

Sprawozdanie z prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego w 2012 r.

Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego prowadziła w roku 2012 prace nad następującymi aktami prawnymi:

- I. Kodeks morski
- II. Ustawa o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich
- III. Ustawa o pracy na statkach morskich
- IV. Ustawa o podatku tonażowym

I. Kodeks morski

1. Kontynuowano prace nad przygotowaniem nowego kodeksu morskiego. Przyjęto założenia kodeksu morskiego i uzgodniono jego stratyfikację. (w załączeniu). Ponadto uwagę poświęcono w szczególności umowie przewozu ładunku. Kontynuowano prace zespołu roboczego dla rozważenia zmian w prawie polskim, koniecznych w przypadku dostosowywania rozwiązań krajowych do konwencji o przewozie ładunku drogą morską na całej trasie lub jej części (tzw. Reguły Rotterdamskie). Takie działanie legislacyjne to wariant maksimum, bowiem w przypadku, gdy szanse na wejście w życie konwencji będą niewielkie, rozważyć też należy wariant minimum, dla unowocześnienia przepisów k.m. dotyczących przewozu ładunku morzem i jego dostosowania do aktualnych potrzeb obrotu.

2. Przygotowano również kolejne pilne zmiany do obowiązującego kodeksu morskiego (a także innych ustaw) wymagane przez Rozporządzenie 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 zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (dalej: „rozporządzenie (WE) 1177/2010”). Rozporządzenie to normuje następujące zagadnienia związane z przewozem pasażerów drogą morską i drogą wodną śródlądową :

- a) niedyskryminacji pasażerów w zakresie warunków przewozu oferowanych przez przewoźników;
- b) niedyskryminacji osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz pomocy udzielanej 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 (WE) 1177/2010.

Nakłada ono obowiązki na przewoźników, operatorów terminali, podmioty zarządzające portami, biura podróży i organizatorów wyjazdów grupowych statkami morskimi (i żeglugi śródlądowej).

Na mocy art. 25 ust. 1 rozporządzenia (WE) 1177/2010) państwa członkowskie UE zobowiązane zostały do wyznaczenia organu lub

organów odpowiedzialnych za egzekwowanie jego przepisów w zakresie wykonywania usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych drogą morską i drogą śródlądową z portów położonych na jego terytorium oraz usług przewozu pasażerskiego z państwa trzeciego do takich portów. Wyznaczony organ (lub organy) powinien być władny do podejmowania niezbędnych środków w celu zapewnienia przestrzegania praw pasażerów, a w szczególności - uprawniony do rozpatrywania skarg pasażerów na naruszenie przez przewoźników i operatorów terminali obowiązków wynikających z rozporządzenia 1177/2010. Ponadto, powinien on być pod względem swojej organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu decyzyjnego niezależny od interesów handlowych. Zgodnie z art. 28 rozporządzenia na państwie członkowskim ciąży również obowiązek ustanowienia przepisów określających sankcje za naruszenie jego postanowień oraz obowiązek podjęcia wszelkich niezbędnych środków w celu zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

Przepisy Rozporządzenia (WE) nr 1177/2010 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.

Rozporządzenie to powinno być stosowane od dnia 18 grudnia 2012 r. Rozważono dwa alternatywne projekty przygotowane przez mec. Ewę Krzysztoporską. Pierwszy z nich zakładał przeniesienie najważniejszych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1177/2010 do prawa polskiego poprzez zmianę kodeksu morskiego. Zaletą tego rozwiązania byłoby w miarę kompleksowe ujęcie praw pasażerów w jednym akcie prawnym. Wadą natomiast zamieszczenie w kodeksie morskim, poza normami o charakterze cywilistycznym (np. obowiązki stron umowy, odpowiedzialność przewoźnika) także norm o charakterze administracyjno-prawnym np. rozpatrywanie skarg oraz norm sankcyjnych (kary pieniężne). Drugi projekt przedstawiał natomiast propozycję zmiany kodeksu morskiego oraz ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej.

KKPM uznała, iż wdrożenie rozporządzenia (WE) nr 1177/2010 wymaga transpozycji do prawa polskiego jego rozdziału V (art. 25 i 28) gdyż pozostałe przepisy obowiązywać będą wprost.

W konsekwencji konieczna staje się:

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

W toku dalszych prac legislacyjnych uznano także, że ze względu na fakt, iż rozporządzenie 1177/2010 przewiduje pewne obowiązki biur podróży i organizatorów wyjazdów grupowych, dokonać należy zmiany ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2268, z późn. zm.)

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 szczególności dokonano zmian w zakresie odstąpienia od umowy przewozu przez pasażera i zwrotu opłaty za przewóz w razie opóźnienia w rozpoczęciu podróży, tak by w odniesieniu do przewozów nieobjętych rozporządzeniem były one zsynchronizowane z regulacją przewozów, które temu rozporządzeniu podlegają. Skrócono termin dla skorzystania z tych uprawnień, rezygnując też z

powiązania wysokości należnego odszkodowania z przebytych dystansem.

W ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej przyjęto zmiany powierzające zapewnienie wykonywania przepisów rozporządzenia (WE) 1177/2010 organom administracji morskiej, a rozpatrywanie skarg pasażerów jednemu z dyrektorów urzędów morskich wskazanemu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w drodze rozporządzenia, a ponadto określono tryb rozpatrywania skarg pasażerów. Przyznano także inspekcji morskiej uprawnienia do kontrolowania wypełniania obowiązków wynikających z rozporządzenia w zakresie usług przewozu drogą morską. Wprowadzono normę sankcyjną, przewidując karę pieniężną wymierzaną przez dyrektora urzędu morskiego w drodze decyzji administracyjnej, w wysokości do równowartości 10 000 SDR.

Zmiany w ustawie o żegludze śródlądowej mają charakter analogiczny do dokonanych w ustawie o obszarach morskich RP i administracji morskiej i mają na celu nałożenie na organy administracji żeglugi śródlądowej obowiązków związanych z zapewnieniem wykonywania przepisów rozporządzenia (WE) 1177/2010, wprowadzenie delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu do wskazania dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, który będzie właściwy do rozpatrywania skarg, określenie trybu rozpatrywania skarg pasażerów, powierzenie zadań w zakresie zapewnienia wykonywania przepisów tego rozporządzenia dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej, określenie

sankcji za naruszenie przepisów rozporządzenia i wskazanie organu upoważnionego do ich stosowania.

W ustawie prawo przewozowe zmiana polega na umieszczeniu normy wyłączającej stosowanie tej ustawy w zakresie uregulowanym rozporządzeniem (WE) 1177/2010.

W ustawie o usługach turystycznych wprowadzono przepis kompetencyjny, upoważniający marszałka województwa do kontroli zgodności działalności prowadzonej przez organizatorów turystyki lub pośredników turystycznych z określonymi przepisami rozporządzenia 1177/2010 i nakładania kar pieniężnych w wysokości analogicznej do określonej dla dyrektorów urzędów morskich. Przepisy te mają na celu uniknięcie sporów kompetencyjnych pomiędzy marszałkami województw, a dyrektorami urzędów morskich oraz urzędów żeglugi śródlądowej.

3. KKPM opiniowała dokonaną ustawą o PKBWM zmianę w art. 229 kodeksu morskiego, regulującym świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym oraz szkolenie kandydatów na pilotów i pilotów przez stacje pilotowe.

Artykuł uzyskał brzmienie:

Art. 229 § 1. Świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym organizują i koordynują stacje pilotowe.

§ 2. Stację pilotową tworzy minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, na wniosek dyrektora urzędu morskiego właściwego dla określonego rejonu pilotowego, określając wymagania, jakie powinna spełniać stacja pilotowa, mając na uwadze określony rejon pilotowy

oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w tym rejonie, a także potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych.

§ 3. Dyrektor urzędu morskigo wydaje regulamin funkcjonowania stacji pilotowej po zasięgnięciu opinii organizacji społeczno-zawodowej pilotów.

Dokonane zmiany wynikają z przedmiotu skargi, jaka wpłynęła do Rzecznika Praw Obywatelskich na utrudniony dostęp do zawodu pilota. Z uwagi na pilność problemu, przedmiotowej nowelizacji dokonano w ustawie o PKBWM. Komisja Kodyfikacyjna zwróciła jednak uwagę, że pełne uregulowanie problematyki pilotażu pod kątem organizacji i ustroju stacji pilotowych pozostaje w zakresie regulacji ustawy o bezpieczeństwie morskim. W pracach nad kodeksem morskim uwzględnia się natomiast stosunki zobowiązaniowe związane ze świadczeniem tych usług.

