

MARIA DRAGUN-GERTNER

SPRAWOZDANIE Z PRAC KOMISJI KODYFIKACYJNEJ PRAWA MORSKIEGO W 2009 R.

W 2009 r. odbyło się osiem posiedzeń KKPM, które poświęcono kolejno:

- kodeksowi morskiemu,
- zagadnieniom publicznoprawnym w zakresie bezpieczeństwa morskiego,
- morskiemu prawu pracy,
- kolizyjnym normom prawa morskiego.

1. KODEKS MORSKI

Przeprowadzono ogólną debatę nad nowelizacją kodeksu morskiego oraz przygotowano projekt ustawy zmieniającej przedmiotowy kodeks.

1.1. OGÓLNA DEBATA NAD NOWELIZACJĄ KODEKSU MORSKIEGO

Prace KKPM rozpoczęto od analizy założeń do zmian w kodeksie morskim z 2001 r. Szczegółowe prace legislacyjne zaplanowano na 2010 r.

W trakcie debaty dokonano następujących ustaleń wstępnych:

1. Należy znowelizować lub opracować nowy kodeks morski. Potrzeba wprowadzenia zmian wynika z rozwoju prawa międzynarodowego i prawa europejskiego. Korekty wymagają błędy legislacyjne popełnione w minionych latach w związku ze zmianami wprowadzanymi do ustawy.
2. Kodeks morski powinien pozostać ustawą regulującą stosunki cywilnoprawne związane z eksploatacją morza i jego zasobów. Zagadnienia publicznoprawne powinny pozostać unormowane w odrębnych ustawach.
3. Zasugerowano – co będzie przedmiotem dalszej dyskusji – że należałoby opracować w niezbędnym zakresie część ogólną kodeksu morskiego.
4. Poważnym problemem jest wprowadzenie odpowiedniej procedury dla zmian w konwencjach przyjmowanych na zasadzie tzw. milczącej zgody (*tacit acceptance*). Nie ma bowiem, jak dotąd, metody ogłaszania takich zmian. Uznano, że należy zwrócić się o zamieszczenie stosownej regulacji w ustawie o umowach międzynarodowych, która obecnie pomija ten temat.
5. Wobec bezpośredniej skuteczności rozporządzeń UE należałoby rozstrzyg-

nać, czy i w jaki sposób „informacje” o nich zamieszczać w kodeksie morskim (klauzula generalna, wskazania indywidualne odnośnie do każdego z rozporządzeń). Adresatami normy prawnej zawartej w kodeksie morskim są podmioty prywatnoprawne, które w obliczu multicentryzmu w procesie stanowienia prawa powinny mieć zapewnioną możliwość zapoznania się z obowiązującymi na terenie RP normami prawnymi.

Omawiając zagadnienia szczegółowe, zwrócono uwagę na następujące kwestie:

- Podstawowe znaczenie ma zawarta w kodeksie morskim regulacja umowy przewozu ładunku morzem. Decydując o jej przyszłym brzmieniu, trzeba zająć stanowisko wobec tzw. reguł rotterdamskich (RR): czy ta nowa konwencja z 2009 r., obejmująca swoją regulacją przewóz ładunku morzem na całej trasie lub jej części, powinna zostać ratyfikowana przez Polskę. Jeśli nie – jakie zmiany, modyfikujące dotychczasową regulację kodeksu morskiego, w tym zakresie należy przyjąć. Komisja zapoznała się z informacją Ministerstwa Infrastruktury o bardzo krytycznym stanowisku Unii Europejskiej wobec RR. Uznano, że stworzono je pod presją USA. UE uważa, że istnieje konieczność opracowania konwencji o przewozie multimodalnym i jest nawet gotowa opracować własny projekt takiej konwencji. Unormowania kodeksu morskiego oparte na dotychczas najpowszechniej stosowanej konwencji dotyczącej przewozu ładunku morzem (RHV) stopniowo się dezaktualizują. Należy więc rozważyć przyjęcie rozwiązań hybrydowych na wzór innych państw, unowocześniających regulację krajową.
- W nowej wersji kodeksu morskiego powinny zostać uregulowane nowe umowy, takie jak np. kontrakt ilościowy czy czarter *bareboat*.
- Gruntownej rewizji wymagają przepisy dotyczące polskiej przynależności i rejestru statku. Konieczne są poprawki odnoszące się do jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej.
- W sferze praw rzeczowych na statkach odnotowano niedostrzeżenie w praktyce obrotu instytucji morgeczu, objętej już kodeksem morskim. Rozstrzygnięcia wymaga więc kwestia, czy należy w treści kodeksu morskiego wyodrębnić morgecz, czy może ewentualnie powiększyć katalog ograniczonych praw rzeczowych o tę szczególną postać zabezpieczenia rzeczowego na statku.
- Wobec pojawiającego się pomysłu opracowania kodeksu ubezpieczeń wyłania się kwestia, czy kodeks ten będzie obejmował także ubezpieczenia morskie. Nie ma podstaw merytorycznych do utrzymywania odrębności ubezpieczeń morskich. Jeżeli środowisko ubezpieczeniowe będzie chciało stworzyć kodeks ubezpieczeń, wówczas rozdział ten zniknie z kodeksu morskiego, a w kodeksie ubezpieczeń mogą zostać zamieszczone – w niezbędnym zakresie – szczególne regulacje prawne uwzględniające specyfikę ubezpieczeń morskich.

