

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

KONCEPCJA PRAWNA „DRUGIEGO REJESTRU” OKRĘTOWEGO W RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

W pracy została przedstawiona koncepcja prawna utworzenia w Rzeczypospolitej Polskiej tzw. „drugiego rejestru”, nazwanego Rejestrem Żeglugi Międzynarodowej. Autor analizuje zjawisko „drugich rejestrów” jako formy wspierania flot narodowych i zwraca uwagę, że jest to reakcja tradycyjnych państw morskich na rozwój rejestrów otwartych w państwach dogodnej bandery.

Podjęto także próbę klasyfikacji różnych rejestrów okrętowych, występujących w praktyce żeglugowej. Szczególny nacisk położono na politykę rejestrową Unii Europejskiej, która jest wyrazem wypierania własnych flot przez państwa członkowskie. Nawiązano do zasad międzynarodowych, dotyczących rejestracji statków, zawartych w konwencji UNCTAD z 1986 r. o warunkach rejestracji statków.

Omówiono szczegółowo polskie przepisy dotyczące przynależności statku i rejestru okrętowego, zawarte w nowym kodeksie morskim z 18 września 2001 r. Wyeksponowano „otwartość” polskiego rejestru okrętowego i potencjalną łatwość uzyskiwania polskiej bandery.

Częścią niniejszego opracowania są fragmenty autorskiego projektu ustawy o Rejestrze Żeglugi Międzynarodowej. W świetle tego projektu polski „drugi rejestr” miałby być rejestrem dodatkowym, o charakterze specjalnym, ściśle związanym z podstawowym, narodowym rejestrem okrętowym. Zasadniczym celem rejestru byłoby zwiększenie konkurencyjności międzynarodowej polskich armatorów, przez stworzenie im szeregu preferencji natury podatkowej i innej. Armatorzy statków wpisanych do Rejestru Żeglugi Międzynarodowej płaciliby z tytułu ich eksploatacji jedynie podatek tonażowy, a w stosunku do członków załogi tych statków nie miałby zastosowania szereg przepisów polskiego prawa pracy.

1. UWAGI WSTĘPNE

Przygotowanie koncepcji prawnej tzw. „drugiego rejestru” nie należy w Polsce do zadań łatwych, mimo istnienia wielu takich rejestrów na świecie. Próby podejmowano wielokrotnie, bez większych rezultatów¹. Nie ulega jednak wątpli-

¹ Powstały projekty odpowiednich przepisów opracowane przez: Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego, M. H. Kozińskiego, J. Kubickiego, tzw. armatorski i inne.

wości, że reanimacja polskiej floty narodowej jest kwestią niezwykle istotną. Już nie tylko względy ekonomiczne czy prestiżowe, ale wręcz bezpieczeństwo narodowe przemawiają za tym, że biało-czerwona bandera nie powinna zniknąć z mórz i oceanów.

Problematyka rejestru okrętowego jest jednym z kluczowych zagadnień prawa morskiego. Rejestr okrętowy wiąże się z kwestiami administracyjnymi, a może jeszcze bardziej z prawem morza, ma także aspekty typowo cywilnoprawne. Poniższe rozważania nie będą wszakże dotyczyć jedynie powyższej problematyki, lecz przede wszystkim morskiego prawa gospodarczego². Rejestry okrętowe stały się bowiem ważnym instrumentem interwencjonizmu państwowego w gospodarce morskiej. Narastające zjawisko nieuczciwej konkurencji statków eksploatowanych pod dogodnymi banderami (*flags of convenience*), wymusza kontrakcję ze strony państw tracących tonaż w wyniku postępującego *reflaggingu*³.

Także Polska winna dokonać próby zwiększenia atrakcyjności swojej bandery. Czy jednak zaproponowane poniżej rozwiązania prawne mogą stanowić panaceum w istniejącej sytuacji – należy jednak wątpić. Po raz kolejny trzeba bowiem zauważyć, że norma prawna nie ma mocy sprawczej, jest co najwyżej instrumentem do realizacji określonych celów. Musi przeto istnieć kompleksowy plan rozwoju polskiej floty narodowej, jako ważny element w ramach szeroko rozumianej polityki gospodarczej państwa⁴.

Istotnym argumentem przemawiającym za ponownym podjęciem tego tematu badań i przygotowaniem konkretnych propozycji legislacyjnych jest – prezentowany przez rząd – program mający na celu rozwój przedsiębiorczości. Jeśli udałoby się wprowadzić do pakietu rządowych projektów ustaw, związanych ze wspomaganiami przedsiębiorców, ustawę o Rejestrze Żegluga Międzynarodowej, to pomysł ten miałby o wiele większe szanse niż ustawa lobbowana jedynie przez środowiska związane z żeglugą morską. Naturalnie, propozycja „drugiego rejestru” musi być skorelowana z innymi zmianami w prawie gospodarczym.

Nie można także zapominać, że zachętą do podnoszenia polskiej bandery nie mogą być jedynie określone preferencje dla armatorów. Bez wątpienia nie uda się „przebić” w tej dziedzinie istniejących rejestrów państw dogodnej bandery. Na rynkach żeglugowych mamy obecnie wręcz „handel suwerennością”. Bandera

²Na temat pojęcia morskiego prawa gospodarczego zob. bliżej: M. H. Koziński, *Morskie prawo gospodarcze*, Gdynia 1999, cz.1, s. 24 i nast. oraz tegoż, *Morskie prawo gospodarcze*, Prawo Morskie, 2000, t. XIV, s. 7 i nast.

³W literaturze zwraca się uwagę, że zjawisko to nie jest zupełnie nowe i miało już miejsce, np. w wypadku armatorów greckich (gdy Grecja była pod panowaniem tureckim), którzy wykonywali banderę rosyjską, bandera panamska służyła zaś do omijania amerykańskich przepisów prohibicyjnych, por. E. du Pontavice, P. Cordier, *La mer et le droit*, Paris 1984, s. 137, zob. także: J. Łopuski, *Wstęp do teorii współczesnego prawa morskiego* [w:] *Prawo morskie*, t. I, Bydgoszcz 1996, s. 163. Obronę interesów tradycyjnych państw morskich przed przeflagowywaniem statków, jako główny argument utworzenia norweskiego „drugiego rejestru” podaje R. Kappel, *The Norwegian International Ship Register. A New Approach of a Traditional Shipping Nation*, Bremen 1989, s. 28–29.

⁴Przykładem takiego opracowania mogą być Założenia programu zwiększania międzynarodowej konkurencyjności polskiego transportu morskiego, Materiał do rozpatrzenia przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów, MTiGM, Warszawa, listopad 1995.

stała się towarem dla państw trzeciego świata, a ponieważ podaż jest duża, dochodzi do coraz większej między nimi konkurencji.

Należy również pamiętać, że wpis do projektowanego „drugiego rejestru” w Rzeczypospolitej Polskiej oznaczał będzie wybór całego polskiego systemu prawnego, a można wręcz powiedzieć – wejście w polskie „środowisko gospodarcze”. Nasuwa się pytanie, czy owo środowisko jest przyjazne dla przedsiębiorczości, czy przedsiębiorca może w nim efektywnie działać, mając do dyspozycji stabilny i jasny system prawa, skuteczny system wymiaru sprawiedliwości, przyjazną i profesjonalną administrację etc. Dodajmy postępujący kryzys gospodarczy, rosnące bezrobocie, a, co za tym idzie, wyraźne zmniejszenie zapotrzebowania na przewóz morski z polskich i do polskich portów, brak inwestycji infrastrukturalnych, podnoszących znaczenie morskiego ogniw łańcucha transportowego. Wszystko to sprawia, że atrakcyjność polskiego drugiego rejestru może być bardzo wątpliwa.

Poza tym zasadnicze czynniki atrakcyjności rejestracji pod dogodnymi banderami, jak się wydaje, mogą być w naszym kraju wykorzystane przy konstruowaniu projektu przepisów o drugim rejestrze w bardzo ograniczonym zakresie. W obecnej sytuacji budżetowej nie da się stworzyć w Polsce „raju podatkowego” (*tax haven*) dla armatorów. Silne związki zawodowe, które skutecznie blokują – jak dotychczas – rozluźnienie regulacji z zakresu prawa pracy, uniemożliwią zapewne dalej idące ograniczenia kosztów załogowych. Zresztą jakiegokolwiek próby zatrudniania na statkach drugiego rejestru wyłącznie „taniej siły roboczej” spowodować mogą uzasadnione protesty wielu tysięcy bezrobotnych, polskich marynarzy. Nie sposób sobie także wyobrazić, by Polska mogła zaakceptować jakiegokolwiek formy oszczędzania przez armatorów na kosztach bezpieczeństwa morskiego i ochronie środowiska. Przypomnieć również wypada, że Rzeczpospolita Polska jest stroną Konwencji o prawie morza z 1982 r., co nakłada na nasz kraj określone obowiązki wobec statków podnoszących polską banderę⁵. Jak widać, niewielkie jest pole manewru legislacyjnego, mającego stworzyć dla armatorów „rodzaj enklawy prawnej”, zapewniającej polskiej flocie warunki, pozwalające skutecznie współzawodniczyć na międzynarodowym rynku żegludowym.

Zanim jednak przejdziemy do wspomnianych propozycji legislacyjnych należy spróbować usystematyzować szereg kwestii dotyczących rejestrów okrętowych, albowiem w praktyce istnieje wiele niejasności z tym związanych.

2. PRÓBA KLASYFIKACJI REJESTRÓW OKRĘTOWYCH

Rejestry okrętowe można klasyfikować, wykorzystując różne kryteria. Między innymi kryterium takim może być charakter prawny rejestru. Niektóre rejestry mają charakter wyłącznie administracyjny, będąc rodzajem ewidencji statków, inne

⁵ M. H. Kosiński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2002, s. 20–21.

spełniają dodatkowo funkcje typowe dla morskiego prawa cywilnego, jak np. ujawnianie praw rzeczowych na statkach i innych ograniczeń w rozporządzaniu statkami. Są rejestry prowadzone w trybie administracyjnym, a inne mają charakter sądowy lub *quasi-sądowy*. Ważnym kryterium podziału staje się obecnie stałość lub tymczasowość wpisów w rejestrze. Nie bez znaczenia jest także lokalizacja organu rejestrowego, nierzadko położonego poza terytorium państwa bandery. Wreszcie istotną sprawą jest to, czy rejestr jest rejestrem publicznym, mającym oficjalny status państwowy, czy coraz częściej rejestrem wręcz komercyjnym, w którym bez trudu można kupić sobie prawo do bandery.