4. Przeprowadzono dyskusję nad propozycją MTBiGM, aby w przepisach KM (art. 23 § 2 KM). wyłączyć wymóg eksploatacji statku w żegludze krajowej, jako przesłanki dla zwolnienia statku z obowiązku wpisu do rejestru okrętowego i umożliwienia jego rejestracji w urzędzie morskim. Celem zmiany miałyby być umożliwienie takiej rejestracji uprawiającym żeglugę międzynarodową jachtom komercyjnym, o których mowa w art. 5 pkt. 9 ustawy z 2011 o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. 2011.228.1368, z późn. zm), Obecnie wyłączenie z obowiązku rejestru w rejestrze okrętowym przewidziane jest dla jachtów rekreacyjnych i sportowych (art. 23 § 3 KM). W opinii KKPM jachty

komercyjne powinny być traktowane jak inne statki handlowe, tj. statki eksploatowane w związku z działalnością gospodarczą. Exodus jachtów z rejestru okrętowego, to tendencja, która co do zasady powinna zostać powstrzymana. Rozważyć natomiast można określenie odpowiedniej wysokości opłat rejestrowych z uwzględnieniem specyfiki tego rodzaju działalności gospodarczej. Obecna jednorazowa opłata nie wydaje się być nadmiernym obciążeniem, a rejestracja w rejestrze okrętowym, prowadzonym przez izbę morską nie wiąże się z uciążliwym postępowaniem.

II. Konsultowano przedstawiony przez MTBiGM projekt ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Ustawę uchwalono 31 sierpnia 2012 r. (Dz.U. z dnia 26 września 2012 r. poz. 1068), weszła w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia (z wyjątkiem przepisów art. 56 pkt 12 i 13, które wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia). 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.), zwanej dalej „dyrektywą 2009/18/WE”. Dyrektywa ta jest częścią tzw. „trzeciego pakietu morskiego” – ERICA III.

Sprawy dotyczące prowadzenia dochodzeń w sprawie badania wypadków i incydentów morskich regulowane są także w szeregu innych aktach normatywnych o charakterze międzynarodowym i europejskim, w tym w:

- 1) Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543), zwanej dalej „UNCLOS”;
- 2) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), oraz Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174) (Konwencja SOLAS);
- 3) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., oraz Protokołem z 1978 r. dotyczącym tej konwencji, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101), Protokołem z 1997 r. uzupełniającym Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, zmodyfikowaną

przynależnym do niej Protokółem z 1978 r., sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1978 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679) (Konwencja MARPOL);

- 4) 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 (Dz. Urz. UE L 138 z 01.06.1999, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 296, z późn. zm.).

Zagadnienia te w prawie krajowym unormowane były dotąd w ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. z 2009 r. Nr 69, poz. 599, z 2010 r. Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 228, poz. 1368). Regulacja ta nie była zgodna z wymogami dyrektywy, bowiem w szczególności celem uregulowanych dyrektywą dochodzeń nie jest ustalenie okoliczności dla odpowiedzialności za wypadek, ale jedynie ustalenie jego przyczyn dla wyciągnięcia wniosków na przyszłość i wdrożenia środków zapobiegawczych. Zakłada się współpracę państw członkowskich UE w tym zakresie, racjonalizację prowadzonych postępowań w państwach unijnych i ujednoczenie ich metodologii, zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi przez upowszechnianie sformułowanych zaleceń i wniosków. Dyrektywa 2009/18/WE wymaga zapewnienia niezależności organu prowadzącego dochodzenie i jego postępowania, czego nie spełniały obowiązujące dotychczas przepisy.

W ustawie przewidziano powstanie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, jako organu działającego przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej. Ustawa reguluje organizację i działanie PKBWM, zasady i sposób badania wypadków i incydentów morskich oraz sporządzania raportów i wydawania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Komisja ma obowiązek przeprowadzenia badania każdego bardzo poważnego wypadku i poważnego wypadku. W przypadku natomiast wypadków innych niż bardzo poważne wypadki i poważne wypadki oraz incydentów morskich Komisja rozstrzyga o podjęciu albo o odstąpieniu od badania. Przewiduje się także obowiązek armatora do przeprowadzenia badania tych wypadków lub incydentów morskich, od których badania odstąpiła Komisja, a w których uczestniczył statek o polskiej przynależności.

Realizując przewidziane dyrektywą zasady poufności ustawa stanowi, że wskazane w jej treści uzyskane przez Komisję dowody, dokumenty, zapisy i informacje nie mogą być udostępniane organom procesowym w postępowaniu karnym, ani żadnym innym organom prowadzącym postępowanie mające na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, chyba że o udostępnieniu wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowno-administracyjnego z uwagi na nadrzędny interes publiczny orzeknie właściwy sąd, tj. Sąd Okręgowy w Gdańsku. Ustawa określa też zasady zachowania poufności ekspertyz wykonane przez Komisję lub

przez ekspertów biorących udział w pracach Komisji. Ponadto ustawa reguluje sprawy związane z wydawaniem przygotowanych przez Komisję raportów i zaleceń oraz obowiązki, innych niż Komisja, podmiotów związane z badaniem wypadków i incydentów morskich, a także kary pieniężne za naruszenie norm dotyczących badania wypadków i incydentów morskich

Zgodnie z przyjętymi założeniami ustawy zachowana zostaje, w ograniczonym jednak zakresie, działalność izb morskich, mająca w odniesieniu do wypadków morskich charakter quasi sądowy, niezależnie od czynności podejmowanych przez Komisję.

Izby morskie pozbawiono możliwości wszczynania postępowań w sprawach wypadków morskich z urzędu. Zakres kompetencji izb morskich został zawężony tylko do spraw wszczynanych na wniosek zainteresowanych podmiotów. Konsekwentnie usunięto z kodeksu morskiego istniejący do tej pory obowiązek poinformowania o wypadku izby morskiej. O takim wypadku lub incydencie morskim kapitan statku jest zobowiązany powiadomić kapitanat pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku, a także Komisję. Ponadto ustawa nakłada na kapitana statku obowiązek udzielenia, na żądanie izby morskiej lub kapitanatu portu, wyjaśnień o każdym wypadku morskim.

W debacie nad projektem ustawy członkowie KKPM wskazywali w szczególności na niewłaściwą podstawę prawną zatrudnienia członków PKBWM, przewidziany w tej mierze stosunek pracy nie spełnia kryterium niezależności, o którym mowa w dyrektywie

2009/18/WE. Podkreślono znaczenie przepisów zapewniających anonimowość i swobodę wypowiedzi osób uczestniczących w postępowaniu. Szczególną uwagę zwrócono na określony ustawą zakres kompetencji izb morskich w sprawach badania wypadków morskich. Kwestia statusu tego organu w systemie prawa polskiego powinna zostać ostatecznie rozstrzygnięta kompleksowo, bowiem rzutuje na wiele istotnych zagadnień stanowiących przedmiot regulacji prawa morskiego. 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.

Zmiany wprowadzone przez ustawę o PKBWM do ustawy o izbach morskich, oraz znaczenie systemowego rozstrzygnięcia legislacyjnego w sprawie izb morskich zdecydowały o przygotowaniu przez KKPM stanowiska w sprawie rekomendowanego rozwiązania tego problemu (zał. 2 do sprawozdania). W debacie podkreślono pilność podjęcia wiążącej decyzji co do kierunku dalszych przedsięwzięć legislacyjnych w tej mierze.

III. Praca na statkach morskich

KKPM przygotowała wstępny projekt założeń ustawy o pracy na statkach morskich oraz pracowała nad projektem ustawy o pracy na statkach morskich:

1. projekt założeń ustawy o pracy na statkach morskich.

W związku z tym, że obecnie obowiązująca ustawa o pracy na morskich statkach handlowych z 1991 r. (Dz. U. z 1991 Nr 61, poz. 258 z późn. zm.) nie spełnia wymogów wynikających z postanowień Konwencji o pracy na morzu (MLC 2006), którą Prezydent RP ratyfikował w dniu 27 grudnia 2011 r., oraz prawa Unii Europejskiej (dyrektywa Rady 2009/13/WE z dnia 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. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz. Urz. UE z 2009 r., L 124, str. 30 wraz z Załącznikiem), KKPM uznała, że zaistniała pilna potrzeba opracowania nowej ustawy, która zapewni wykonanie zobowiązań wynikających z Konwencji MLC i prawa UE.

