

## **Sprawozdanie z działalności Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego za rok 2014**

W roku 2014 prace Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego skupione były wokół zagadnień związanych z nowym kodeksem morskim. KKPM konsultowała ponadto projekt nowej ustawy o pracy na statkach morskich uwzględniający zobowiązania Polski wynikające z Konwencji o pracy na morzu (MLC) przyjętej przez Międzynarodową Organizację Pracy (ILO) w 2006 r. Projekt ten obejmuje także wymogi wynikające z prawa Unii Europejskiej, w szczególności z Dyrektywy Rady 2009/13/WE z 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., Dyrektywy 1999/63/WE z 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez ECSA i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST), Dyrektywy 1999/95/WE z 13 grudnia 1995 r. dotyczącej egzekwowania przepisów odnoszących się do godzin pracy marynarzy na pokładach statków zawijających do portów Wspólnoty, Dyrektywy 1992/29/WE z marca 1992 r. dotyczącej minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu poprawy opieki medycznej na statkach oraz Dyrektywy 2009/16 z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (posiedzenie w lipcu 2014).

W ramach prac nad projektem nowego kodeksu morskiego KKPM zajmowała się projektami przepisów o kapitanie, armatorze i areszcie statków. Przepisy dotyczące kapitana, opracowane w latach ubiegłych, zostały, w oparciu o projekt autorstwa mecenasa Krzysztofa Kochanowskiego, uzupełnione o kwestie dotyczące doręczania pism kapitanowi. Przepisy o armatorze wymagały modyfikacji, w związku z wprowadzeniem do projektu kodeksu morskiego osoby zarządzającego statkiem, stanowiącego łącznik, poprzez który statek może uzyskać polską przynależność państwową. W kwestii przepisów o areszcie statków KKPM odrzuciła projekt regulacji dotyczących prawa zatrzymania jako dodatkowego mechanizmu zabezpieczenia roszczeń morskich. KKPM ponadto konsultowała kwestie dotyczące uregulowania w prawie polskim wymogów technicznych i usytuowania platform wiertniczych oraz organów nadzoru nad nimi.

Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego odbyła w 2014 roku 10 posiedzeń plenarnych w Gdyni (24 stycznia, 18 marca, 25 kwietnia, 23 maja, 27 czerwca, 11 lipca, 19 września, 24 października), Szczecinie (12 grudnia), Toruniu (14 listopada) i Warszawie (14 lutego). Poza tym członkowie Komisji brali udział w styczniu 2014 r. w spotkaniu z Panią

Minister Dorotą Pyć mającym miejsce w Warszawie w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Regionalnego. Prowadzone były także prace w mniejszych grupach w ramach trzech zespołów roboczych.

W efekcie prac KKPM prowadzonych w 2014 r. przyjęta została stratyfikacja nowego kodeksu morskiego. Zakończono także prace nad częścią ogólną kodeksu morskiego. Zaawansowane są prace nad tytułem II nowego kodeksu morskiego dotyczącym statku morskiego, w ramach którego wyróżnionych zostało pięć działów. W odniesieniu do przyjętych przez KKPM propozycji, wskazać należy najważniejsze ich.

## I.

Prace KKPM dotyczące pojęcia statku stanowiły kontynuację prac rozpoczętych przez Komisję w 2012 r. Wówczas to postanowiono o nowym podziale tytułu dotyczącego statku morskiego na działy. W toku prac zmodyfikowane zostały ilość i tytuły działów, co wiąże się bezpośrednio z rezygnacją z tworzenia rejestru międzynarodowego na rzecz przyjęcia regulacji wzmacniającej rosnące zainteresowanie armatorów zagranicznych polskimi usługami outsourcingowymi (koncepcja powiązania statku z polskim rejestrem poprzez podmiot zarządzający). Nowe przepisy zakładają również likwidację rejestru administracyjnego na rzecz rejestru prowadzonego przez Izby morskie. Przepisy dotyczące statku morskiego podzielone zatem zostały wedle nowych założeń na pięć działów, omówionych pokrótce poniżej.

