oraz czarteru typu slot – tj. czarter przestrzeni ładunkowej statku (Rozdział III). Odnośne unormowania mają jedynie charakter ramowy.

Dział IV Agent morski i Dział V Makler morski zostały zachowane. Zrezygnowano ze sformułowanie jednej formy pośrednictwa. Odrębna kwalifikacja pozostałaby oderwana od praktyki obrotu morskiego.

Dział VI. Holowanie. Trzon zaproponowanej regulacji pozostanie oparty na dotychczasowym unormowaniu w kodeksie morskim i będzie uwzględniał praktykę stosowania w tym zakresie wzorców umownych. Usługi holownicze należy rozszerzyć na inne niż statek obiekty. Projektowana regulacja obejmie zarówno obowiązkowe świadczenie usług holowniczych, jak też ewentualność dobrowolnego skorzystania z tych usług. Wprowadzić należy obowiązek posiadania zezwolenia na świadczenie usług holowniczych przez statki innych bander niż polska, unijna i EOG lub Konfederacji Szwajcarskiej.

Dział VII. Pilotaż. W projektowanej regulacji zakłada się uwzględnienie dwóch wariantów umowy pilotażu: umowa z pilotem i umowa z przedsiębiorcą zatrudniającym pilota, co znajdzie 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.

Zrezygnowano z proponowanej wcześniej regulacji dotyczącej umowy cumowania statku, uznając za bardziej zasadne poddanie jej zasadzie swobody umów.

TYTUŁ VII. RATOWNICTWO MORSKIE, AWARIA WSPÓLNA, ZDERZENIA STATKÓW, RZECZY ZATOPIONE, ZNALEZIONE LUB PORZUCONE

Wymienione w tym tytule zagadnienia stanowią będą odpowiednio przedmiot regulacji działu I – IV. W efekcie zmienią swoje miejsce w systematyce kodeksu morskiego. Nie przewiduje

się istotnych zmian w regulacji tych zagadnień. W dziale IV dotychczasowy termin „mienie” zastąpiono terminem „rzeczy”, uwzględniając współczesne rozumienie mienia jako ogółu praw majątkowych. Do tej zmiany dostosowano brzmienie kolejnych przepisów.

TYTUŁ VIII. OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA MORSKIE I UBEZPIECZENIE ARMATORÓW Z TYTUŁU ROSZCZEŃ MORSKICH

Projektowane przepisy stanowią powtórzenie treści obecnego tytułu V kodeksu morskiego w brzmieniu nadanym ustawą nowelizacyjną z dnia 31 sierpnia 2012 r. Tytuł ten stanowi inkorporację konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U z 1986 r., Nr 35 poz. 175), zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 2 maja 1996 r. (Dz..U z 2012 r. poz. 146). Ponadto zawiera on przepisy stanowiące implementację dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz.Urz. UE L 131 z 28.5.2009, str. 128). Przepisy tego tytułu pozwalają na określenie granic ryzyka związanego z eksploatacją statku, co jest istotne tak dla armatorów, jak i ubezpieczycieli. Obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej armatorów ma na celu zapewnienia pokrycia roszczeń odszkodowawczych poszkodowanym.

TYTUŁ IX. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODY SPOWODOWANE ZANIECZYSZCZENIEM MORZA

Aktualizacja regulacji tego zagadnienia nastąpiła ustawą z dnia 31 sierpnia 2012 r. (Dz.U. z 2012 r., poz. 1069). Przepisy te zostaną więc transponowane do nowego kodeksu morskiego. Tytuł VIII będzie się składał z działów: **Dział I. Zanieczyszczenia różne, Dział I. Zanieczyszczenia ze statków przewożących oleje, Dział III. Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, Dział IV. Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami.** Zmiany w Tytule VIII polegać będą na posłużeniu się sformułowaniem zabezpieczenia finansowego, które zdefiniowane zostało w przepisach ogólnych.