KKPM otrzymała założenia ustawy o pracy na morzu z lutego 2012 r. opracowane przez Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi (GT). Przeprowadzono dyskusję nad merytoryczną częścią założeń ustawy. KKPM uznała, że materia projektowanej regulacji jest węższa niż zaproponowana w tytule ustawy przez GT, stąd też ustawa powinna nosić tytuł: o pracy na statkach morskich, a nie szeroko: o pracy na morzu.

KKPM opracowała wstępny projekt założeń ustawy o pracy na statkach morskich. Projekt został przygotowany w oparciu o przyjęty wzorzec dla założeń aktów normatywnych obejmujący: aktualny stan społeczno-gospodarczy i prawny, wymagany stan prawny,

projektowany stan prawny oraz ocenę projektowanego stanu prawnego. W projekcie dokonano podziału materii regulacji, która powinna się znaleźć w treści ustawy. Ustalono, że będzie on zawierał: prawa i obowiązki stron umowy o pracę na statkach morskich o polskiej przynależności, pośrednictwo pracy dla osób poszukujących pracy na statkach morskich o polskiej i obcej przynależności, wymagania dotyczące dokumentów związanych z pracą na statkach, ochronę zdrowia, ochronę socjalną oraz bezpieczeństwo pracy na statkach morskich. Prace KKPM w tym zakresie koordynowała prof. Dorota Pyć. Opracowany przez nią wstępny plan założeń ustawy stanowił podstawę do dyskusji nad kształtem ustawy o pracy na statkach morskich. Dyskusja ta odbyła się w dniu 18 maja 2012 r. na pierwszym z kilku posiedzeń Komisji poświęconym w problematyce morskiego prawa pracy. W posiedzeniu w charakterze eksperta prawa pracy uczestniczyła prof. Monika Tomaszewska z Katedry Prawa Pracy WPiA UG.

2. projekt ustawy o pracy na statkach morskich.

Po opracowaniu wstępnego projektu założeń ustawy o pracy na statkach morskich Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego kontynuowała pracę nad projektem ustawy o pracy na statkach morskich. Członkowie Komisji uznali, że podstawowym celem jest opracowanie nowej ustawy, która zawierałaby międzynarodowo ujednolicone standardy w zakresie warunków pracy i życia marynarzy na statkach morskich, oraz zapewniające ochronę ich praw, zgodnie z

wymaganiami Konwencji MLC 2006. Członkowie Komisji zgodnie stwierdzili, że konstrukcja ustawy powinna, co do zasady odpowiadać systematyce Konwencji MLC 2006.

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.

Adresatami projektowanej ustawy będą marynarze zatrudniani na statkach pod polską banderą i polscy marynarze kierowani do pracy na statki obce, armatorzy takich statków oraz podmioty pośredniczące w zatrudnianiu marynarzy, a także organy inspekcyjne, których

inspektorzy przeprowadzać będą kontrole warunków pracy i życia na statkach morskich podlegających ustawie. 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.

W przepisach ogólnych projektu ustawy zawarte zostały objaśnienia pojęć, takich jak: marynarz, armator, morski układ zbiorowy pracy, marynarska umowa o pracę, statek niekonwencyjny.

Komisji podjęła debatę dotyczącą marynarskiej umowy o pracę. Ustalono, że umowa ta może być zawarta na czas nieokreślony, na czas określony lub na czas podróży morskiej. KKPM pozytywnie wypowiedziała się o możliwości wyłączenia stosowania do marynarskich umów o pracę przepisu zawartego w art. 25¹ kodeksu pracy, który stanowi, że zawarcie kolejnej umowy o pracę na czas określony jest równoznaczne w skutkach prawnych z zawarciem umowy o pracę na czas nieokreślony, jeżeli poprzednio strony dwukrotnie zawarły umowę o pracę na czas określony na następujące po sobie okresy. Takie rozwiązanie powinno obniżyć armatorskie koszty pracy.

Przedmiotem dyskusji toczącej się na kilku posiedzeniach Komisji w 2012 r. były zagadnienia pośrednictwa pracy. W konsekwencji w projekcie ustawy przyjęto, że pośrednictwo pracy dla marynarzy obejmuje usługi pośrednictwa pracy dla polskich marynarzy kierowanych zarówno do pracy na statki o polskiej, jak i o obcej przynależności. Usługa pośrednictwa pracy będzie polegać na pomocy

osobom zainteresowanym podjęciem pracy na statkach morskich oraz pomocy armatorom w poszukiwaniu odpowiednich kandydatów do pracy na statkach. Agencje zatrudnienia zamierzające świadczyć pośrednictwo pracy dla marynarzy będą mogły prowadzić działalność po uzyskaniu dodatkowego certyfikatu wydanego przez właściwego dyrektora urzędu morskiego. Dyrektor będzie także nadzorował działalność agencji w zakresie pośrednictwa pracy dla marynarzy w części dotyczącej warunków wynikających z Konwencji MLC (w tym m.in.: prowadzenia rejestru marynarzy, prawidłowości zawieranych umów, obowiązkowych ubezpieczeń).

Zgodnie z przyjętym przez Komisję założeniem, że konstrukcja projektowanej ustawy powinna, co do zasady odpowiadać systematyce Konwencji MLC 2006, uregulowane zostały w projekcie ustawy sprawy związane z obowiązkami armatora w zakresie odpowiedniego zakwaterowania i zapewnienia zaplecza rekreacyjnego dla marynarzy na statku, a także dotyczące wyżywienia i przygotowywania posiłków. Komisja wskazała na konieczność uregulowania w ustawie kwestii ochrony zdrowia oraz opieki medycznej, a także obowiązków armatora w przypadku, gdy w związku z wykonywaniem pracy na statku nastąpi uszkodzenie ciała, choroba lub śmierć marynarza, oraz zasady związane z bezpieczeństwem i higieną pracy, zapobieganiem wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym.

Zdaniem KKPM, w celu zapewnienia zgodności projektowanej ustawy z Konwencją MLC 2006, powinna ona zawierać przepisy

gwarantujące marynarzowi dostęp do obiektów i urządzeń socjalnych na ładzie. Przepisy takie zostały wprowadzone do projektu ustawy.

KKPM zwróciła uwagę na istotne, ale wciąż nierozwiązane problemy systemu zabezpieczenia społecznego marynarzy. Konwencja MLC 2006 stanowi, że państwo-strona konwencji, pod którego banderą pływa statek, powinno upewnić się, czy armatorzy wypełniają obowiązki w tym zakresie, tj. czy wnoszą składki do systemu zabezpieczenia społecznego. Zgodnie z Konwencją MLC 2006 i projektowaną ustawą, marynarskie umowy o pracę będą określać rodzaje świadczeń z zakresu zabezpieczenia społecznego przysługujących marynarzom, na pokrycie których składki zobowiązany będzie wnosić armator, stosownie do wymogów określonych przez upoważnione instytucje zgodnie z krajowym systemem zabezpieczenia społecznego. Rozwiązanie takie może mieć zastosowanie jedynie do marynarzy zatrudnionych na statkach pod polską banderą. W związku z tym, 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. Wykonanie tego wymogu jest szczególnie istotne w Unii Europejskiej, w szczególności, gdy armator (pracodawca) nie opłaca składek (rozporządzenie 883/2004/WE z dnia

29 kwietnia 2004 r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego).

KKPM odniosła się do konieczności wprowadzenia systemu certyfikacji warunków pracy na statku zgodnie z wymogami Konwencji MLC 2006 (obowiązek i odpowiedzialność państwa bandery za certyfikację warunków pracy i życia marynarzy na statkach podnoszących jego banderę). Z chwilą wejścia Konwencji MLC 2006 w życie na świecie będą obowiązywać nowe dokumenty: Morski Certyfikat Pracy, Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy oraz Deklaracja Zgodności. W przepisach projektu ustawy uregulowano obowiązek przechowywania na statku tych dokumentów, określono organ, który je będzie wydawał oraz zawarto upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia, w drodze rozporządzenia, wzorów tych dokumentów.

W opinii KKPM istotne było wprowadzenie procedury wnoszenia przez marynarzy skarg, na statku i na lądzie, co stanowi nowe rozwiązanie w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów morskiego prawa pracy, i zarazem wymóg Konwencji MLC 2006. Marynarz będzie miał prawo wnieść skargę dotyczącą warunków pracy i życia na statku do swojego bezpośredniego przełożonego, do kapitana statku lub do inspektora Inspekcji Państwa Bandery (FSC) lub Państwa Portu (PSC). Stwierdzenie przez inspektora kontrolującego statek, w wyniku wniesionej skargi, poważnego naruszenia warunków zatrudnienia na statku (np. niewypłacanie wynagrodzenia) może skutkować zakazem opuszczenia przez statek

portu do czasu rozwiązania problemu. Przy składaniu skargi przez marynarza obowiązywać będzie poufność oraz zasada niekarania marynarza w związku z jej złożeniem.