Na podstawie analizy J. Łopuskiego⁶ wyróżnić można następujące formy rejestrów okrętowych:

- **rejestr pierwszy:**
 - **rejestr zamknięty** (publiczny, do którego obowiązkowo wpisuje się statki powiązane własnościowo i osobowo z państwem bandery, dopuszczający wyłącznie jedną rejestrację i jedną przynależność statku),
 - **rejestr otwarty** (publiczny, dopuszczający podwójną rejestrację statku i jedną przynależność, zakładający istnienie rejestru stałego i tymczasowego);
- **rejestr drugi:**
 - **rejestr specjalny** stanowiący instrument, zapewniający flotom narodowym większą konkurencyjność bez konieczności zmiany przynależności; rejestr dodatkowy tylko dla statków o przynależności wynikającej z rejestru podstawowego,
 - **rejestr międzynarodowy** stanowiący instrument, zapewniający armatorom uprawiającym żeglugę międzynarodową korzystniejsze warunki niż innym armatorom; rejestr ten jest samodzielny, niezależny od rejestru podstawowego; statki wpisane do tego rejestru nie zmieniają przynależności i podlegają porządkowi państwa bandery z wyjątkiem spraw określonych przez przepisy rejestrowe;
- **rejestr otwarty *sensu stricto*:**
 - synonim rejestru państwa „dogodnej bandery”;
- **rejestr ponadnarodowy:**
 - rejestr, który opiera się na przynależności ponadnarodowej np. EUROS, czyli *Community Ship Register*,
 - dodatkowy, światowy rejestr międzynarodowy (*International Shipping Register*).

Według V. Powera⁷ istnieją następujące rejestry okrętowe:

- tradycyjne rejestry narodowe;
- tradycyjne rejestry otwarte;

⁶Por. J. Łopuski, *Wstęp do teorii...*, s. 179–189.

⁷Por. V. J. G. Power, *EC Shipping Law*, London – Hong Kong 1998, s. 175.

- rejestry *offshore*;
- rejestry międzynarodowe.

Tradycyjne rejestry narodowe (*traditional home registries*) definiuje on jako „rejestry, do których wpisywane są statki będące własnością lub zarządzane przez osoby, mające siedzibę w państwie rejestracji”.

Drugim rodzajem rejestrów są według tego autora tradycyjne rejestry otwarte (*traditional open registries*), do których zalicza rejestry: Bahamów, Bermudów, Kajmanów, Kostaryki, Cypru, Hondurasu, Hongkongu, Libanu, Liberii, Maledivów, Malty, Antyli Holenderskich, Panamy, Szeszeli, Singapuru i Somalii. Według niego najlepszym kryterium uznania rejestru za otwarty w powyższym znaczeniu stanowi tzw. *Rochdale Report*⁸. Według powyższego opracowania rejestr f.o.c. charakteryzuje się tym, że:

- państwo rejestru pozwala na rejestrację statków nie będących własnością lub niekontrolowanych przez swoich obywateli;
- wpis do rejestru jest wyjątkowo łatwy; np. możliwe jest to w urzędzie konsularnym tego państwa⁹;
- podatki od zarejestrowanego statku są obniżone lub całkowicie zniesione; opłaty rejestrowe oraz roczne są niskie i zależą od tonażu statku. Udzielane bywają nierzadko gwarancje zwolnień podatkowych na przyszłość;
- państwa rejestrujące statki są zwykle bardzo małe i nie mają zapotrzebowania na tonaż rejestrowany pod własną banderą, wpływy zaś z udzielania bandery stanowią znaczną część ich dochodów;
- obsadzanie statków załogą złożoną z cudzoziemców jest dozwolone;
- państwo rejestrujące nie posiada odpowiedniego aparatu administracyjnego, zapewniającego efektywną kontrolę nad statkami wpisanymi do rejestru i nad eksploatującymi je przedsiębiorcami.

Tak więc można przyjąć, że „otwartość” wielu obecnie istniejących rejestrów trzeba utożsamiać z pojęciem „dogodnej bandery”¹⁰.

⁸ Chodzi o raport lorda Rochdale kierującego *Committee of Inquiry into Shipping* z 1970 r.

⁹ Dla ułatwienia akwizycji bandery kampańskie rejestr tego państwa prowadzony jest w Singapurze. Nie jest to zresztą nic nowego, gdyż rejestr liberyjski utworzono w Nowym Jorku.

¹⁰ Mamy wiele definicji f.o.c., warto przytoczyć dwie: „*a flag of any country allowing the registration of foreign owned and foreign controlled vessels under conditions which, for whatever reasons, are convenient and opportune for the person who are registering the vessels*” (A. B. Boczek, *Flags of Convenience – An International Legal Study*, Cambridge 1962, s.2), „*the flag of such countries whose law allows – and indeed makes it easy – for ships owned by foreign nationals or companies to fly those flags in contrast to the practice in the maritime countries where the right to fly the national flag is subject to stringent conditions and involves far-reaching obligations*” (*The Maritime Transport Committee of the OECD – Study of the Expansion of the Flags of Convenience and Various Aspects Thereof*). O ekonomicznych aspektach f.o.c. zob. J. Kubicki, *Współczesne wygodne bandery*, Gdańsk 1973; autor ten podaje także szereg innych określeń tego zjawiska, z których zdaje się wynikać uzasadnienie jego konieczności w żegludze morskiej, np. *flags of necessity, flags of survival, flags of attraction*; stosuje się jednak także określenia wyraźnie pejoratywne jak *bogus maritime flags* czy nawet *pirate flags* (s. 28–29).

Trzecim rodzajem rejestrów są rejestry *offshore*, które zwykle są tworzone przez poszczególne państwa wysoko rozwinięte w swych dawnych dependencjach lub koloniach. Ich celem jest uatrakcyjnienie warunków prowadzenia działalności żeglugowej. Przede wszystkim rejestry te charakteryzuje zniesienie szeregu restrykcyjnych przepisów, dotyczących np. zatrudnienia załogi, obciążeń fiskalnych etc. Przykładem takich rejestrów są: brytyjskie rejestry na Bermudach, Kajmanach, Wyspie Man, francuski rejestr na Kerguelen, holenderski na Antylach Holenderskich, hiszpański na Wyspach Kanaryjskich; przykładem z Dalekiego Wschodu może być nowy, koreański rejestr na wyspie Jeju, połączony – co bardzo ciekawe – ze strefą wolnego handlu na tej wyspie.

Czwartym rodzajem rejestrów są rejestry międzynarodowe, do których V. Power zalicza np. norweski NIS (*Norwegian International Ships Register*), duński DIS (*Danish International Register of Shipping*) i niemiecki ISR (*German International Ship Register*). Najnowszym rejestrem z tej grupy jest drugi rejestr fiński (*Finnish Foreign Merchant Shipping Register*).

Według B. Jenssena¹¹ rejestry okrętowe stały się nową gałęzią międzynarodowej żeglugi morskiej. Są to dzisiaj, według S. Chapmana¹², „specyficzne usługi morskie”, mające swój rynek. Na jednej z konferencji poświęconych rejestrom wysunięto wręcz propozycję *boutique* rejestrowego, w którym armator miałby do dyspozycji ofertę zakupu najkorzystniejszej dla niego bandery. R. Carlisle wprowadził – wspomniane wcześniej – określenie handlu suwerennością¹³. Nic przeto dziwnego, że oferta rejestrowa jest coraz szersza, następują liczne modyfikacje klasycznych rozwiązań rejestrowych, gdyż państwa mające dotychczas wyłącznie narodowe rejestry starają się je „wykorzystywać międzynarodowo”, np. przez umożliwianie zawieszania prawa do bandery na okres czarteru *bareboat* lub tworzenie rejestrów jedynie nazywanych drugimi (*so – called second register*), a w rzeczywistości nie mających międzynarodowego charakteru. Tak właśnie niektórzy autorzy oceniają niemiecki ISR¹⁴.

¹¹ Por. B. Jenssen, *Rozwój „międzynarodowych” rejestrów okrętowych i ekonomiczne interesy krajów rozwijających się*, Technika i Gospodarka Morska 1989, nr 4, s. 156.

¹² S. Chapman, *Finding the Right Flag to Fly*, Lloyd's Shipping Economist 1987, nr 6, s. 13 i nast.

¹³ R. Carlisle, *Sovereignty for Sale*, Annapolis 1981.

¹⁴ K. H. Rostek, *Anmerkungen zum Gesetzentwurf, „Hansa”* 1988, nr 12, s. 649, twierdził, że drugi rejestr niemiecki jest jedynie wykazem statków podnoszących banderę Republiki Federalnej, które w pojęciu ustawy o podatku dochodowym są zatrudnione w żegludze międzynarodowej. Podobnie B. Jenssen, *op. cit.*, s. 156. Trzeba przyznać, że *Gesetz zur Einführung eines zusätzlichen Registers für Seeschiffe unter der Bundesflagge im internationalen Verkehr (Internationales Seeschiffregister – ISR)* z 23.03.1989 r. jest ustawą nad wyraz lakoniczną, składa się bowiem z jednego merytorycznego przepisu; dopiero przepisy z 29.05.1989 r. uzupełniają regulację dotyczącą drugiego rejestru o problematykę obsadzania statków w żegludze międzynarodowej załogą, w skład której mogą wchodzić obcokrajowcy. Rejestr niemiecki okazał się na tyle kontrowersyjny, że był w 1993 r. przedmiotem oceny Sądu Wspólnot Europejskich w zakresie zgodności z prawem unijnym, a w 1995 r. niemiecki Trybunał Konstytucyjny stwierdził, że nie jest on sprzeczny z konstytucją.