TYTUŁ X. UBEZPIECZENIA MORSKIE.

Jak dotychczas w skład tego tytułu będą wchodziły dwa działy:

Dział I. Umowa ubezpieczenia morskiego

Dział II. Wykonanie umowy ubezpieczenia

W porównaniu z obowiązującą regulacją tytuł nie wymaga zasadniczych zmian.

Obserwuje się stopniowo zbliżenie stosunków z zakresu ubezpieczeń morskich i lądowych. Zachowane zostaną jednak przepisy odzwierciedlające specyfikę morskich uwarunkowań stosunków ubezpieczeniowych. Unormowania mają charakter względnie obowiązujący. Do wprowadzonych zmian należy poddanie przepisom o ubezpieczeniu morskim nie tylko ubezpieczenia statków w budowie, ale także ubezpieczenia morskich urządzeń pływających; ubezpieczenia innych morskich urządzeń i instalacji; ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stoczni z tytułu budowy, przebudowy lub remontu statku; ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stoczni za szkody spowodowane przez budowany, przebudowywany lub remontowany statek.

Zniesiono opłatę stornową niestosowaną w praktyce. Do kręgu osób, których świadomość co do okoliczności mających wpływ na ocenę niebezpieczeństwa oraz decyzje ubezpieczyciela co do przyjęcia i warunków ubezpieczenia, dołączono pośrednika. W ubezpieczeniu generalnym przyznano ubezpieczycielowi prawo do odstąpienia od umowy jeżeli ubezpieczyciel nie wysłał do ubezpieczającego oświadczenia o wykonaniu tego prawa w ciągu 7 dni od dnia, w którym dowiedział się o naruszeniu obowiązku przez ubezpieczającego.

TYTUŁ XI. POSTĘPOWANIE W SPRAWACH ZWIĄZANYCH Z OGRANICZENIEM ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA MORSKIE I DOCHODZENIEM ROSZCZEŃ Z TYTUŁU SZKÓD SPOWODOWANYCH ZANIECZYSZCZENIEM MORZA.

Tytuł ten będzie się składał z działów:

Dział I. Postępowanie w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie.

Dział II. Postępowanie w sprawach roszczeń i ograniczenia odpowiedzialności z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki.

W regulacji tego zagadnienia zostaną uwzględnione doświadczenia i uwagi w kwestii zasadności kształtu obecnej regulacji. Zakłada się uproszczenie dotychczasowych unormowań w celu usprawnienia prowadzonego postępowania.

Dział III. Doręczanie dokumentów pism i zawiadomień.

Uproszczono system zawiadomień o wszczęciu postępowania, tak wobec organów administracji, jak i dłużnika za pośrednictwem kapitana statku.

TYTUŁ XII. ARESZT I EGZEKUCJA ZE STATKU MORSKIEGO

Nowe przepisy mają za zadanie określić relacje między „konwencją aresztową” i prawem wewnętrznym. Konwencja aresztowa określa tylko zasadnicze ramy instytucjonalne i proceduralne aresztu statków morskich, w obrębie których stosować należy przepisy prawa wewnętrznego.

Projekt precyzuje zasady postępowania zabezpieczającego w odniesieniu do aresztu statku morskiego, uwzględniając specyfikę tego przedmiotu zabezpieczenia w korelacji z przepisami o egzekucji ze statku morskiego, która co do zasady została oparta na przepisach o egzekucji z ruchomości.

Wprowadzono domniemanie istnienia interesu prawnego wnioskodawcy składającego wniosek o udzielenie zabezpieczenia przez areszt statku, uzasadnione tym, że interpretacja wymogu wykazania istnienia interesu prawnego w udzieleniu takiego zabezpieczenia (w rozumieniu art. 730 1 § 2 K.p.c.) spowodowała w praktyce zniweczenie możliwości aresztu statków w portach polskich, wbrew międzynarodowemu zobowiązaniu Polski wynikającemu z "konwencji aresztowej".

