

## **Sprawozdanie z prac KKPM w 2013 r.**

1. W 2013 r uwaga KKPM została skupiona na nowym kodeksie morskim. Kontynuowano także konsultacje dotyczące projektu ustawy o pracy na statkach, uzgadniając, że bieżąca współpraca KKPM z ówczesnym MTBIGM prowadzona będzie w formie roboczych kontaktów z członkiem KKPM będącym sprawozdawcą tematu - Panią prof. Dorotą Pyć (która obecnie pełni funkcję Podsekretarza Stanu w MliR).
2. Przystąpiono do ostatecznego ustalenia brzmienia części ogólnej kodeksu morskiego.
3. Pierwsza dyskusja nad zagadnieniem części ogólnej odbyła się w 2009 r. Ostatecznie rozstrzygnąć należało, czy aktualnym pozostaje założenie nadania jej brzmienia czyniącego kodeks morski aktem obejmującym całe polskie ustawodawstwo morskie, czy też pozostawienia tej ustawy aktem odnoszącym się jedynie do aspektów żeglugowych korzystania z morza. W wyniku przeprowadzonej debaty pierwsza projektowana wersja części ogólnej została znacznie zawężona. 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. Dodać w tym miejscu należy, że procedura ta, której wagę wielokrotnie podnosiła KKPM była także przedmiotem posiedzenia Komitetu Doradczego przy MSZ, w którym brał udział Pan prof. Janusz Symonides. Przedstawiając przebieg tej debaty wskazał, że ostatecznie uznano brak

konieczności przeprowadzenia pełnego procesu ratyfikacji wprowadzanych tą drogą zmian do konwencji międzynarodowych. Zauważono jednak, że obecna sytuacja dopuszcza całkowitą dowolność i poszczególne resorty stosują różną praktykę. Głównym punktem odniesienia, w przyjętej w tym względzie procedurze winno być ewentualne odrzucenie takich zmian. W dyskusji KKPM zwróciła uwagę na ewentualność zastosowania „wewnętrznego” etapu procedury ratyfikacyjnej, z pominięciem przesyłania dokumentu ratyfikacyjnego, dostosowując się do unormowań konwencyjnych.

W części ogólnej projektu kodeksu morskiego wprowadzono regułę interpretacyjną nakazującą uwzględnianie dążenia do jednolitości prawa morskiego w skali międzynarodowej przy stosowaniu i wykładni przepisów opartych na postanowieniach umów międzynarodowych. W regułach interpretacyjnych umów i innych czynności prawnych uzupełniono wymogi wynikające z k.c. o klauzulę rozsądku i nakaz uwzględnienie praktyki przyjętej między stronami danego stosunku prawnego, podkreślając także znaczenie międzynarodowych zwyczajów handlowych i zwyczajów portowych. Uznanie milczenia za przyjęcie oferty rozszerzono, obok przedsiębiorców, na innych profesjonalnych uczestników obrotu, zastrzegając jednak upływ siedmiodniowego terminu. Dla tego poszerzonego kręgu profesjonalnych podmiotów biorących udział w obrocie morskim wprowadzono trzyletni termin przedawnienia roszczeń.

W ślad za orzecznictwem ETS wprowadzono przepis uznający spełnienie przez zapis na sąd polubowny zamieszczony w konosamencie wymogów co do formy o ile w sposób dostatecznie wyraźny powołuje się na odpowiednie postanowienie umowy przewozu, na mocy której został wystawiony konosament.