Uznano, że w związku z tym, iż nie wszystkie sprawy dotyczące regulowane ustawą o pracy na morskich statkach handlowych z 1991r., objęte są postanowieniami Konwencji MLC 2006, a ich pominięcie w projektowanej ustawie spowodowałoby powstanie poważnej luki w polskim prawie, należy w projektowanej ustawie uregulować niektóre kwestie związane z pracą na statkach rybackich oraz na statkach pełniących specjalną służbę państwową (rozdział 10 Praca na statkach nieobjętych Konwencją MLC).

KKPM zgodnie przyznała, że ważne dla efektywności ustawy o pracy na statkach morskich są odpowiednie zmiany w obowiązujących ustawach. Stąd też projektowana ustawa o pracy na statkach morskich pociąga za sobą konieczność wprowadzenia zmian w obowiązujących ustawach, w tym m.in. w:

- ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 oraz z 2012 r. poz. 1068). Zmiany będą dotyczyć kontroli warunków pracy i życia marynarzy na statkach o polskiej i obcej (dla statków w portach polskich) przynależności. Inspekcje warunków pracy i życia na statku będą dokonywane przez organy inspekcyjne, którymi w stosunku do statków o polskiej przynależności będą właściwi dyrektorzy urzędów morskich (FSC), a także w odpowiednich przypadkach Państwowa Inspekcja Pracy i Państwowa Inspekcja Sanitarna. Dla statków obcych przebywających

w portach polskich czynności inspekcyjne będzie wykonywać dyrektor urzędu morskigo za pomocą Inspekcji Państwa Portu (PSC).

- ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. Nr 14, poz. 176, z późn. zm.) 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 (Dz. U. z 2008 r. Nr 164, poz. 1027 z późn. zm.) 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 pracy (Dz. U. z 2008 r. Nr 69, poz. 415, z późn. zm.) 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 (Dz. U. Nr 158, poz. 1121, z późn. zm.) 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 (Dz. U. Nr 183, poz. 1353, z 2008 r. Nr 209, poz. 1316 oraz z 2012 r. poz. 1540) w zakresie refundowania przedsiębiorcom żeglugowym opłacanych przez nich składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe marynarzy.

W projekcie ustawy o pracy na statkach morskich zawarto przepisy przejściowe i dostosowujących, które dotyczą m.in. wydawania książeczek żeglarskich, działalności agencji zatrudnienia, obowiązywania zawartych umów o pracę na statku oraz układów zbiorowych pracy.

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.

IV. Podatek tonażowy

Przedmiotem dyskusji na kilku posiedzeniach Komisji był projekt zmian w ustawie o podatku tonażowym z 2006 r., ze zm., wywołany Decyzją Komisji Europejskiej z 18.12.2009 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. Sprawozdawca tego tematu był mec. Michał Rzeszewicz.

Wprawdzie sama koncepcja podatku tonażowego, jako alternatywnego dla opodatkowania CIT czy PIT łącznej sumy dochodów armatorów, została przez K.E. uznana za zgodną z Wytycznymi Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego z 2004 r., (Dz.Urz. UE C13 z 17.01.2004) i tym samym nie naruszającą zasad rynku wewnętrznego UE – to jednak poważne zastrzeżenia Komisji dotyczyły następujących 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 łodzi 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**.

Konieczna stała się przeto nowelizacja przedmiotowej ustawy.

MTBiGM przedstawiło Komisji do konsultacji:

- założenia do projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych,
- projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym (...) wraz z uzasadnieniem,
- wprowadzenie – wskazujące na konieczność prac nad ustawą o podatku tonażowym,
- analizę skutków stosowania Wytycznych KE z 2004 r., w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego w państwach

UE/EOG oraz stosowania środków pomocowych dla żeglugi w innych państwach, sporządzoną w 2010 r., przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA),

- zestawienie podstawowych modeli podatku tonażowego funkcjonujących w państwach UE,
- wyciąg z duńskiego „tonage tax act” (consolidated act on taxation of shipping activities),
- materiał zawierający porównanie ustaw o podatku tonażowym Danii i Polski.

Stwierdzając, że sama ustawa jest tylko jednym ze środków pomocy publicznej państwa dopuszczalnych przez Wytyczne KE, celem powstrzymania ucieczki statków spod bander narodowych oraz, że tylko jeden z polskich armatorów skorzystał z jej uregulowań – Komisja Kodyfikacyjna, w oparciu o przedstawione materiały i wiedzę jej członków, skoncentrowała się na omówieniu modeli podatku tonażowego powszechnie funkcjonujących od dawna w państwach EOG.

Polska wybrała **model grecki** (jako najstarszy, tam ma on jednakże charakter obligatoryjny), podobnie jak Cypr i Malta, powiązany z narodowym rejestrem statków.

Zarówno **model duński** (Dania, Holandia, Belgia, Francja, Niemcy, Irlandia, Włochy, Hiszpania, Portugalia, Szwecja, W. Brytania, Litwa,

Bułgaria, Słowenia), jak też **model norweski** (Norwegia, Finlandia), 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.

Wskazując w trakcie dyskusji, iż to ostatnie rozwiązanie mogłoby być dla polskich armatorów korzystniejsze – KKPM zgodnie jednak przyznała, że stawki podatkowe, już ustalone i niekwestionowane przez KE, są rzeczywiście bardzo niskie, w porównaniu z innymi państwami EOG stosującymi podatek tonażowy.

Rozważano też okoliczność, że armatorzy w aktualnej sytuacji kryzysu w żegludze i braku zysków, mogą nie być skłonni skorzystać z tej formy podatku ryczałtowego, należnego wszak bez względu na zysk.

Krytycznie odniesiono się w dyskusji nad ostatecznym projektem ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym do :

- 10 – letniego okresu objęcia tym podatkiem, jako stanowczo za długiego (w shippingu planuje się na pół roku naprzód, w ciągu 10 lat może zmienić się wszystko),
- niezrozumiałego rozszerzenia zakresu podatku tonażowego na świadczenia usług agentów i maklerów morskich, usług brokerskich i usług agencji zatrudnienia, związanych z załogą statku.

Zauważono także nieścisłości terminologiczne:

- niezgodne z definicją z Kodeksu ISM uregulowanie kwestii zarządzania statkiem,

- odniesienie się do armatora, jako podmiotu, który zarządza statkiem w cudzym imieniu i na cudzą rzecz,
- odniesienie się do „ratownictwa pełnomorskiego” jest niezgodne z uregulowaniem w polskim prawie instytucji „ratownictwa morskiego” i może wprowadzać w błąd armatorów prowadzących działalność w tym zakresie i mających zamiar skorzystania z opodatkowania podatkiem tonażowym.

KKPM finalnie uznała, że z uwagi na zobowiązania Polski wobec KE, projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym należy przyjąć, podkreślając jednakże wagę swoich uwag krytycznych i dostrzeżonych nieścisłości terminologicznych, które mogą mieć znaczenie przy stosowaniu ustawy po wejściu w życie omawianych zmian.

Opracowali:

Prof. dr hab. Maria Dragun Gertner

Prof. dr hab. Dorota Pyć

Mec. Michał Rzeszewicz

Zał. 1

ZAŁOŻENIA NOWEGO KODEKSU MORSKIEGO

Część I

Wprowadzenie

1. Aktualny Stan prawny

Kodeks morski z 2001 r. (ustawa z dnia 18 kwietnia 2001 r. Dz.U. Nr 138 poz. 1545) został poddany kilkakrotnym nowelizacjom. Tekst jednolity ustawy ogłoszony w 2009 r. (Dz. U. Nr 217 poz.1689) zmodyfikowano kolejnymi pięcioma ustawami (Dz.U. z 2010 r. Nr 127, poz.857, Dz.U. z 2011 r. Nr 80. poz. 432 i Nr 228, poz.1368, oraz z 2012 r. poz. 1068 i 1069. Kodeks morski to podstawowy akt prawny regulujący stosunki związane z żeglugą morską, co do zasady o charakterze cywilnoprawnym. Zagadnienia publicznoprawne objęte są regulacją odrębnych ustaw. W stosunkach cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską stosuje się w braku przepisów Kodeksu morskiego przepisy prawa cywilnego.