- W aktualnej wersji kodeksu morskiego usługi pośrednictwa są objęte odrębną regulacją dotyczącą agenta morskiego i maklera. Występują jurydyczne różnice między tymi instytucjami prawnymi, nie dostrzega się ich jednak w obrocie. W praktyce bardziej przydatna może być regulacja ogólna umowy o pośrednictwo morskie.

W związku z tym, że prowadzenie prac nad nowelizacją kodeksu morskiego wymaga badań prawnoporównawczych, powołano zespół, który przygotowuje informacje dotyczące prawa morskiego innych państw. W jego skład weszli: mec. M. Czernis – prawo anglosaskie, mec. M. Rzeszewicz – prawo skandynawskie, prof. W. Adamczak, mec. K. Kochanowski – prawo niemieckie.

Uzgodniono również, że każdy z członków KKPM zajmie się odrębną częścią kodeksu morskiego, przedstawiając konkretną propozycję legislacyjną:

- **Przepisy ogólne** – prof. M.H. Koziński
- **Przepisy dotyczące rejestracji statków** – mec. M. Rzeszewicz, prof. M.H. Koziński
- **Prawo rzeczowe** – prof. W. Adamczak
- **Kapitan statku** – prof. M.H. Koziński
- **Przewóz ładunku** – prof. M. Dragun–Gertner, prof. J. Młynarczyk, mec. M. Czernis
- **Bareboat czarter** – mec. M. Rzeszewicz
- **Nowe umowy** – prof. M.H. Koziński, mec. M. Rzeszewicz, mec. E. Krzysztoporska

1.2. PROJEKT USTAWY ZMIENIAJĄCEJ KODEKS MORSKI

W 2009 r. przygotowano projekt ustawy zmieniającej kodeks morski w zakresie:

- **umowy przewozu pasażera** – celem jest implementacja protokołu z 2002 r. do konwencji ateńskiej o przewozie morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. i wprowadzenie przepisów towarzyszących wejściu w życie rozporządzenia 392/2009 z 23.04.2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników przewożących pasażerów morzem z tytułu wypadków;
- **odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniami olejowymi** – ich celem jest implementacja protokołu z 2003 r. do konwencji o funduszu z 1992 r., ustanawiającego Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami;
- **ograniczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich** – celem jest implementacja protokołu z 1996 r. do konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. i wykonanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z 23.04.2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich.

Projektowane zmiany w zakresie umowy przewozu pasażera oraz ubezpie-

czenia armatorów z tytułu roszczeń morskich stanowią jednocześnie wykonanie obowiązków legislacyjnych Polski wynikających z tzw. III pakietu morskiego przyjętego przez UE, tj. dwóch z siedmiu aktów prawa unijnego przyjętych 23.04.2009 r.¹

Umowa przewozu pasażera

Przygotowując zmiany do kodeksu morskiego KKPM przeprowadziła szeroką dyskusję m.in. nad problemem metody implementacji postanowień protokołu z 2002 r. do prawa polskiego w sytuacji, gdy UE przystąpi do konwencji PAL 2002 (zgodnie z art. 19 protokołu z 2002 r.), a ponadto w życie wejdzie rozporządzenie UE, w którym inkorporowana jest znaczna część konwencji PAL 2002 wraz z zaleceniami IMO jej dotyczącymi. Jeśli Polska nie ratyfikuje protokołu, będzie obowiązywać rozporządzenie – jako część polskiego prawa wewnętrznego. Postanowienia kodeksu morskiego niezgodne z rozporządzeniem w zakresie jego przedmiotowej regulacji nie będą mogły być stosowane. Rozporządzenie i konwencja mają inny zakres podmiotowy i przedmiotowy, w związku z czym przy ratyfikacji protokołu należy implementować go do kodeksu morskiego. Polska powinna ratyfikować protokół i być tym państwem, które spowoduje wejście w życie konwencji (prawdopodobnie). Efektem tego będzie jednak dualizm porządków prawnych, gdy w życie wejdzie rozporządzenie. W efekcie w stosunku do państw trzecich (spoza Unii) Polska będzie stosować konwencję PAL 2002 lub przepisy prawa wewnętrznego ją inkorporujące, a w stosunku do państw UE konwencję oraz rozporządzenie.