Przyznano prawo do złożenia sumy zabezpieczenia do depozytu sądowego nie tylko obowiązanemu, ale każdej osobie posiadającej interes prawny w zwolnieniu statku spod zabezpieczenia. Ponadto, przyznano legitymację bierną w postępowaniu zabezpieczającym nie tylko obowiązanemu, ale także właścicielowi statku, jeśli nie jest tożsamy z obowiązanym. Przewiduje się też domniemanie, zgodnie z którym statek pozbawiony załogi będzie mógł być niezwłocznie sprzedany na wniosek wierzyciela, a suma uzyskana ze sprzedaży zostanie złożona do depozytu komornika lub sądu.

Tytuł XIII. PRZEPISY KOLIZYJNE

bez zmian

II. Zagadnienia dotyczące aktualnie obowiązującego Kodeksu morskiego z 2001 r. w pracach II kadencji KKPM

1. KKPM odniosła się negatywnie do propozycji MTBiGM, aby mając na uwadze kategorię jachtów komercyjnych wyłączyć w przepisach kodeksu morskiego (art. 23 § 2) przesłankę eksploatacji statku w żegludze krajowej dla zwolnienia statku z obowiązku wpisu do rejestru okrętowego i umożliwienia jego rejestracji w urzędzie morskim. W opinii KKPM jachty komercyjne powinny być traktowane jak inne statki handlowe. Wskazano natomiast na ewentualność określenia odpowiedniej wysokości opłat rejestrowych z uwzględnieniem specyfiki tego rodzaju działalności gospodarczej.

2. Przedmiotem opinii była także dokonana ustawą o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich z 31 sierpnia 2012 r. (Dz.U. z dnia 26 września 2012 r. poz. 1068) zmiana w art. 229 kodeksu morskiego, regulującym świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym oraz szkolenie kandydatów na pilotów i pilotów przez stacje pilotowe.

Z uwagi na pilność przedmiotowej nowelizacji dokonano jej w ustawie o PKBWM, ale KKPM zwróciła uwagę na konieczność pełnego uregulowanie problematyki organizacji pilotażu oraz ustroju stacji pilotowych w ustawie o bezpieczeństwie morskim, pozostawiając kodeksowi morskiemu tylko prywatnoprawne aspekty świadczenia takich usług.

3. Najbardziej obszerną zmianą wprowadzoną w omawianym okresie do unormowań obowiązującego kodeksu morskiego (a także innych ustaw) była implementacja Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 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. Przepisy rozporządzenia mają zastosowanie do pasażerów podróżujących statkami o napędzie mechanicznym (art. 2 rozporządzenia):

- 1) dopuszczonymi do przewozu powyżej 12 pasażerów (lub 36 jeśli statek zbudowany został przed rokiem 1965);
- 2) których załoga składa się z więcej niż 3 członków załogi lub gdy dystans przewozu w jedną stronę przekracza 500 metrów.
- 3) rejsów wycieczkowych obejmujących co najmniej dwa noclegi na statku.

Przedmiot regulacji tego rozporządzenia dotyczący takich zagadnień związanych z przewozem pasażerów drogą morską i drogą wodną śródlądową jak:

- a) niedyskryminacja pasażerów w zakresie warunków przewozu oferowanych przez przewoźników;
- b) niedyskryminacja osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz pomoc udzielana tym osobom;
- c) prawa pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia usługi;
- d) minimalny zakres informacji udostępnianych pasażerom;
- e) rozpatrywanie skarg;
- f) ogólne zasady dotyczące egzekwowania przepisów rozporządzenia, wymagał dokonania zmian w następujących ustawach:

a) ustawie z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz.1689 z późn. zm.); celem zapewnienia jej zgodności ze standardami minimalnego poziomu ochrony pasażerów przewidzianymi w rozporządzeniu,

b) ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 Nr 153, poz.1502 z późn. zm.); w zakresie skarg i sprawozdawczości,

c) ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2012 r., poz. 1173 oraz ustawie z dnia 21 grudnia 2000r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.) celem wdrożenia rozporządzenia w odniesieniu do żeglugi śródlądowej.

d) ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2268, z późn. zm.); celem uregulowania zagadnień związanych z obowiązkami biur podróży.

