



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
III kadencja

Druk nr 1990

Warszawa, 6 czerwca 2000 r.

Prezes Rady Ministrów
RM 10-56-00

Pan
Maciej Płażyński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku.

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

– Przepisy wprowadzające ustawę – Kodeks morski.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu i Gospodarki Morskiej.

Z wyrazami szacunku

(-) Jerzy Buzek

Ustawa

z dnia

Przepisy wprowadzające ustawę - Kodeks morski

Art. 1. Kodeks morski wchodzi w życie po upływie sześciu miesięcy od dnia ogłoszenia.

Art. 2. Tracą moc:

- 1) ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 1998 r. Nr 10, poz. 36),
- 2) ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. - Przepisy wprowadzające Kodeks morski (Dz. U. Nr 58, poz. 319).
- 3) rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 21 października 1932 r. o warunkach uprawnień do holowania statków w polskich portach morskich (Dz. U. Nr 91, poz. 783).

Art. 3. Do czasu wydania przepisów wykonawczych przewidzianych w ustawie Kodeks morski, nie dłużej jednak niż przez okres 24 miesięcy od dnia jej wejścia w życie, zachowują moc przepisy dotychczasowe.

Art. 4. W Kodeksie postępowania cywilnego w art. 1025 w § 1 w pkt 2a kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje wyrazy „a także należności wynikające z wierzytelności zabezpieczonych hipoteką morską”.

Art. 5. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. Nr 32, poz. 131, z 1994 r. Nr 27, poz. 96, z 1995 r. Nr 7, poz. 31 i Nr 47, poz. 243, z 1996 r. Nr 34, poz. 145, z 1997 r. Nr 111, poz. 726 oraz z 1999 r. Nr 70, poz. 778) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 42 w ust. 2 dodaje się pkt 14 w brzmieniu:

„14) nakładania grzywien w postępowaniu mandatowym za wykroczenia określone w trybie przewidzianym o postępowaniu w sprawach o wykroczenia.”;

- 2) po art. 42 dodaje się art. 42a w brzmieniu:

„Art. 42a. 1. Kapitan portu może, na wniosek wierzyciela, zatrzymać tymczasowo na czas nie przekraczający siedemdziesięciu dwóch godzin, z wyłączeniem dni uznanych ustawowo za wolne od pracy:

- 1) statek w celu zabezpieczenia roszczenia należnego od statku z tytułu opłat portowych, szkód wyrządzonych w urządzeniach portowych, dokach lub drogach żeglugowych oraz z tytułu zanieczyszczenia środowiska,

- 2) wydobyty wrak i inne przedmioty, które utrudniały żeglugę, w celu zabezpieczenia roszczenia z tytułu ich usunięcia.

2. Tymczasowe zatrzymanie traci moc w razie złożenia odpowiedniego zabezpieczenia lub w razie dokonania zajęcia na podstawie właściwych przepisów.

3. Wierzyciel odpowiada za wszelkie szkody wynikłe wskutek nieuzasadnionego zatrzymania. Roszczenie z tego tytułu przedawnia się z upływem roku od dnia jego powstania.”;

3) w art. 56 dodaje się pkt 14 - 18 w brzmieniu:

- „14) wykracza przeciwko przepisom o prowadzeniu i przechowywaniu na statku dokumentów,
- 15) wykracza przeciwko przepisom o okazywaniu bądź podnoszeniu bandery,
- 16) wykracza przeciwko obowiązkowi przedstawiania statku do pomiaru,
- 17) wykracza przeciwko obowiązkowi zgłoszenia statku lub okoliczności podlegającej wpisowi do rejestru okrętowego albo do rejestracji w urzędzie morskim,
- 18) wykracza przeciwko obowiązkowi umieszczania na statku oznaczenia nazwy i portu macierzystego”.

Art. 6. W sprawach dotyczących:

- 1) stosowania przepisów Kodeksu morskiego do stosunków prawnych powstałych przed dniem jego wejścia w życie,
- 2) przedawnienia roszczeń,
 - stosuje się odpowiednio art. XXVI i XXXV Przepisów wprowadzających Kodeks cywilny.

Art. 7 Przepisy wprowadzające ustawę Kodeks morski wchodzi w życie z dniem wejścia w życie Kodeksu morskiego.

Uzasadnienie

Uwzględniając fakt, że projekt nowego Kodeksu morskiego tradycyjnie nie zawiera przepisów przejściowych i końcowych, przepisy te zostały zawarte w projekcie Ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę Kodeks morski.