**Dział I Pojęcie statku morskiego i zakres stosowania kodeksu morskiego do poszczególnych rodzajów statków morskich oraz morskich urządzeń pływających.** W dziale tym zawarta jest definicja statku. W odróżnieniu od obecnie obowiązującej definicji zawartej w art. 2 kodeksu morskiego, definicja ta oznacza urządzenie pływające przeznaczone i używane do żeglugi morskiej. Zastąpienie spójnika „lub” spójnikiem „i” pozwala na wprowadzenie kryterium oddzielającego urządzenia będące statkami od innych urządzeń pływających. Także wprowadzenie definicji urządzenia pływającego wydaje się być niezbędne w świetle istniejącej luki prawnej. Dotychczasowy brak definicji był problematyczny w odniesieniu do doków, dźwigów pływających czy platform wiertniczych. Niezbędne jest zatem uporządkowanie i uproszczenie stanu prawnego związanego z wymogami bezpieczeństwa i rejestracją statków oraz urządzeń pływających. Pozwala na to wprowadzenie do polskiego systemu prawnego powyższych definicji. W tej części kodeksu zawarto także definicję statku pełniącego specjalną służbę państwową, co uzupełnia obecnie obowiązującą regulację, zawierającą jedynie przykładowe wyliczenie wspomnianych statków.

Wprowadzenie proponowanej definicji wydaje się być niezbędne wobec braku definicji wspomnianej kategorii statków także w ustawie o bezpieczeństwie morskim, wskazującej jedynie definicję statku specjalnej służby państwowej. Pojęcie zaproponowane przez KKPM odpowiada w zakresie wyłączeń przewidzianych dla tej kategorii statków, wymogom zarówno konwencji MLC, jak i prawa Unii Europejskiej (dyrektywy 2009/20 w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich). Zmiana dotyczy także zakresu zastosowania przepisów kodeksu morskiego do statków żeglugi śródlądowej uprawiających żeglugę na wodach morskich, tak aby uniemożliwić ich armatorom obchodzenie wymogów dla statków pasażerskich. Także w zakresie definicji statku w budowie, KKPM przyjęła zmianę redakcyjną pozwalającą na dookreślenie momentu ustanowienia hipoteki.

**Dział II Polska przynależność statku.** W części kodeksu morskiego dotyczącego polskiej przynależności kontynuowane były prace zgodnie z założeniami przyjętymi w 2012 r. dla tej części kodeksu. Zachowany został podział na przynależność stałą i czasową, jednak znacznej modyfikacji uległy przesłanki nabycia polskiej przynależności. KKPM po przeprowadzeniu badań prawnoporównawczych doszła do przekonania, że wprowadzenie drugiego rejestru (tzw. międzynarodowego) nie spełni pokładanych w nim oczekiwań. Formuła drugiego rejestru funkcjonuje w licznych państwach europejskich i EOG. Polska regulacja dotycząca rejestru międzynarodowego nie stanowiłaby zatem realnej konkurencji dla wspomnianych rejestrów. W efekcie prac i dyskusji członków KKPM przyjęto, że interesom polskiej gospodarki morskiej lepiej służyć będzie regulacja wiążąca możliwość wpisu do polskiego rejestru statków poprzez łącznik podmiotu zarządzającego statkiem. Przyjęta koncepcja pozwala otworzyć polski rejestr poprzez przyznanie polskiej przynależności statkom, które nie są powiązane własnościowo z Rzeczpospolitą Polską, ale których właściciel/właściciele prześlą zarząd podmiotowi polskiemu lub którego armator ma miejsce zamieszkania albo siedzibę zakładu głównego lub oddziału w Rzeczypospolitej Polskiej. Jest to propozycja pozwalająca na zachowanie wymogów rzeczywistej więzi wynikających z prawa międzynarodowego, a jednocześnie otwierająca możliwość rejestracji statków bez konieczności udziału własnościowego i tworzenia drugiego rejestru. Wprowadzenie takiej możliwości oznacza także wzmocnienie licznych polskich podmiotów prowadzących działalność outsourcingową dla armatorów zagranicznych. Wobec braku licznej floty oraz w sytuacji niepewności co do możliwości realizacji założeń korzystnych dla marynarzy przepisów podatkowych, to właśnie wzmocnienie polskich podmiotów zarządzających statkami i stworzenie regulacji, która pozwoli na przyciągnięcie armatorów zagranicznych i związanie ich z Polską w efekcie korzystania z usług polskich podmiotów