Dostosowanie kodeksu morskiego do przepisów rozporządzenia wymagało wprowadzenia przepisu wyłączającego stosowanie KM w zakresie uregulowanym w rozporządzeniu (WE) 1177/2010 oraz zmodyfikowania art. 177, 178 i 180 odnośnie rozwiązania umowy przewozu w razie opóźnień i w sytuacjach nadzwyczajnych.

W ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej powierzono zapewnienie wykonywania przepisów rozporządzenia i rozpatrywania skarg

pasażerów organom administracji morskiej, przyznając dyrektorowi urzędu morskiego prawo wymierzania kary pieniężnej w wysokości do równowartości 10 000 SDR.

Analogiczne zmiany wprowadzono do ustawy o żegludze śródlądowej nakładając odpowiednie obowiązki i przyznając stosowne kompetencje organom administracji żeglugi śródlądowej.

Zmiana wprowadzona do ustawy Prawo przewozowe polega na wyłączeniu stosowania tej ustawy w zakresie uregulowanym rozporządzeniem.

W ustawie o usługach turystycznych przyznano marszałkowi województwa prawo do kontroli zgodności działalności prowadzonej przez organizatorów turystyki lub pośredników turystycznych z przepisami rozporządzenia oraz prawo nakładania kar pieniężnych w wysokości analogicznej do określonej dla dyrektorów urzędów morskich.

III. W trakcie II kadencji KKPM prowadziła ponadto prace nad następującymi aktami prawnymi:

- 1. ustawą o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich**
- 2. ustawą o izbach morskich**
- 3. ustawą o pracy na statkach morskich**
- 4. ustawą o podatku tonażowym**

Ad. 1 Ustawa o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich

Ustawę o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich uchwalono 31 sierpnia 2012 r. (Dz.U. z dnia 26 września 2012 r., poz. 1068). Ustawa weszła w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia (z wyjątkiem przepisów art. 56 pkt 12 i 13, które weszły w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia).

Projekt ustawy został przedłożony do konsultacji KKPM przez MTBiGM.

Celem nowej ustawy jest implementacja do polskiego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 114, z późn. zm. Dyrektywa ta jest częścią tzw. „trzeciego pakietu morskiego” – ERICA III.

Sprawy dotyczące prowadzenia dochodzeń w sprawie badania wypadków i incydentów morskich regulowane są także m.in w konwencji UNCLOS 1982, SOLAS 1974/1978/1988 r., MARPOL 1973/1978/1997 r. oraz dyrektywie Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999

r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich.

Uchwalenie tej ustawy w znacznym stopniu ograniczyło kompetencje izb morskich w zakresie orzekania o przyczynach wypadków morskich uregulowane dotychczas ustawą z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (t.j. Dz. U. z 2009 r. Nr 69, poz. 599, z 2010 r. Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 228, poz. 1368, Dz. U. 2012. poz. 1068 oraz Dz. U. z 2013 r., poz. 852).

Ustawa powołuje Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich, jako organ działający przy ministrze właściwym d/s gospodarki morskiej, regulując jej organizację i działanie, zasady i sposób badania wypadków i incydentów morskich oraz sporządzania raportów i wydawania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Zadaniem PKBWM jest ustalenie przyczyn takich wypadków dla wyciągnięcia wniosków na przyszłość i wdrożenia środków zapobiegawczych.