3. POLITYKA REJESTROWA UNII EUROPEJSKIEJ

Problematykę bandery krajów Unii Europejskiej, w tym zagadnienie rejestracji w narodowych rejestrach tych krajów, trzeba rozpatrywać w kontekście przepisów art. 52–58 Traktatu rzymskiego, deklarujących znoszenie ograniczeń w prowadzeniu działalności gospodarczej przez obywateli jednego państwa członkowskiego na terytorium drugiego państwa członkowskiego. Swoboda działalności gospodarczej obywateli państw członkowskich oraz spółek lub firm, mających siedzibę, zarząd lub główne przedsiębiorstwo na terenie Unii, obejmująca zakładanie i prowadzenie przedsiębiorstw na całym obszarze Unii, nie podważa jednak prawa do formułowania przez poszczególne kraje warunków, uprawniających do podnoszenia przez statki bandery narodowej. Dlatego wszystkie państwa UE posiadają tradycyjne rejestry narodowe.

Jednym z zasadniczych dokumentów UE dotyczących interesujących nas kwestii są **Wytyczne w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego** (*Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport*) z 5.07.1997 r.¹⁵ Wytyczne przewidują szereg form pomocy, m.in. dla armatorów, jakie mogą być stosowane przez poszczególne państwa członkowskie. Rozdział trzeci mówi o pomocy fiskalnej i socjalnej. Podkreślając, że wiele krajów świata wspiera floty narodowe, wytyczne stwierdzają, że państwa członkowskie mogą stosować „specjalne środki w celu stworzenia sprzyjającego klimatu fiskalnego firmom armatorskim”. Wytyczne wiele miejsca poświęcają możliwości wspomagania armatorów w zakresie kosztów socjalnych, m.in. obniżania stawek składek na ubezpieczenie społeczne załóg; pomoc państwa może polegać na obniżeniu tych należności do zera. Eksponuje się możliwość pomocy w szkoleniu załóg statków morskich, w tym na poziomie akademickim. Warto podkreślić, że UE duży nacisk kładzie na tzw. *public service obligation and contract*, czyli pomoc dla armatorów narodowych w formie zamówień publicznych. Wszystkie wyżej wspomniane instrumenty interwencji państw członkowskich mogą być stosowane do armatorów unijnych, a więc tych, których statki są wpisane do „rejestrow państw członkowskich”. Wytyczne zawierają wykaz takich rejestrów z podziałem na kategorie:

- wszystkie pierwsze rejestry państw członkowskich,
- dodatkowe rejestry zlokalizowane w państwach członkowskich (DIS, ISR, *Madeira International Ship Register* – MAR, *Canary Island Register*); rejestr gibraltarski traktowany jest tak jak rejestr państwa członkowskiego,
- inne rejestry, na terytoriach nieobjętych traktatem o UE lub mających określoną autonomię fiskalną, ale które w praktyce stanowią *first alternative* dla statków armatorów państw członkowskich – Kerguelen, Antyle Holenderskie (terytorium stowarzyszone z UE), Hongkong, Wyspa Man, Bermudy i Kajmany.

¹⁵OJ No C205, 1997/07/05, Notice 97/C205/05; wytyczne te są rozwinięciem podobnego dokumentu z 3.08.1989 r.

Sztandarową koncepcją w zakresie polityki rejestrowej UE jest pomysł utworzenia jednolitego rejestru unijnego EUROSU¹⁶. Propozycja ta pochodzi z 1989 r. i do tej pory nie została zrealizowana. Celem wprowadzenia tzw. bandery unijnej było zapewnienie pracy marynarzom z krajów członkowskich i zwiększenie konkurencyjności armatorów unijnych. EUROS miał także ujednoczyć formy pomocy państwa dla żeglugi morskiej, dyskontując doświadczenia innych rejestrów państw członkowskich. Miał to być w założeniu jednolity, drugi rejestr dla statków z państw członkowskich UE. Wpis do tego dodatkowego rejestru, dającego armatorom wiele przywilejów, miał zapobiec przeflagowywaniu statków bander UE do rejestrów państw dogodnej bandery. Statek wpisany do EUROSU miałby podwójną rejestrację: w rejestrze narodowym i w EUROSIE.

Projekt EUROSU został przyjęty przez wiele państw członkowskich bez zbytniego entuzjazmu¹⁷. Zwłaszcza art. 12 projektu, dotyczący kosztów założycielskich, który przewidywał, że stanowiska oficerskie muszą być na statkach EUROSU obsadzone wyłącznie obywatelami UE; dotyczy to także większości pozostającej załogi. Zasada ta na statkach pasażerskich, zwłaszcza w żegludzie promowej, dotyczyć miała statków odbywających żeglugę między portami: państw członkowskich, Morza Śródziemnego, Morza Północnego i Bałtyku, europejskiego wybrzeża Atlantyku. Mogłoby to podnieść koszty eksploatacji statków wpisanych do EUROSU¹⁸.

W projekcie przepisów o EUROSIE zawarto szereg oryginalnych rozwiązań, które mogłyby być, w części, wzięte pod uwagę przy konstruowaniu drugiego rejestru w Polsce:

- wpisowi podlegałyby, na wniosek właściciela, statek zarejestrowany w narodowym rejestrze państwa członkowskiego, jeżeli właściciel byłby: obywatelem państwa członkowskiego, spółką utworzoną zgodnie z prawem państwa członkowskiego, mającą siedzibę lub miejsce głównego zakładu na terytorium UE, spółką utworzoną zgodnie z prawem państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, w której obywatele państwa członkowskiego mają więcej niż 50% udziałów;

- statki, które mogłyby być wpisane do EUROSU, winny mieć więcej niż 500 ton, muszą utrzymać rejestrację w macierzystym rejestrze państwa członkowskiego przez cały czas wpisania do EUROSU, muszą zachować status własnościowy przez cały ten okres, nie mogą być starsze niż 20 lat;

- wniosek rejestrowy winien zawierać m.in.: dowód własności, świadectwo pomiarowe, kopię certyfikatu okrętowego, pisemną zgodę wierzycieli hipotecznych, jeśli na statku ciąży hipoteka morska;

- o rejestracji w EUROSIE winien być zawiadamiany organ prowadzący rejestr macierzysty statku;

- w EUROSIE mogłyby być rejestrowane statki będące w czarterze *bareboat*;
- członkowie załogi statku wpisanego do EUROSU, którzy nie są obywatelami UE, mogliby być zatrudniani tylko na podstawie umów zbiorowych, zawieranych ze związkami zawodowymi;
- statki wpisane do EUROSU musiałyby mieć aktualne świadectwo klasy;

¹⁶Por. B. Heldring, *The EUROS Flag and Related Issues*, European Transport Law 1993, nr 3, s. 389 i nast.

¹⁷V. J. G. Power, *op. cit.*, s. 189–190.

¹⁸V. J. G. Power, *EC Shipping Law, First Supplement to first edition*, London, New York, Hamburg, Hong Kong 1994, s. 20–21.

- członkowie załóg powinni się legitymować świadectwami i dyplomami uznanymi przez państwa członkowskie;
- statki wpisane do EUROSU winny podnosić, niezależnie od swojej bandery narodowej, banderę europejską.

4. KONWENCJA UNCTAD O WARUNKACH REJESTRACJI STATKÓW

W 1986 r. pod auspicjami UNCTAD opracowana została konwencja międzynarodowa o warunkach rejestracji statków¹⁹. Konsekwentnie eksponuje ona problem tzw. **rzeczywistej więzi (*genuine link*)**²⁰ między statkiem a państwem jego bandery. UNCTAD, przeciwstawiając się praktykom związanym ze stosowaniem „dogodnej bandery”, wielokrotnie zwracało uwagę na przestrzeganie tej fundamentalnej zasady prawa międzynarodowego²¹. Konwencja poza kryteriami charakterystycznymi dla prawa międzynarodowego, dodaje dwa ważne elementy, stanowiące o istnieniu owej więzi. Statek powinien być własnością obywateli lub podmiotów gospodarczych z państwa bandery przynajmniej w takim stopniu, by umożliwiło to efektywną kontrolę nad statkiem (art. 8). Trudno pogodzić ten przepis ze wspomnianymi zasadami prawnymi UE (zasadą niedyskryminacji narodowej, wolności podejmowania działalności gospodarczej, wolnego przepływu kapitału). Poza tym statek musi być obsadzony załogą złożoną z obywateli państwa bandery w stopniu „zadowalającym” (*satisfactory part of the complement consisting of officers and crew of ships*)²². Art. 9 konwencji zobowiązuje także państwo rejestru do: przestrzegania zasad związanych z jakością i liczebnością załogi statku, mając

¹⁹ *United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships* (18.03.1986 r.); konwencja nie weszła w życie, albowiem wymaga ratyfikacji co najmniej 40 państw obejmujących nie mniej niż 1/4 światowego tonażu, zob. bliżej: M. Rzeszewicz, *Międzynarodowa konwencja o warunkach rejestracji statków*, Technika i Gospodarka Morska 1986, nr 8–9, s. 394 i nast., K. Dąbrowski, *UN Convention on Conditions for Registration of Ships*, Polish Maritime News 1988, nr 10, s. 17 i nast. Dodać można, że nie jest to jedyna konwencja dotycząca problematyki rejestrowej; wpisu praw rzeczowych na statkach w budowie dotyczy konwencja brukselska z 25.05.1967 r. – *Convention Relating to Registration of Rights in Respect of Vessels under Construction*, która także nie weszła w życie, por. J. Młynarczyk, *Umowa o budowę statku morskiego*, Gdańsk 1978, s. 194 i nast.

²⁰ Kryterium „rzeczywistej więzi” jest charakterystyczne także dla innych konwencji międzynarodowych. Konwencja genewska o morzu pełnym z 1958 r. stwierdzała w art. 5(1) *There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flags*”. Podobnie konwencja z Montego Bay o prawie morza z 1982 r. w art. 91(1) stwierdza *„Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship.*

²¹ Zob. raport sekretariatu UNCTAD z 1977 r. – *Existence or Lack of Genuine Link between Vessel and Flag Registry* (TD/B/C.4/168).