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

Uchwalenie kodeksu morskiego z 2001 r. stanowiło zwieńczenie wieloletnich prac nad reformą ustawodawstwa morskiego, podyktowanych z jednej strony względami przekształceń ustrojowych, z drugiej zaś potrzebą dostosowania przepisów

kodeksu morskiego do obowiązujących Polskę umów międzynarodowych. Prawo morskie pozostaje nadal dziedziną poddawaną dynamicznym zmianom w płaszczyźnie legislacji międzynarodowej, a także w ramach ustawodawstwa Unii Europejskiej. Pociąga to za sobą konieczność odpowiedniego dostosowywania do tych zmian przepisów prawa wewnętrznego. Wyrazem tego są liczne, dokonane już modyfikacje tekstu podstawowego kodeksu morskiego z 2001 r., dotyczące w szczególności Tytułu II. Statek morski, Tytułu IV. Prawa rzeczowe, Tytułu VII. Wypadki morskie, Tytuł IX. Przepisy kolizyjne.

Ostatnia nowelizacja z 31 sierpnia 2012 r. (Dz.U. z 2012 r., poz. 1069) wprowadza zmiany Tytułu V. Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie, Tytułu VI. Umowy, Działu II. Przewóz pasażerów, Tytułu VII. Wypadki Morskie Działu III. Zanieczyszczenie ze statków, Tytułu IX. Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki.

Pomimo tak licznych dokonanych już nowelizacji w okresie 11-letniego obowiązywania kodeksu morskiego, ale także w następstwie ich dokonania, materia kodeksowa wymaga uporządkowania i dalszej aktualizacji. Podkreślić bowiem należy, że kodeks morski z 2001 r. w dość znaczącym zakresie

powtórzył rozwiązania kodeksu morskiego z 1961 r., które wymagają aktualizacji.

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

Mając 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.)

Planowane jest także przystąpienie przez Polskę do nowej konwencji o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 r., która weszła w życie 5 września 2004 r. Wymagać to będzie istotnej zmiany treści przepisów kodeksu morskiego w Tytule IV. Prawa rzeczowe, Dział III. Przywileje na statku (art. 90-96) i zachowania zgodności z kodeksem postępowania cywilnego. Zweryfikować należy także regulację Tytułu IV. Prawa rzeczowe, wobec zmian w ustawie o księgach wieczystych i hipotece(**Dz.U.2009.131.1075**, które weszły w życie 20 lutego

2011 r. i które redefiniując konstrukcję hipoteki wpływają w istotny sposób na regulacje dotyczące hipoteki morskiej.

Uchwalenie ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (**Dz.U.2012.1068**) stanowiącej transpozycję 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.), ograniczającej znacząco dotychczasowe kompetencje izb morskich, stawia otwartą kwestię ich przyszłości, a w perspektywie zmiany zasad prowadzenia rejestru statków morskich, regulowanych w Tytule II. Statek morski, Dział II. Rejestr okrętowy (art. 23-39).

Ponadto w szczególności:

- a) rozbudować należy regulację dotyczącą pozycji prawnej armatora, jego praw i obowiązków, wobec przyznania mu kluczowej pozycji w polskim prawie morskim, wyraźnie odróżniając go od zarządcy statku, któremu w sferze wielu unormowań międzynarodowych przyznaje się samodzielny status,
- b) weryfikacji wymaga kategoria 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 należy 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 § 3k.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.
- d) kontynuując przedsięwzięcia sprzyjające konkurencyjności polskiej bandery i powrotowi statków pod banderę narodową wprowadzić należy wzorowane na innych systemach prawnych rozwiązanie, polegające na stworzeniu szczególnych uwarunkowań dla uprawiania żeglugi międzynarodowej przez statek o stałej polskiej przynależności, tzw. rejestr międzynarodowy.

- e) hipoteka morska winna stać się odrębnym ograniczonym prawem rzeczowym na statku, a nie jak dotychczas rodzajem 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), rozważyć należy uwzględnienie wśród umów nazwanych umowy cumowniczej, a ponadto modyfikacji wymagają uregulowane już umowy: holowania, pilotażu, świadczenia usług pośrednictwa morskiego (agencyjnych i maklerskich).
- g) doprowadzić należy 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, Bruksela 1952, (Dz.U. z 1976 r. , Nr 39 poz. 229 i 230), tzw. konwencja aresztowa, oraz w przepisach zawartych w kodeksie postępowania cywilnego, w części dotyczącej postępowania zabezpieczającego (art. 730 – 757 k.p.c.), jak też w związku z istniejącym odesłaniem do postępowania 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.

Zakres projektowanych zmian w połączeniu z już dokonanymi nowelizacjami obowiązującego Kodeksu morskiego prowadzi do zasadniczej modyfikacji tej ustawy od chwili jej wejścia w życie w 2001 r.

Nowy Kodeks morski będzie stanowić realizację celów strategicznych zawartych w „Polityce morskiej do roku 2020”

Adresatami projektowanej ustawy będą

1. Armatorzy eksploatujący statki pod polską banderą.
2. Uczestnicy wewnątrz krajowych i międzynarodowych stosunków prywatnoprawnych z zakresu obrotu morskiego.
3. Organy administracji morskiej.

4. Izby morskie.
5. Sądy Powszechne. Wydziały Cywilne.

Część II

Propozycje rozstrzygnięć merytorycznych niezbędnych do opracowania projektu ustawy.

1. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE KODEKSU MORSKIEGO

- I. Kodeks morski powinien pozostać kodeksem żeglugowym.
- 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.

2. STRATYFIKACJA KM:

Tytuł I. Część ogólna

Tytuł II. Statek morski

Tytuł III. Prawa rzeczowe na statku

Tytuł IV. Armator

Tytuł V. Kapitan

Tytuł VI. Umowy

Tytuł VII. Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie i ubezpieczenie armatorów z tytułu roszczeń morskich

Tytuł VIII. Odpowiedzialność za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza

Tytuł IX. Ratownictwo morskie, awaria wspólna, zderzenia statków, mienie zatopione, porzucone lub znalezione

Tytuł X. Ubezpieczenia morskie

Tytuł XI. Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem morza.

Tytuł X II. Areszt (i egzekucja ze statku)

TYTUŁ I. CZĘŚĆ OGÓLNA, będzie zawierał rozszerzoną regulację w porównaniu z dotychczasowym Tytułem I. Przepisy ogólne.

Wymaga tego uwzględnienie nadrzędności kodeksu morskiego, jako podstawowego aktu prawnego dotyczącego prawa morskiego. Winien to być akt wiążący obszerne ustawodawstwo morskie w jeden system, tak w zakresie obrotu gospodarczego, jak też w sferze żeglugi rekreacyjnej. Powinno to ułatwić legislację morską i interpretację norm prawa morskiego. Regulacja kodeksu morskiego zawarta w dalszych tytułach zachowa swój, co do zasady prywatnoprawny charakter. W tytule pierwszym planuje się natomiast wskazanie pozostałych dziedzin z zakresu prawa morskiego i dotyczących ich

podstawowych aktów normatywnych, w tym: stosunki pracy na morzu, obszary morskie i administracja morska, ochrona środowiska morskiego, bezpieczeństwo morskie, rybołówstwo morskie, porty i przystanie morskie. Uwydatni to fakt wieloźródłowości prawa morskiego, będącego dziedziną kompleksową.

Internacjonalizm prawa morskiego i ściśle powiązanie prawa wewnętrznego z legislacją międzynarodową przemawiają za potrzebą wskazania w części ogólnej kodeksu morskiego konwencji, których unormowania w znaczącej części przypadków zostają niemal w całości transponowane do unormowań prawa krajowego, w zakresie regulacji aktów prawnych dotyczących obrotu morskiego. Uprości to także odesłania do tych konwencji przy regulacji poszczególnych zagadnień merytorycznych.

Wyraźnego wskazania wymaga systemowo uzgodniona w płaszczyźnie prawa wewnętrznego zasada aktualizacji postanowień konwencyjnych w trybie tzw. milczącej akceptacji (*tacit acceptance*), do której sięga ustawodawca międzynarodowy w wielu szczególnych dziedzinach prawa morskiego.

Wobec rozbudowującego się zakresu unormowań prawa europejskiego w zakresie stosunków prawnomorskich, zawartych w rozporządzeniach Unii Europejskiej, także i one winny zostać wskazane w części ogólnej kodeksu morskiego. Planuje się również 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 części ogólnej planuje się także zamieszczenie szczególnych morskich przepisów kolizyjnych.

