

INFORMACJE I MATERIAŁY

KRONIKA NAUKOWA

Od połowy roku 2014 do połowy roku 2015, tj. w cyklu wyznaczonym edycją czasopisma „Prawo Morskie”, podjęto liczne inicjatywy naukowe związane z gospodarką i prawem morskim. W niniejszym opracowaniu przedstawiono jedynie najważniejsze z nich, wybrane według kryterium profilu publikacji.

1. KONFERENCJA „10 LAT POLSKI MORSKIEJ W UNII EUROPEJSKIEJ”

Dnia 10 października 2014 r. odbyła się w Wyższej Szkole Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni konferencja „10 lat Polski morskiej w Unii Europejskiej”. Konferencję otworzył prof. Jerzy Młynarczyk, wskazując na zmiany polskiego prawa morskiego spowodowane wstąpieniem Polski w szereg unijne i postępującą europeizacją prawa morskiego.

Następnie głos zabrała prof. Dorota Pyć, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, która wygłosiła referat na temat znaczenia integracji w europejskiej polityce morskiej. Podkreśliła, że Unia Europejska wzywa państwa członkowskie do opracowania i wprowadzenia zintegrowanego, spójnego i skoordynowanego procesu podejmowania decyzji w odniesieniu do oceanów, mórz, regionów nadbrzeżnych i sektorów gospodarki morskiej. Referat zatytułowany *Wspólne europejskie źródła prawa morskiego w ich historycznym rozwoju* wygłosił prof. Andrzej Gaca. O wpływie prawa europejskiego na kodeks morski mówiła prof. Maria Dragun-Gertner, przewodnicząca Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego. Z kolei Dominika Rydlichowska, wykładowca WSAiB w Gdyni, wystąpiła z referatem na temat praw pasażerów podróżujących drogą morską, wskazując na harmonizację przepisów gwarantujących jednolite prawa pasażerów podróżujących różnymi środkami komunikacji w ramach Unii Europejskiej oraz uświadomienie pasażerów o przysługujących im prawach. Profesor Zbigniew Godecki mówił na temat polityki prawa morskiego – jako pochodnej polityki morskiej Unii Europejskiej. Omówił on najważniejsze kierunki i tendencje polityki morskiej wskazywane przez instytucje unijne.

Na końcu wygłosiła prelekcję dr Joanna Unterschuetz, która oparła swoje wystąpienie na wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (kazu Ros-

sella) dotyczącym europejskiego prawa pracy. Przedmiotem rozważań była sytuacja prawna marynarzy w przypadku przejścia statku pod „tanią banderę”, prawa do strajku oraz świadczeń socjalnych.

2. SYMPOZJUM NAUKOWE POŚWIĘCONE RECYKLINGOWI STATKÓW

Dnia 16 października 2014 r. w auli Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni, z inicjatywy prof. Mirosława H. Kozińskiego i pod auspicjami Komisji Prawa Morskiego Polskiej Akademii Nauk, odbyło się sympozjum naukowe poświęcone recyklingowi statków. Sympozjum otworzył prof. Mirosław H. Koziński, ówczesny przewodniczący Komisji Prawa Morskiego PAN. Wygłoszono cztery referaty naukowe. Jako pierwszy głos zabrał prof. Mirosław H. Koziński. Jego referat zatytułowany *Recykling statków w prawie Unii Europejskiej* dotyczył zestawienia postanowień Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, podpisanej w Hong Kongu w 2009 r. pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej, i przepisów unijnych zawartych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady 1257/2013 z 2013 r. w sprawie recyklingu statków¹.

Drugi z referatów, dotyczący perspektyw wejścia w życie konwencji o recyklingu statków, wygłosiła dr Justyna Nawrot z Katedry Prawa Morskiego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego. Temat ten także wymagał uwzględnienia przepisów unijnych, ponieważ przyjęcie w ramach UE rozporządzenia nakładającego na państwa członkowskie obowiązek wdrożenia postanowień międzynarodowej konwencji o recyklingu statków zwiększa szanse na wejście w życie wspomnianej konwencji. Prelegentka skupiła się na realnych kosztach wejścia w życie postanowień konwencji ponoszonych przez armatorów. W ocenie referentki regulacja unijna spowoduje nieproporcjonalnie duże obciążenia dla armatorów państw członkowskich Unii Europejskiej, czyniąc co prawda ich floty bezpiecznymi dla środowiska, ale także mniej konkurencyjnymi w zestawieniu z ofertą statków państw pozaunijnych.

