

JERZY MŁYNARCZYK

ZAŁOŻENIA NOWEGO KODEKSU MORSKIEGO

Autor artykułu jest nestorem polskiego prawa morskiego. Wspiera ideę nowego kodeksu morskiego. Zgłasza postulat koordynacji prac i stałego współdziałania Komisji Legislacyjnej Prawa Morskiego i Komisji Legislacyjnej Prawa Cywilnego. W piśmiennictwie prawnomarynistycznym już w 1965 r. Jan Łopuski wskazywał na konieczność utrzymywania ścisłych związków norm kodeksu morskiego z prawem cywilnym. Elementem prac nowelizacyjnych powinny być szeroko zakrojone studia prawno porównawcze, a zwłaszcza interesujące zjawisko zanikania różnic między tzw. prawem kontynentalnym a anglosaskim, przy jednoczesnej wyraźnej się rysującej odrębności morskiego ustawodawstwa USA.

W artykule autor zawarł przegląd materii normatywnej Kodeksu morskiego z 2001 r. z punktu widzenia zamierzonych poczynań nowelizacyjnych. Jest on zwolennikiem hipotezy morskiej jako odrębnego samodzielnego, nowego ograniczonego prawa rzeczowego regulowanego wyłącznie przez kodeks morski. Autor artykułu jest krytykiem reguł rotterdamskich i uważa, że jest to nieudana próba zastąpienia reżimu reguł hasko-visbijskich opartego na stuletniej bez mała praktyce.

Jednym z podstawowych zadań powołanej w 2007 r. Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego (w składzie określonym przez Prezesa Rady Ministrów w 2008 r.) są prace nad udoskonaleniem układu i treści Kodeksu morskiego. Historia działań legislacyjnych dotyczących tego aktu, sięgająca okresu międzywojennego (1918–1939) i kontynuowana w dwóch etapach w okresie powojennym (1946–1950 i 1951–1961), zaowocowała uchwaleniem w 1961 r. pierwszej wersji ustawy. Po 40 latach jej obowiązywania, wobec zmian w technice użytkowania morza i organizacji obrotu morskiego oraz pochodnej tych zjawisk, tj. rozwoju międzynarodowego ustawodawstwa morskiego, doszło do rozłożonych na kilka etapów intensywnych prac ustawodawczych, przynoszących kolejne nowelizacje k.m. w latach 90. i zakończonych uchwaleniem przez Sejm w 2001 r. nowej wersji ustawy. W zamierzeniu autorów projektu nie stanowiła ona radykalnie odmienionej koncepcji ustawodawczej, lecz raczej była kontynuacją rozwoju polskiej myśli prawno-marynistycznej. Przyniosła jednak dość zasadnicze zmiany w układzie i treści k.m.

Potrzeba kolejnych poczynań nowelizacyjnych, podejmowanych zaledwie 8 lat po wejściu w życie k.m. w nowej postaci, nie budzi wątpliwości. Uzasadniają je zarówno wypowiedzi naukowe przynoszące propozycje konkretnych

rozwiązań¹, jak i postulaty praktyków. Podstawowym motywem przemawiającym za podjęciem studiów w tym względzie jest oczywiście wzmoczona aktywność legislacyjna organów Unii Europejskiej, przejawiająca się – po okresie kompletnego zastoju – w postaci coraz liczniejszych rozporządzeń i dyrektyw. Na tym forum dochodzi do swoistego kompromisu między tradycyjną niezależnością środowisk morskich i potrzebą wspólnej polityki morskiej, wspartej stosownym instrumentarium prawnym. Stanowi ono – być może – załączek wspólnotowego prawa morskiego, choć obecnie w aktach prawa unijnego dominuje problematyka publicznoprawna, a więc w niewielkim stopniu wiążąca się z treścią k.m., ważna natomiast dla innych ustaw morskich. Wydaje się, że cała sfera prywatnego prawa morskiego nie jest – jak dotąd – przedmiotem szczególnego zainteresowania miarodajnych organów unijnych i pozostaje nadal elementem programów prac międzynarodowych organizacji morskich. Należy natomiast rozważyć miejsce, jakie w k. m. mogłyby zająć reguły ogólne, wynikające z unijnego prawa pierwotnego, takie jak: liberalizacja dostępu do rynku transportu morskiego, wolność przedsiębiorczości, zakaz dyskryminacji, reguły konkurencji na rynku morskich usług transportowych, swoboda dostępu do ładunków. W zakresie zabiegu „transponowania” morskich norm unijnych zachowuje aktualność przestroga o konieczności systemowego, a nie mechanicznego, wprowadzania niektórych rozwiązań unijnych do polskiego porządku prawnego². Chodzi oczywiście o treść zawartą w dyrektywach i w pewnym stopniu w opiniach, zaleceniach i wytycznych, bowiem rozporządzenia stosowane bezpośrednio i w całości w krajach członkowskich nie podlegają – jak wiadomo – procesowi transformacji w narodowe systemy prawa i obowiązują bezpośrednio zainteresowane podmioty.