Zaprezentowano trzy możliwości:

¹ Są to: 1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z 23.04.2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (tekst mający znaczenie dla EOG), Dz.Urz. L 131 z 28.05.2009 r. 2. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z 23.04.2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (tekst mający znaczenie dla EOG), Dz.Urz. L 131 z 28.05.2009 r. 3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z 23.04.2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (tekst mający znaczenie dla EOG), Dz.Urz. L 131 z 28.05.2009 r. 4. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z 23.04.2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (tekst mający znaczenie dla EOG), Dz.Urz. L 131 z 28.05.2009 r. 5. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z 23.04.2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (tekst mający znaczenie dla EOG), Dz.Urz. L 131 z 28.5.2009 r. 6. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z 23.04.2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (tekst mający znaczenie dla EOG), Dz.Urz. L 131 z 28.05.2009 r. 7. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z 23.04.2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (tekst mający znaczenie dla EOG), Dz.Urz. L 131 z 28.05.2009 r.

- ratyfikacja PAL 2002 wraz z jej implementacją do kodeksu morskiego,
- powstrzymanie się od działań legislacyjnych – w efekcie z dniem wejścia w życie rozporządzenia WE obowiązywać będzie PAL 2002 w przewidzianej w nim wersji (planowany termin – nie później niż 31.12.2012 r.),
- po wejściu w życie rozporządzenia WE podjęcie prac nad zmianą kodeksu morskiego w celu implementacji PAL 2002.

Dalsza debata powinna dotyczyć dwóch równorzędnych zagadnień:

- wprowadzenia przepisów wymaganych na mocy rozporządzenia do prawa polskiego,
- ratyfikacji PAL 2002.

Jeżeli Polska zdecyduje się na ratyfikację, trzeba będzie także w kodeksie morskim zamieścić przepis inkorporacyjny. Ratyfikacja przez Wspólnotę nie zastępuje bowiem ratyfikacji przez państwa członkowskie. Komisja uznała, że sprawa rozporządzenia WE jest obecnie najpilniejsza. Ratyfikację PAL 2002 można przesunąć w czasie, przygotowując się do niej jednak równorzędnie z pracami nad rozporządzeniem.

Rozporządzenie WE ma moc powszechnie obowiązującą na terenie RP, problemem natomiast pozostaje formuła informacyjna, wskazanie tego rozporządzenia w kodeksie morskim. Kodeks morski na wstępie odsyła do kodeksu cywilnego. W taki sam sposób można odesłać do prawa UE, pozostaje jednak kwestia szczegółowych odesłań/wskazań. Jak zaznaczono w ogólnych uwagach dotyczących prac nad nowelizacją kodeksu morskiego, prawo powinno być transparentne. Adresat normy musi mieć pewność prawa. Tak więc w kodeksie morskim powinno znaleźć się w celach informacyjnych indywidualne odesłanie do odnośnego rozporządzenia, mimo że jest to problem rozstrzygnięty przez prawo konstytucyjne.

Należy dalej śledzić prace nad zmianami ustawy o umowach międzynarodowych prowadzone przez MSZ i powrócić do rozważanych kwestii.

W oczekiwaniu na ostateczny akt unijny przygotowano do dalszej debaty projekt zawierający przepisy w wykonaniu przygotowywanego rozporządzenia dotyczącego praw pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów w zakresie ochrony konsumentów.

Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie

Rozważania nad zmianami w kodeksie morskim w tym zakresie wymagały przede wszystkim rozstrzygnięcia kwestii, czy Polska powinna ratyfikować protokół z 1996 r. do konwencji LLMC z 1976 r. Należało zdecydować, czy ratyfikacja powinna wiązać się z wypowiedzeniem poprzednich konwencji do-

tyczących globalnego ograniczenia odpowiedzialności (z 1924 oraz z 1957 r.). Fakt ich niewypowiedzenia budzi kontrowersje na arenie międzynarodowej. Ponadto do wejścia w życie konwencji z 1924 r. wymagana była liczba 5 ratyfikacji. Jeżeli wypowie ją Polska – przestanie obowiązywać. Podobnie z konwencją z 1957 r. Większość państw wypowiada wspomniane konwencje i należałoby postąpić podobnie.