Trzeci referat, zatytułowany *Niezbędne działania prawne związane z implementacją przepisów UE w sprawie recyklingu statków*, przedstawił mec. Dariusz Szymankiewicz z kancelarii Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego ze Szczecina. W ramach swojego wystąpienia omówił krajowe akty prawne wymagające zmian w efekcie wejścia w życie rozporządzenia 1257/2013 o recyklingu statków. Liczba aktów prawnych, które w mniejszym lub większym stopniu znalazły się pod wpływem nowej regulacji, a także kwestie, które będą wymagać kompleksowego uregulowania i wydania zupełnie nowych aktów prawnych, okazuje się całkiem spora, zważywszy na stosunkowo wąski, przy-

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady 1257/2013 z 20.11.2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE. Tekst mający znaczenie dla EOG, Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, s. 1.

najmniej *prima facie*, zakres regulacji nowego rozporządzenia. W referacie zgłoszono szereg uwag *de lege ferenda*, mających na celu zlikwidowanie nastrożających trudności interpretacyjnych powtórzeń czy niekonsekwencji w stosowaniu terminów.

Czwarty, ostatni referat dotyczył ekologicznych aspektów recyklingu statków. Wygłosił go dr Maciej Nyka z Katedry Prawa Gospodarczego Publicznego i Ochrony Środowiska Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego. Przedstawił on szerokie spektrum potencjalnych negatywnych oddziaływań recyklingu statków na poszczególne elementy środowiska naturalnego. Praktyka *beachingu* stosowana przez czołówkę światową państw, w których realizowany jest recykling statków, uniemożliwia skuteczne przeciwdziałanie oddziaływaniom na wody morskie i słodkie, glebę oraz powietrze. W referacie podniesiono brak efektywnych mechanizmów przeciwdziałania temu procesowi i to pomimo istnienia konwencji bazylejskiej czy restrykcyjnych norm UE.

Symposium zakończyło się ożywioną dyskusją, w której wzięli udział zaproszeni goście – pracownicy Akademii Morskiej w Gdyni i Uniwersytetu Gdańskiego, studenci Akademii Morskiej w Gdyni, przedstawiciele Polskiego Rejestru Statków oraz administracji morskiej.

3. SESJE PLENARNE KOMISJI PRAWA MORSKIEGO PAN

W okresie, który obejmuje niniejsze sprawozdanie, w siedzibie gdańskiego oddziału Polskiej Akademii Nauk odbyły się dwie sesje plenarne Komisji Prawa Morskiego Polskiej Akademii Nauk. Pierwsza miała miejsce 17 października 2014 r. Podczas wspomnianego posiedzenia wygłoszono trzy referaty. Profesor Monika Tomaszewska z Wydziału Prawa i Administracji UG omówiła wytyczne IMO dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy, wykazując, że warunki pracy marynarzy muszą uwzględniać ich potrzeby kulturowe, wyznaniowe i w pewnym zakresie także polityczne. Drugi referat, wygłoszony przez prof. Dariusza Bugajskiego z Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, dotyczył niezwykle aktualnego obecnie tematu związanego z konsekwencjami aneksji Krymu przez Rosję dla statusu obszarów morskich. Ostatni z referatów, wygłoszony przez dr Małgorzatę Rzeszutko-Piotrowską z Politechniki Warszawskiej, odnosił się do prawnomiędzynarodowych aspektów piractwa morskiego.

Posiedzenie było także istotne z powodu wyboru nowych władz Komisji Prawa Morskiego. Po szesnastu latach pracy przewodniczący KPM prof. Mirosław H. Koziński zakończył czwartą kadencję, pozostając jednocześnie redaktorem naczelnym „Prawa Morskiego”. Nową przewodniczącą KPM została prof. Dorota Pyć, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. Do nowych władz wybrano także: prof. Dariusza Bugajskiego i prof. Zbigniewa Godeckiego jako wiceprzewodniczących oraz prof. Monikę Tomaszewską (Ka-

tedra Prawa Pracy WPiA UG), dr Justynę Nawrot (Katedra Prawa Morskiego WPiA UG) i adwokata dr. Jacka Trawczyńskiego.