W debacie nad projektem ustawy członkowie KKPM wskazywali w szczególności na niewłaściwą podstawę prawną zatrudnienia członków PKBWM, bowiem przewidziany w tej mierze stosunek pracy nie spełnia kryterium niezależności, o którym mowa w dyrektywie 2009/18/WE. Zaproponowano określenie ram czasowych stosunku pracy członków PKBWM oraz mechanizmów wymiany informacji między PKBWM a organami administracji morskiej i izbami morskimi. Podkreślono znaczenie przepisów zapewniających anonimowość i swobodę wypowiedzi osób uczestniczących w postępowaniu. Zwracano również uwagę na konieczność zharmonizowania rozwiązań ustawy o PKBWM i ustawy o bezpieczeństwie morskim (art. 72), w której przyznano także dyrektorom urzędów morskich prawo do wymierzania sankcji.

Ad. 2 Ustawa o izbach morskich

Zgodnie z przyjętymi założeniami ustawy zachowano w ograniczonym zakresie kognicję izb morskich, mającą w odniesieniu do wypadków morskich charakter quasi sądowy, pozostawiając im kompetencje dla ustalania odpowiedzialności za wypadek morski, w sprawach wszczynanych na wniosek zainteresowanych podmiotów.

W odnośnej debacie KKPM zwróciła uwagę, że wobec odebrania izbom morskim kompetencji powierzonych PKBWM i pozostawienia im właściwości dla rozpoznawania innych spraw przekazanych odrębnymi przepisami (art. 1 ust. 1 pkt 2 ustawy o izbach morskich), w tym w szczególności prowadzenia rejestrów okrętowych konieczne stało się ostateczne kompleksowe rozstrzygnięcie kwestii statusu izb morskich w systemie prawa

polskiego, bowiem rzutuje to na wiele istotnych zagadnień stanowiących przedmiot regulacji prawa morskiego. Postawienie tego zagadnienia zaowocowało przygotowaniem przez KKPM stanowiska w sprawie rekomendowanego rozwiązania tego problemu. Wstępnie KKPM wzięła pod uwagę trzy możliwości uregulowania tych zagadnień, mając na uwadze w szczególności kwestie związane z rejestrem okrętowym:

1. Pozostawienie *status quo*, poprzez zachowanie instytucji izb morskich i nowelizację ustawy o izbach morskich.
2. Wprowadzenie rejestru administracyjnego.
3. Wprowadzenie rejestru w modelu czysto sądowym.

Za najbardziej optymalny uznano wariant pierwszy, a za najmniej pożądanym – wariant trzeci. Rozwiązanie pierwsze oznaczałoby zachowanie obecnie funkcjonujących, dość sprawnych mechanizmów. Izby morskie pozostałyby organami, których głównym zadaniem byłoby prowadzenie rejestrów okrętowych oraz wykonywanie innych zadań przewidzianych obecnie przepisami kodeksu morskiego i ustawy o izbach morskich, w tym w szczególności postępowań dyscyplinarnych (sąd zawodowy marynarzy). Uznano, że przekazanie rejestru okrętowego innemu organowi znacząco pogorszyłoby jakość i efektywność jego prowadzenia.

Mając to na uwadze, w dalszym toku debaty, porządkując system rejestracji statków w Polsce (prowadzonej obecnie przez kilka podmiotów, zależnie od rodzaju statku), postanowiono w ramach unormowań nowego kodeksu morskiego, powierzyć prowadzenie jednego rejestru izbom morskim, tym samym w sposób istotny zmieniając obowiązującą dotychczas w tym względzie regulację.

Ad.3. Ustawa o pracy na statkach morskich

Obecnie obowiązująca ustawa o pracy na morskich statkach handlowych z 1991r. (Dz. U. z 1991 Nr 61, poz. 258 z późn. zm.) nie spełnia wymogów wynikających z Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. – tzw. Konwencji MLC (Dz. U. z 2013 r., poz. 845) i prawa UE. Zaistniała więc potrzeba opracowania nowej ustawy.