Komisja podjęła decyzję o ratyfikacji protokołu z 1996 r. i wypowiedzeniu wszystkich poprzednich konwencji (łącznie z LLMC 76).

W debacie nad zmianami w kodeksie morskim związanymi z implementacją protokołu do LLMC (1996 r.):

- zasugerowano zmianę przepisów o postępowaniu w sprawach utworzenia funduszu (art. 339 i nast. k.m.). Stosowanie tych artykułów jest niezwykle trudne. W praktyce pojawiają się duże problemy z utworzeniem funduszu ograniczenia odpowiedzialności. Konieczne jest uproszczenie tej procedury. Ostatecznie zdecydowano o pozostawieniu tego tematu do przyszłorocznej kompleksowej debaty nad nowelizacją kodeksu morskiego;
- wnikliwie rozważono kwestię, czy konieczna jest zmiana art. 98 k.m., by nie było wątpliwości, że nie istnieje wymóg uprzedniego wystąpienia z powództwem przez wierzyciela przeciwko dłużnikowi, aby mógł on wszcząć postępowanie o ustanowienie funduszu (podobnie jak konwencja LLMC i prawo angielskie);
- sporną kwestią były limity przewidziane w art. 101 k.m. w odniesieniu do uprawiania żeglugi statkiem o pojemności brutto mniejszej niż 300 ton. Zaproponowano, by pozostawić limity w obecnej wysokości. Spotkało się to jednak ze sprzeciwem większości członków Komisji. Mały statek może spowodować szkody o ogromnych rozmiarach. Przeważył pogląd, że należy brać pod uwagę nie tylko interes armatora, ale i interes poszkodowanego, i zgodnie z panującym trendem podwyższyć pułap odpowiedzialności.

Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami

Przyjęto zmiany do kodeksu morskiego uzgodnione w 2008 r., uwzględniając modyfikacje terminologiczne związane z ogłoszeniem oficjalnego brzmienia protokołu w organie promulgacyjnym (Dz.U. z 2009 r., Nr 49, poz. 392).

2. ZAGADNIENIA PUBLICZNOPRAWNE – BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE

W zakresie **bezpieczeństwa morskiego** przedmiotem prac Komisji były następujące zagadnienia:

- badanie przyczyn wypadków morskich,

- problematyka izb morskich,
- ustawa o bezpieczeństwie morskim,
- ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki,
- porty morskie,
- morskie prawo karne.

2.1. BADANIE PRZYCZYN WYPADKÓW MORSKICH

Szczegółowo przeanalizowano obowiązujące regulacje, tj. IMO Code 2008 r. w sprawie badania wypadków i incydentów morskich (wejście w życie 01.01.2010 r.) oraz dyrektywę UE z 2009 r., przyjętą w ramach III Pakietu Morskiego, dotyczącą zasad regulujących postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego. Dyrektywa musi być implementowana w Polsce do 29.05.2011 r.

Przeprowadzono również bardzo szczegółowe badania prawno-porównawcze dotyczące organizacji oraz zasad postępowania dochodzeniowego w sprawie wypadków morskich w wybranych krajach anglosaskiego, skandynawskiego i niemieckiego systemu prawnego.

Wnioski:

- wszystkie badane ustawodawstwa opierają się na kodach IMO (1997, 1999, 2008), a członkowie WE/EOG na dyrektywie UE z 2009 r. (anty-cypując ją);
- w żadnym wypadku wdrożone postępowanie nie może prowadzić do ustalenia odpowiedzialności i przypisania winy (w jakimkolwiek aspekcie) za wypadek;
- dochodzenie ma na celu jedynie wyjaśnienie przebiegu, przyczyn i okoliczności wypadku oraz sformułowanie wniosków prewencyjnych;
- organ zajmujący się wypadkami morskimi to wyodrębnione organizacyjno-technicznie i prawnie oraz cieszące się dużą niezależnością komisje (komitety), sekcje typu administracyjnego (niemające cech organu sądowego);
- organ ten jest wyposażony w szeroki zakres kompetencji i uprawnień, umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu dochodzenia, oraz w uprawnienia administracyjno-prawne, karne i porządkowe;
- raport końcowy organu ma charakter jawny i jako taki wraz z zebranymi materiałami i informacjami nie może służyć jako dowód w jakichkolwiek postępowaniach.

Na posiedzeniu listopadowym KKPM przeprowadzono szczegółową dyskusję nad projektem ustawy o PKBWM, przygotowanym przez Departament Bezpieczeństwa MI. W posiedzeniu uczestniczył przedstawiciel tegoż departamentu. Założenia do ustawy miały być przedstawione kierownictwu MI w grudniu 2009 r. Projekt ustawy ma być przedmiotem obrad Rady Ministrów w czerwcu 2010 r.