Kolejna sesja odbyła się 15 maja 2015 r. Tematem wiodącym była edukacja morska. Wygłoszono trzy referaty. Pierwszy z poruszanych tematów, dotyczący roli Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej w systemie kształcenia kadr morskich, został opracowany przez przewodniczącego CMKE, kapitana ż.w. Leszka Stępnia, i przewodniczącą Komisji Prawa Morskiego, prof. Dorotę Pyć, wygłoszony natomiast przez pierwszego z wymienionych autorów. Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna działa od 2013 r. i została powołana w miejsce istniejących wcześniej przy dyrektorach urzędów morskich trzech komisji egzaminacyjnych. Referent przedstawił niezwykle złożony system weryfikacji kompetencji marynarzy w polskim prawie. Omówienie wymagało odniesienia się do licznych aktów prawnych. Za wiodącą w tym zakresie należy uznać ustawę o bezpieczeństwie morskim, która opierając się na postanowieniach konwencji STCW, wprowadza do polskiego porządku system kształcenia kadr morskich. Omówiono także polskie regulacje dotyczące uzyskania kwalifikacji lub dokumentów poświadczających kwalifikacje kadr morskich.

Drugi z referatów, wygłoszony przez prof. Zbigniewa Godeckiego, dotyczył rozważań na temat statusu prawnego kapitana portu. Wobec braku definicji ustawowej pojęcia kapitana portu autor przedstawił definiujące je akty podstawowe, z których wynika, że kapitan portu jest osobą oznaczającą kierownika jednostki organizacyjnej urzędu morskiego o nazwie „kapitanat portu”, przy której pomocy dyrektor urzędu morskiego wykonuje swoje kompetencje w portach. Z odnośnych ustaw wynika, że kapitan portu posiada też kompetencje, których nie posiada dyrektor urzędu morskiego. Rozważania prof. Godeckiego oscylowały wobec tej niekonsekwencji ustawodawcy.

Ostatnie wystąpienie – dr Justyny Nawrot – dotyczyło wpływu kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków (kodeks ISM) na edukację marynarzy. Doktor Justyna Nawrot przedstawiła wnioski z analizy faktycznego oddziaływania postanowień kodeksu ISM na politykę bezpieczeństwa prowadzoną przez armatorów, zmiany w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstw armatorskich oraz postawę marynarzy odnośnie do wymagań kodeksu. Analiza badań prowadzonych w Wielkiej Brytanii oraz badań własnych, opartych na ankietach wypełnionych przez marynarzy polskich, prowadzi do wniosku o ograniczonym wpływie kodeksu ISM na faktyczne zmiany w żegludze. Za podstawową przeszkodę w efektywnym stosowaniu kodeksu ISM przez armatorów i marynarzy uznano brak uwzględnienia w postanowieniach kodeksu czynników społecznych.

4. KONFERENCJA „PRAWO ŻEGLUGI MORSKIEJ”

Kolejnym istotnym wydarzeniem była IV Ogólnopolska Konferencja Prawa Morskiego „Prawo żeglugi morskiej”, zorganizowana przez Katedrę Prawa Morskiego, Katedrę Prawa Międzynarodowego Publicznego WPiA UG oraz Europejskie Stowarzyszenie Studentów Prawa ELSA, która odbyła się 26 lutego 2015 r. na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego. Tradycyjnie już celem konferencji było stworzenie platformy do podjęcia debaty o sprawach morskich oraz wymiana poglądów przez prawników i przedstawicieli świata nauki, a także przedsiębiorców z sektora gospodarki morskiej i studentów z różnych ośrodków akademickich w Polsce. Tym razem skupiono się na szeroko pojętej problematyce prawa żeglugi morskiej. Konferencję podzielono na trzy panele, na których omawiano między innymi zagadnienia związane z charakterem prawnym statku morskiego, ze szczególnym uwzględnieniem instytucji aresztu statku, definicji statku (głównie w kontekście jej sformułowania w opracowywanym właśnie nowym kodeksie morskim) czy też odpowiedzialności za eksploatację statku, a także z przewozem i korzystaniem ze statku oraz poddano analizie regulację z zakresu ubezpieczeń morskich.

Panel pierwszy nosił tytuł *Statek w żegludze morskiej*. Jako pierwszy wystąpił dr Arkadiusz Aszyk z Remontowa Holding SA, który mówił o metodach finansowania procesu budowy statku – *case study* Remontowa Holding SA. Przedstawił on możliwe rozwiązania prawne i dostępne instrumenty finansowe pozwalające na sprawne przeprowadzenie inwestycji, jaką jest budowa statku.