KKPM konsultowała przygotowany w 2012 r. przez MTBiGM projekt założeń, a później projekt ustawy o pracy na statkach morskich uwzględniający zobowiązania Polski wynikające z Konwencji MLC. Projekt ten obejmuje także wymogi wynikające z prawa Unii Europejskiej, w szczególności z dyrektywy Rady 2009/13/WE z 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej

(ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., dyrektywy 1999/63/WE z 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez ECSC i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST) oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/95/WE z 13 grudnia 1995 r. dotyczącej egzekwowania przepisów odnoszących się do godzin pracy marynarzy na pokładach statków zawijających do portów Wspólnoty, dyrektywy 1992/29/WE z marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach oraz dyrektywy 2009/16 z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Stwierdzono, że konstrukcja ustawy powinna, co do zasady, odpowiadać systematyce Konwencji MLC. KKPM dokonała podziału materii regulacji w projekcie ustawy według następujących rozdziałów: przepisy ogólne, minimalne wymagania dla marynarzy do pracy na statku, pośrednictwo pracy, warunki zatrudnienia, warunki pracy i życia na statku, szczególne uprawnienia i obowiązki marynarza i armatora, ochrona zdrowia i ochrona socjalna, dokumenty MLC, procedury wnoszenia i rozpatrywania skarg, praca na statkach nieobjętych Konwencją MLC, kary, zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe. Komisja ustaliła, że projektowana ustawa będzie miała zastosowanie do statków przeznaczonych lub używanych do działalności gospodarczej. Do statków używanych do rybołówstwa morskiego oraz do innych statków morskich, niebędących statkami handlowymi, przepisy ustawy będą stosowane w ściśle określonym w niej zakresie. Przepisy ustawy nie będą miały zastosowania do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji oraz do statków uprawiających wyłącznie żeglugę śródlądową, osłoniętą lub portową.

KKPM podjęła decyzję, że w zakresie nieuregulowanym w ustawie do praw i obowiązków stron stosunków pracy na statkach morskich powinny znaleźć zastosowanie postanowienia konwencji MLC.

Szczególnym przedmiotem debaty Komisji były:

- 1) marynarska umowa o pracę (czas określony i nieokreślony),
- 2) zagadnienia pośrednictwa pracy (winno objąć usługi pośrednictwa pracy dla polskich marynarzy kierowanych zarówno do pracy na statki o polskiej, jak i o obcej przynależności),
- 3) zabezpieczenie społeczne marynarzy (wypełnianie przez armatorów ciążących na nich w tym zakresie obowiązków, rodzaje świadczeń przysługujących marynarzom, na

pokrycie których składki zobowiązany będzie wnosić armator statku pod polską banderą). Wskazano, że w przypadku polskich marynarzy kierowanych do armatorów obcych, na agencje zatrudnienia pośredniczące w zatrudnieniu zostanie nałożony wymóg sprawdzenia, czy wysyłany przez agencję do pracy na obcym statku marynarz korzysta z istniejącego w Polsce dobrowolnego systemu ubezpieczeń społecznych (emerytalnego, rentowego oraz dobrowolnego ubezpieczenia zdrowotnego),

4) wprowadzenie systemu certyfikacji warunków pracy i życia na statku,

5) wprowadzenie procedury wnoszenia przez marynarzy skarg, na statku i na lądzie,

6) objęcie projektowaną ustawą niektórych kwestii związanych z pracą na statkach rybackich oraz na statkach pełniących specjalną służbę państwową,

7) zmiany w obowiązujących ustawach, w tym m.in. w:

- ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, odnośnie kontroli warunków pracy i życia marynarzy na statkach o polskiej i obcej (dla statków w portach polskich) przynależności,

- ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, w zakresie opodatkowania stawką 0% podatku dochodowego marynarzy zatrudnionych na statkach o polskiej przynależności, eksploatowanych w żegludze międzynarodowej i objętych podatkiem tonażowym, przebywających poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dłużej niż 183 dni w roku podatkowym;