Stwierdzając w toku debaty, że dyrektywa 2009 jest w wielu miejscach projektu niewłaściwie implementowana oraz że nie uwzględnia nowej filozofii badania wypadków morskich, Komisja zgłosiła następujące krytyczne uwagi do projektu ustawy:

- projekt nie uwzględnia odniesienia do izb morskich i kwestii ich dalszego istnienia;
- należy się raczej posługiwać pojęciem „bezpieczeństwo morskie”, aniżeli węższym – „bezpieczeństwo żeglugi”;
- nie określono zakresu podmiotowego, przedmiotowego ani trybu postępowania Komisji;
- projekt nie zapewnia niezależności (niezawisłości) Komisji; jest wadliwe zarówno usytuowanie Komisji przy ministerstwie właściwym ds. gospodarki morskiej, jak i działanie Komisji w imieniu tegoż ministra.

Ostatecznie KKPM wyraziła opinię, że projekt ustawy nie nadaje się do dalszego postępowania, w toku którego należy zająć się również projektem ustawy, w którym zostaną uregulowane funkcje dotąd sprawowane przez izby morskie. Uwagi na piśmie do projektu zgłosili : prof. M.H. Koziński i mec. M. Czernis.

2.2. PROBLEMATYKA IZB MORSKICH

Problematykę izb morskich wnikliwie rozpatrywano na posiedzeniach KKPM w styczniu, maju oraz listopadzie 2009 r. Ogólnie stwierdzono, że należy zmienić aktualny stan prawny. Podstawą jest orzeczenie ETPCZ (Brudnicka i inni) oraz dyrektywa w sprawie badania przyczyn wypadków morskich i konieczność powierzenia tego zadania nowo powoływanej Komisji.

Wstępne uwagi zostały zgłoszone w styczniu. W toku dyskusji wyrażono następujące poglądy:

1. Większość KKPM jest przeciwna temu, by powstały autonomiczne wydzielone sądy morskie.
2. Wstępną propozycją było utworzenie „wydziałów” morskich w sądach powszechnych. Zastanawiano się, czy jest wystarczająco dużo materii cywilistycznej, by tworzyć w sądach oddzielne, specjalne wydziały do spraw morskich. Podniesiono kwestię, że nie da się skonstruować definicji sprawy morskiej. Samo przesądzenie przez sąd, czy jest to sprawa morska, czy nie, zajęłoby więcej czasu niż rozstrzygnięcie sprawy. Zasugerowano, że można by było wkomponować wyspecjalizowaną strukturę w aktualny schemat sądów. Kolejny problem to umiejscowienie tych sądów. Należałoby utworzyć co najmniej dwa wydziały: w Szczecinie i w Gdańsku. Do rozstrzygnięcia pozostałaby kwestia zakresu ich działania oraz powierzenia spraw rejestrowych.
3. Wyrażono też opinię, że projekt ustawy o sądach morskich prof. M.H. Kozińskiego jest dobry. Powinien on stanowić alternatywny punkt wyjścia do dalszej dyskusji.

4. Wyrażono również pogląd, że należy się przyjrzeć rozwiązaniom zagranicznym. Sądy morskie na świecie zostały zlikwidowane. Polska nie ma floty i nie ma podstaw do powoływania sądów morskich. Powinny zostać zlikwidowane izby morskie. Kwestią pozostaje, komu powierzyć pozostałe funkcje izby, w szczególności sprawy rejestrowe.

Zadanie analizy tego zagadnienia w innych systemach prawnych powierzono:

- mec. M. Czernisowi – prawo anglosaskie
 - mec. M. Rzeszewiczowi – prawo skandynawskie
 - prof. W. Adamczakowi – prawo niemieckie.
5. Ostatecznie zaproponowano, by opracować dwa projekty, dwie alternatywne wersje – jeden projekt (szeroki) prof. M.H. Kozińskiego, drugi projekt (bardzo wąski) przygotowany przez mec. K. Kochanowskiego.
6. W maju 2009 r. wśród członków Komisji przeważał pogląd, że należy pozostawić okrojone izby morskie, wyłączając z nich funkcje badania wypadków morskich (na rzecz PKBWM), a jednocześnie dodając nowe, np. orzekanie o zdatości statku do żeglugi (*seaworthiness*) w wypadku, gdy takie orzeczenie jest konieczne, np. w postępowaniu przed sądem powszechnym.