Następnie Wojciech Midziak, sędzia w Odwoławczej Izbie Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku, wygłosił referat pt. *Czym jest statek? Kilka refleksji o charakterze prawnym statku z punktu widzenia praktyki*. Przedstawił praktyczne problemy związane z uznaniem obiektu pływającego za statek morski. Z kolei temat: *Statek, polska przynależność statku, rejestr statków morskich – zarys projektu zmian Kodeksu morskiego* był przedmiotem referatu Michała Rzeszewicza, członka Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego. Oba referaty wywołały ożywioną dyskusję i wymianę poglądów, a nawet polemikę pomiędzy uczestnikami konferencji.

Wystąpienie dr Justyny Nawrot z Katedry Prawa Morskiego WPiA UG nosiło tytuł *Odpowiedzialność za eksploatację statku a kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (ISM)*. Referentka przedstawiła genezę powstania kodeksu oraz jego podstawowe pojęcia i cele. Podkreśliła, że naruszenie kodeksu ISM może stanowić dowód niedbalstwa *per se* oraz że kodeks ISM pozwala na bardziej precyzyjną wykładnię pojęć „należytej staranności”, „rozsądnego przewoźnika” czy „zdatości do żeglugi”. W podsumowaniu dodała, że kodeks ISM ma największy wpływ na postępowanie na etapie wyjaśniającym, dowodowym oraz że pozwala na ziden-

tyfikowanie osoby odpowiedzialnej za zaniedbania bądź łatwiejsze udowodnienie dołożenia/braku dołożenia należytej staranności.

Drugi panel, który dotyczył przewozu i korzystania ze statku, rozpoczęły wypowiedzi przedstawicieli gospodarki morskiej. Jako pierwszy wystąpił Wale-rey Tankiewicz z Zarządu Portu Morskiego Gdynia SA, który omówił zagadnienie pt. *Przewozy w polskich portach morskich*. Czynniki wpływające na obroty polskich portów morskich zaprezentował Julian Skelnik z Zarządu Portu Morskiego Gdańsk SA. Praktyczne aspekty w zakresie porównania reguł hasko-visbijskich, hamburskich i rotterdamskich przedstawił ekspert w tej dziedzinie, radca prawny Marek Czernis z Kancelarii Radcy Prawnego ze Szczecina.

Profesor Cezary Łuczywek wygłosił referat dotyczący umów o korzystanie ze statku. Referent omówił i usystematyzował poszczególne rodzaje umów oraz zwrócił uwagę na wzajemne stosunki stron, w zależności od rodzaju i charakteru umowy. Przedstawił także wzory formularzy umownych. Następny referat, pod tytułem: *Plaszczyzny ochrony prawnej pasażera w transporcie morskim*, wygłosiła prof. Maria Dragun-Gertner, która omówiła aktualne tendencje wynikające z prawa europejskiego wzmocnienia ochrony pasażerów. W szczególności naświetliła problemy dotyczące niedyskryminacji pasażerów w zakresie warunków przewozu oferowanych przez przewoźników, niedyskryminacji osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz pomocy udzielanej tym osobom, praw pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia usługi, minimalnych informacji udostępnianych pasażerom, rozpatrywania skarg, a także ogólnych zasad dotyczących egzekwowania przepisów.

Trzeci panel dotyczył ubezpieczeń morskich i jako że zawierał wystąpienia zarówno przedstawicieli doktryny, jak i praktyków, cieszył się dużym powodzeniem. Tę część konferencji rozpoczęła dr Magdalena Adamowicz z Katedry Prawa Morskiego WPiA UG referatem pt.: *Morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej – specyficzny typ ubezpieczeń przymusowych*. Autorka przedstawiła argumenty za wyłączeniem morskich ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z eksploatacją statku morskiego spod reżimu ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Zagadnienie to budziło dotychczas wiele kontrowersji w doktrynie prawa ubezpieczeniowego.

Praktyczne ujęcie problemów ubezpieczeń morskich zostało zawarte w prezentacjach przedstawicieli branży ubezpieczeniowej: Witolda Janusza z Lloyd's Polska – *Lloyd's i międzynarodowy rynek ubezpieczeń morskich* oraz Beaty Gojdz z PZU SA – na temat praktycznych aspektów *underwritingu* ryzyka morskiego.