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

4. Hipoteka morska: przeprowadzono dyskusję nad ratyfikacją konwencji genewskiej z 1993 r o przywilejach i hipotekach morskich. Stwierdzono, że konwencja ma nieznaczną ilość ratyfikacji. Chociaż jest konwencją nowocześniejszą, to jednak od strony merytorycznej nie wnosi znaczących zmian, a jej zasadnicze założenie, jakim jest wzmocnienie hipotek morskich jest realizowane poprzez ustawodawstwo krajowe. KKPM uznała, że konwencji tej nie należy ratyfikować. Aktualny stan regulacji w kodeksie morskim oparty na odnośnej konwencji z 1926 r, może więc zostać zachowany. Uwzględnić jednak należy zmiany w unormowaniach dotyczących hipotek w prawie polskim. Po raz kolejny wyrażono pogląd, że nie jest zasadnym łączenie hipoteki morskiej z zastawem i winna ona zostać wyodrębniona jako samodzielne ograniczone prawo rzeczowe. Dla ostatecznego uregulowania tej kwestii w kodeksie morskim pozostaje istotnym rozstrzygnięcie o przyszłości izb morskich, a w ślad za tym także o prowadzonym przez nie rejestrze statków.

5. KKPM kontynuowała w 2013 r. intensywne prace nad opracowaniem projektu Tytułu VI („Umowy”) Dział I („Przewóz ładunku”) Rozdział 1 („Umowa przewozu ładunku”). Za podstawę prac KKPM przyjęto Projekt I z dnia 15.09.2011 r. oraz Projekt II z dnia 02.12.2012 r. wraz ze zmianami wniesionymi do Oddziału 1 („Przepisy ogólne,”) z dnia 23.03.2012 r.

Przyjęty projekt wyjściowy opierał się na następujących ogólnych założeniach:

- i) nowy projekt ma zastąpić dotychczasowe przepisy kodeksu morskiego Tytułu VI („Umowy”), Dział I („Przewóz ładunku”), Art. 103 k.m. do Art. 171 k.m.;
- ii) nowy projekt zostaje oparty na Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską (tzw. Reguły Rotterdamskie), przy założeniu, iż Polska (w ślad za podpisaniem RR w dn. 23.09.2009 r.) ratyfikuje tę Konwencję (zgodnie z Art. 88 Reguł) oraz dokona wypowiedzenia Reguł Haga-Visby (1924/1968) wraz z Protokołem SDR z 1979 r. (zgodnie z Art. 89 Reguł).

Przyjęcie powyższych założeń wymagało nowej systematyki Tytułu VI, i przesądzenia o zakresie imperatywności zawartych w nim przepisów.

Systematyka Tytułu VI:

Tytuł VI **Umowy**

Dział I - ***Przewóz ładunku***

Rozdział 1 – ***Umowa przewozu ładunku***

Rozdział 2 - ***Czarter na podróż***

Rozdział 3 – ***Kontrakt ilościowy***

Dział II - ***Przewóz pasażerów***

Dział III - ***Umowy o korzystanie z [cudzego] statku***

Rozdział 1 – ***Czarter [bareboat]***

Rozdział 2 – ***Czarter na czas***

Rozdział 3 – ***Czarter [slothire]***

## Dział IV - ***Inne umowy***

Rozdział 1 – Umowa agencyjna

Rozdział 2 – Umowa maklerska

Rozdział 3 – Umowa holownicza

Rozdział 4 – Umowa pilotażu

Rozdział 5 – Ratownictwo morskie

W zakresie Działu I Rozdziału 1 („Umowa przewozu ładunku”) przyjęto następujący podział redakcyjny:

Oddział 1 - Przepisy ogólne (Art. 103 do Art. 109)

Oddział 2 - Obowiązki przewoźnika (Art. 110 do Art. 115)

Oddział 3 - Obowiązki frachtującego (Art. 116 do Art. 119)

Oddział 4 - Morskie dokumenty przewozowe (Art. 120 do Art. 131)

Oddział 5 - Prawo do kontroli nad ładunkiem (Art. 132 do Art. 137)

Oddział 6 - Wydanie i odbiór ładunku (Art. 138 do Art. 144)

Oddział 7 - Zasady odpowiedzialności w związku z umową przewozu ładunku (Art. 145 do Art. 156)

Oddział 8 - Ograniczenie odpowiedzialności (Art. 157 do Art. 159)

Oddział 9 - Szczególne reżimy odpowiedzialności (Art. 160 do Art. 163).