zarządzających, wydaje się najlepiej realizować interesy polskiej gospodarki morskiej. Zrezygnowano także z pojęcia statku uważanego za polską własność, obejmując je pojęciem statku o polskiej własności.

Do działu kodeksu dotyczącego polskiej przynależności przeniesione zostały przepisy dotyczące kryteriów nabycia polskiej własności statku, znajdujące się dotychczas w części kodeksu regulującej prawa rzeczowe na statku. W ocenie członków KKPM, osobna regulacja własności nie znajdowała żadnego uzasadnienia.

KKPM wprowadziła także nową regulację pozwalającą na wyłączenie możliwości świadczenia usług kabotażu w Polsce w stosunku do niektórych statków podnoszących banderę państwa członkowskiego Unii Europejskiej niespełniających warunków wykonywania kabotażu w państwie członkowskim Unii Europejskiej, w którym są zarejestrowane oraz statków podnoszących banderę państwa innego niż państwo członkowskie Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz Konfederacji Szwajcarskiej.

**Dział III Rejestr statków morskich.** Kwestia rejestru statków morskich była wielokrotnie dyskutowana podczas posiedzeń KKPM. Poświęcono temu zagadnieniu pięć posiedzeń Komisji oraz trzy posiedzenia zespołu roboczego. Podstawą prac KKPM był projekt opracowany przez zespół roboczy pod przewodnictwem mecenasa Michała Rzeszewicza. Efektem prowadzonych prac są liczne zmiany i uporządkowanie materii związanej z rejestrem statków morskich. Pierwszą zasadniczą kwestią było rozstrzygnięcie liczby rejestrów statków w Polsce. KKPM przyjęła, iż likwidacji wymagają rejestry jachtów i tzw. rejestr administracyjny prowadzony przez dyrektorów urzędów morskich, a całość obowiązków związanych z prowadzeniem rejestru przekazać należy izbom morskim. Przyjęto także zmianę nazwy rejestru okrętowego na rejestr statków morskich, dzielony na księgi i prowadzonego przez izbę morską, właściwą dla poru macierzystego statku / jachtu/ obiektu pływającego / miejsca budowy statku. Także platformy wiertnicze powinny być rejestrowane w rejestrze statków morskich prowadzonych przez izby morskie. Konieczny jest jednak osobny rejestr obiektów typu: farmy wiatrowe, rurociągi, który nie miałby mieć charakteru rejestru okrętowego, a ewidencji i powinien zostać uregulowany w przepisach ustawy o bezpieczeństwie morskim. Rejestr statków morskich składać się będzie z księgi rejestru stałego, księgi rejestru tymczasowego, księgi rejestru statków w budowie i księgi rejestru morskich urządzeń pływających.

Założono, że statkiem, który będzie podlegał obowiązkowemu wpisowi do rejestru na podstawie przepisów nowego kodeksu morskiego jest statek będący własnością Skarbu

Państwa. Obecnie obowiązkowi takiemu podlegają także statki stanowiące polską własność. Uznano jednak, że obecnie formuła ta nie powinna mieć zastosowania. W świetle regulacji międzynarodowych i unijnych, statek nie może podejmować żeglugi bez dochowania obowiązku rejestracji. Nie istnieją jednak możliwości powstrzymania statków przed wpisem do rejestrów innych państw (ze szczególnymi ułatwieniami w państwach członkowskich UE). Istotnym elementem przeważającym na korzyść przyjętej koncepcji jest także konstytucyjna zasada wolności gospodarczej oraz unijna swoboda prowadzenia działalności gospodarczej, z których korzystają armatorzy. Przyjęto zatem, że statki stanowiące polską własność podlegają obowiązkowi rejestracji wyłącznie w sytuacji gdy statek nie został wpisany do innego rejestru statków za granicą.