Obecny na posiedzeniu przedstawiciel Ministerstwa Sprawiedliwości nie wyrażał zastrzeżeń, wskazując jednakże, że nadal, nawet po ostatniej nowelizacji ustawy o izbach, można mieć wątpliwości co do konstytucyjności uprawnień izb do badania przyczyn wypadków morskich.

Pracując nad wstępnym materiałem przygotowanym przez mec. K. Kochanowskiego i uwzględniającym potrzeby praktyki, Komisja upoważniła wyżej wymienionego do przygotowania założeń do nowej ustawy o izbach morskich.

W listopadzie 2009 r. podstawę prac Komisji stanowiły założenia w tym przedmiocie przygotowane przez mec. Kochanowskiego oraz uwagi do tych założeń nadesłane przez sędziów izb morskich.

W toku debaty powstały kontrowersje wokół charakteru prawnego organizacyjnego organu prowadzącego rejestr okrętowy, związanych z nim spraw oraz jego podporządkowania. Z jednej strony wyrażano pogląd, że ze względów praktycznych i sprawności działania należy utrzymać izby morskie, ograniczone w swoich kompetencjach głównie, ale nie wyłącznie, do prowadzenia rejestru okrętowego i czynności z tym powiązanych oraz działające jako organ *quasi-sądowy*. Z drugiej strony wskazywano, że model izb morskich już dawno się przeżył, że funkcja prewencyjna izb nie ma już racji bytu i wreszcie, że powinny być one organem włączonym w system sądów powszechnych w formie wydziałów w sądach.

Komisja wyraziła też opinię, że nie można podporządkować organu prowadzącego rejestr Ministerstwu Infrastruktury. Powinien on być podporządkowany Ministerstwu Sprawiedliwości.

W zakresie odpowiedzialności zawodowej (pozbawianie oficerów i marynarzy uprawnień) stwierdzono, że nie jest to postępowanie dyscyplinarne, że ma charakter odpowiedzialności zawodowej, opartej na winie, i wreszcie, że sprawy te powinny być prowadzone przez sądy.

Ostatecznie ustalono, że mec. Kochanowski i prof. Z. Brodecki przygotowują założenia do projektu ustawy powierzającej prowadzenie omawianych spraw sądom powszechnym, natomiast prof. M.H. Koziński będzie koreferentem tych założeń. Do współpracy należy zaprosić Ministerstwo Sprawiedliwości i KKPC.

2.3. USTAWA O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM

Należy przede wszystkim przesądzić, czy potrzebna jest nowa ustawa o bezpieczeństwie morskim; ustawa o wyposażeniu morskim powinna być częścią ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Zmiany w ustawie o bezpieczeństwie morskim to w najbliższym czasie implementacja III pakietu bezpieczeństwa morskiego. KKPM poddała wstępnej analizie rozporządzenia i dyrektywy wchodzące w jego skład.

Do połowy lipca 2010 r. MI zobowiązało się przygotować tabelę zgodności z poszczególnymi dyrektywami – taki obowiązek nakłada procedura legislacyjna.

Prace nad implementacją aktów już trwają. Jest opracowywany harmonogram implementacji, którą należy przeprowadzić w ciągu 24 miesięcy. MI planuje nie tylko implementację III pakietu, ale również uwzględnienie innych zagadnień, które stwarzają obecnie problemy dla administracji morskiej i szeroko rozumianego shippingu.

Komisja wyraziła stanowisko odnośnie do terminu 24 miesięcy – trzeba zauważyć, że w pakiecie są dyrektywy i rozporządzenia – różne akty, określające czasem krótsze niż 24 miesięczne terminy. Zaproponowano stworzenie zestawienia w formie graficznej. Komisja zajmie się projektami systemowo.

Uzgodniono, że w połowie października 2010 r. Departament Bezpieczeństwa Żeglugi przedstawi roboczy projekt przepisów, którym następnie mogłaby się zająć Komisja. Nadesłanie go zbyt późno uniemożliwi staranne przygotowanie legislacji. Przedstawiciele Departamentu zgodzili się na współpracę, podkreślili jej wagę i zobowiązali się skierować projekt do Komisji przed uzgodnieniami międzyresortowymi.

Ponadto, w wypadku zgłoszenia uwag w trakcie uzgodnień nad projektem stosownej ustawy, uwagi te powinny również trafić pod obrady Komisji.

2.4. USTAWA O ZAPOBIEGANIU ZANIECZYSZCZENIOM MORZA PRZEZ STATKI

W ogólnej debacie nad tą częścią prawa morskiego stwierdzono, że komisja powinna poświęcić wiele uwagi polityce prawa i zająć się zintegrowanym zarządzaniem środowiskiem, np. poprzez wyznaczanie morskich obszarów chronionych.