Istotny dla prawa morskiego, a budzący wątpliwości, szeroki problem sposobu dostosowania norm unijnych do prawa polskiego, a także kwestia pierwszeństwa morskich norm zawartych w ustawodawstwie krajowym, unijnym i w międzynarodowych konwencjach morskich stanowią materię prawa konstytucyjnego³.

Potrzebę zmian w k.m. uzasadniają także w pewnym stopniu globalne prace ustawodawcze nad cywilistycznymi konwencjami morskimi, choć aktywność w tym względzie uległa w ostatnich latach wyraźnemu spowolnieniu. Działania organizacji będących agendami ONZ w zakresie prawa prywatnego cechuje, niestety, długotrwałość procesu legislacyjnego, co w zestawieniu z dynamicznym rozwojem organizacji i techniki sprawia, że niektóre konwencje jeszcze przed

¹ Np. M.H. Koziański, *Celowość nowelizacji nowego Kodeksu morskiego*, Prawo Morskie 2003, t. XVIII, s. 5 i nast.

² M.H. Koziański, *Akcesja do Unii Europejskiej a polskie prawo morskie*, Prawo Morskie 2004, t. XX, s. 7.

³ Co do terminologii, za określeniem „europejskie prawo morskie” opowiedział się ostatnio Z. Godecki. Zob. Z. Godecki, *Prawo morskie: wspólnotowe, unijne, europejskie?*, Prawo Morskie 2008, t. XXIV, s. 5 i nast.

wejściem w życie przestają odpowiadać zaistniałym warunkom. Przesądza to oczywiście o niepomyślnym rokowaniu ratyfikacyjnym i pociąga za sobą konieczność zmian w gotowym już akcie. W takich sytuacjach bardziej racjonalne staje się niekiedy oczekiwanie na zmieniające konwencję protokoły niż przedwczesne ratyfikowanie jej w pierwotnej postaci. Opisany stan rzeczy wskazuje – zdaniem autora – na początek kryzysu międzynarodowych konwencji morskich w zakresie prawa cywilnego, co oczywiście kieruje uwagę na inne formy regulacji. W pracach międzynarodowych organizacji morskich – podobnie jak w organach Unii – zdają się dominować problemy publicznoprawne, a więc wchodzące do treści Kodeksu morskiego tylko w ograniczonym zakresie.

Za koniecznością przeglądu treści omawianej tu ustawy przemawiają także czynniki wewnętrzne: nie tylko rezultaty badań nad prawem morskim i doświadczenia polskiej praktyki żeglugowej (niestety, istotnie zubożonej), lecz przede wszystkim dokonujące się nadal przeobrażenia ustrojowo-gospodarcze i przewidywane poważne zmiany ustawodawstwa krajowego. To ostatnie zjawisko dotyczy przede wszystkim materialnego i procesowego prawa cywilnego. Fragmentaryczne doniesienia naukowe o pracach Komisji Legislacyjnej Prawa Cywilnego sygnalizują pojawiające się w niej tendencje do zasadniczej odmiany koncepcji ustawodawczej k.c., zarówno w zakresie układu, jak i treści tej ustawy. W piśmiennictwie prawnomarynistycznym już kilkadziesiąt lat temu wskazywano na konieczność utrzymania ścisłych związków norm k.m. z prawem cywilnym⁴, co znajduje nadal odbicie w dyspozycji art. 1 § 2. Trudno oczywiście kwestionować takie fakty, jak brak wyczerpującej regulacji stosunków cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską w k.m., wyłączność prawa cywilnego w normowaniu niektórych z nich, czy wreszcie konieczność stosowania do cywilistycznej materii k.m. zasad prawa cywilnego wskazujących m.in. sposób stosowania prawa, granice korzystania z praw podmiotowych, a nawet kierunki działań prawodawczych. Czy jednak utrzymująca się daleko sięgająca odrębność i bardzo złożony charakter norm prawa morskiego nie przeczy utrwalonej w Polsce tezie o konieczności zbliżania ujęć prawnych „lądowych” i morskich?