KKPM przyjmuje także konieczność prowadzenia rejestru w formie elektronicznej. Zmiana ta wymaga oszacowania kosztów wprowadzenia takiego rejestru. Wydaje się natomiast niezbędna. Nowe konwencje morskie, a także regulacje unijne w zakresie żeglugi, wprowadzają elektroniczną obrotu morskiego. Także w Polsce rejestr statków rybackich prowadzony jest w formie elektronicznej (zob. art. 6 ustawy o rybołówstwie, Dz. U. 2014.1592). Wprowadzenie takiego rejestru wymagałoby stosownego *vacatio legis*, w czasie którego zachowana byłaby wersja papierowa rejestru.

Przyjęto także wstępnie projekt przepisów dotyczący pomiaru statku oraz dokumentów statku. Projekt ten wymaga także wprowadzenia zmian do ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz uregulowania wysokości opłat pomiarowych w formie ustawy.

## II.

KKPM zakończyła prace nad wstępną propozycją przepisów dotyczących **praw rzeczowych na statku**. Prace stanowiły kontynuację założeń poczynionych przez KKPM w latach ubiegłych. Zgodnie z nimi postanowiono nie opierać nowej regulacji praw rzeczowych o postanowienia Konwencji o przywilejach i hipotekach morskich podpisanej w Genewie w roku 1993 r. Konwencja ta zyskała niewielką liczbę ratyfikacji, wobec czego KKPM przyjęła, iż korzystniej jest pozostać przy założeniach opartych o ratyfikowaną przez Polskę konwencję z 1926 r. o przywilejach i hipotece morskiej. Konwencja z 1993 r. nie wprowadza znaczących zmian, jest natomiast stosowana w mniejszej liczbie państw.

W 2014 roku KKPM rozpatrywała zasadność stworzenia alternatywnej do hipoteki morskiej możliwości zabezpieczenia wierzytelności pieniężnych. Opcja ta jednak została odrzucona przez KKPM w oparciu o opinię profesora Wojciecha Adamczaka. Przyjęto, iż każda inna forma zabezpieczenia będzie obca w międzynarodowym obrocie morskim, który

przyjmuje hipotekę morską za sprawdzoną formę zabezpieczenia wierzytelności, stanowiącą wystarczającą gwarancję zarówno dla banków jak i wierzycieli. Kolejna nowa formuła pozostałaby tworem martwym i z dużym prawdopodobieństwem nie uznanym przez inne państwa. W efekcie, prace KKPM skoncentrowane były nad usprawnieniem możliwości realizacji praw wynikających z hipoteki morskiej. Bez zmian pozostaje regulacja dotycząca istnienia dwóch rodzajów hipoteki morskiej – zwykłej i typu morgecz. Podstawą prac KKPM był projekt przygotowany przez zespół roboczy pod przewodnictwem prof. Wojciecha Adamczaka. W oparciu o projekt zespołu roboczego, przyjęto, że należy odejść od obowiązującej obecnie konstrukcji zastawu, do którego mają zastosowanie przepisy o hipotece. Ponadto przepisy kodeksu morskiego wymagają zmian w wynikających z nowelizacji ustawy o księgach wieczystych i hipotece. Propozycja obejmuje także rozszerzenie zakresu hipoteki morskiej o czarter *bareboat*, w związku z planowanym wprowadzeniem tej instytucji do projektu kodeksu morskiego.