Przepisy tego Rozdziału będą miały (w ślad za Regułami Rotterdamskimi) charakter przepisów „semiimperatywnych” lub imperatywnych, co stanowi istotne novum. Aktualnie przepisy k.m. dotyczące przewozu ładunku mają zasadniczo charakter dyspozytywny, a jedynie w wyraźnie określonych przypadkach (zob. Art. 169 k.m.) uzyskują one charakter bezwzględnie obowiązujący.

6. W związku z rozważanym projektem, KKPM odbyła w 2013 r. następujące posiedzenia:
- 22.02.2013 r. w Toruniu,
  - 07.06.2013 r. w Gdyni,
  - 21.06.2013 r. w Toruniu,
  - 27-29.11.2013 r. w Szczecinie.

Rezultatem prac KKPM jest pełen projekt Tytułu VI („Umowy”) Działu I („Przewóz ładunku”) Rozdziału 1 („Umowa przewozu ładunku”) [Art. 103 do Art. 163].

Jednocześnie, w celu dokładnego wyjaśnienia i uzasadnienia poszczególnych przepisów projektu równoległe do samego tekstu przepisów projektu przygotowywany jest obszerny komentarz odnoszący się do każdego artykułu projektu wraz z chronologiczną komparatystyką poszczególnych przepisów.

7. Przygotowany projekt oparty, jak wyżej wskazano, na regulacji Reguł Rotterdamskich, dokonuje jednak istotnych zmian w porównaniu do tej Konwencji, związanych z koniecznością zharmonizowania przepisów z polskim porządkiem prawnym.

Dotyczy to w szczególności klasyfikacji dokumentów przewozowych, form czynności prawnych, strony podmiotowej umowy przewozu ładunku oraz pozycji osoby trzeciej.

Z punktu widzenia dokumentów przewozowych koniecznym było zastąpienie trzech kategorii dokumentów, tj.:

- „negotiable transport document”;
- „non-negotiable transport document requiring surrender”;

- „non-negotiable transport document”:  
dwoma typami dokumentów:
- dokumenty przewozowe mające charakter papierów wartościowych (konosament na zlecenie, na okaziciela i imienny); oraz
- inne dokumenty przewozowe (np. morski list przewozowy).

Wraz z nową strukturą dokumentów przewozowych, projekt, w ślad za Regulami Rotterdamskimi, wprowadza na zasadzie pełnej ekwiwalentności prawnej i funkcjonalno-operacyjnej dokumentację w formie elektronicznej, zastrzegając jednak szczególne wymogi dla elektronicznych zapisów transportowych, stanowiących funkcjonalne odpowiedniki zbywalnych konosamentów.

W zakresie struktury podmiotowej projekt oparty został na klarownej „dwubiegunowej” strukturze – przewoźnik i frachtujący – jako strony umowy przewozu ładunku. W szczególności w zakresie frachtującego, dokonana zostanie istotna zmiana nomenklaturowa i merytoryczna w porównaniu do aktualnego stanu prawnego posługującego się równoległe terminami załadowca i frachtujący.

W projekcie dokonano również daleko idących zmian adaptacyjnych związanych z kategorią podmiotową podwykonawcy przewoźnika i frachtującego. Istota dokonanych zmian polegała na prawidłowym zastąpieniu angielskiej kategorii – „performing party” kategorią podwykonawcy, kompatybilną w szczególności z art. 430 k.c. i 474 k.c.

Odrębną kwestią było utworzenie, nieistniejących dotychczas w systemie kodeksu morskiego nowych kategorii podmiotowych jak np.

„morski podwykonawca przewoźnika”, „frachtujący dokumentacyjny” czy osoba uprawniona do kontroli nad ładunkiem”.

W zakresie statusu prawnego „odbiorcy” (a pośrednio również „legitymowanego posiadacza”), koniecznym było zastąpienie szeregu przepisów Reguł Rotterdamskich opartych na angielskiej instytucji „bailment” strukturą umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej (Art. 393 k.c.), stosowaną w prawie polskim.