Wśród doraźnych, najpilniejszych zagadnień legislacyjnych wymieniono: załącznik VI do MARPOL, protokół z 1996 r. do konwencji dumpingowej (LC), konwencję o kontroli i postępowaniu z wodami balastowymi. Departament Bezpieczeństwa Morskiego MI poinformował o prowadzeniu wstępnych prac.

2.5. PORTY MORSKIE

KKPM powinna opiniować każdy etap prac nad ustawą o portach i przystaniach morskich.

2.6. MORSKIE PRAWO KARNE

Najpilniejszą sprawą jest ratyfikacja konwencji SUA 2005 – do realizacji w 2010 r.

3. MORSKIE PRAWO PRACY

Październikowe posiedzenie KKPM poświęciła omówieniu i zaopiniowaniu projektu nowej ustawy o zatrudnieniu i pracy na morskich statkach handlowych, przedłożonego przez MI i traktowanego jako bardzo ważny i pilny.

Dyskusję prowadzono, opierając się na tym projekcie, tekście konwencji konsolidacyjnej MOP o pracy na morzu MLC 2006 (tekst polski i angielski – tłumaczenie na język polski nie wytrzymuje krytyki!), dyrektywie Rady 2009/13/WE z 16.02.2009 r. oraz na obszernych i szczegółowych uwagach (na piśmie) do projektu ustawy, przygotowanych przez prof. M.H. Kozińskiego. W kontekście prawa właściwego dla stosunku pracy (prawo bandery) posługiwano się również konwencją rzymską o prawie właściwym dla zobowiązań umownych (art. 6) oraz rozporządzeniem Rzym I (art. 8), które weszło w życie 17.12.2009 r.

Komisja zwróciła uwagę, że z 35 konwencji skonsolidowanych w MLC 2006 Polska nie ratyfikowała prawie połowy, bo aż 18.

Z drugiej strony jest decyzja Rady 2007/4B1/WE z 07.06.2007 r., upoważniająca państwa członkowskie do ratyfikowania w interesie WE konwencji MLC 2006, która zapadła na wniosek Komisji i po konsultacji z Parlamentem

Europejskim oraz weszła w życie 22.06.2007 r. Rada wyznaczyła termin zakończenia tego procesu do 31.12.2010 r.

Niepokój może budzić tylko to, że obecnie żadne z państw członkowskich nie skorzystało z upoważnienia Rady do ratyfikacji MLC. Konwencję ratyfikowało dotychczas sześć państw, w tym dwa europejskie (Norwegia i Chorwacja). Wymóg tonażu został spełniony, należy zatem traktować ją jako standard obowiązujący i Polska powinna ją ratyfikować, ale zwracając uwagę na okoliczności powodujące wstrzymywanie się państw członkowskich UE z przystąpieniem do konwencji.

Przedyskutowano krytyczne uwagi zawarte w materiale przygotowanym przez prof. M.H. Kozińskiego (40 pkt), oceniając większość z nich jako zasadne.

Na podstawie protokołu z tego posiedzenia MI przygotował poprawiony, uwzględniający uwagi KKPM, projekt ustawy o pracy na morskich statkach handlowych i przedłożył członkom Komisji. Obecnie projekt podlega konsultacjom społecznym.

Absolutnie kluczowym zagadnieniem projektu będzie kwestia składek na ubezpieczenie społeczne (art. 92 w związku z art. 43) oraz obniżenia podatku dochodowego marynarzy (art. 115 – zmiany w ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych).

4. KOLIZYJNE NORMY PRAWA MORSKIEGO

Dnia 31.03.2009 r. przewodnicząca KKPM wzięła udział w posiedzeniu Sejmowej Podkomisji Nadzwyczajnej do spraw rozpatrzenia rządowego projektu ustawy Prawo prywatne międzynarodowe (druk sejmowy nr 1277). Stanowisko Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego przedstawione przez przewodniczącą spotkało się ze zrozumieniem członków podkomisji oraz obecnego na posiedzeniu prof. Andrzeja Mączyńskiego, autora opinii projektu dla Biura Analiz Sejmowych. Prace sejmowe nad tą ustawą zostały czasowo zawieszono, gdyż projekt spotkał się z szerszą krytyką oraz ze względu na to, że wkrótce wejdą w życie rozporządzenia unijne. Z chwilą wznowienia prac przedstawiciel KKPM powinien śledzić ich przebieg na forum Sejmu, reprezentując stanowisko Komisji.