²² Por. J. Łopuski, *Wstęp do teorii...*, s. 172.

na uwadze wymagania bezpieczeństwa morskiego, przestrzeganie warunków zatrudnienia odpowiadających wymaganiom międzynarodowym, zapewnienie procedur, pozwalających na skuteczne dochodzenie roszczeń członków załogi od ich pracodawców i odpowiednie zabezpieczenie tych roszczeń. V. Power twierdzi, że i ten przepis godzi w zasady unijne, a konkretnie w zasadę swobodnego przepływu pracowników²³.

Konwencja wymaga także, by działalność armatorska związana ze statkiem, podnoszącym banderę tego państwa, była prowadzona przez przedsiębiorcę, mającego siedzibę zakładu głównego (*principal place of business*) na terytorium państwa bandery. Istotą rozwiązań konwencyjnych jest powiązanie statku z jednym państwem i uznanie za wyjątek podwójnej rejestracji statku. Możliwe jest to bowiem tylko w wypadku czarteru *bareboat* i wymaga czasowej zmiany przynależności.

Parlament Europejski zaproponował Komisji podjęcie starań o ratyfikację przez państwa członkowskie UE konwencji z 1986 r., jakkolwiek zwrócił uwagę na szereg wątpliwości związanych z wdrożeniem tego aktu prawa międzynarodowego, m.in. dotyczących trudności określania „narodowości” firm armatorskich o kapitale mieszanym, zarządzających poszczególnymi statkami²⁴.

J. Łopuski zwrócił uwagę na jeszcze jeden istotny czynnik, utrudniający wprowadzenie niewątpliwie słusznych, chociaż zapewne zbyt mało precyzyjnych, postanowień konwencji. Chodzi o to, że „dogodna bandera” zapewnia armatorom tak znaczne korzyści, że trudno przypuszczać, by włączyli się oni w skuteczne zwalczanie otwartych rejestrów²⁵.

5. POLSKI REJESTR OKRĘTOWY

Rejestr okrętowy prowadzony jest w Polsce przez izby morskie właściwe dla portu macierzystego statku. Do polskiego rejestru okrętowego wpisywane są **statki o polskiej przynależności**. Zgodnie z art. 9 § 1 k.m.²⁶ żeglugę pod polską banderą może uprawiać tylko statek o polskiej przynależności. Statkiem o polskiej przynależności jest przede wszystkim statek, stanowiący polską własność.

Chodzi tu o statek, będący w całości własnością Skarbu Państwa, osoby prawnej mającej siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej lub obywatela polskiego zamieszkałego w Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto nowy k.m. wprowadza możliwość uznania za statek o polskiej własności statku wchodzącego w skład majątku spółki

²³ V. J. G. Power, *op. cit.*, s. 183.

²⁴ Por. V. J. G. Power, *op. cit.*, s. 180–181.

²⁵ J. Łopuski, *ibidem*.

²⁶ Ustawa z dnia 18.09.2001 r. – Kodeks morski (Dz.U., Nr 138, poz. 1545).

osobowej, wpisanej do polskiego rejestru przedsiębiorców²⁷. Wyżej określone statki mają obowiązek wpisu do polskiego rejestru okrętowego. Niektóre statki mogą być na mocy rozporządzenia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej zwolnione z tego obowiązku, ale nie dotyczy to statków uprawiających żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Jedynym wyjątkiem od reguły mówiącej, że tylko statek wpisany do polskiego rejestru okrętowego może uprawiać żeglugę pod polską banderą, jest tzw. świadectwo o banderze (art. 36 § 3 k.m.), dające to prawo statkowi nabytemu za granicą przez okres nie dłuższy niż 6 miesięcy.

Poza tym statkiem o polskiej przynależności – na zasadzie fikcji prawnej wprowadzonej przez ustawodawcę, dla ułatwienia uzyskania prawa do polskiej bandery statkom, których współwłaścicielami są osoby zagraniczne – jest **statek uważany za stanowiący polską własność**. Statkiem takim jest statek, będący co najmniej w połowie własnością polską (art. 73 § 3 pkt 1) lub będący własnością spółki kapitałowej, mającej siedzibę za granicą, w której polski Skarb Państwa, albo polska osoba prawna lub obywatel polski, zamieszkały w Polsce, mają udział kapitałowy. Prawo nie określa wysokości owego udziału, a więc może on być znikomy, zupełnie symboliczny. W tej kategorii statków jednak dodatkowym wymogiem uzyskania prawa do polskiej bandery jest to, by armator takiego statku miał w Rzeczypospolitej Polskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę zakładu głównego lub oddziału. Następny wymóg rejestracyjny polega na tym, że wniosek o wpis do polskiego rejestru, jako rejestru stałego, winien mieć akceptację wszystkich współwłaścicieli, a w wypadku spółki kapitałowej – jej statutowego organu.

Wreszcie trzecim rodzajem statków, które mogą podnosić polską banderę, są statki niestanowiące polskiej własności, czyli takie, które nie mają żadnego elementu podmiotowego lub własnościowego, łączącego je z naszym krajem. Chodzi przeto o statki, stanowiące w całości własność obcych obywateli lub zagranicznych osób prawnych. Dodajmy, że statki te są wpisane do zagranicznych rejestrów okrętowych jako ich rejestrów stałych. Otóż prawo polskie pozwala takim jednostkom na uzyskanie **czasowej polskiej przynależności**. W tym wypadku art. 13 § 1 k.m. stawia przed wnioskodawcą szereg warunków, od których spełnienia zależy wpis do polskiego rejestru okrętowego. Wnioskodawca musi być osobą prawną mającą w Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę lub oddział, bądź osobą fizyczną zamieszkałą w Rzeczypospolitej Polskiej, lub mającą w naszym kraju swój oddział. Musi on przedstawić umowę, na podstawie której będzie mógł „uprawiać żeglugę statkiem we własnym imieniu”, czyli, innymi słowy, prowadzić działalność armatorską. Obecnie może być to każda umowa, a nie tylko umowa najmu lub dzierżawy. Kolejnym wymogiem jest zobowiązanie do prowadzenia działalności

²⁷ Ustawa z dnia 15.09.2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz.U., Nr 94, poz. 1037, z 2001 r., Nr 102, poz. 1117) do spółek osobowych zalicza spółki: jawną, partnerską, komandytową i komandytowo-akcyjną. Ze względu na specyfikę podmiotową trudno sobie wyobrazić, by statek stanowił część jej majątku, natomiast pozostałe formy działalności gospodarczej są możliwe do wykorzystania w żegludze morskiej. Dodajmy, że k.s.h. wyposaża te spółki w swoistą zdolność prawną, polegającą na tym, że mogą one we własnym imieniu nabywać prawa, w tym własność nieruchomości i inne prawa rzeczowe, zaciągać zobowiązania, pozywać i być pozywane.

armatorskiej w Polsce. Nowy k.m. zrezygnował z istniejącego dotychczas obowiązku zatrudnienia przez armatora takiego statku polskiego kapitana. Ponadto wnioskodawca winien złożyć urzędowo poświadczony odpis lub wyciąg ze stałego rejestru statku²⁸, zawierający opis statku, oznaczenie właściciela oraz inne dane z tego rejestru, a w szczególności wpisane prawa zastawu i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem. Wreszcie najistotniejszym wymogiem rejestrowym jest przedstawienie pisemnej zgody właściwych organów państwa stałego rejestru statku, właściciela statku i wszystkich wierzycieli hipotecznych na nadanie statkowi polskiej przynależności oraz zapewnienie właściwych organów państwa stałego rejestru statku, że w czasie trwania polskiej przynależności statek nie będzie uprawniony do podnoszenia bandery tego państwa. Chodzi o uniknięcie sytuacji – sprzecznej z regułami prawa międzynarodowego – że statek miałby prawo do podnoszenia więcej niż jednej bandery. Poza tym – między innymi dla określenia właściwości organu rejestrowego – statek musi mieć określony port macierzysty w Polsce na czas posiadania polskiej przynależności. W opisaney wyżej sytuacji statek jest wpisany jednocześnie do dwóch rejestrów: stałego – właściwego ze względu na właściciela i tymczasowego – właściwego ze względu na armatora. Oznacza to, że prawo polskie dopuszcza tzw. podwójną rejestrację²⁹, z tym, że wymaga tylko jednej przynależności statku.

Nie sposób omówić w tym opracowaniu wszystkich polskich przepisów rejestrowych. Warto jedynie przypomnieć, że rejestr okrętowy zawiera obecnie trzy księgi: rejestru stałego, tymczasowego i statków w budowie (art. 25 k.m.). Poza tym nowy k.m. wprowadził, nieznaną dotychczas, instytucję „polskiego rejestru jachtów”, do którego wpisywane są „statki morskie stanowiące polską własność, używane wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości kadłuba do 24 metrów”. Natomiast dla statków stanowiących polską własność, nie podlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego lub polskiego rejestru jachtów prowadzony jest rejestr administracyjny. Osobnym zagadnieniem jest rejestr statków rybackich³⁰.

Dla interesującej nas materii „drugiego rejestru” istotne są jednak jedynie wyżej omówione kwestie prawne. Z powyższej analizy wynika niezbicie, że polski rejestr okrętowy daje wyjątkowo duże możliwości uzyskania prawa do podnoszenia polskiej bandery. Można powiedzieć, że rejestr ze względu na bardzo liberalne określenie „polskiej własności statku” **ma charakter otwarty**. Zagraniczni armatorzy bez większego trudu mogliby uzyskiwać polską przynależność dla

²⁸ Nowy k.m. w art. 13 § 1 pkt 4 i 5 zawiera ewidentny błąd, polegający na stosowaniu określenia „stały rejestr statków” zamiast „stały rejestr statku”, a przecież chodzi o konkretny rejestr macierzysty statku, starającego się o polską banderę. Dodać można, że kwestionowane sformułowania są sprzeczne z treścią definicji „stałego rejestru” zawartej w art. 22 k.m.