8. Biorąc pod uwagę aktualny stan prac nad projektem Rozdziału 1 („Umowa przewozu ładunku”), przewidywane są następujące prace KKPM:

- i) zakończenie prac legislacyjnych w zakresie ostatniego, ale bardzo istotnego, Art. 163 k.m. Projektu. (kontrakt ilościowy );
- ii) rozważenie i ewentualne wprowadzenie przepisów dotyczących trzeciej (obok formy pisemnej i elektronicznej) formy czynności prawnych – to jest formy dokumentowej;
- iii) całościowa „scalająca” analiza projektu, ze szczególnym uwzględnieniem:
  - zapisów pozostawionych do ostatecznego rozstrzygnięcia po zakończeniu całego projektu (tzw. kwestie w „nawiasach kwadratowych”),
  - zapisów wniesionych, ex post, (tj. wprowadzonych jako rezultat ponownej analizy całego już projektu),

Niezależnie od zakończenia prac nad projektem Działu I Rozdziału 1, prowadzone są aktualnie prace koncepcyjne nad przygotowaniem wersji zmodyfikowanej tego Rozdziału. KKPM przyjmuje również za



możliwy scenariusz, w którym przyjęcie Reguł Rotterdamskich (wejście ich w życie) napotka istotne trudności. W efekcie należałoby rozważyć wariant w którym aktualne regulacje k.m. oparte na Regułach Hagi-Visby będą w dalszym ciągu aktualne. W takiej sytuacji możliwym będzie jedynie, wyodrębnienie z całości przygotowanego już projektu Rozdziału 1, tylko wybranych zespołów przepisów, które będąc kompatybilnymi z dotychczasowymi regulacjami, pozwoliłyby na wprowadzenie do aktualnego zakresu k.m. nowych rozwiązań i instytucji przyjętych przez Reguły Rotterdamskie, w ograniczonym jednak zakresie.

Prace nad taką wersją projektu będą podjęte przez KKPM niezwłocznie po zakończeniu prac nad pełną, rozbudowaną wersją Rozdziału 1.

9. KKPM zapoznała się z projektem Rządowego Centrum Legislacyjnego oraz Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Cywilnego – dotyczącym zmian Kodeksu postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw [projekt z dn. 30.09.2013r. oraz prezentacja dr Konrada Zacharzewskiego uczestniczącego w pracach KKPC w charakterze eksperta].

W kontekście rozważanego projektu - przedyskutowana została propozycja wprowadzenia do omawianej regulacji, obok aktualnie przewidzianych: formy pisemnej oraz elektronicznej, trzeciej formy czynności prawnej – a mianowicie formy dokumentowej.

10. Jak wyjaśniono na wstępie, KKPM w pierwszym rzędzie skoncentrowała się na przygotowaniu projektu Działu I Rozdziału 1 („Umowa przewozu ładunku”). Projekt, wyczerpująco regulujący

umowę przewozu ładunku morzem (z silnymi elementami multimodalnymi), oparty jest na przepisach semi-imperatywnych lub imperatywnych, a więc przepisach, w których swoboda kontraktowa stron umowy została wyraźnie ograniczona.

Naczelnym założeniem systematyki Tytułu VI, jest przyjęcie, iż z wyjątkiem rozważanego powyżej Działu I Rozdziału 1 („Umowa przewozu ładunku”) i Działu II („przewóz pasażerów”), pozostałe części Tytułu VI zawierać będą przepisy wyłącznie dyspozytywne, a więc zezwalające na pełną swobodę kontraktową w zakresie przewidzianym w Art. 353<sup>1</sup> k.c.

Do tytułu VI wejdą zarówno umowy dotychczas regulowane przez k.m. (jak np. „czarter na podróż”, „czarter na czas” czy też umowy z Działu IV), ale też planowane jest wprowadzenie szeregu nowych umów jak np.:

- kontrakt ilościowy,
- czarter bareboat, czy
- czarter slothire.

Unormowania te będą stanowiły przedmiot prac KKPM w 2014 r.

Przygotowali:

Prof. Maria Dragun Gertner - Przewodnicząca KKPM

Mec. Marek Czernis - członek KKPM