Niezależnie od zakresu więzi norm k.m. z prawem cywilnym nie mogą ująć uwadze istotne zmiany zachodzące współcześnie w tej gałęzi prawa⁵. Uzasadniają je przekształcenia uniwersalne, wynikające z globalizacji wymiany dóbr i usług, elektronicznego obiegu informacji i handlu, a nawet postulatów przestrzegania w tej sferze stosunków praw ludzkich. Trwale wydaje się zjawisko rozpadu prawa cywilnego na klasyczne prawo cywilne i prawo konsumenckie. W kluczowej dla treści k.m. problematyce umów dostrzega się m.in. tendencje do utrwalania przejrzystości obrotu poprzez wzmocnienie informacyjnej funkcji pisemnej formy

⁴ J. Łopuski, *Kodeks cywilny a problematyka prawo morską*, Państwo i Prawo 1965, z. 8–9, s. 276 i nast.

⁵ Por. uwagi E. Łętowskiej, *Prawo europejskie inspiracją dla dogmatyki prawa cywilnego*, Studia Prawnicze 2001, z. 3–4.

umowy, rozbudowę obowiązków informacyjnych ciążyących na stronach, czy też kreowanie licznych mechanizmów prawnych kontroli wzorców umownych. Utrwalają się coraz bardziej tendencje do typizacji umów według ich gospodarczej funkcji, a nie według celu świadczenia. W konkretnych rozwiązaniach coraz częściej napotyka się odpowiedzialność „sieciową”. Wyraźnym zjawiskiem staje się tendencja do rozszerzania działań umowy na osoby trzecie, niebędące jej stronami, mającymi jednak wpływ na realizację gospodarczego celu umowy. W wielu przypadkach urzeczywistniane są sankcje cywilnoprawne. Obserwować można wreszcie wyraźną rozbudowę instrumentarium prawnego „sfery przedkontraktowej”, w szczególności w obrocie konsumenckim.

Prawo cywilne stało się także płaszczyzną poszukiwania kompromisów, np. w ramach Unii Europejskiej między ujęciami poszczególnych legislacji krajowych, między zasadą *pacta sunt servanda* a uprawnieniem konsumenta do odstąpienia od umowy bez podania powodów, między zasadą bezpieczeństwa obrotu a poszanowaniem pierwiastka etycznego w prawie itd.

W świetle powyższych uwag nasuwa się oczywisty postulat koordynacji prac i stałego współdziałania Komisji Legislacyjnej Prawa Morskiego z Komisją Legislacyjną Prawa Cywilnego.

Niekwestionowanym elementem prac nowelizacyjnych powinny być szeroko zakrojone studia prawno porównawcze, obejmujące zarówno systemy wewnętrzne państw Unii Europejskiej, jak i innych wybranych państw morskich, a szczególnie obserwacja interesującego zjawiska zanikania tradycyjnych różnic między tzw. prawem kontynentalnym a anglosaskim przy jednoczesnej rysującej się wyraźnie odrębności morskiego ustawodawstwa USA.

Istotną wskazówką legislacyjną może być także postulowane przez środowiska ludzi morza opracowanie oficjalnego dokumentu określającego zarysy morskiej polityki państwa.

Podjętując prace legislacyjne z zakresu prawa morskiego, nie można wreszcie tracić z pola widzenia pragmatyzmu tej dziedziny prawa. Wymóg aprobaty praktyki żeglugowej dla propozycji ustawodawczych jest tu kwestią kluczową. Jakże wiele doskonałych merytorycznie instrumentów prawnych międzynarodowego ustawodawstwa morskiego jest od lat wyłącznie przedmiotem akademickich analiz – służy to co najwyżej incydentalnemu formułowaniu niektórych stypulacji w kontraktach żeglugowych.

Podjęcie szerzej zakrojonych prac ustawodawczych dotyczących takiego zespołu norm prywatnoprawnych, jakim jest k.m., stawia przed inicjatorami tego przedsięwzięcia kilka podstawowych pytań. Poglębionej analizy wymaga np. zagadnienie, czy rezultatem tych działań powinna być zupełnie nowa ustawa o radykalnie zmienionym układzie i zakresie przedmiotowym, czy też akt zachowujący strukturę przyjętą w 2001 r. o wzbogaconych bądź zmodyfikowanych rozwiązaniach. Większość prawników – marynistów zdaje się sprzyjać drugiemu rozwiązaniu, jednakże argumenty przemawiające za pierwszym ujęciem należy szczegółowo przeanalizować. Wiąże się to z przedmiotowym