²⁹ J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997, s. 76, uważa, że „normy kodeksu morskiego konsekwentnie przestrzegają zakazu podwójnej rejestracji statku”, ale pogląd ten zdaje się wynikać z utożsamiania rejestracji z przynależnością; nie sposób bowiem wyobrazić sobie instytucji czasowej przynależności i zawieszenia przynależności bez podwójnej rejestracji.

³⁰ Rejestr ten prowadzony jest na podstawie ustawy z 6.09.2001 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U., Nr 129, poz. 1441), zob. M. H. Kozinski, *Morskie prawo publiczne...*, s. 64.

eksploatowanych przez siebie statków. Niestety, nie bariery prawa morskiego stanowią przeszkodę dla podejmowania tego typu decyzji. Chodzi raczej o to, że polski system prawa gospodarczego, finansowego, administracyjnego, a może jeszcze bardziej stan polskiej gospodarki, nie tylko zresztą morskiej, nie zachęcają do korzystania z polskiej bandery. Propozycja stworzenia w Polsce „drugiego rejestru” ma być formą motywacji dla zmiany tej niekorzystnej postawy armatorów. Tak więc projektowany Rejestr Żeglugi Międzynarodowej ma być bardziej rejestrem „ekonomicznym” niż „administracyjnym”.

6. ZAŁOŻENIA PROJEKTU USTAWY O REJESTRZE ŻEGLUGI MIĘDZYNARODOWEJ

Ustawa o Rejestrze Żeglugi Międzynarodowej³¹ oraz zmianie niektórych ustaw ma za zadanie stworzenie spójnego i trwałego systemu wspierania rozwoju żeglugi międzynarodowej uprawianej przez statki o polskiej przynależności. Celowi temu ma służyć zapewnienie armatorom tych statków szeregu preferencji. Istotnym elementem systemu miało być powołanie Funduszu Rozwoju Żeglugi Morskiej, który winien być rodzajem „koła zamachowego”, pozwalającego na rozwinięcie idei drugiego rejestru. Niestety, pomysł ten nie uzyskał aprobaty.

W przepisach ogólnych, poza celami ustawy, sformułowano pojęcia o podstawowym znaczeniu dla określenia jej zakresu przedmiotowego i podmiotowego. W rozumieniu ustawy „żegluga międzynarodowa” oznacza wyłącznie „żeglugę między portami polskimi a portami zagranicznymi lub między portami zagranicznymi”, co wyłącza możliwość uprawiania kabotażu przez statki wpisane do drugiego rejestru. Intencją tego zapisu jest stworzenie zachęty dla preferowanej grupy armatorów do obsługi przede wszystkim polskiego handlu zagranicznego i wyeliminowanie konkurencji z drobnymi armatorami krajowymi, niekorzystającymi ze wsparcia ustawy, obsługującymi żeglugowe linie lokalne. Pod naciskiem określonej grupy armatorów wprowadzono do ustawy fikcję prawną w postaci pojęcia „żegluga uważanej za żeglugę międzynarodową”. Niewątpliwie, nie poprawia to spójności konstrukcji ustawy, ale umożliwia skorzystanie z jej przywilejów, np. takim armatorom, jak Petrobaltic, PRO i inni. Jest to rozwiązanie dość wyraźnie wypaczające ideę „drugiego rejestru” i może spowodować, paradoksalnie, eliminację z rynku małych polskich armatorów statków specjalistycznych przez nowych konkurentów. Poza tym rejestry tego typu nie obejmują na ogół małych statków, dlatego celowe wydaje się wyłączenie preferencji Rejestru Żeglugi Międzynarodowej w stosunku do statków poniżej określonego limitu pojemności. Niezwykle burzliwą dyskusję wywołała kwestia wyłączenia z możliwości wpisania

³¹ Autorska koncepcja projektu ustawy została przedstawiona na konferencji z udziałem polskich armatorów (Gdańsk, 18.03.2002 r.) zorganizowanej przez ministra infrastruktury; poniższe uwagi uwzględniają wnioski, które zostały tam zgłoszone.

do „drugiego rejestru” dalekomorskich statków rybackich. Przytaczano wiele argumentów, m.in. ten, że w UE ta kategoria statków korzysta ze odrębnych preferencji. Zwrócono uwagę armatorów rybackich na fakt wyłączenia przez projektowaną ustawę innych niż z niej wynikające formy pomocy publicznej, co może okazać się dla nich niekorzystne. Mimo tej argumentacji przeważała koncepcja niewyłączenia z Rejestru Żegluga Międzynarodowej statków rybackich.

Pozostałe określenia zawarte w art. 2 eksponują ścisły związek ustawy z Kodeksem morskim z 2001 r. Dzięki temu powiązaniu zachowana zostaje jednolitość polskiego prawa morskiego i unika się powtarzania w ustawie szeregu regulacji zawartych w k.m. Projekt zakłada, że Rejestr Żegluga Międzynarodowej będzie, według przedstawionych wyżej klasyfikacji, **drugim rejestrem specjalnym**.

(Projekt)

Ustawa
z dnia2002 r.

o Rejestrze Żegluga Międzynarodowej
oraz o zmianie niektórych ustaw

Rozdział 1. Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa reguluje zasady prowadzenia Rejestru Żegluga Międzynarodowej oraz uprawnień i obowiązków armatorów morskich statków handlowych wpisanych do tego rejestru.

Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

1) żegluga międzynarodowa – żeglugę między portami polskimi a portami zagranicznymi lub między portami zagranicznymi, uprawianą morskim statkiem handlowym wpisanym do Rejestru Żegluga Międzynarodowej w Rzeczypospolitej Polskiej;

2) żegluga uważana za żeglugę międzynarodową – żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez zawijania do portów zagranicznych, będącą działalnością gospodarczą na morzu, polegającą w szczególności na zaopatrywaniu i obsłudze platform wiertniczych położonych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przedsięwzięciach poszukiwawczo-wydobywczych, wykonywaniu robót czerpalno-podwodnych, ratowaniu i wydobywaniu mienia, uprawianą morskim statkiem handlowym wpisanym do Rejestru Żegluga Międzynarodowej w Rzeczypospolitej Polskiej,

3) armator – przedsiębiorcę, który we własnym imieniu uprawia żeglugę morskim statkiem handlowym, własnym lub cudzym, wpisanym do Rejestru Żegluga Międzynarodowej w Rzeczypospolitej Polskiej;

4) Kodeks morski – ustawę z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (DzU, nr 138, poz. 1545);

5) statek – morski statek handlowy, określony w art. 3 § 2 Kodeksu morskiego, o pojemności brutto większej niż 500;

6) rejestr okrętowy – rejestr prowadzony na podstawie tytułu II, działu II Kodeksu morskiego,

7) jednostka obliczeniowa – jednostkę określoną w art. 101 § 2 Kodeksu morskiego.

Rozdział drugi formułuje zasadniczą dla ustawy problematykę Rejestru Żegluga Międzynarodowej. Drugi rejestr prowadzony będzie przez **izby morskie**. Istnieje

szereg argumentów przemawiających za powierzeniem właśnie tym, charakterystycznym dla prawa morskiego, instytucjom prowadzenia nowego rejestru. Po pierwsze, organy te prowadzą rejestr okrętowy, który jest ściśle powiązany z proponowaną koncepcją drugiego rejestru. Po drugie, izby są organami niezależnymi od władzy wykonawczej, co winno uchronić ten nowy instrument polityki gospodarczej przed woluntaryzmem administracji. Po trzecie, wykorzystanie doświadczenia rejestrowego izb pozwoli na uniknięcie dodatkowych kosztów organizacyjnych, uproszczenie i ujednoczenie postępowania.

Ustawa wyjątkowo lakonicznie normuje kwestię, jaki statek może być wpisany do Rejestru Żegluga Międzynarodowej (art. 6 § 1). Oparcie się na pojęciu „**statku o polskiej przynależności**” pozwala pominąć konieczność szczegółowego określenia podmiotowych i własnościowych kryteriów, od których zależy wpis. Jak wyżej wykazano, od kilku lat polskie prawo morskie jest nad wyraz liberalne, jeśli chodzi o możliwość uzyskania prawa do bandery, co pozwoliło wykorzystać te rozwiązania w konstrukcji drugiego rejestru. Zwrócić należy uwagę na art. 10 ustawy, stanowiący istotną gwarancję nadzoru państwa nad Rejestrem Żegluga Międzynarodowej.

Rozdział 2. Rejestr Żegluga Międzynarodowej

Art. 3. § 1. Tworzy się Rejestr Żegluga Międzynarodowej w Rzeczypospolitej Polskiej, zwany dalej „Rejestrem”.

§ 2. Rejestr w języku angielskim nosi nazwę: „Polish International Merchant Shipping Register” i używa skrótu „PIMSR”.

Art. 4. Organem rejestrowym jest izba morska prowadząca rejestr okrętowy, w którym wpisany jest statek, mający być wpisany do Rejestru.

Art. 5. Wniosek o rejestrację można złożyć także w polskich placówkach dyplomatycznych i konsularnych, które niezwłocznie przekażą go organowi rejestrowemu.

Art. 6. § 1. Do Rejestru może być wpisany statek o polskiej przynależności.

§ 2. Organ rejestrowy może odmówić wpisania do Rejestru statku towarowego i rybackiego starszego niż 15 lat lub pasażerskiego starszego niż 20 lat.

§ 3. W razie odmowy wpisania do Rejestru statku, o którym mowa w § 2, na wniosek i koszt armatora organ rejestrowy zarządza przegląd przedrejestracyjny, określając jego szczegółowy zakres. Przegląd winien być przeprowadzony przez uznaną instytucję klasyfikacyjną. Pozytywny wynik przeglądu daje podstawę do wpisania statku do Rejestru.

Art. 7. § 1. Wpis statku do Rejestru następuje na wniosek jego armatora.