Przepisy o hipotece morgeczowej wymagają uproszczenia. Z powodu licznych problemów faktycznych, hipoteka ta była w Polsce wykonana tylko raz. Pierwszą proponowaną zmianą jest wprowadzenie do umowy hipotecznej możliwości wskazywania w niej sposobu określania wartości statku, a nie, jak dotąd, jedynie samej wartości statku. Wartość statku może być bowiem inna w momencie zawierania umowy i inna w momencie wykonania hipoteki. KKPM opracowała także regulację dotyczącą wyłączenia przepisów KPC o postępowaniu egzekucyjnym w stosunku do egzekucji hipoteki ze względu na szczególny charakter przedmiotu hipoteki morskiej, przy jednoczesnym zachowaniu takich samych skutków prawnych sprzedaży statku w drodze wykonania hipoteki, jak sprzedaż dokonana w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego. Przepisy o hipotece typu morgecz opracowane przez KKPM mają w założeniach uprościć sposób egzekucji ze statku, uwzględniając specyfikę obrotu morskiego i zagadnienia upadłości transgranicznej.

KKPM opracowała także zmodyfikowaną wersję przepisów o przywilejach. Propozycja dotyczy doprecyzowania pierwszeństwa zaspokajania przywilejów przed hipoteką oraz uporządkowania kolejności zaspokajania poszczególnych wierzytelności uprzywilejowanych. Wyłącznie do osoby właściciela statku ograniczony ma być krąg podmiotów w stosunku do których można wystąpić z powództwem o zaspokojenie wierzyciela z przedmiotu obciążonego przywilejem.

### III.

KKPM zakończyła ostatecznie prace nad projektem **Tytułu VI („Umowy) Dział I („Przewóz ładunku”)** opartym o Konwencję Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską (tzw. Reguły Rotterdamskie), przy założeniu, że Polska ratyfikuje Reguły Rotterdamskie oraz wypowie Reguły Haga-Visby (1924/1968) wraz z Protokołem SDR z 1979 r. Zajmowano się przepisami Oddziału 9 („Szczególne reżimy odpowiedzialności”). Podstawą prac KKPM był projekt VIII (2) z dn. 29.11.2013 r. autorstwa mecenasa Marka Czernisa. Przyjęte zostały propozycje przepisów dotyczących przewozu ładunku na pokładzie, przewozu zwierząt żywych i przewozu ładunków specjalnych oraz wstępnie o kontraktach ilościowych. Jednocześnie, zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami KKPM, przygotowany został alternatywny projekt zmian do Tytułu VI („Umowy”) Działu I („Przewóz ładunku”) na wypadek gdy Polska nie ratyfikuje Reguł Rotterdamskich. Zamiarem było opracowanie propozycji zmian, które pozostając w zgodności z Regułami Haga-Visby, otworzą kodeks morski na elektroniczną formę dokumentów przewozowych. Nad treścią zmodyfikowanej wersji pracował zespół ds. przewozu ładunku pod kierownictwem mecenasa Marka Czernisa w oparciu o projekt KM/RR z dn. 03.12.2014 autorstwa Przewodniczącej KKPM, profesor Marii Dragun-Gertner oraz mecenasa Marka Czernisa. Wersja ta zakłada obowiązywanie Reguł Haga-Visby jako semiimperatywnej regulacji umowy przewozu na podstawie konosamentu. W przeciwieństwie do wersji szerokiej, jest poświęcona wyłącznie przewozowi w oparciu o konosament. Wariant wąski pozostawia w sferze swobody kontraktowej przewozy oparte na innych dokumentach niż konosament. Zakłada zrównoważenie formy elektronicznej czynności prawnych z formą pisemną. Zamiarem było przygotowanie przepisów kodeksu morskiego na postępującą elektroniczną obrotu. W tym celu w przepisach ogólnych Działu I wprowadza się przepis o możliwości zastąpienia formy pisemnej przekazem elektronicznym za zgodą adresata, przy czym sam przekaz elektroniczny został zdefiniowany w oparciu o rozwiązanie z Reguł Rotterdamskich. Wprowadzona zostaje możliwość przedłużenia terminu przedawnienia roszczeń z umowy przewozu przez osobę przeciwko której roszczenie przysługuje również przed upływem przedawnienia. W rozdziale dotyczącym konosamentu wprowadza się konosament w formie elektronicznej. Generalną zasadą jest stosowanie do niego przepisów o konosamencie. Wyłączenie konosamentu elektronicznego z reżimu ogólnego musi nastąpić na mocy *lex specialis*. Przewiduje się włączenie do przepisów kodeksu morskiego rozwiązania z Reguł Hamburgskich o wyłączeniu skuteczności listów gwarancyjnych wobec legitymowanych posiadaczy konosamentów.