zakresem k.m. obejmującym zgodnie z art. 1 § 1 stosunki prawne związane z żeglugą morską. Jest to zatem prawo handlowej żeglugi morskiej, a więc może nazwa: „Kodeks żeglugi morskiej” byłaby bardziej stosowna. Nasuwa się także pytanie, czy zakres pojęcia „stosunki prawne związane z żeglugą morską” można ograniczyć jedynie do jednorodnego typu stosunków prawnych normowanych według metody cywilistycznej. Czy wreszcie struktura Kodeksu z 2001 r. spełnia wymagania stawiane wyższej formie aktu ustawodawczego, zastrzeżonej w zasadzie dla zespołów norm pozostających w organicznym związku, wewnątrznie spójnych i proklamujących założenia ogólne dla całego systemu?

Przegląd materii normatywnej k.m. z punktu widzenia zamierzonych poczynań nowelizacyjnych należy zacząć od tytułu I – Przepisy ogólne.

W literaturze daleko idący postulat rozbudowania części ogólnej k.m. i rozszerzenia jej oddziaływania na resztę ustaw pozakodeksowych zgłaszał przy różnych okazjach M.H. Koziński. Brak pozytywnej reakcji środowiska prawników morskich nie powinien – zdaniem autora opracowania – być jednoznaczny z niewymienianiem poglądów tej kwestii. Obecne przepisy ogólne k. m. określają w istocie zakres jego stosowania, możliwość umownego przedłużania terminu przedawnienia w stosunkach regulowanych tym aktem i kilka definicji. Wydaje się wszakże, że rolą przepisów ogólnych powinno być – przede wszystkim – wyeksponowanie pewnych zasad ogólnych ujednolicających stosowanie norm prawa morskiego w praktyce.

Autor podziela zatem pogląd o konieczności przywrócenia zasady swobody umów⁶ proklamowany w uchylonym art. 2 uprzedniej wersji kodeksu, być może w sformułowaniu szerszym, odpowiadającym pojęciu „autonomii woli stron”, tj. dającym zainteresowanym podmiotom możliwość kształtowania mocą własnych oświadczeń woli także innych niż umowa stosunków prawnomorskich (np. wyboru prawa rządzącego umową). Zaprezentowanie w obrocie morskim (z reguły międzynarodowym) klauzul ograniczających swobodę umów przewidzianych w art. 353¹, np. właściwości (natury) stosunku, a w szczególności klauzuli zasad współżycia społecznego, wydaje się niefortunne.

Być może nie będzie zbyt śmiała propozycja sformułowania w przepisach ogólnych k.m. krótkiego katalogu zasad ważnych dla stosunków w żegludze morskiej, takich np. jak zasada wolności gospodarczej w zakresie transportu morskiego (brak koncesji oraz zezwoleń), zasada wolnego dostępu do rejestrów narodowych, zasada wolności świadczenia usług w żegludze morskiej, zasada wolnego dostępu do ładunków, zasada nieprzeciwdziałania zaleceniom i regułom międzynarodowych organizacji morskich, których członkiem jest Polska, zasada stosowania zwyczajów morskich („ustalone”) itp. Rozważenia wymaga też kwestia ogólnego odesłania do prawa Unii Europejskiej, na wzór art. 1 § 2 k.m.

Problematyka ograniczeń zasady swobody umów, przejawiająca się w stosunkach morskich poprzez użycie formularzy wzorcowych, ogólnych warunków

⁶ M.H. Koziński, *Celowość nowelizacji...*, *op.cit.*, s. 7–8.

bańdż regulaminów, powinna być przedyskutowana z uwzględnieniem poglądów wypowiedzianych dotychczas w naukowym piśmiennictwie prawnomorskim⁷.

Podczas prac nowelizacyjnych warto rozważyć celowość uniwersalnej definicji statku morskiego zawartej w art. 2 § 1 k.m. w obliczu wyraźnego zróżnicowania tego pojęcia w poszczególnych działach prawa morskiego. Te właśnie konwencyjne definicje będą miały pierwszeństwo w określonych stosunkach prawnomorskich. Przy ewentualnym zachowaniu brzmienia art. 2 § 1 warto rozważyć uzupełnienie jej określeniem, że za statek morski można uznać jedynie urządzenie pływające, którego podstawowym i zasadniczym przeznaczeniem jest uprawianie żeglugi morskiej. W ten sposób wyeliminuje się z zakresu pojęcia statku morskiego urządzenia pływające służące innym celom, a sporadycznie używane do przemieszczania się po wodzie wraz ze znajdującymi się na nich osobami i rzeczami. Uniknie się przy okazji poszerzenia listy armatorów o armatorów pływających dźwigów, pływających doków, pomostów naprawczych, urządzeń kąpielowych itp. – wraz z służącymi im przywilejami. Niejako przy okazji można by przemyśleć ulokowanie wszystkich definicji statków w tytule II – Statek morski. Za celowy wreszcie należy uznać przegląd treści innych norm w tytule I według propozycji sformułowanych przez M.H. Kozińskiego⁸.