§ 2. Do wniosku o wpis do Rejestru należy dołączyć:

1) pisemne oświadczenie, z podpisem notarialnie poświadczonym, stwierdzające, że rejestrowany statek będzie uprawiał w okresie od dnia wpisu do dnia wykreślenia z Rejestru żeglugę międzynarodową lub żeglugę uważaną za żeglugę międzynarodową,

2) wyciąg z rejestru okrętowego potwierdzający wpis statku w tym rejestrze i stwierdzający, że wnioskodawca jest jego armatorem,

3) świadectwo klasy, uznanej instytucji klasyfikacyjnej,

4) dowód uiszczenia opłaty rejestrowej i równowartości podatku tonażowego za pierwszy rok,

5) dokument stwierdzający numer ewidencji podatkowej NIP.

§ 3. Armator będący przedsiębiorcą zagranicznym, którego statek uzyskał czasowo polską przynależność winien podać ponadto adres i nazwę swego oddziału w Rzeczypospolitej Polskiej i numer wpisu do rejestru przedsiębiorców oraz złożyć oświadczenie o spełnieniu wymogów określonych w art. 15 Kodeksu morskiego.

§ 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, w drodze rozporządzenia, ustalić na potrzeby postępowania rejestrowego, wykaz uznanych instytucji klasyfikacyjnych.

Art. 8. § 1. Statkowi posiadającemu tymczasowe świadectwo polskiej przynależności (świadectwo o banderze) polski urząd konsularny może, na wniosek zainteresowanego armatora, wydać promesę wpisu do Rejestru.

§ 2. Organ rejestrowy może wydać promesę wpisu do Rejestru statkowi w budowie.

§ 3. Promesa nie daje żadnych uprawnień wynikających z wpisu do Rejestru. Promesa pozwala połączyć postępowanie mające na celu wpis do rejestru okrętowego z wpisem do Rejestru. Posiadacz promesy nie płaci opłaty rejestrowej związanej z wpisem do Rejestru.

Art. 9. § 1. Po wpisaniu do Rejestru statek otrzymuje certyfikat żeglugi międzynarodowej.

§ 2. Certyfikat stanowi dowód uprawnień, jakie ustawa przyznaje armatorowi w związku z eksploatacją statku.

§ 3. Certyfikat wydawany jest na czas oznaczony, określony przez armatora, nie dłuższy jednak niż 10 lat.

§ 4. Na wniosek armatora złożony nie później niż 30 dni przed zakończeniem okresu, na który statek został wpisany do Rejestru, organ rejestrowy może przedłużyć rejestrację statku na kolejny okres, dokonując odpowiedniej adnotacji w certyfikacie.

§ 5. Certyfikat wydawany jest w dwóch oryginalnych egzemplarzach, z których jeden winien być przechowywany na statku wraz z certyfikatem okrętowym.

§ 6. W wypadku wykreślenia statku z Rejestru armator, w terminie 14 dni, zobowiązany jest zwrócić certyfikat organowi rejestrowemu.

Art. 10. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może wydać decyzję sprzeciwiającą się uzyskaniu przez statek wpisu do Rejestru, jeżeli wymaga tego interes państwa, a w szczególności interes polskiej gospodarki morskiej.

Art. 11. § 1. Wykreśla się z Rejestru statek, który:

- 1) został wykreślony z rejestru okrętowego,
- 2) zaprzestał uprawiania żeglugi międzynarodowej lub żeglugi uważanej za żeglugę międzynarodową,
- 3) zmienił armatora.

§ 2. Na wniosek armatora wykreśla się statek wpisany do Rejestru, przy czym wniosek taki nie może być złożony w terminie krótszym niż 12 miesięcy od daty wpisania statku do Rejestru.

Art. 12. § 1. Zawieszenie polskiej przynależności powoduje wykreślenie statku z Rejestru.

§ 2. Ustanie zawieszenia polskiej przynależności statku, który był wpisany do Rejestru, nie powoduje przywrócenia mu uprawnień, wynikających z wpisu do Rejestru.

Art. 13. § 1. Do czynności rejestrowych stosuje się odpowiednio przepisy o rejestrze okrętowym.

§ 2. Za czynności rejestrowe pobiera się opłaty rejestrowe.

Art. 14. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady rejestracji statków w Rejestrze, tryb postępowania rejestrowego, wzór certyfikatu, promesy i wysokość opłat rejestrowych, mając na uwadze jednolitość postępowania przed izbami morskimi i rozwój żeglugi pod polską banderą.

Zwrócić trzeba uwagę na fakt centralnej pozycji armatora statku w projekcie ustawy, co nie jest typowe dla problematyki rejestrowej w k.m. Przepisy k.m. jako wnioskodawcę rejestrowego ujmują bowiem właściciela statku (art. 23 § 4, § 5, art. 30 § 2 k.m.). Jest to jednak nieprzypadkowe, albowiem funkcje Rejestru Żegluga Międzynarodowej są zgoła odmienne niż rejestru okrętowego. Nie pełni on funkcji zbliżonej do księgi wieczystej i nie są doń wpisywane żadne prawa rzeczowe ze skutkiem konstytutywnym. Nie pełni on także funkcji związanej z nadaniem polskiej przynależności, a nawet nie jest jego zadaniem określanie danych identyfikujących statek. Jest to w powyższym zakresie rejestr pochodny rejestru okrętowego i ściśle z nim związany, także przez tożsamość organu rejestrowego. Praktycznie, jedynym zadaniem tego rejestru jest określenie specyficznej relacji między państwem, statkiem i eksploatującym go armatorem. Państwo, stymulując rozwój żegluga morskiej uprzywilejowuje określoną grupę armatorów, eksploatujących statki pod polską banderą, ściśle warunkując i określając ustawowo zakres przywilejów dla tej grupy przedsiębiorców. Jest przeto właściwe, że w tym dodatkowym rejestrze eksponuje się ten podmiot, który bezpośrednio eksploatuje statek.

W rozdziale poświęconym armatorowi statku wpisanego do Rejestru Żegluga Międzynarodowej zawarto szereg regulacji, preferujących tę grupę przedsiębiorców. Podkreślić jednak wypada, że w zamierzeniu autora ustawa nie miała mieć wyłącznie jednostronnego charakteru i powinna realizować także określoną politykę wobec armatorów. W pierwotnym projekcie zamieszczono m.in. przepis wprowadzający zupełnie nowe obciążenie dla armatorów, zgodne z najnowszymi wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Pracy i Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Armatorem winien posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody spowodowane niewypłaconiem w terminie należnych świadczeń ze stosunku pracy oraz za szkody na osobie członka załogi statku.

Norma ta spotkała się jednak z krytyką armatorów, wśród których zdaje się przeważać pogląd, że „drugi rejestr” ma tworzyć tylko preferencje, a nie wprowadzać obowiązki. Jeśli idea ta przeważy w dalszych pracach nad ustawą i administracja morską uzna, że nie jest celowe wprowadzenie do ustawy instrumentów pozwalających na realizację określonej polityki w zamian za przyznane preferencje, to wydaje się, iż nie zostanie w pełni wykorzystana funkcja rejestru specjalnego. Na razie udało się utrzymać limity wieku statków, mimo oporu armatorów, a także wprowadzono specyficzne obowiązki armatorów w zakresie składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne. W pewnym stopniu politykę państwa dostrzec można także w określeniu celów, na które armatorzy mogą przeznaczyć środki z PIT od wynagrodzeń pracowników.

Zasadniczą nowością w tej części ustawy jest wprowadzenie podatku tonażowego. Ma on zastąpić niemal wszystkie dotychczasowe obciążenia podatkowe, które armator musiał ponosić z tytułu eksploatacji statku.

Rozdział 3. Armator statku wpisanego do Rejestru

Art. 15. § 1. Właściciel statku powracającego pod polską banderę, ma prawo do 50% ulgi w opłatach rejestrowych z tytułu odzyskania polskiej przynależności.

§ 2. Zwrot opłaty następuje po wpisaniu takiego statku do Rejestru.

Art. 16. Dokumenty przewozowe wystawiane przez armatora nie podlegają opłacie skarbowej określonej w art. 1 pkt 2c ustawy z dnia 9 września 2000 r. o opłacie skarbowej (DzU, nr 86, poz. 960, z 2001 r. nr 60, poz. 610, nr 76, poz. 811, nr 100, poz. 1058).

Art. 17. Armator nie płaci podatku od czynności cywilnoprawnych określonego w ustawie z dnia 9 września 2000 r. o podatku od czynności cywilnoprawnych (DzU, nr 86, poz. 959, z 2001 r. nr 100, poz. 1085) od umowy spółki (aktu założycielskiego), o ile jest ona zawarta w celu eksploatacji statku.

Art. 18. § 1. Armator, bez względu na formę prawną prowadzenia działalności gospodarczej, zobowiązany jest do uiszczania do dnia 31 marca każdego roku podatkowego zryczałtowanego podatku tonażowego z tytułu eksploatacji statku. Rokiem podatkowym jest rok kalendarzowy.

§ 2. Opłacenie podatku tonażowego od statku nie zwalnia armatora z obciążeń podatkowych z tytułu eksploatacji statków niewpisanych do Rejestru oraz innej działalności gospodarczej.

Art. 19. § 1. Armator zobowiązany jest bez wezwania składać deklarację, według ustalonego wzoru i wpłacać na rachunek urzędu skarbowego właściwego według siedziby podatnika podatek obliczony zgodnie z art. 20.

§ 2. Armator, który pierwszy raz uiszcza podatek tonażowy, winien dokonać zgłoszenia, według ustalonego wzoru, w którym należy wskazać, w jakiej formie był on opodatkowany dotychczas, a także podać datę wpisania statku armatora do Rejestru i numer certyfikatu żeglugi międzynarodowej.