Zasadnicze postanowienia projektu tej ustawy sprowadzają się do:

- 1) określenia, iż Kodeks morski wchodzi w życie po upływie sześciu miesięcy od dnia ogłoszenia, a przepisy ustawy wprowadzającej Kodeks morski wchodzi w życie z dniem wejścia Kodeksu morskiego (art.1),
- 2) wprowadzenia przepisów uchylających: Ustawę z dnia 1 grudnia 1961 r. – Kodeks morski, Ustawę z dnia 5 grudnia 1961 r. Przepisy wprowadzające Kodeks morski oraz Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 21 października 1932 r. o warunkach uprawnień do holowania statków w polskich portach morskich (art.2),
- 3) jednoznacznego stwierdzenia, że przepisy wykonawcze wydane przed dniem wejścia w życie ustawy –Kodeks morski, zachowują swoją moc do czasu wydania przepisów na podstawie upoważnień w brzmieniu określonym ustawą – z zastrzeżeniem, że nie dłużej niż przez okres 24 miesięcy (art.3)

Ponadto projekt ustawy przewiduje wprowadzenie do ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej (Dz. U. Nr 32, poz.131 z późn. zm.) następujących przepisów:

- 1) art. 42 ust 2 rozszerzającego kompetencje organy administracji morskiej do nakładania grzywien w postępowaniu mandatowym za wykroczenia określone w trybie przewidzianym o postępowaniu w sprawach o wykroczenia,
- 2) art.42 a upoważniającego kapitana portu do zatrzymania - na wniosek wierzyciela – statku na czas nie przekraczający 72 godzin, w celu zabezpieczenia roszczeń,
- 3) rozszerzenia w art.56 katalogu kar pieniężnych, które można będzie orzec w przypadkach enumeratywnie określonych, a w szczególności naruszenia przepisów o prowadzeniu i przechowywaniu na statku dokumentów, przepisów o podnoszeniu bandery, przepisów o przedstawianiu statku do pomiaru itp.

Proponowane zmiany w cyt. wyżej ustawie o obszarach morskich RP i administracji morskiej, są reperkusją sprowadzenia regulacji projektu nowej ustawy – Kodeks morski wyłącznie do sfery cywilno-prawnej.

Uchwalenie ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę Kodeks morski nie spowoduje dodatkowych obciążeń dla budżetu Państwa.



**SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

Jacek Saryusz-Wolski
Sekretarz Stanu

Sekr.Min.JSW / 124 / 2000 /DHP-dw

Warszawa, 15.05.2000

**Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów**

W związku z przedłożonymi projektami ustaw:

- ustawy - Kodeks morski (pismo nr RM-10-55-00,)
 - ustawy - Przepisy wprowadzające ustawę Kodeks morski (pismo nr RM-10-56-00,)
- uprzejmie informuję, że opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej została wydana przez p.o. Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Ministra Pawła Sameckiego pismem z dnia 2 listopada 1999 r. (pismo nr Sekr. Min.PS/2837/99/DHP-dw).

Zmiany wprowadzone do projektów nie zmieniają konkluzji opinii.

W załączeniu przekazuję kopię opinii.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Tadeusz Syryjczyk
Minister Transportu i Gospodarki Morskiej



KOMITET INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

p.o. SEKRETARZA

Pawel Samecki

Sekr. Min. PS / ~~2854~~ 199/DHP - dw

Warszawa, 02 LIS. 1999

Pani
Teresa Karczmarek
Sekretarz Komitetu Społecznego
Rady Ministrów

Opinia o zgodności projektu ustawy Kodeks morski i ustawy Przepisy wprowadzające ustawę Kodeks morski, z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, wyrażona przez p. o. Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Pawła Sameckiego działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

Szanowna Pani Dyrektor,

W związku z przedłożonym projektem ustawy Kodeks morski i ustawy Przepisy wprowadzające ustawę Kodeks morski (pismo nr KSRM-10-55-99), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

1. Przedstawiony do zaopiniowania projekt ustawy Kodeks morski reguluje stosunki prawne związane z żeglugą morską. Kodeks morski składa się z ośmiu tytułów regulujących między innymi problematykę dotyczącą statków morskich, polskiej przynależności statku, rejestru okrętowego, pomiaru statku, zakresu uprawnień kapitana statku, praw rzeczowych na statku, ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie, umów: przewozu ładunku, przewozu pasażerów, usług agencyjnych, maklerskich, holowniczych i pilotowych, ratownictwa morskiego, wypadków morskich, zanieczyszczenia ze statków, ubezpieczeń morskich, postępowania w sprawach związanych z ograniczeniem

odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki.