Doktor Zuzanna Peplowska-Dąbrowska z Wydziału Prawa i Administracji UMK wygłosiła referat o ubezpieczeniach pasażerskich. Prelegentka odniosła się do dualistycznego systemu odpowiedzialności przewoźnika morskiego za szkody na osobie i w bagażu pasażera opartego na reżimie konwencji ateńskiej

1974² oraz na rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady 392/2009³. Rozporządzenie stosuje się do każdego przewozu międzynarodowego lub do przewozu morskimi drogami wodnymi w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klas A i B, w przypadku gdy: a) statek pływa pod banderą państwa członkowskiego lub został w nim zarejestrowany; b) umowa przewozu została zawarta w państwie członkowskim lub c) miejsce wyjazdu lub przeznaczenia według umowy przewozu znajduje się w państwie członkowskim. W pozostałym zakresie, czyli do przewozów międzynarodowych poza „unijnymi” oraz pozostałych przewozów krajowych statkami klasy C i D, stosuje się konwencję ateńską z 1974 r.

Na koniec wystąpiła Dominika Rydlichowska z Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu w Gdyni z tematem: *Ubezpieczenia frachtu, paliwa, załogi*.

Poszczególne panele tematyczne kończyły się bardzo ożywioną dyskusją, a nawet polemiką z silnie zarysowanymi stanowiskami. Uczestnicy zgodnie twierdzili, że konferencja stanowi ważny wkład w rozwój prawa morskiego.

5. SEMINARIUM PRS NA TEMAT NOWYCH INSTRUMENTÓW IMO

Wydarzeniem wartym odnotowania dla nauki i praktyki prawa morskiego jest także seminarium zorganizowane przez Polski Rejestr Statków, które odbyło się 8 kwietnia 2015 r. w siedzibie PRS w Gdańsku. Seminarium poświęcone było trzem stosunkowo nowym instrumentom IMO: Kodeksowi uznanych organizacji IMO (kodeks RO), Kodeksowi implementacji instrumentów IMO (kodeks III) oraz standardom bezpieczeństwa opartych na celu (GBS). Prelegentami byli: Adam Dunikowski, kierownik Biura Współpracy Zewnętrznej, Jacek Poturalski, główny inspektor w PRS, Dariusz Rudziński, prezes PRS, dr Jan Jankowski, główny inspektor w PRS oraz Aleksandra Lubawska, kierownik ośrodka PRS do spraw IMO. Podczas prezentacji postanowienia kodeksu uznanych organizacji IMO (kodeks RO) zestawiono z dotychczasowymi dokumentami IMO, rezolucjami A.739(18) i A.789(19) oraz wymaganiami wynikającymi z prawa UE. Następnie analizie poddano Kodeks wdrażania instrumentów prawnych IMO (kodeks III), wskazując jego znaczenie dla zwiększenia globalnego bezpieczeństwa na morzu i dla ochrony środowiska morskiego oraz wspierania państw członkowskich przy wdrażaniu instrumentów prawnych IMO. Przedstawiono także wiele zmian w kon-

² Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, 1974, sporządzona w Atenach 13.12.1974 r. (Dz.U. z 1987 r., Nr 18, poz. 108); Protokół do konwencji ateńskiej w sprawie przewozu pasażerów i ich bagażu wszedł w życie 23.04.2014 r. (potocznie nazywany „PAL 2002”). Zgodnie z art. 15 PAL 2002 konwencja ateńska z 1974 r. zmieniona protokołem z 2012 r. stanowić powinna jedną całość, stając się konwencją ateńską z 2002 r.

³ 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 (Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009).

wencjach międzynarodowych, których dokonanie stało się niezbędne w efekcie obowiązywania kodeksu III, i wynikające z niego nowe obowiązki i odpowiedzialność państw bandery, państw wybrzeża i państw portu.

Następnie omówiono przepisy rozporządzenia wykonawczego 1355/2014⁴ i dyrektywy wykonawczej 2014/111⁵. Jako ostatnie – z nowych instrumentów – omówiono standardy bezpieczeństwa oparte na założonym celu⁶, ich genezę, zastosowanie, mechanizmy oddziaływania oraz zastosowanie GBS w najbliższych latach.