Analizę treści tytułu II z punktu widzenia niezbędnej nowelizacji należy zacząć od kontrowersyjnego zagadnienia wolności kabotażu (art. 9 § 2 i 3)⁹. Obserwowany w Unii Europejskiej proces liberalizacji w zakresie usług kabotażowych, w szczególności w odniesieniu do istniejącego w Polsce kabotażu kontynentalnego¹⁰ i pozaportowego¹¹, napotyka wciąż przeszkody. Wynikają one z katalogu dodatkowych wymogów, formułowanych przez ustawodawstwa państw członkowskich, a utrudniających dostęp do ładunków kabotażowych – mimo deklarowanej w rozporządzeniu nr 3577/92 zasady niedyskryminacji między armatorami państw członkowskich. Charakterystyczne jest to, że opinia Komitetu Regionów na temat zintegrowanej polityki morskiej UE sformułowana w kwietniu 2008 r., poświęcona wielu szczegółowym zagadnieniom obrotu morskiego, jedynie w enigmatyczny sposób wspomina o roli żeglugi bliskiego zasięgu, pomijając całkowicie problematykę kabotażu. Należy sądzić, że rokowania co do pełnej realizacji zasady wolności kabotażu nie są na najbliższe lata pomyslnie. Opowiadając się przeto za utrzymaniem treści art. 9 § 2 i 3, warto jednak rozważyć, czy pozostawienie decyzji co do liberalizacji dyspozycji art. 9 § 2 terenowemu organowi administracji morskiej („w uzasadnionych przypadkach”)

⁷ M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontraktów żeglugowych*, Gdańsk 1996 i cyt. tam literatura.

⁸ M. H. Koziński, *Celowość nowelizacji...*, op.cit., s. 7–8.

⁹ M. Tomaszewska, *Tendencje liberalizacji żeglugi kabotażowej w Unii Europejskiej*, Prawo Morskie 2005, t. XXI, s. 283 i nast.

¹⁰ Przewóz między portami na terytorium jednego państwa.

¹¹ Przewóz między portami a pozabrzegowymi przystaniami morskimi lub statkami *off-shore* na szelfie jednego państwa.

koresponduje w pełni z przesłanką „poważnych zakłóceń w funkcjonowaniu wewnętrznego rynku transportowego” przewidywaną w rozporządzeniu nr 3577/ 92 i wskazanych tam ograniczeń czasowych.

O konieczności dalszych modyfikacji tytułu II wypowiedziano się już w piśmiennictwie¹². Oczywista jest potrzeba dostosowania zawartych tam przepisów do np. art. 33¹ k.c. dostrzegającego wreszcie funkcjonowanie w stosunkach cywilnoprawnych trzeciej kategorii podmiotów – jednostek organizacyjnych niebędących osobami prawnymi. Także absurdalna treść art. 3 § 1 i 3 oraz art. 26 § 1 i 2 tworząca koncepcję polskiego rejestru jachtów prowadzonego przez związek sportowy winna być z kodeksu wyeliminowana¹³.

W zakresie problematyki praw rzeczowych w k.m. uwagę zwraca unormowanie hipoteki morskiej. Autor jest zwolennikiem unormowania tej instytucji jako odrębnego, samodzielnego, nowego ograniczonego prawa rzeczowego regulowanego wyłącznie przez k.m., oczywiście przy utrzymaniu zasady, że do niebędącego hipoteką morską zastawu na statku stosuje się przepisy prawa cywilnego o zastawie na rzeczach ruchomych. Autor podziela pogląd, że związki hipoteki morskiej z tradycyjnymi ujęciami hipoteki i zastawu w prawie cywilnym są znikome¹⁴, oczywiście poza główną funkcją, jaką jest zabezpieczenie wiarygodności.