- ustawie z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych, w zakresie ustalenia podstawy wymiaru składki dobrowolnego ubezpieczenia zdrowotnego marynarzy, sposobu opłacania tej składki oraz wysokości wnoszonych przez nich opłat na rachunek NFZ;

- ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku w zakresie określenia płacy minimalnej jako podstawy wymiaru składki opłacanej przez przedsiębiorców żeglugowych (w rozumieniu ustawy o podatku tonażowym) na Fundusz Pracy;

- ustawie z dnia 13 lipca 2006 r. o ochronie roszczeń pracowniczych w razie niewypłacalności pracodawcy, w zakresie określenia płacy minimalnej jako podstawy wymiaru składki opłacanej przez przedsiębiorców żeglugowych (w rozumieniu ustawy o podatku tonażowym) na Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych;

- ustawie z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym, w zakresie refundowania przedsiębiorcom żeglugowym opłacanych przez nich składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe marynarzy.

KKPM wielokrotnie wskazywała, że projektowana ustawa o pracy na statkach morskich powinna wejść w życie z datą wejścia w życie Konwencji MLC - w sierpniu 2013 r. Nie udało się tego osiągnąć. Można zakładać, że ustawa zostanie uchwalona w 2015 r.

Ad. 4 Ustawa o podatku tonażowym

Przedmiotem dyskusji KKPM był projekt zmian w ustawie o podatku tonażowym z 2006 r., wywołany decyzją Komisji Europejskiej z 18 grudnia 2009 r. w sprawie pomocy państwa nr C 34/07 (ex N 93/2006) dot. wprowadzenia systemu podatku tonażowego w międzynarodowym transporcie morskim w Polsce i koniecznością wdrożenia jej postanowień do treści ustawy.

Zastrzeżenia KE dotyczyły kilku szczegółowych uregulowań polskiej ustawy o podatku tonażowym:

- 1) możliwości odliczania przez armatorów – od wysokości podatku tonażowego kwot składek na ubezpieczenia zdrowotne oraz od podstawy opodatkowania tym podatkiem, kwot składek na ubezpieczenia społeczne;
- 2) objęcia podatkiem tonażowym prac wykonywanych przez holowniki i pogłębiarki, bez zastosowania kryterium czasu tych prac w transporcie morskim, w danym roku podatkowym;
- 3) braku nawiązania, przy możliwości skorzystania z tego typu opodatkowania przez armatorów, do konieczności przestrzegania przepisów dot. warunków pracy i życia marynarzy na statkach, zawartych w Konwencji MLC 2006;
- 4) braku obowiązku zapewnienia przez armatora, zarządzającego z terytorium państwa członkowskiego UE cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz, aby większość osób zatrudnionych przez niego na lądzie lub na statkach stanowili obywatele państw członkowskich UE, wreszcie i co najważniejsze;
- 5) określenia zbyt krótkiego okresu (5 lat) podlegania przez armatora opodatkowaniu podatkiem tonażowym, wskazując, iż okres ten winien zostać wydłużony do 10 lat.

Odnoszący się do tych zastrzeżeń projekt nowelizacji ustawy o podatku tonażowym został przedłożony KKPM przez MTBiGM do konsultacji. Jego rozwiązania oceniono na tle modeli podatku tonażowego powszechnie funkcjonujących od dawna w państwach EOG. Polska wybrała model grecki, powiązany z narodowym rejestrem statków. Zarówno model duński, jak też model norweski, instytucjonalizują podatek tonażowy w ten sposób, że możliwość skorzystania z tej formy opodatkowania przez armatora jest ściśle związana z wpisem statku do drugiego bądź też międzynarodowego rejestru okrętowego danego państwa.

W dyskusji krytycznie odniesiono się do:

- 10 – letniego okresu objęcia tym podatkiem, jako stanowczo za długiego;
- niezrozumiałego rozszerzenia zakresu podatku tonażowego na świadczenia usług agentów i maklerów morskich, usług brokerskich i usług agencji zatrudnienia, związanych z załogą statku;
- nieścisłości terminologicznych w odniesieniu do armatora, zarządzania statkiem, wyróżnienia „ratownictwa pełnomorskiego”.