Art. 20. § 1. Podatek tonażowy wynosi równowartość w złotych jednostek obliczeniowych, liczonych narastająco od pojemności rejestrowej brutto statku:

– do 2000	–	1000	
– od 2001	–	5000	– 0,15 za każdą tonę ponad 2001 plus 200
– od 5001	–	10.000	– 0,095 za każdą tonę ponad 5001 plus 200
– od 10.001	–	20.000	– 0,055 za każdą tonę ponad 10.001 plus 200
– od 20.001	–	40.000	– 0,025 za każdą tonę ponad 20.001 plus 200
powyżej		40.000	– 0,010 za każdą tonę ponad 40.001 plus 500

§ 2. Dla statków starszych niż określone w art. 6 § 2 podatek określony w § 1 zwiększa się o 25%. Podatek tonażowy od tych statków zwiększany jest ponadto o 1% za każdy kolejny rok eksploatacji.

§ 3. Zasady określone w § 2 dotyczą także statków, które po wpisaniu do Rejestru przekroczy granice wieku określone w art. 6 § 2.

Art. 21. § 1. Armator zobowiązany jest opłacać za pracowników zatrudnionych na statku w całości najniższe składki na ubezpieczenie emerytalne, rentowe, chorobowe i wypadkowe, określone w odrębnych przepisach.

§ 2. Armator zobowiązany jest opłacać za pracowników zatrudnionych na statku najniższą składkę na ubezpieczenie zdrowotne, określone w odrębnych przepisach.

Art. 22. § 1. Armator, będący płatnikiem podatku dochodowego od osób fizycznych, oblicza i pobiera w ciągu roku zaliczki na ten podatek od przychodów pracowników zatrudnionych na statku, lecz nie wpłaca ich na rachunek właściwego urzędu skarbowego. Armator może je zatrzymać i przeznaczyć na cele doskonalenia zawodowego członków załogi statku, a także na systemy bezpieczeństwa morskiego i ochronę środowiska morskiego.

§ 2. Armator, o którym mowa w § 1, przesyła właściwemu urzędowi skarbowemu deklaracje podatkowe według ustalonego wzoru, w których podaje kwotę podatku, który nie został wpłacony, lecz przeznaczony na cele wyżej określone. Armator winien posiadać odpowiednią dokumentację wydatkowania powyższych kwot, którą zobowiązany jest przedstawić na żądanie właściwego urzędu skarbowego.

Art. 23. § 1. Armator jest zwolniony od opłacania składek na Fundusz Pracy od wynagrodzeń pracowników zatrudnionych na statku, określonych w odrębnych przepisach.

§ 2. Armator, którego wszystkie statki są wpisane do Rejestru i który nie prowadzi innej działalności gospodarczej, jest zwolniony z obowiązku wpłat na Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, określonego w odrębnych przepisach.

Rozdział czwarty obejmuje niewątpliwie najbardziej kontrowersyjne, ale wyjątkowo istotne sprawy związane z załogą statków, których dotyczy ustawa. Wyłączenie dla stosunków pracy na statkach, wpisanych do Rejestru Żeglugi Międzynarodowej norm powszechnego i morskiego prawa pracy, ma głębokie uzasadnienie. Nie będzie zachętą dla jakiegokolwiek armatora istniejące rozwiązanie, że trzeci kontrakt na czas oznaczony z marynarzem *ex lege* przekształca się w umowę na czas nieoznaczony; kwestionują to rozwiązanie także inni przedsiębiorcy. Trudno uzasadnić istnienie na statkach w żegludzie międzynarodowej np. społecznej inspekcji pracy, obowiązkowej konsultacji związkowej, rezerwy i wielu innych regulacji z zakresu prawa pracy. Proponowane rozwiązania, naturalnie, nie zmierzają do istotnego obniżenia standardów pracowniczych na statkach wpisanych do Rejestru Żeglugi Międzynarodowej, nie pozwala na to ratyfikowanie przez Rzeczpospolitą Polską 24 morskich konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy. Dlatego celowe wydaje się oparcie umów o pracę na tych statkach przede wszystkim na wymaganiach międzynarodowych, których przestrzeganie niezwykle skutecznie broni Międzynarodowy Związek Transportowców (ITF). Polskie związki zawodowe ściśle współpracują z ITF, mogłyby przeto negocjować z armatorami indywidualnie dla statku lub grupy statków zakładowe układy zbiorowe lub umowy zbiorowe. Jednak projektowana formuła ustawowa, pozwalająca na stosowanie na statkach wpisanych do „drugiego rejestru” negocjacji z „międzynarodowymi organizacjami związkowymi” została odrzucona przez armatorów.

Celem ustawy jest nie tylko ożywienie działalności żeglugowej w Polsce, ściągnięcie pod polską banderę nowoczesnych statków, ale także poprawa sytuacji polskich marynarzy. Temu służyć ma art. 28 projektu, który – wzorem innych europejskich drugich rejestrów – wprowadza minimalne wskaźniki procentowe udziału polskich załóg na statkach wpisanych do Rejestru Żeglugi Międzynarodowej.

Art. 28. Na statku armatora w składzie załogi 50% pracowników, mających kwalifikacje morskie na poziomie zarządzania i operacyjnym oraz 25% pracowników, mających kwalifikacje morskie na poziomie pomocniczym, muszą stanowić obywatele Rzeczypospolitej Polskiej.

Pozostałe przepisy projektu w rozdziale dotyczącym załogi zawierają jednak szereg wyłączeń w zakresie norm prawa pracy. W jednym z wariantów przewiduje się wręcz wyłączenie w stosunkach pracy na statkach wpisanych do Rejestru

Żegluga Międzynarodowej całej ustawy o pracy na morskich statkach handlowych z 1991 r. jako regulacji zupełnie niedostosowanej do pracy na takich statkach. Zapewne ta część ustawy wywoła ostrą dyskusję. Nie sposób jednak stworzyć „drugiego rejestru”, który tworzyłby rzeczywistą zachętę dla armatorów, bez ingerencji w dotychczasowe normy morskiego prawa pracy, dostosowane do pracy etatowej w państwowych przedsiębiorstwach armatorskich.

Prace nad ustawą wykazały, że praktycznie brak jest w Polsce właściwej reprezentacji firm armatorskich, co może poważnie utrudnić wdrażanie koncepcji Rejestru Żegluga Międzynarodowej. Dlatego niezbędne wydawało mi się stworzenie – wspomnianego wyżej – Funduszu Rozwoju Żegluga Międzynarodowej, którego celem miałyby być wspieranie rozwoju żegluga morskiej oraz zwiększanie międzynarodowej konkurencyjności polskich armatorów. Fundusz byłby państwową osobą prawną o ściśle wyznaczonych zadaniach i sposobach finansowania. W obecnej sytuacji gospodarczej Fundusz byłby nie tylko swoim lobby interesów armatorskich, a także innych przedsiębiorców działających w gospodarce morskiej, namiastką swoistego samorządu w tej grupie przedsiębiorców, a być może w przyszłości mógłby spełniać funkcje klubu P&I. Znacząca część środków pozyskanych od armatorów statków, wpisanych do Rejestru Żegluga Międzynarodowej, poprzez Fundusz trafiała do nich w różnej formie z powrotem. Niestety, administracja morska nie wykazała zainteresowania tym elementem wspierającym organizacyjnie i finansowo koncepcję „drugiego rejestru”.

Rozdział piąty zawiera szereg zmian w obowiązujących ustawach, pozwalających na realizację idei drugiego rejestru, jako – wspomnianej na wstępie – enklawy prawnej dla armatorów, uprawiających żegluga międzynarodową. Najistotniejsze są zwolnienia dochodów uzyskanych przez armatora, z tytułu eksploatacji statku wpisanego do Rejestru Żegluga Międzynarodowej, z podatku dochodowego.

Wydaje się, że sfera fiskalna zawiera najwięcej możliwości poprawy sytuacji ekonomicznej przedsiębiorców żeglugowych. Jednak – jak podkreśla J. Głuchowski – ulgi podatkowe bywają oceniane skrajnie, jedni bowiem uważają, że sprzyjają one korekcie obciążeń fiskalnych i sprawiedliwemu dopasowaniu wysokości podatku do sytuacji podatnika, inni zaś uznają je za przejaw dyskryminacji w stosunku do tych, którzy z ulg nie korzystają³². Propozycje modyfikacji podatków pobieranych od armatorów mogły być przeto znacznie szersze i dalej idące, ale sądzić należy, że i zaproponowane rozwiązania wzbudzą kontrowersje.

Warto jednak zwrócić uwagę, że w polskim prawie finansowym praktycznie nie ma takich obciążeń podatkowych, czy parapodatkowych, które nie przewidywałyby różnych ulg. Przykładowo ordynacja podatkowa³³ przewiduje m.in.: zaniechanie poboru podatku w całości lub w części, zwolnienie niektórych podatników z obowiązku pobierania podatków lub zaliczek na podatki, odroczenie terminu płatności podatku, rozłożenie na raty płatności podatkowych, przedłużenie

³² Por. J. Głuchowski [w:] J. Głuchowski, D. Handor, J. Patyk, J. Szymańska, *Formy zmniejszania wysokości podatków w Polsce*, Warszawa 2002, s. 17.

³³ Ustawa z dnia 29.08.1997 r. (Dz.U., Nr 137, poz. 926 z późniejszymi zmianami).

terminów płatności, naliczanie ulgowych odsetek, umarzanie zaległości podatkowych. Niewątpliwie, można byłoby z tych instrumentów korzystać dla wsparcia konkretnych armatorów, ale wydaje się, że forma generalnego zwolnienia od większości podatków określonej działalności gospodarczej była właściwsza.

Rozdział 5. Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 29. W ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz.U., Nr 58, poz. 320, z 1975 r. Nr 16, poz. 91, z 1989 r. Nr 33, poz. 175 i Nr 35, poz. 192, z 2000 r., Nr 120, poz. 1268) dodaje się art. 591 w brzmieniu:

„Art. 591. 1. Izba morską może wymierzać kary pieniężne przewidziane w odrębnych przepisach.