Weryfikacja przepisów k.m. dotyczących praw i obowiązków kapitana statku nasuwa pogląd, że w k.m. sformułowano je na właściwym poziomie uogólnienia. Niemożliwe jest zapewne zgromadzenie w jednym miejscu nawet wszystkich tych praw i obowiązków, które przewiduje k.m., np. w przepisach o ratownictwie, pilotażu, holowaniu, nie mówiąc już o ustawach pozakodeksowych i wielu konwencjach morskich (takich jak np. SOLAS, MARPOL 73/78 i inne). Trudno wyzbyć się obiekcji związanych z treścią art. 59 § 1 (obowiązek osobistego prowadzenia statku). Sugestie pewnych udoskonaleń zawierają niektóre wypowiedzi praktyków¹⁵.

Co do problematyki ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie należy opowiedzieć się za ratyfikacją LLMC 1996 przy jednoczesnym wypowiedzeniu konwencji z 1924, 1957 i 1976 r. Kwestią wymagającą pogłębionej dyskusji jest sprawa limitów odpowiedzialności i usytuowania norm dotyczących tworzenia funduszu.

¹² M. H. Kozłowski, *Celowość nowelizacji...*, op.cit., s. 8 i nast.

¹³ Zdecydowane wystąpienie w tej kwestii J. Łopuskiego i M. Rzeszewicza do Ministra Infrastruktury w 2002 r. nie zostało uwzględnione. Por. także uwagi M.H. Kozłowskiego, *Rejestry okrętowe w Rzeczypospolitej Polskiej*, Prawo Morskie 2005, t. XXI, s. 299 i nast.

¹⁴ W nowszych podręcznikach prawa rzeczowego instytucja hipoteki morskiej i jej nowej odmiany (art. 84 k.m.), mimo brzmienia art. 76 § 1 k.m. jest nieznaną, podobnie zresztą jak instytucja przywileju na statku.

¹⁵ C. Łuczyszek, *Nowe uregulowanie funkcji kapitana statku*, Prawo Morskie 2003, t. XVIII, s. 43 i nast.

Z zakresu problematyki tytułu VI k.m. – Umowy – szczególną uwagę skupia na sobie umowa przewozu ładunku morzem. Wiadomo, że ten stosunek obligacyjny nie został z wielu przyczyn całościowo uregulowany jednolitymi przepisami międzynarodowymi¹⁶. Reguły hasko-visbijskie, nowelizowane przez ponad 80 lat obowiązywania jedynie dwa razy, oparły się – jak dotąd – krytycznym ocenom, a mających je zastąpić kilku projektów ustawodawczych¹⁷ nie zaakceptowała światowa praktyka żegluga. Mimo to obecnie obserwuje się realizację najnowszego międzynarodowego przedsięwzięcia legislacyjnego w postaci konwencji o umowach międzynarodowego przewozu towarów w całości lub częściowo drogą morską (reguły rotterdamskie).

Warto przyrzeć się genezie i podstawowym założeniom tego aktu opracowanego w pierwszej wersji przez CMI. Prace nad nim kontynuowała grupa robocza prawa przewozowego UNCITRAL we współpracy z wieloma międzynarodowymi organizacjami. Projekt podlegał wielu modyfikacjom w ciągu trzynastu sesji odbytych w latach 2002–2008 i ostateczny jego kształt zaaprobowala nowojorska konferencja UNCITRAL w lipcu 2008 r. Projekt przesłano do Zgromadzenia Ogólnego ONZ, które w grudniu 2008 r. przyjęło proponowany tekst. Akt został podpisany w 2009 r. na wrześniowej sesji w Rotterdamie.

Przed polskim ustawodawcą staje zatem pytanie o zasadność i ewentualny zakres recypowania do Kodeksu morskiego rozwiązań zawartych w projekcie reguł rotterdamskich, tym bardziej, że inicjatorzy tego przedsięwzięcia legislacyjnego intensywnie zabiegają o uzyskanie międzynarodowego poparcia.

Celem reguł rotterdamskich jest wprowadzenie nowego jednolitego reżimu prawnego rządzącego międzynarodowym przewozem ładunków, obejmującego międzynarodowy przewóz morski oraz przewóz dokonywany na części trasy przez innych przewoźników (lądowych, rzecznych, powietrznych). Jest to – zdaniem autorów projektu – odzwierciedlenie potrzeb nowoczesnego transportu i praktyki żegluga. Zakres projektu wskazuje, że chodzi nie tylko o zastąpienie reguł hasko-visbijskich i reguł hamburskich, lecz także o unormowanie wielu kwestii pominiętych przez dotychczasowe międzynarodowe morskie przepisy przewozowe. Zamierzeniem twórców reguł rotterdamskich jest również usunięcie istniejących w praktyce konfliktów z obowiązującymi konwencjami transportowymi, unormowaniami regionalnymi oraz krajowymi przepisami przewozowymi.