KKPM ostatecznie opowiedziała się za przyjęciem projektu, wskazując jednak znaczenie zgłoszonych uwag krytycznych dla stosowaniu ustawy po wejściu w życie omawianych zmian.

IV. Pozostałe działania

Dla zapewnienia jednolitości systemowych rozwiązań prawa polskiego członkowie Komisji przedłożyli do dyskusji na posiedzeniu Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Cywilnego projektowane unormowania dotyczące ubezpieczeń morskich oraz praw rzeczowych na statku, uzyskując aprobatę dla odnośnych rozwiązań proponowanych w projekcie nowego kodeksu morskiego.

Kierownictwo KKPM bierze też udział w cyklicznych spotkaniach z przedstawicielami Związku Armatorów Polskich, celem prezentacji aktualnego stanu prac Komisji.

W trakcie Międzynarodowego Kongresu Morskiego organizowanego corocznie w Szczecinie członkowie KKPM przedstawiają kierunki prac nad prawem morskim w Polsce.

V. Problematyka legislacyjna *de lege ferenda*

1. W sferze unormowań merytorycznych projektu nowego kodeksu morskiego dalszego przeanalizowania wymaga :

- problematyka zakresu stosowania kodeksu morskiego do statków żeglugi śródlądowej uprawiających żeglugę morską,
- pozycja morskich jachtów komercyjnych i rekreacyjnych o napędzie żaglowym i mechanicznym w rejestrze statków morskich,
- pozycja prawna kapitana w przypadku konfliktów zbrojnych,
- zasadność utrzymania kwotowego limitu ograniczenia odpowiedzialności armatora dla statków o pojemności brutto poniżej 300 na obecnym poziomie,
- implementacja dyrektywy 2014/23/UE w sprawie udzielania koncesji z dnia 26 lutego 2014 r. wiążąca się z unormowaniami dotyczącymi pilotażu morskiego,

- ratyfikacja Konwencji o usuwaniu wraków (WRC) uchwalonej w Nairobi w dniu 14 kwietnia 2015 r. i jej implementacja związana ze zmianami w zakresie przepisów o rzeczach zatopionych, znalezionych i porzuconych, z uwzględnieniem nowej ustawy o rzeczach znalezionych (Dz. U. 2015, poz. 397).
- wprowadzenie do kodeksu morskiego odrębnego rozdziału o karach;
- doprecyzowanie treści delegacji ustawowych.

2. Ostateczne unormowania projektowanej ustawy pozostają też zależne od:

- nowelizacji kodeksu cywilnego w zakresie dokumentowej formy czynności prawnych; w braku tej nowelizacji należy przyjąć ją do kodeksu morskiego z odpowiednią definicją formy dokumentowej,
- rozwiązania problematyki prawnej zmian w treści konwencji międzynarodowych w ramach procedury tzw. „milczącej zgody” (ang. *tacit acceptance*).

3. Zakończenie prac nad nowym kodeksem morskim wymaga dokonania przeglądu powiązanych z nim aktów prawnych celem zapewnienia zgodności systemowej przyszłej regulacji. Tematyka ta stanowić będzie jedno z zagadnień wymagających unormowania w ustawie - przepisy wprowadzające kodeks morski.

4. Dalszych przedsięwzięć legislacyjnych wymagają ustawa o portach i przystaniach morskich oraz ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej.

Tematyką unormowań *de lege ferenda* pozostają zagadnienia publicznoprawne bezpieczeństwa morskiego państwa, prawa oceanu światowego, realizacji polityki energetycznej w powiązaniu z obszarami morskimi i środowiskiem morskim oraz ratyfikacji przez Polskę konwencji dotyczącej ochrony dziedzictwa podwodnego.