6. III FORUM TRANSPORTU INTERMODALNEGO FRACHT 2015

Ważne wydarzenie dotyczące gospodarki morskiej – III Forum Transportu Intermodalnego Fracht 2015 odbyło się 26 kwietnia 2015 r. w Gdańsku. Uczestniczyli w nim przedstawiciele terminali, portów morskich i świata nauki oraz polskiego rynku transportu intermodalnego, przewoźnicy, spedytorzy, operatorzy intermodalni, a także przedstawiciele władz krajowych i samorządowych. W programie forum znalazły się trzy panele dyskusyjne: *Rola i potencjał korytarzy transportowych w rozwoju transportu intermodalnego w Polsce*, *Rozbudowa infrastruktury transportu intermodalnego i nowoczesne środki transportu* oraz *Największe wyzwania dla uczestników rynku intermodalnego*.

Forum rozpoczęła wypowiedź ministra gospodarki Janusza Piechocińskiego. Namawiał on do koordynacji działań morskich portów i przewoźników kolejowych, do myślenia klastrowego i współdziałania, które w rezultacie przyniosą korzyści dla każdej z gałęzi transportu intermodalnego. Z kolei o nowych priorytetach inwestycyjnych w zakresie infrastruktury torowej mówił podsekretarz w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Sławomir Żałobka. W swojej prezentacji wskazał między innymi, że w ramach *Programu Infrastruktura i Środowisko 2007–2013* były realizowane projekty wspierające rozwój transportu intermodalnego i kolejowego. Panel ten zakończyła prezentacja Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, którą poprowadził Ryszard Mazur – dyrektor ds. strategii i rozwoju portu w ZMPG SA. Dotyczyła ona możliwości lokowania inwestycji okołoportowych na terenie Portu Gdańsk ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych. W sposób bardzo wyraźny i spójny przedstawiono fragment strategii rozwoju Portu Gdańsk, uwzględniający rozbudowę infra-

⁴ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1355/2014 z 17.12.2014 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 391/2009 w związku z przyjęciem przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) określonych kodeksów i powiązanych zmian do niektórych konwencji i protokołów. Tekst mający znaczenie dla EOG, Dz.Urz. UE L 365 z 19.12.2014, s. 82–86.

⁵ Dyrektywa wykonawcza Komisji 2014/111/UE z 17.12.2014 r. zmieniająca dyrektywę 2009/15/WE w związku z przyjęciem przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) określonych kodeksów i powiązanych zmian do niektórych konwencji i protokołów. Tekst mający znaczenie dla EOG, Dz.Urz. UE L 366 z 20.12.2014, s. 83–87.

⁶ Ang. *goal based standards* (GBS).

struktury dostępowej do portu (zarówno drogowej, jak i kolejowej), wzrost znaczenia Gdańska jako ważnego węzła logistycznego i doskonałego miejsca do lokowania działalności generującej tzw. transport intermodalny⁷.

Następnie odbyła się dyskusja. Dorota Raben – prezes ZMPG SA, która wystąpiła w panelu dyskusyjnym dotyczącym potencjału korytarzy transportowych w rozwoju transportu intermodalnego, podkreśliła, że dzięki sieci TEN-T polskie porty stają się już portami globalnymi, a nie lokalnymi. Obsługują one całą Europę Centralną oraz część Europy Wschodniej. Krajowe porty mają możliwość dostępu do środków UE, dzięki czemu można rozwijać infrastrukturę i przedstawiać większy zasięg usług.

Znakomite możliwości Gdańska docenili także przedstawiciele kolei białoruskich, którzy w drugim panelu dyskusyjnym pt. *Rozbudowa infrastruktury transportu intermodalnego i nowoczesnych środków transportu* przedstawili perspektywy współpracy z Gdańskiem. Jak podkreślili, jest to rozwiązanie konkurencyjne względem alternatywnego *via* Kłajpeda. Gdańsk jednak wygrywa cenowo.

Podczas kolejnego panelu toczyła się dyskusja dotycząca największych wyzwań dla uczestników rynku intermodalnego. Mówiono o jakości usług na terminalach, gdyż jak zauważono, wysoka ich jakość jest fundamentem sprawnego funkcjonowania przewozów intermodalnych.

7. SEMINARIUM „SZANSE I BARIERY ROZWOJU PORTÓW MORSKICH – WSPÓŁPRACA BIZNESU I NAUKI”

Dnia 27 maja 2015 r. w Porcie Gdańsk odbyło się I Seminarium Naukowe „Szanse i bariery rozwoju portów morskich – współpraca biznesu i nauki”. Seminarium to wspólne przedsięwzięcie Katedry Prawa Morskiego i Katedry Prawa Międzynarodowego Publicznego UG oraz Zarządu Portu Gdańsk SA. Uczestnicy mieli okazję wysłuchać wystąpienia przedstawiciela portu Juliana Skelnika – dyrektora ds. współpracy zagranicznej i PR, który przedstawił gościom potencjał gdańskiego portu oraz jego perspektywy rozwojowe zarówno w bliższej, jak i dalszej przyszłości.