Zamiar objęcia jednolitą regulacją prawną przewozów morskich i innymi środkami transportu nasuwa oczywiste skojarzenie z konwencją o przewozach multimodalnych z 1980 r. i proklamowanym tam „sieciovym” systemem od-

¹⁶ Reguły hasko-visbijskie regulują głównie pewne elementy stosunku prawnego łączącego przewoźnika morskiego i posiadacza konosamentu (odpowiedzialność), a więc wykraczają poza ściśle ujmowaną problematykę umowy przewozu morzem.

¹⁷ Por. np. reguły tokijskie 1969, Konwencja NZ o przewozach multimodalnych 1980, reguły hamburskie 1978 (mimo formalnego wejścia w życie).

powiedzialności. W obecnym projekcie przyjmuje się raczej zasadę „maritime plus”, rozciągającą odpowiedzialność związaną z przewozem morskim na inne rodzaje transportu. Zwraca uwagę próba dostosowania form dokumentów transakcji do wymogów e-commerce, co skutkuje np. zrównaniem roli elektronicznych i tradycyjnych dokumentów, wyeliminowaniem pojęcia konosamentu itp. Zakres podmiotowy projektu obejmuje w bardzo szerokim stopniu uczestników przedsięwzięcia przewozowego oferujących usługi lądowe (sztauerów, operatorów ciężarówek, operatorów kolejowych i in.). Zakres czasowy przedsięwzięcia przewozowego określa się według zasady drzwi–drzwi¹⁸. Co do przedmiotowego zakresu odpowiedzialności przewoźnika, poza objęciem nim przypadków zwłoki¹⁹, wyeliminowano ekscepcję błędu nautycznego oraz podwyższono limit odpowiedzialności przewoźnika za sztukę lub jednostkę ładunku. Określono szerszej zasady odpowiedzialności frachtującego, w szczególności w związku z przewozem ładunków niebezpiecznych. Nowością są zawarte w projekcie przepisy proceduralne.

Nawet pobieżny przegląd treści reguł rotterdamskich prowadzi do wniosku, że jest to kolejna nieudana próba zastąpienia reżimu reguł hasko-visbijskich, opartego na stuletniej bez mała praktyce, znanego doskonale uczestnikom przedsięwzięć żeglugowych i prawnikom morskim oraz „obrosłego” obszernym, ustalonym orzecznictwem. Wbrew nazwie treść projektu z jednej strony nie dotyczy tylko umów przewozu, lecz także innych stosunków obligacyjnych, z drugiej natomiast eliminuje ze swego zasięgu niektóre umowy przewozu w żegludze liniowej (czarter na podróż i wszystkie inne umowy oddające pod ładunek całą lub określoną część przestrzeni ładunkowej statku) i nieregularnej. Projekt jest zbyt obszerny, z jednej strony pisany w języku niezrozumiałym dla uczestników obrotu morskiego, z drugiej – zawierający wiele sformułowań stanowiących standardową treść morskich kontraktów przewozowych. Trudno oczywiście zaprzeczyć tezie o potrzebie stworzenia jednolitego reżimu prawnego dla dominujących obecnie w praktyce transportowej przewozów w relacji drzwi–drzwi. Być może rozwiązaniem byłaby raczej udoskonalona konwencja z 1980 r. o przewozach multimodalnych. Jeśli chodzi natomiast o recepcję rozwiązań reguł rotterdamskich do k.m. mogłaby ona – zdaniem autora – dotyczyć tylko niektórych szczegółowych rozwiązań (np. dokumentów elektronicznych, sytuacji prawnej przewoźnika rzeczywistego, limitów odpowiedzialności, odmiennego rozłożenia ryzyka związanego z przewozem między przewoźnikiem a frachtującym, ilościowej umowy przewozowej).

Co do treści istniejących norm k.m. o przewozie ładunku autor zgłasza postulat eliminacji norm szczegółowych dotyczących wyłącznie umów czarterowych (np. art. 107 § 1, 112 § 2 i 3, 113, 114, 115, 119, 121 itd.). Wiele z tych norm stanowi powtórzenie (nieraz niezbyt precyzyjne) standardowych klauzul

¹⁸ Nie eliminuje to relacji *tackle-to-tackle* i *port-to-port*.