W TYTULE II STATEK MORSKI planuje się nowy podział tego tytułu na działy.

Dział I Pojęcie statku morskiego i zakres stosowania kodeksu morskiego do poszczególnych rodzajów statków morskich, zawierał będzie 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 tym dziale pojawia się konieczność zrewidowania definicji niektórych rodzajów statków morskich w tym: statku w budowie, morskiego statku handlowego, morskiego statku rekreacyjnego, statku pełniącego specjalną służbę państwową.

Dział II Polska przynależność statku określi 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 oraz ich podstawy, tj. własność statku, bądź jego eksploatacja.

W tym też dziale zostanie zamieszczone określenie kryteriów polskiej własności statku. Ich dotychczasowe ulokowanie w tytule dotyczącym praw rzeczowych nie jest uzasadnione.

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, odpowiednio modyfikując wymogi kapitałowe.
- b) zmiana warunków uzyskania, utraty i zawieszenia polskiej przynależności oraz uprawiania żeglugi przez statki eksploatowane przez armatorów unijnych i ich wpisu do rejestru, w tym wprowadzenie ogólnej podstawy stałej polskiej przynależności statku poprzez armatora mającego siedzibę w UE, EOG i Konfederacji Szwajcarskiej za zgodą właściciela lub wszystkich współwłaścicieli wraz z zapewnieniem podstaw wykonywania jurysdykcji.
- c) uwzględnienie wśród wnioskodawców o uzyskanie czasowej polskiej przynależności statku spółek osobowych.

Dział III Rejestr okrętowy będzie zawierał przepisy określające zasady prowadzenia rejestru statków przez właściwe organy rejestrowe.

Oznaczenie organu rejestrowego dla rejestru okrętowego jest zależne od ostatecznych rozstrzygnięć w sprawie izb morskich, w związku z ustawą o PKBPWM. W razie ich zachowania izby morskie pozostałyby organem rejestrowym. Możliwe jest jednak również przekazanie spraw rejestrowych organom administracji morskiej.

Zakłada się wyeliminowanie polskiego rejestru jachtów (obecnie art. 23§ 3 km), zachowując jednak możliwość przekazywania opłat za czynności rejestrowe dotyczące statków sportowych na rzecz rozwoju żeglarstwa.

Przewiduje się powrót do dwóch rejestrów: rejestru okrętowego i rejestru administracyjnego. Obowiązek wpisu do rejestru okrętowego zostanie przewidziany dla statków stanowiących polską własność, wraz z przyznaniem ministrowi właściwemu d/s gospodarki morskiej uprawnienia do określenia rodzajów statków, które temu obowiązkowi nie będą podlegały. Inne statki będą wpisywane do tego rejestru na wniosek odpowiednio właściciela, wszystkich współwłaścicieli lub armatora.

Rejestr okrętowy składał się będzie z ksiąg rejestrowych prowadzonych odrębnie dla statków stanowiących polską własność i eksploatowanych przez armatora mającego siedzibę w kraju członkowskim UE, EOG i Konfederacji Szwajcarskiej (rejestr stały), dla statków, które uzyskały czasową polską przynależność (rejestr tymczasowy) i dla statków w budowie (rejestr statków w budowie). Zakłada się wyodrębnienie w księdze rejestru stałego księgi A (dla statków stanowiących polską własność) i księgi B (dla statków „unijnych”). Ponadto przewiduje się prowadzenie oddzielnej części rejestru dla statków nie będących morskimi statkami handlowymi.

W tym dziale również zostaną określone zasady wydawania dokumentów stwierdzających polską przynależność statkom wpisanym do rejestru okrętowego.

W Dziale IV Rejestr administracyjny zostaną określone zasady rejestracji przez dyrektora urzędu morskiego statków, które nie podlegają obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego i nie zostały do niego wpisane na wniosek osoby uprawnionej, oraz zasady wystawiania dokumentów stwierdzających polską przynależność takich statków. Do rozważenia pozostaje wprowadzenie obowiązku rejestracji w tym rejestrze statków w budowie, mających odbyć podróż próbną, przed rozpoczęciem ich eksploatacji.

Dział V Rejestr żeglugi międzynarodowej to przepisy projektu ustawy, których celem jest stworzenie szczególnych uwarunkowań prawnych dla eksploatacji pod polską banderą morskich statków handlowych, o pojemności brutto powyżej 500, uprawiających żeglugę międzynarodową i zrównanie warunków ich funkcjonowania z armatorami innych państw. Celem tych przepisów jest zainteresowanie armatorów uprawianiem żeglugi statkami o polskiej przynależności, co powinno skutkować zwiększeniem potencjalnych wpływów do budżetu państwa. Określone zostaną zasady rejestracji statków, w tym wysokość ponoszonych opłat rejestrowych, jak też opodatkowania prowadzonej działalności gospodarczej.

Przewiduje się, że statki te stanowiąc będą trzon Narodowej Rezerwy Tonażowej, której utworzenie służyć ma zapewnieniu tonażu do przewozów morskich w sytuacjach nadzwyczajnych, związanych z zagrożeniem bezpieczeństwa narodowego, klęsk żywiołowych, zagrożeń ekologicznych i innych. Zagadnienie dotychczas nieuregulowane w prawie polskim

Dział VI Pomiar statku określi zasady mierzenia pojemności brutto i netto oraz wymiarów głównych (rejestrowych).

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

TYTUŁ III PRAWA RZECZOWE zostanie podzielony na następujące działy:

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

Dział II Hipoteka morska to podstawowa część regulacji tego tytułu. Dotychczas hipotekę morską kwalifikowano jako rodzaj zastawu. Należy jednak uznać ją 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. Przepis brzmiałby: „Na statku wpisanym do rejestru okrętowego można ustanowić hipotekę morską przez wpis do tego rejestru. Do hipoteki morskiej stosuje się odpowiednio przepisy prawa cywilnego o hipotece, z uwzględnieniem przepisów niniejszego działu”.

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.

Dział III Przywileje na statku. Wraz z postulowaną ratyfikacją konwencji o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 r. konieczna stanie się zmiana obowiązujących obecnie przepisów kodeksu morskiego w celu ich zharmonizowania z rozwiązaniami konwencyjnymi. Zmiany w kodeksie morskim w części dotyczącej hipoteki morskiej i przywilejów na statku wymagają koordynacji z przepisami kodeksu postępowania cywilnego ustanawiającymi kolejność zaspokojenia wierzycieli hipotecznych i 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 pojęcie armatora (w tym też określenia, kogo uważa się za armatora wobec statku uprawiającego żeglugę pod bandera państwa, którego system prawny takiego podmiotu nie wyodrębnia), obowiązków armatora i wskazania, że w porozumieniu z kapitanem statku, armator jest obowiązany dbać o zapewnienie zdatności żeglugowej, zapewnienie bezpieczeństwa, ochrony statku i ochrony środowiska. Szczęólnego unormowania wymaga też relacja armatora z innymi podmiotami uprawiającymi

żeglugę statkiem morskim, w tym zwłaszcza wyodrębnienie zarządzającego statkiem. Tytuł V składał się będzie z trzech działów: **Dział I Pojęcie armatora, Dział II Obowiązki armatora, Dział III Armator a inne osoby uprawiające żeglugę statkiem morskim.**

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 soft law. Definicja kierownictwa statku wskaże więc, że kierownictwo statku obejmuje osobiste prowadzenie statku oraz nadzór nad jego prowadzeniem, kierowanie pracą na statku, a także wykonywanie obowiązków w systemach zarządzania bezpieczeństwem i zapobiegania zanieczyszczeniu morza, ochrony statku, oraz wykonywania 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 ISM oraz ISPS

TYTUŁ VI UMOWY 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 2009 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 reżimem ustawowym całego okresu, w którym ładunek pozostaje w pieczy przewoźnika, z ewentualnym zastrzeżeniem autonomii stron dla etapów „przed rozpoczęciem ładowania” i „po zakończeniu wyładowywania”.

c) odstąpienia od unormowań określających szczególną pozycję prawną załadowcy. 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 zależeć będzie od warunków bazy dostawy ewentualnej umowy sprzedaży towarów oddawanych do przewozu,

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 ekscencji i domniemań, z ewentualnością wyłączenia ekscencji błędu nautycznego,

f) uregulowania kontraktów ilościowych (volume contracts), które w RR wyłączono z zakresu obligatoryjnego reżimu unormowań konwencyjnych.