Następnie swój referat pt. *Wpływ polityki państwa na rozwój polskich portów morskich* wygłosiła dr Magdalena Adamowicz. Skupiła się ona głównie na tzw. pakiecie portowym z IV ustawy deregulacyjnej oraz na zaproponowanych w niej rozwiązaniach mających na celu ułatwienie wykonywania działalności gospodarczej. Choć ustawa funkcjonuje dopiero kilka miesięcy, wprowadzone zmiany i uproszczenia procedur kontrolnych oraz odpraw granicznych towarów w polskich portach morskich ukazują pozytywne wyniki.

⁷ Źródło: <http://www.portalmorski.pl/porty-i-logistyka/konteneryzacja-intermodal/40696-iii-forum-transportu-intermodalnego-fracht-2015> [02.06.2015].

Temat *Wymogów kodeksu ISPS dotyczących ochrony portu* omówiła dr Justyna Nawrot. W swoim wystąpieniu podkreśliła standardy Międzynarodowego kodeksu ochrony statków i infrastruktury portowej (kodeks ISPS) dotyczące ochrony portu oraz bezpieczeństwa w porcie. Wymogi te zostały przedstawione na szerszym tle regulacji dotyczących bezpieczeństwa w porcie, takich jak instytucja miejsca schronienia czy pojęcie bezpiecznego portu. Istotą referatu było ukazanie wagi ochrony portu jako elementu systemu bezpieczeństwa morskiego.

Magister Jakub Puszkarski z Katedry Prawa Międzynarodowego Publicznego UG wygłosił referat pt. *Model finansowania polskich portów morskich. Programy i fundusze UE wspierające rozwój portów morskich*. Głównym celem wystąpienia było omówienie modelu finansowania polskich portów morskich na gruncie regulacji krajowych oraz wskazanie możliwości finansowania rozwoju portów z programów i funduszy UE w nowej perspektywie budżetowej UE 2014–2020.

Seminarium było także okazją do odbycia ciekawych rozmów i wymiany doświadczeń oraz nawiązania cyklicznej współpracy UG i portu w zakresie organizacji seminariów.

8. MIĘDZYNARODOWY KONGRES MORSKI

W dniach 10–12 czerwca 2015 r. w Szczecinie odbył się trzeci Międzynarodowy Kongres Morski. Kongres, mimo że jest inicjatywą stosunkowo nową, zdołał już wpisać się w kalendarz najważniejszych w Polsce wydarzeń związanych z gospodarką i prawem morskim. W jego otwarciu uczestniczyli przedstawiciele polskich władz: wiceprezes Rady Ministrów Janusz Piechockiński, minister Infrastruktury i Rozwoju Maria Wasiak, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć. W kongresie wzięli udział przedsiębiorcy związani z branżą morską, politycy, przedstawiciele władz samorządowych i naukowcy.

Dwa pierwsze dni kongresu otwierały debaty plenarne. Podczas pierwszej z nich, prowadzonej przez prezydenta Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej Andrzeja Malinowskiego, uczestnicy próbowali odpowiedzieć na pytanie, czy Unia Europejska stanowi hamulec, czy motor napędowy rozwoju gospodarki morskiej. W debacie wzięli udział Kurt Bodewig, europejski koordynator I Korytarza Bałtyk–Adriatyk, Jacek Kapica, podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów, szef Służby Celnej, Roger Kaliff, przewodniczący Rady Miasta Kalmar w Szwecji, Zbigniew Jagiełło, prezes zarządu PKO Banku Polskiego, Jerzy Góra, prezes spółki Polskie Inwestycje Rozwojowe SA oraz Rafał Baniak, były podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa. Druga z debat stanowiła próbę odpowiedzi na pytanie, dlaczego potrzebujemy morza. Próbę tę podjęli dyskutanci: Fred Kenney, zastępca

sekretarza generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej, Anna Wypych-Namiołko, stały przedstawiciel Polski przy IMO oraz Paweł Banaś, pełniący obowiązki naczelnika Wydziału Ochrony Środowiska Morskiego w departamencie Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi. Debatę prowadził dr Zbigniew Miklewicz, prezes zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA. Aktywny udział w kongresie wzięli także przedstawiciele różnych branż gospodarki morskiej oraz organizacji międzynarodowych. Poza wspomnianymi wyżej należy wymienić: sekretarza generalną European Sea Ports Organisation, Isabelle Ryckbost, dyrektora wykonawczego Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, Markku Mylly'ego, który wystąpił z wykładem plenarnym otwierającym drugi dzień obrad, a także przedstawił referat w ramach IV panelu poświęconego bezpieczeństwu morskemu.