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

#### IV.

Przedmiotem prac KKPM w 2014 r. było również przygotowanie przepisów zmieniających kodeks morski w razie ewentualnej ratyfikacji Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej w sprawie **przewozu morzem pasażerów i ich bagażu** z 1974 r. (tzw. PAL 2002). Należy zaznaczyć, że KKPM w roku 2009 r. opracowała projekt przepisów kodeksu morskiego niezbędnych w świetle wejścia w życie rozporządzenia nr 392/2009. Natomiast przygotowanie przepisów inkorporujących PAL 2002 do kodeksu morskiego odłożono ówczas na czas późniejszy. W ramach prac KKPM poddano analizie projekt przepisów przygotowanych przez dr Zuzannę Peplowską-Dąbrowską. Na wstępie KKPM przesądziła o przyjęciu i dalszej kontynuacji prac nad jednym z dwóch alternatywnych rozwiązań zaproponowanych przez autorkę. Przyjęto, że należy skorzystać z możliwości wyłączenia spod obowiązku finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności według wysokich limitów z PAL 2002 statków klasy C i D w przewozach krajowych, na co pozwala rozporządzenie 392/2009. Przesądziła treść przepisu inkorporującego PAL 2002 do kodeksu morskiego. Reżim odpowiedzialności z PAL 2002 zaostrzający zasady odpowiedzialności przewoźnika morskiego w porównaniu z konwencją ateńską z 1974 r. powinien objąć wszystkie przewozy morskie, zarówno międzynarodowe jak i krajowe, przy czym statki klasy C i D powinny być wyłączone z obowiązku finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności do wysokich limitów z PAL 2002. Statki te powinny podlegać obowiązkowemu zabezpieczeniu odpowiedzialności do wysokości niższych limitów z Konwencji ateńskiej z 1974 r. Uzgodniono treść nowego przepisu wprowadzającego taki obowiązek wobec statków klasy C i D (oraz B do 1.01.2019 r.). Ze względu na tożsamość obowiązków wynikających z PAL 2002 oraz rozporządzenia 392/2009 zdecydowano w wprowadzeniu uproszczonego brzmienia przepisu stanowiącego o obowiązkowym zabezpieczeniu przez odwołanie się wyłącznie do PAL 2002, z pominięciem rozporządzenia 392/2009.



Przedstawiciele KKPM (Przewodnicząca profesor Maria Dragun-Gertner, Zastępca Przewodniczącej mecenas Michał Rzeszewicz oraz członkowie KKPM – profesor Zdzisław Brodecki oraz profesor Jerzy Młynarczyk) wzięli udział w posiedzeniu Komisji **Kodyfikacyjnej Prawa Cywilnego w Ministerstwie Sprawiedliwości**. Omawiano przede wszystkim prace KKPM w zakresie ubezpieczeń morskich oraz praw rzeczowych na statku. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Cywilnego poparła stanowisko KKPM przyjęte w powyższych kwestiach. Ponadto Przewodnicząca KKPM oraz Zastępca Przewodniczącej odbyli dwukrotnie spotkanie z przedstawicielami **Związku Armatorów Polskich**, na których zaprezentowano aktualne prace KKPM.

W czerwcu 2015 r., po całościowym przeglądzie zaproponowanych przepisów i ostatecznym przesądzeniu ich brzmienia, planowane jest oddanie treści **projektu całego kodeksu morskiego**. Towarzyszyć mu będzie szerokie sprawozdanie z drugiej kadencji Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego.

Opracowanie: dr Justyna Nawrot, dr Zuzanna Peplowska-Dąbrowska.

Zatwierdzone przez: Prof. Maria Dragun-Gertner – Przewodnicząca KKPM.