Dział II Przewóz pasażerów. 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., Nr18, poz.108) zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 19 listopada 1976r. (Dz.U. z 1994r., Nr 99, poz. 479) pociągnie za sobą konieczność poddania zasadom przyjętym w tym protokole, także przewozów, które nie są objęte reżimem rozporządzenia 392/2009.

Regulacja umowy przewozu pasażera zostanie też objęta przepisami 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, 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 (bare boat) oraz czarteru typu slot (czarter przestrzeni ładunkowej statku). Odnośne unormowania będą miały jedynie charakter ramowy.

Dział IV Pośrednictwo morskie. Nowe unormowanie umów pośrednictwa morskiego, dotychczas uregulowanych odrębnie jako usługi agencyjne i usługi maklerskie zakłada sformułowanie jednej formy pośrednictwa, bowiem odróżnianie agenta od maklera i przyznanie im możliwości działania wyłącznie w imieniu armatora, nie tylko w polskiej praktyce wyraźnie się zaciera, przy czym umowa morskiego pośrednictwa powinna zostać ujęta odrębnie w stosunku do prawa cywilnego, bowiem w szczególności nie przystają do niej przepisy kodeksu cywilnego o umowie agencji, w tym związane z regulacjami powiązаныmi z profesjonalnym charakterem tej umowy. Proponuje się definicję umowy pośrednictwa morskiego w brzmieniu: „Przez umowę pośrednictwa morskiego, przyjmujący zlecenie (agent morski) podejmuje się pośredniczenia, za wynagrodzeniem, przy zawieraniu umów oraz do dokonywania zwykłych czynności, związanych z obrotem morskim, w szczególności z uprawianiem żeglugi”. Uwzględniając realia obrotu morskiego należy zapewnić znaczną liberalizację pośrednictwa morskiego i szeroki zakres autonomii stron. Przewiduje się także możliwość ograniczenia w umowie zakresu działań pośrednika morskiego do czynności jednorazowych, jak też określenia w umowie terytorialnego zakresu działania takiego pośrednika.

Dział V. Holowanie. Trzon zaproponowanej regulacji pozostanie oparty jest 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 VI. 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.

Dział VII Cumowanie. Wyodrębnienie tego działu stanowić będzie novum w kodeksie morskim. Przemawia za tym podyktowany względami postępu technologicznego rosnący stopień komplikacji tych usług, wymagających unormowania, przynajmniej w podstawowym zakresie.

TYTUŁ VII

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

Projektowane przepisy stanowiąc będą 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 VIII

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODY SPOWODOWANE ZANIECZYSZCZENIEM MORZA

Aktualizacja regulacji tego zagadnienia nastąpiła ustawą z dnia 31 sierpnia 2012r. (Dz.U. 2012.1069) Przepisy te zostaną więc bez

zmian 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.**

TYTUŁ IX

RATOWNICTWO MORSKIE, AWARIA WSPÓLNA, ZDERZENIA STATKÓW, MIENIE ZATOPIONE LUB ZNALEZIONE

Wymienione w tym tytule zagadnienia stanowić będą odpowiednio przedmiot regulacji działu I – IV.

W efekcie ratownictwo morskie zmieni swoje miejsce w systematyce kodeksu morskiego. Dotychczas uregulowano je w odrębnym dziale VIII w ramach tytułu VI Umowy. Ta kwalifikacja może być jednak myląca z uwagi na to, że świadczenie usług ratowniczych nie musi się opierać na umowie. Regulacja ratownictwa morskiego, jego istoty i zasad wynagradzania dotyczy ratowania mienia, w tym też środowiska morskiego. Ratowanie życia jest obowiązkiem i osoby uratowane nie są zobowiązane do zapłaty jakiegokolwiek wynagrodzenia za ich ocalenie. Nie przewiduje się istotnych zmian w regulacji tego zagadnienia.

Zachowana też zostanie regulacja obecnego kodeksu morskiego w kwestii pozostałych objętych tym tytułem zagadnień.

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, poza korektami wybranych przepisów (art. 292§3, 305§3, 315§2 317§1). 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.

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 dwóch 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.

TYTUŁ XII

ARESZT i EGZEKUCJA ZE STATKU

Nowe przepisy będą jasno określać relacje między „konwencją aresztową” i prawem wewnętrznym, precyzować 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 winna zostać oparta na przepisach o egzekucji z ruchomości. Konwencja określa zasadnicze ramy instytucjonalne i proceduralne aresztu statków morskich, w obrębie których stosować należy przepisy prawa wewnętrznego. Uprościć należy system zawiadomień o wszczęciu postępowania, tak wobec organów administracji, jak i dłużnika za pośrednictwem kapitana, dopuścić doręczanie dokumentów dłużnikowi (oraz właścicielowi statku) nie mającemu miejsca zamieszkania lub siedziby w Polsce w języku angielskim, przyznać prawo do złożenia sumy zabezpieczenia do depozytu sądowego nie tylko obowiązanemu, ale każdej osobie posiadającej interes prawny w zwolnieniu statku spod zabezpieczenia, przyznać

legitymację bierną w postępowaniu zabezpieczającym nie tylko obowiązanemu, ale także właścicielowi statku, jeśli nie jest tożsamy z obowiązany. Projektuje się też wprowadzenie rozwiązania, 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.

USTAWA - PRZEPISY WPROWADZAJĄCE USTAWĘ KODEKS MORSKI.

Równoległe z Kodeksem morskim zostanie przygotowana ustawa - Przepisy wprowadzające ustawę kodeks morski, w której zostaną zaproponowane stosowne zmiany w obowiązujących ustawach, oraz przepisy przejściowe i końcowe, związane z wejściem w życie projektu ustawy kodeks morski.

Opracowała

Prof. dr hab. Maria Dragun-Gertner

Załącznik 2

Stanowisko Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego w sprawie usytuowania rejestru okrętowego oraz instytucji izb morskich w świetle uchwalenia ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich

Odebranie izmom morskim kompetencji powierzonych Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich i pozostawienie izmom właściwości „rozpoznawania innych spraw przekazanych izmom morskim odrębnymi przepisami (art. 1 ust. 1 pkt 2 ustawy o izbach morskich), w tym w szczególności prowadzenia rejestrów okrętowych, zmuszają do przemyślenia na nowo właściwości i ustroju izb morskich oraz sposobu prowadzenie rejestrów okrętowych.

W chwili obecnej Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego widzi trzy możliwości uregulowania tych zagadnień, związane w szczególności 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

W opinii Komisji najbardziej optymalnym wariantem jest opcja pierwsza, a najmniej pożądanym – wariant trzeci. Poniżej przedstawiamy zwięzłe uzasadnienie takiego stanowiska oraz nasze rekomendacje.

Rozwiązanie **pierwsze** oznacza wprowadzenie minimalnych zmian i zachowanie obecnie funkcjonujących, dość sprawnych mechanizmów. Izby morskie pozostają jako takie, a zakres ich kompetencji zostaje ograniczony w efekcie uchwalenia ustawy o PKBWM. Ich głównym zadaniem zostaje prowadzenie rejestrów okrętowych, zadań bezpośrednio z tym związanych oraz innych zadań przewidzianych obecnie przepisami Kodeksu morskiego i o izbach morskich, w tym w szczególności postępowań dyscyplinarnych (sąd zawodowy marynarzy). Sama ustawa musi naturalnie ulec zasadniczej nowelizacji. Komisja dysponuje obecnie przygotowanym przez siebie projektem takiej nowelizacji.

Nie ma potrzeby powoływania nowych organów ani wydawania zupełnie nowych aktów prawnych.

