

5.13. „SIÓDMA NOWELIZACJA” KODEKSU MORSKIEGO

Przystępując do przygotowania tego wydania Kodeksu morskiego, niemal pewne było, że obejmie ono siódmą nowelizację tej ustawy, bowiem Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego przygotowała odpowiedni projekt już w 2009 r. Niestety, ustawa zmieniająca po raz kolejny k.m. dotychczas nie przeszła procesu legislacyjnego i jest mało prawdopodobne, że stanie się to w roku 2010.

Nowelizacja ta nie jest zbyt obszerna, ale bardzo znacząca dla poszczególnych instytucji kodeksu. Zasadniczy jej powód to dostosowanie k.m. do nowych regulacji konwencyjnych i unijnych. Częściowo na potrzeby nowelizacyjne zwrócono uwagę we wcześniejszych rozważaniach.

Po pierwsze proponuje się zmianę treści art.97 § 1 k.m. przez uzupełnienie odesłania o protokół z 1996 r. do konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności. Jednak, aby tego dokonać, w formie dotychczas stosowanej w k.m., konieczne jest ratyfikowanie tego protokołu i opublikowanie go w „Dzienniku Ustaw”. Dalej, poprawić trzeba art.101 § 1 k.m., o którego wadach była już mowa.

Po drugie, należy dokonać w k.m. transpozycji dyrektywy 2009/20/WE. Proponuje się tego dokonać przez zmianę nazwy tytułu V na – *Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie i ubezpieczenie armatorów z tytułu roszczeń morskich*. W nowych art.102a - 102e wprowadzamy do k.m. postanowienia dyrektywy m.in. podstawę do egzekwowania przez administrację morską obowiązku posiadania certyfikatu ubezpieczenia.

Po trzecie, wprowadza się do k.m. regulacje wynikające z rozporządzenia nr 392, w tym szereg przepisów eksponujących wspomniany wyżej dualizm spowodowany przez tzw. „konwencję ateńską 2002”. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego przedstawiła rządowi konieczność ratyfikacji protokołu PAL 2002.

Po czwarte, nowelizacja adaptuje do polskiego prawa morskiego najnowszy protokół do konwencji CLC podpisany w Londynie dnia 16 maja 2003 r.¹⁷⁴. W tytule VII, dziale III proponuje się dodanie rozdziału 3a – *Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami*.

Nie wydaje się celowe bardziej szczegółowe omawianie projektu siódmej nowelizacji k.m., bowiem nie wiadomo jaki ostatecznie kształt przybiorą przepisy opracowane przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego. Stwierdzić należy jednoznacznie, że nowelizacja ta jest absolutnie konieczna i powinna być dokonana bez zbędnej zwłoki.

¹⁷⁴ Dz.U. z 2009 r., Nr 49, poz.392, zob. s. 334 tego opracowania.

5.14. CO DALEJ Z KODEKSEM MORSKIM ?

W niniejszej pracy nad wyraz konsekwentnie starano się wykazać tezę o ścisłym związku kodeksów morskich z 1961 i 2001 r. Nasuwa się pytanie, czy normy powstałe w poprzednim stuleciu nadal będą mogły należycie kształtować współczesny obrót morski i czy będą mogły być poddawane jedynie kolejnym retuszom, czy nawet większym zmianom, jak omawiana rekodyfikacja. Są naturalnie przykłady w innych krajach, że nadal obowiązują niektóre przepisy morskie z XIX wieku. Wydaje się jednak, że nie ma racji bytu kodyfikacja morska, która np. całkowicie pomija konsekwencje nowych technik przewozowych i ładunkowych, choćby konteneryzacji, dla której zupełnie nie istnieje postępujący proces elektronicznej morskiego obrotu handlowego i która nie zna pojęcia elektronicznego konosamentu. Trudno dalej akceptować regulacje prawne oparte tylko na Regulach Haga-Visby w sytuacji, gdy mamy już obecnie dwa alternatywne systemy prawa przewozowego, tzn. Reguły Hamburgskie i Reguły Rotterdamskie. Nie sposób dalej tolerować braku w polskim prawie morskim odniesienia do nowych form eksploatacji staku, np. umów o zarządzanie statkiem. Wydaje się, że w k.m. powinny być unormowane m.in. umowy *bareboat* czarteru, umowy o wycieczkę morską i szereg innych.

Wnioski nasuwają się same. Po 50 latach obowiązywania polskiego k.m. jest **potrzebny rzeczywiście „nowy” kodeks morski**. Wydaje się, że powinien to być kodeks morski nie tylko uwzględniający w swojej treści wspomniane wyżej nowe zagadnienia związane z żeglugą morską, ale przede wszystkim ustawa mająca szczególną rolę w systemie polskiego prawa morskiego. Dlatego duży nacisk należałoby położyć w nowej kodyfikacji na część ogólną, zawierającą m.in. zasady prawa morskiego. Najnowsze tendencje w polskiej cywilistyce wskazują na tendencję scalającą tę dziedzinę prawa. Mimo dominacji norm cywilnoprawnych w prawie morskim, wyraźnej niesamodzielności prawa morskiego, **należy bezwzględnie utrzymać odrębną kodyfikację morską**. Można mieć tylko nadzieję, że nie zostanie popełniony po raz kolejny błąd polegający na tworzeniu w całkowitym oderwaniu nowego kodeksu cywilnego i nowego kodeksu morskiego.

Czy są szanse na nowy kodeks morski? Autor tego opracowania od wielu lat jest konsekwentnym zwolennikiem uchwalenia nowego k.m. Na forum poprzedniej i obecnej Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego zawsze opowiadał się za koniecznymi zmianami w prawie morskim. W roku 2009 podjęto wreszcie prace nad nowym kodeksem morskim. Na zlecenie Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego przygotowano już znaczną partię nowych przepisów między innymi obejmujących: część ogólną, rejestrację i przynależność, armatora i kapitana. Poza tym nowe są przepisy o ograniczeniu odpowiedzialności, zanieczyszczeniu, umowie przewozu pasażera. W sumie, ponad połowa materii normatywnej nowego

k.m. jest wstępnie przygotowana. Niestety, problem stanowi umowa przewozu morskiego ładunku. Nie ma w Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego konsekwentnego stanowiska, czy wybrać którąś z konwencji, czy może wzorem krajów skandynawskich przyjąć rozwiązanie tzw. hybrydowe. Obawiać się należy, czy w obecnej kadencji Komisji, która trwa do 2011 r., uda się zakończyć prace nad projektem nowej kodyfikacji.

Największym problemem jest jednak wsparcie polityczne, a zwłaszcza zainteresowanie przyszłym projektem wśród jego potencjalnych adresatów. Brak jest statków pod polską banderą, polska morska żegluga handlowa niemal nie istnieje. Nie ma praktycznie polskich armatorów. Konsekwencje tego stanu rzeczy dla ustawodawstwa morskiego są jednoznaczne. W pracach legislacyjnych Rządu nie są one traktowane priorytetowo. Polska jest jednak krajem morskim i musi posiadać prawo morskie. Powinno to być dobre prawo morskie, uwzględniające aktualny stan legislacji międzynarodowej i unijnej, odpowiadające potrzebom praktyki obrotu morskiego.