Wicepremier Janusz Piechociński wygłosił wykład inauguracyjny dotyczący aktualnych problemów gospodarczych, ze szczególnym uwzględnieniem gospodarki morskiej. Organizatorzy przyjęli szerszą w stosunku do wcześniejszych edycji kongresu formułę prowadzenia obrad. Obrady w panelach dyskusyjnych odbywały się przez trzy dni, od środy 10 czerwca do piątku 12 czerwca, i toczyły w ramach pięciu bloków tematycznych, poświęconych kolejno: wyzwaniom i szansom rozwoju gospodarki morskiej, badaniom, nauce i rozwojowi gospodarki morskiej, wykorzystaniu zasobów morza i ochronie środowiska morskiego, ekologii i bezpieczeństwu morskemu oraz nowemu tematowi – rozwojowi morskiej energetyki wiatrowej w świetle polityki klimatycznej UE.

Pierwszy z bloków był poświęcony szansom rozwoju i wyzwaniom gospodarki morskiej. W jego ramach omawiano szerokie aspekty związane z transportem morskim, infrastrukturą portową oraz żeglugą śródlądową w kontekście korytarzy transportowych. W drugim bloku, dotyczącym badań, nauki i rozwoju gospodarki morskiej, uczestnicy dyskutowali o szkolnictwie morskim, innowacyjności w gospodarce morskiej, a także o roli społecznej odpowiedzialności biznesu w branży morskiej. Trzeci blok zatytułowany *Wykorzystanie zasobów morza i ochrona środowiska morskiego* tradycyjnie skoncentrowany był na kwestiach związanych z rybołówstwem. Poruszono tematy wykorzystania zasobów morskich Antarktyki, nowych przepisów związanych z kodeksem polarnym oraz przyszłością północnych szlaków polarnych prowadzących z Europy do Azji.

Czwarty blok obejmował szeroki zakres i zatytułowany był *Ekologia i bezpieczeństwo na morzu*. Pierwszy dzień dyskusji zdominowały sprawy związane z prawem morskim i ubezpieczeniami, głównie dotyczącymi przewozu ładunku. Omawiano możliwości wejścia w życie nowej konwencji o przewozie ładunku morzem w całości lub w części, tzw. reguł rotterdamskich, oraz wagi prawa angielskiego dla żeglugi cargo. Drugi dzień obrad w bloku czwartym poświęcony był natomiast regulacjom dotyczącym wypadków

morskich, ze szczególnym uwzględnieniem regulacji odnoszących się do bezpieczeństwa promów pasażerskich i czynnika ludzkiego jako przyczyny wypadków morskich.

Piąty panel, stanowiący nowość w formule kongresu, dotyczył rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w świetle polityki klimatycznej UE.

Jednocześnie z kongresem odbywał się Międzynarodowy Kongres Młodych, w którego ramach dyskutowano w trzech panelach tematycznych: przemysł gospodarki morskiej, transport w kontekście technologii, bezpieczeństwa i ekologii oraz gospodarka morską w kontekście badań, nauki i rozwoju.

9. WALNE ZEBRANIE CZŁONKÓW PMLA

Dnia 11 czerwca 2015 r. w Szczecinie odbyło się walne zebranie członków Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego (PMLA), członka Międzynarodowego Komitetu Morskiego. Poza kwestiami formalnymi związanymi z zatwierdzeniem sprawozdania z działalności stowarzyszenia za mijający rok obrady dotyczyły przedstawienia i omówienia dotychczasowych prac stowarzyszenia oraz prowadzonych przez nie obecnie projektów, a także kolokwium CMI w Stambule, w którym brali udział przedstawiciele PMLA. Ponadto omówiono przyszłe prace i projekty oraz możliwe inicjatywy związane ze współpracą dotyczącą ewentualnych projektów prawnych CMI.

Opracowanie:
Magdalena Adamowicz
Justyna Nawrot