Przyjęcie tego wariantu pociąga za sobą stosunkowo niewielkie zmiany legislacyjne w postaci:

(i) nowelizacji lub napisania nowej ustawy o izbach morskich

(ii) nowelizacji rozporządzenie rejestrowego

Istnieją naszym zdaniem mocne przesłanki przemawiające za takim rozwiązaniem:

- (i) Izba morska jest obecnie organem bardzo sprawnie działającym, szczególnie na tle sądów powszechnych. Należy mniemać, iż pozostanie takim w chwili, gdy ograniczy się jego zadania i uprości zarazem jego strukturę.
- (ii) Jest ponadto strukturą stworzoną do wypełniania zadań, które wykonuje. Należy obawiać się, że w przypadku powierzenia tych czynności innemu organowi byłyby one poniekąd „wtłaczane na siłę” w jego strukturę, system funkcjonowania i zakres powierzonych mu inicjalnie zadań. Trudno przesądzić, jak takie rozwiązanie sprawdziłoby się w praktyce, ale istnieje podejrzenie graniczące z pewnością, iż przekazanie rejestru okrętowego innemu organowi znacząco pogorszyłoby jakość i efektywność jego prowadzenia.
- (iii) Nie bez znaczenia pozostaje aspekt finansowy. Rejestr okrętowy jest rejestrem specyficznym w tym sensie, iż wpisywane do niego obiekty mają zazwyczaj znaczną wartość, a ujawniane w nim prawa rzeczowe dotyczą wierzytelności o bardzo znacznej wartości. Tym samym nie sposób

porównywać go z rejestrem zastawów, gdzie wartość zabezpieczanych praw jest zazwyczaj wielokrotnie niższa. Co za tym idzie, opłaty pobierane z tytułu rejestracji statków i hipotek na statkach są znaczące – wynoszą każdorazowo przynajmniej kilka, a często i kilkadziesiąt tysięcy złotych. A zatem w tym zakresie izba morska jest poniekąd „samowystarczalna” finansowo, gdyż jej saldo rozliczeń z budżetem jest dodatnie. Pozostanie tak nawet w przypadku obniżenia stawek opłat rejestrowych, mając na względzie, iż niższe opłaty mogą przyciągnąć do rejestru więcej jednostek. Zadziała zatem efekt skali.

Wybór **drugiego wariantu** oznacza likwidację izb morskich i przekazanie prowadzenia rejestrów okrętowych organom administracji państwowej, działającym przy Dyrektorze Urzędu Morskiego, bądź przy Ministrze Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, w każdym z tych wariantów organ taki działałby w strukturze Urzędu Morskiego. Przyjęcie tego rozwiązania pociągnęłoby za sobą konieczność zmiany charakteru prawnego rejestru okrętowego i procedury rejestracyjnej oraz zasadnicze zmiany w odniesieniu do prawno-rzeczowych instrumentów zabezpieczania wierzytelności morskich (hipoteka morska, hipoteka typu mortgage).

W takiej sytuacji rejestry okrętowe stają się rejestrami administracyjnymi, przy czym zmienia się ich usytuowanie, stosowane procedury (z cywilnej – na administracyjną), a także – do pewnego stopnia – zakres kompetencji. Rejestr jest prowadzony przez urzędników państwowych, a nie przez sędziów sądów powszechnych. Jak wspomniano, rejestr prowadzony byłby zgodnie z procedurami administracyjnymi. Stąd też ustanawianie i realizacja hipotek morskich lub innych zabezpieczeń prawno-rzeczowych musiałaby zostać powierzona sądom powszechnym (rozwiązanie zgoła niepożądane) lub też instrumenty te musiałby zostać poddane znaczącym zmianom. Trudne i niecelowe wydaje się wtedy utrzymanie hipoteki morskiej w obecnym kształcie, gdyż o ile sam statek byłby rejestrowany w rejestrze administracyjnym, to sama hipoteka byłaby ustanawiana przez i pod kontrolą sądu powszechnego, jednak zarazem musiałaby zostać wpisana i ujawniona w (administracyjnym) rejestrze okrętowym. Dlatego też w przypadku przyjęcia tej koncepcji Komisja postulowałaby rezygnację z instytucji hipoteki morskiej, a w zamian proponowałby: (i) objęcie statku morskiego zastawem rejestrowym oraz (ii) jednoczesne stworzenie zupełnie nowego zabezpieczenia o charakterze raczej obligacyjnym, stanowiącego połączenie anglosaskiego mortgage i polskiego poddania się egzekucji w trybie aktu notarialnego (art. 777 pkt. 4 KPC). W razie potrzeby Komisja gotowa jest przygotować przepisy regulujące taką instytucję.

Niezbędne byłoby też powołanie nowego organu realizującego inne niż prowadzenie rejestru okrętowego i sprawy z tym związane zadania wykonywane dotychczas przez izby morskie, tj. w szczególności sądu zawodowego marynarzy i oficerów orzekającego o pozbawieniu uprawnień wynikających z polskich dokumentów uprawniających do żeglugi (art. 97 ust. 2 Konwencji o prawie morza) i orzekaniu w przedmiocie utraty prawa wykonywania zawodu pilota (art. 228 § 4 km).

Pozostałe zadania wykonywane dotychczas przez izby morskie, które nie mogą być powierzone organom administracyjnym powinny zostać powierzone sądom powszechnym.

Przyjęcie tego wariantu implikuje dość szerokie zmiany legislacyjne w postaci:

- (i) uchylenia ustawy o izbach morskich
- (ii) wprowadzenie kompetencji do prowadzenia rejestrów okrętowych do ustawy o obszarach morskich i administracji morskiej,
- (iii) nowelizacji Kodeksu morskiego
- (iv) nowelizacji Kodeksu postępowania cywilnego
- (v) nowelizacji ustawy o zastawie rejestrowym
- (vi) powołanie w drodze ustawowej nowego organu będącego sądem profesjonalnym marynarzy i oficerów

(vii) wydania nowego rozporządzenie rejestrowego regulującego procedurę administracyjną

Wybór **trzeciego wariantu** oznacza przekazanie rejestru okrętowego sądom powszechnym. Ponieważ trudno realnie liczyć, iż udałoby się przeforsować koncepcję „sądów morskich” (wydzielonych wydziałów zajmujących się wyłącznie sprawami z zakresu żeglugi), to efektem takiego posunięcia byłoby zapewne dodanie sądom rejonowym (ewentualnie sądom okręgowym) nowego zakresu kompetencji w postaci obowiązku prowadzenia rejestrów okrętowych oraz innych zadań wykonywanych obecnie przez izby morskie. Oznaczałoby to utratę jakiegokolwiek kontroli nad rejestrem okrętowym i metodami jego prowadzenie przez MTBiGM, gdyż całość tych zadań spoczywałaby w gestii Min. Sprawiedliwości i Krajowej Rady Sądownictwa. Rutyna, brak doświadczenia w sprawach morskich, sposób działania, a w szczególności zatrważająca powolność sądów powszechnych sprawiają, iż z pewnością nie podołałyby w sposób zadowalający temu zadaniu, zniechęcając nawet tych nielicznych obecnie armatorów, którzy korzystają z polskiej bandery. Tym samym reforma w takim kształcie stanowiłaby gwóźdź do trumny polskiego rejestru okrętowego.

Gwoli informacji, dla takiej zmiany niezbędna byłaby też znaczące zmiany legislacyjne, tj.:

- (i) istotna nowelizacja Kodeksu morskiego (usunięcie odniesień do izb morskich)
- (ii) uchylene ustawy o izbach morskich
- (iii) wydanie nowego rozporządzenia rejestrowego
- (iv) powołanie – w drodze ustawowej - organu będącego sądem profesjonalnym marynarzy i oficerów
- (v) zmiana Ustawy o ustroju sądów powszechnych, oraz zapewne
- (vi) nowelizacja Kodeksu postępowania cywilnego.

Ponieważ wariant ten wydaje się nam najgorszy z możliwych, nie przedstawiamy w tym zakresie propozycji rozwiązań instytucjonalnych i proceduralnych.

Ubocznym skutkiem takiego rozwiązania byłaby też sytuacja (jak i w wariacie drugim), w której brak byłoby organu realizującego pozostałe zadania wykonywane dotychczas przez izby morskie, tj. w szczególności sądu zawodowego marynarzy i oficerów orzekającego o pozbawieniu uprawnień wynikających z polskich dokumentów uprawniających do żeglugi i orzekaniu w przedmiocie utraty prawa wykonywania zawodu pilota. Taki organ należałoby stworzyć, gdyż zadania te nie mogą być skutecznie powierzone sądom powszechnym.

Rekomendacja:

Jak wspomniano, Komisja rekomenduje wariant pierwszy. Wariant drugi jest możliwy do praktycznej implementacji, lecz jego realizacja wymaga obszernych i czasochłonnych prac legislacyjnych, angażujących dodatkowo nie tylko Min. Sprawiedliwości lecz także Krajową Radę Sądownictwa i Komisję Kodyfikacyjną Prawa Cywilnego. Wariant trzeci jest równie skomplikowany legislacyjnie, lecz nawet jego poprawne wdrożenie odbije się fatalnie na stanie naszego rejestru okrętowego.

Prawo unijne nie reguluje kwestii sposobu prowadzenie rejestrów okrętowych ani organów prowadzących takie rejestry. Nie zawiera też wiążących regulacji dotyczących pozostałych kompetencji, jakie na mocy nowej ustawy miałyby być przypisane izbom morskim.

Opracował :

dr Krzysztof Kochanowski