¹⁹ Przewidywanej już w regulach hamburskich.

w czarterpartiach; inne są całkowicie nieprzydatne w obliczu znanego zróżnicowania umów czarterowych w praktyce żeglugowej. Wystarczy porównać np. treść powszechnie stosowanych umów czarterowych dotyczących np. czarterów wieloletnich, czarterów na ładunki ciężkie i ładunki o dużej objętości, czarterów na usługi przewozowe off-shore i wiele innych dokumentów wytwarzanych w praktyce. Powszechnie znane jest także zróżnicowanie zasad odpowiedzialności przewoźnika w różnych rodzajach umów czarterowych, które coraz rzadziej odwołują się w swych paramount clauses do reżimu odpowiedzialności reguł hasko-visbijskich. Powołane wyżej, martwe w istocie przepisy mogłyby zostać zastąpione sformulowaniem: „Warunki przewozu, w którym przewoźnik oddaje całą albo określoną część przestrzeni ładunkowej statku pod ładunek na jedną lub więcej podróży określa umowa”.

Problematyka zmiany treści norm odnoszących się do przewozu pasażerów dotyczy przede wszystkim recepcji protokołu z 2002 roku do konwencji ateńskiej (PROT PAL 2002). Wybitnie konsumencki charakter umowy przewozu pasażera nakazuje weryfikację przepisów k.m. opartą na ogólnych przepisach k.c. o zobowiązaniach umownych (art. 384–385³).

W zakresie innych umów w k.m. uwagę legislatorów powinna skupić na sobie umowa agencyjna. Nasuwa się tu przede wszystkim propozycja, by – mimo wszelkich jurydycznych odrębności – powrócić do koncepcji jednolitego i łącznego uregulowania usług agencyjnych i maklerskich. Przemawia za tym wiele względów praktycznych. Dałoby to – być może – asumpt do całkowicie odrębnego unormowania takiej umowy i uniezależnienia jej od norm k.c. wzorem umowy ubezpieczenia morskiego. Umowa agencyjna w k.c. zawiera wiele diametralnie różnych rozwiązań w porównaniu z agencją morską, choć autor nie podziela poglądu, że normy k.c. kształtują ten stosunek obligacyjny „wyłącznie jako umowę obrotu gospodarczego, dwustronnie podmiotowo kwalifikowaną” (por. art. 764⁹ k.c.)²⁰.

Pozostałe umowy regulowane przez k.m. (umowa holownicza, umowa pilotowa) wymagają pewnego przeglądu zawartych tam sformułowań, a także weryfikacji przyjętego zakresu unormowania. Autor opowiada się np. za wyeliminowaniem z kodeksu norm dotyczących listy pilotów, stacji pilotowych i ich regulaminów oraz kosztów i stosunków między organami administracji morskiej a pilotami²¹. Nie wymagają natomiast zmian – jego zdaniem – przepisy o ratownictwie wzorowane na postanowieniach konwencji z 1989 r., która w stosunku do Polski weszła w życie w grudniu 2006 r.

Normy k.m. dotyczące zanieczyszczeń oczekują na gruntowną przebudowę nie tylko w związku z inkorporacją konwencji bunkrowej 2001 (proces

²⁰ M.H. Koz i ń s k i, *Celowość nowelizacji...*, *op.cit.*, s. 19. Por. *idem*, *Agencja morska a nowe unormowanie umowy agencyjnej w Kodeksie cywilnym*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni 2001, nr 11.

²¹ Proponuje to M.H. Koz i ń s k i, *Celowość nowelizacji...*, *op.cit.*, s. 21.

legislacyjny dotyczący k.m. w toku), lecz także wobec doniosłych zmian, jakie przyniesie rezygnacja z reżimu CLC 69/92 i Fund 71/92 na rzecz systemu HNS 96 i Fund 2003. Problematyka ta wymaga odrębnego, obszernego omówienia.

PRINCIPLES FOR A NEW MARITIME CODE

(Summary)

The Author, being a preeminent scholar in the field of maritime law, advocates for a new Polish maritime code. His approach accentuates the need for co-ordination of efforts between Legislative Commission for Civil Law and Legislative Commission for Maritime Law. The notion of closeness between these two branches of law was contemplated among Polish academics by Jan Łopuski as early as in 1965. Today, the endeavors toward the new code should include widespread comparative legal studies, and, in particular, take into account the process of gradual merging between common law systems of maritime law and civil law (continental law) systems of maritime law, while US maritime legislation remaining distinct.

*The article reviews the 2001 Maritime Code amendments, including Title I (General Provisions) and Title II (Vessel). The Author promotes new regulation of maritime lien as a distinct *ius ad rem*, specific to the maritime code. He takes a stand against the Rotterdam Rules as he believes they are an unsuccessful attempt to replace the Hague-Visby Rules and their nearly one hundred year old tradition.*