2. Na postanowienie o wymierzeniu kary pieniężnej służy zażalenie.”

Art. 30. § 1. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U., Nr 80, poz. 350, tekst jednolity Dz.U. z 2000 r. Nr 14, poz. 176 oraz Dz.U., Nr 22, poz. 270, Nr 60, poz. 703, Nr 70, poz. 816, Nr 104, poz. 1104, Nr 117, poz. 1228, Nr 122, poz. 1324, z 2001 r. Nr 4, poz. 27, Nr 8, poz. 64, Nr 52, poz. 539, Nr 73, poz. 764, Nr 74, poz. 784, Nr 88, poz. 961, Nr 89, poz. 968, Nr 102, poz. 1117, Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190, Nr 125, poz. 1363 i 1370, Nr 134, poz. 1509, Nr 137, poz. 1540) w art. 21 ust.1 dodaje się punkty 111 i 112 w brzmieniu:

„111) dochody uzyskane przez armatora z tytułu eksploatacji statku wpisanego do Rejestru Żeglugi Międzynarodowej,

112) dochody armatora uzyskane ze sprzedaży statku wpisanego do Rejestru Żeglugi Międzynarodowej, eksploatowanego nie krócej niż 12 miesięcy od daty wpisania do Rejestru, w części przeznaczonej na zakup statku nowego lub używanego, o ile zostanie on wpisany do Rejestru, albo remont innego statku wpisanego do Rejestru, jeżeli armator powyższe dochody wykorzysta w terminie nie dłuższym niż 24 miesiące od ich uzyskania.”

§ 2. W ustawie, o której mowa w § 1, dodaje się w art. 21 nowe ust. 3 w brzmieniu:

„3. Minister właściwy do spraw finansów publicznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi w drodze rozporządzenia, sposób zastąpienia podatku dochodowego pobieranego od armatorów, będących osobami fizycznymi, z tytułu dochodów uzyskanych z eksploatacji statku wpisanego do Rejestru Żeglugi Międzynarodowej, podatkiem tonażowym, wprowadzonym ustawą z dnia ... 2002 r. o Rejestrze Żeglugi Międzynarodowej (Dz.U., Nr poz. ...), a także formę pobierania tego podatku, wzór zgłoszenia i deklaracji podatkowej, wraz z objaśnieniami co do sposobu wypełniania, terminu i miejsca składania, mając na uwadze rozwiązania przyjęte w żegludze międzynarodowej.”

Art. 31. § 1. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz.U., Nr 21, poz. 86, tekst jednolity Dz.U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654, Nr 60, poz. 700 i 703, Nr 86, poz. 958, Nr 103, poz. 1100, Nr 117, poz. 1228, Nr 122, poz. 1324, z 2001 r. Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190, Nr 125, poz. 1363) w art. 17 dodaje się punkty 35 i 36 w brzmieniu następującym:

„35) dochody armatora uzyskane z eksploatacji statku wpisanego do Rejestru Żeglugi Międzynarodowej,

36) dochody armatora uzyskane ze sprzedaży statku wpisanego do Rejestru Żeglugi Międzynarodowej, eksploatowanego nie krócej niż 12 miesięcy od daty wpisania do Rejestru, w części przeznaczonej na zakup statku nowego lub używanego, o ile zostanie on wpisany do Rejestru, albo remont innego statku wpisanego do Rejestru, jeżeli armator powyższe dochody wykorzysta w terminie nie dłuższym niż 24 miesiące od ich uzyskania.”

§ 2. W ustawie, o której mowa w § 1, dodaje się w art. 17 nowy ust. 3 a w następującym brzmieniu:

„3 a. Minister właściwy do spraw finansów publicznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi w drodze rozporządzenia, sposób zastąpienia podatku dochodowego pobieranego od armatorów, będących osobami prawnymi, z tytułu dochodów uzyskanych z eksploatacji statku wpisanego do Rejestru Żegluga Międzynarodowej, podatkiem tonażowym, wprowadzonym ustawą z dnia ... 2002 r. o Rejestrze Żegluga Międzynarodowej (Dz.U., Nr poz. ...), a także formę pobierania tego podatku, wzór zgłoszenia i deklaracji podatkowej, wraz z objaśnieniami co do sposobu wypełniania, terminu i miejsca składania, mając na uwadze rozwiązanie przyjęte w żegludze międzynarodowej.”

Art. 32. W ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 1997 r. Nr 9, poz. 44 i Nr 121, poz. 770, z 1999 r. Nr 62, poz. 685, z 2000 r. Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 111, poz. 1197) w art. 8 ust. 7 dodaje się słowa: „oraz mając na względzie rozwój żegluga międzynarodowej uprawianej przez statki wpisane do Rejestru Żegluga Międzynarodowej”.

Art. 33. W ustawie z dnia 9 stycznia 1997 r. – Kodeks celny (Dz.U., Nr 23, poz. 117, tekst jednolity Dz.U. z 2001 r. Nr 75, poz. 802, Nr 89, poz. 972, Nr 110, poz. 1189, Nr 125, poz. 1368) dodaje się art. 190^{41a} w brzmieniu:

„Art. 190^{41a} Zwolniony od cła jest statek nowy lub używany, który zgodnie z oświadczeniem importera zostanie wpisany do Rejestru Żegluga Międzynarodowej, oraz materiały lub urządzenia nabyte za granicą, wprowadzone na polski obszar celny, które zgodnie z oświadczeniem importera zostaną przeznaczone do zapewnienia zdatności do żegluga i bieżącej eksploatacji statku wpisanego do Rejestru Żegluga Międzynarodowej.”

Art. 34. W ustawie, o której mowa w art. 17, w art. 9 pkt 13 a dodaje się słowa: „oraz na statkach w budowie”.

Na koniec jeszcze jedna uwaga natury zasadniczej. Od 1 stycznia 2001 r. obowiązuje w naszym prawie gospodarczym systemowa ustawa o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców³⁴. Niewątpliwie, proponowane w ustawie o Rejestrze Żegluga Międzynarodowej preferencje dla armatorów uznać należy za formy pomocy publicznej, o której mowa jest we wspomnianej ustawie. Ustawa w zasadzie wyłącza wspieranie przedsiębiorców środkami publicznymi³⁵, godzi to bowiem w zasady konkurencji, ale przewiduje jednak szereg wyjątków od tej reguły. W szczególności podkreślić trzeba możliwość stosowania tzw. pomocy sektorowej. Zgodnie z art. 14 ustawy z 2000 r. pomoc taka jest dopuszczalna, jeżeli przyspiesza niezbędne zmiany lub rozwój określonych sektorów lub przywraca długookresowe funkcjonowanie określonych sektorów oraz łagodzi społeczne i gospodarcze koszty zmian w określonych sektorach w oznaczonym czasie. Wydaje się, że koncepcja Rejestru Żegluga Międzynarodowej w pełni odpowiada tym wytycznym ustawowym.

W rozdziale szóstym wprowadzono, charakterystyczny dla większości ustaw morskich, system kar pieniężnych dla tych armatorów, którzy nadużyją przywilejów przewidzianych ustawą. Ostatni rozdział zawiera przepisy przejściowe i końcowe.

³⁴ Ustawa z dnia 30.06.2000 r. (Dz.U., Nr 60, poz. 704).

³⁵ Wydaje się, że ostatnio koncepcje interwencjonistyczne zdają się zyskiwać coraz większe znaczenie w naszym systemie prawnym, o czym świadczyć może choćby ustawa z dnia 15.02.2002 r. o finansowym wspieraniu inwestycji.

Prace nad ustawą toczą się nadal i żadna z dotychczasowych koncepcji „drugiego rejestru” nie była tak zaawansowana, jak wyżej przedstawiona. Duże zainteresowanie ustawą wykazują nadal zarówno administracja morską, jak i kręgi armatorskie. Materia ustawy jest jednak wyjątkowo trudna nie tylko legislacyjnie, ale i gospodarczo, a być może najbardziej społecznie. Wielkie są oczekiwania związane z „drugim rejestrem” w naszym kraju. Dotychczasowe prace nad projektem nie napawają nadmiernym optymizmem, gdyż konieczność ciągłych kompromisów, zwiększające się skomplikowanie regulacji (ustawa liczy już 41 artykułów, a rozporządzenie „rejestrowe” 58 paragrafów i trzy załączniki) mogą spowodować szereg niejasności, szczególnie w specyficznej materii podatkowej. Jeśli do tego dodać kolejne etapy legislacji, które dalej zapewne będą modyfikować pierwotne założenia projektu³⁶, to ostateczne rozwiązania mogą nie zadowolić nikogo i ustawa o Rejestrze Żegluga Międzynarodowej, jeśli nawet zostanie uchwalona, nie będzie wystarczającą zachętą dla armatorów do podniesienia polskiej bandery.

THE LEGAL CONCEPT OF A „SECOND REGISTER” IN THE POLISH REPUBLIC

(Summary)

This essay presents the legal concept of a “second register” in the Polish Republic, called the Register of International Shipping. The author analyses the phenomenon of “second registers” as forms of supporting national fleets and draws attention to the fact that this is a reaction of traditional maritime states to the development of open registers in flag-of-convenience states.

The author attempts to classify various maritime registers in shipping practice. He places particular emphasis on the register policy of the EU. This is an expression of support for their own fleets by member states. The author refers to international principles relating to the registration of ships contained in the 1986 UNCTAD Convention relating to conditions of registering vessels.

In detail the essay discusses Polish regulations concerning the affiliation of ship and register, contained in the new maritime Code of 18 September 2001. He sets out clearly the “openness” of the Polish shipping register and the potential ease with which a vessel may assume the Polish flag.

Part of this study is made up of extracts from the author’s own project for legislation concerning a Register of International Shipping. In the light of this project, a Polish “second register” would become a supplementary register

³⁶W najnowszej wersji projektu ustawy wyłączono do odrębnej ustawy problematykę podatku tonażowego, zniesiono ograniczenia wieku statków, wprowadzono preferencje podatkowe dla członków załóg, a także zaproponowano korekcyjną nowelizację nowego kodeksu morskiego, w zakresie przepisów związanych z problematyką „drugiego rejestru”.

of a special kind, closely linked with the basic, national shipping register. The basic purpose of the register would be to increase the international competitiveness of Polish ship-owners, by creating for them a range of tax advantages and other preferential treatment. The owners of vessels in the register of International Shipping would only pay tonnage tax on their use, and a range of Polish work regulations would not apply to the crews of those ships.