5. STANOWISKO KKPM DOTYCZĄCE PRAWA MORSKIEGO – PRACE NAD RAPORTEM RADY LEGISLACYJNEJ

W związku ze skierowanym do KKPM zapytaniem Rady Legislacyjnej członkowie Komisji: prof. Z. Brodecki i dr D. Pyć opracowali i wystali do prof. Cezarego Mika obszerny (30 stron) stanowisko dotyczące prawa morskiego – w odpowiedzi na kwestionariusz w ramach projektu prac nad **raportem Rady Legislacyjnej o stanie polskiego porządku prawnego w perspektywie do-**

tychczasowych doświadczeń członkostwa Polski w Unii Europejskiej (listopad 2009 r.).

PODSUMOWANIE

1. **Przygotowano kolejną² ustawę nowelizującą Kodeks morski**, dostosowującą unormowania kodeksu do najnowszych konwencji międzynarodowych i wymogów unijnych. Projekt ustawy zawiera nowelizację przepisów kodeksu morskiego dotyczących:

- **umowy przewozu pasażera (art. 172–187 k.m.)** – ich celem jest implementacja protokołu z 2002 r. do konwencji ateńskiej o przewozie morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. i wprowadzenie przepisów towarzyszących wejściu w życie rozporządzenia 392/2009 z 23.04.2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników przewożących pasażerów morzem z tytułu wypadków;
- **odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniami olejowymi (art. 272–281, 339–354, dodano nowy rozdział 3a, art. 281 a–f)** – ich celem jest implementacja protokołu z 2003 r. do konwencji o funduszu z 1992 r., ustanawiającego Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami;
- **ograniczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich (art. 97–102, zmieniono tytuł V, dodano artykuły 102 a–e)** – ich celem jest implementacja Protokołu z 1996 r. do konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. i wykonanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z 23.04.2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich.

Komisja przygotowała również **tłumaczenie konwencji LLMC 1996** na język polski na potrzeby procesu ratyfikacyjnego.

Projektowane zmiany w zakresie umowy przewozu pasażera oraz ubezpieczenia armatorów z tytułu roszczeń morskich stanowią jednocześnie **wykonanie obowiązków legislacyjnych Polski wynikających z tzw. III pakietu morskiego**, przyjętego przez UE, tj. dwóch spośród siedmiu aktów prawa unijnego przyjętych 23.04.2009 r.:

- **dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z 23.04.2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich,**
- **rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z 23.04.2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźni-**

² Poprzednia to ustawa z 24.04.2009 r. implementująca do prawa polskiego międzynarodową konwencję z 2001 r. o odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniami bunkrowymi.

ków pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków.

2. Przedyskutowano **założenia dalszej nowelizacji k.m.**, nad którą szczegółowe prace będą prowadzone w 2010 r.
3. Dokonano szczegółowej analizy projektu ustawy o **Państwowej Komisji Badania Przyczyn Wypadków Morskich**, przygotowanego przez Departament Bezpieczeństwa MI, implementujący **dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z 23.04.2009 r. ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady**. Ostatecznie KKPM wyraziła opinię, że projekt ustawy przygotowany przez MI nie nadaje się do dalszego postępowania legislacyjnego, gdyż należy zajmować się w tym czasie również projektem ustawy, w którym zostaną uregulowane funkcje dotąd sprawowane przez izby morskie.
4. Przeanalizowano warianty rozwiązań prawnych dotyczących izb morskich:
 - zachowanie izb morskich z okrojonym zakresem kompetencji jako organu *quasi-sądowego*,
 - stworzenie w sądach powszechnych struktur zajmujących się zagadnieniami morskimi.

Przygotowanie projektu ustawy zaplanowano na 2010 r. Do współpracy należy zaprosić Ministerstwo Sprawiedliwości i KKPC.

5. Zaopiniowano **projekt nowej ustawy o zatrudnieniu i pracy na morskich statkach handlowych**, przedłożony przez MI, implementujący **konwencję konsolidacyjną MOP o pracy na morzu, MLC 2006**. Komisja zgłosiła krytyczne uwagi w 40 punktach. Opierając się na wnioskach Komisji, MI przygotowało poprawiony projekt ustawy o pracy na morskich statkach handlowych.
6. Poddano analizie przepisy **projektu nowej ustawy prawo prywatne międzynarodowe, odnoszące się do art. 355–360 kodeksu morskiego**. Przygotowano uwagi do projektu i przedstawiono je w toku prac sejmowych nad tą ustawą.
7. Przygotowano obszerne stanowisko KKPM dotyczące prawa morskiego i przedłożono je Radzie Legislacyjnej do wykorzystania w prowadzonych przez nią pracach nad raportem o stanie polskiego porządku prawnego w perspektywie dotychczasowych doświadczeń członkostwa Polski w Unii Europejskiej.