Projektowana ustawa Kodeks morski ma charakter systemowy. Przepisy projektu mają dość ogólny charakter a regulacje zagadnień szczegółowych zostały przeniesione na poziom innych ustaw i rozporządzeń wykonawczych. Projektowana ustawa daje priorytet umowom międzynarodowym ratyfikowanym przez Rzeczypospolitą Polską a przy wykładni i stosowaniu przepisów Kodeksu morskiego opartych na postanowieniach umów międzynarodowych, których Rzeczypospolita Polska jest stroną, bądź inkorporujących postanowienia takich umów należy uwzględnić potrzebę dążenia do jednolitości prawa morskiego w skali międzynarodowej (art. 2 i 3 projektowanej ustawy).

- II. Żegluga morska jest dziedziną, która bardzo wcześnie została uregulowana przez przepisy prawa międzynarodowego. Istnieje szereg konwencji międzynarodowych regulujących poszczególne aspekty związane z żeglugą morską, których sygnatariuszami jest większość Państw Członkowskich. W związku z tym w prawie Unii Europejskiej jest stosunkowo niewiele przepisów, które zajmują się zagadnieniami dotyczącymi żeglugi morskiej. Wykonywanie żeglugi zgodne jest bowiem z wieloletnią praktyką międzynarodową w tym zakresie (wyjątek tworzą, między innymi, przewozy kabotażowe) wynikającą z zasad Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO (International Maritime Organization).
- III. Zgodnie z art. 80 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską postanowienia dotyczące polityki transportowej stosuje się do transportu kolejowego, drogowego oraz śródlądowego. Jeśli chodzi zaś o żeglugę morską to Rada Ministrów rozstrzyga w jakim zakresie i w jakim trybie mogą być wydane przepisy w tej dziedzinie. Na podstawie tego upoważnienia wydano rozporządzenia i dyrektywy regulujące problematykę dotyczącą swobody w zakładaniu przedsiębiorstw żeglugowych i świadczenia usług, kabotażu, rejestracji statków, wolnej konkurencji, zatrudnienia na statkach, transferu płatności za usługi morskie, ochrony zasobów rybnych i gospodarowania tymi zasobami, organizacji rynku rybnego oraz bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Akty prawa wspólnotowego w dziedzinie prawa morskiego dotyczą więc przede wszystkim stosunków między państwem i jego organami a podmiotami prowadzącymi działalność morską. Mają one głównie charakter norm prawa publicznego.

IV. W prawie Unii Europejskiej zagadnienia będące przedmiotem projektowanej ustawy Kodeks morski są uregulowane w Rozporządzeniu Rady 3577/92/EWG z 7 grudnia 1992 r. w sprawie stosowania zasady swobody świadczenia usług w odniesieniu do transportu morskiego pomiędzy portami Państwa Członkowskiego (kabotażu morskiego) (Dz. Urz. WE nr L 364, 12.12.1992) oraz w Rozporządzeniu Rady 613/91/EWG z dnia 4 marca 1991 dotyczącym transferu statków z jednego do drugiego rejestru w ramach Wspólnoty (Dz. Urz. WE nr L 68, 15.03.15) .

V. Rozporządzenie Rady 3577/92/EWG z 7 grudnia 1992 r. w sprawie stosowania zasady swobody świadczenia usług w odniesieniu do transportu morskiego pomiędzy portami Państwa Członkowskiego (kabotażu morskiego) przyznaje armatorom innych Państw Członkowskich wolność oferowania usług kabotażu morskiego na terenie innego Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 1 Rozporządzenia Rady 3577/92/EWG zasada swobody świadczenia usług w odniesieniu do transportu morskiego pomiędzy portami Państwa Członkowskiego (kabotażu morskiego) ma zastosowanie do „wspólnotowych” armatorów statków, których statki są zarejestrowane i pływają pod banderą Państwa Członkowskiego, pod warunkiem, że statki te spełniają wszystkie warunki do wykonywania kabotażu w danym Państwie Członkowskim. Zasada ta dotyczy również statków, które zarejestrowane będą w Euros, jeżeli rejestr ten zostanie zatwierdzony przez Komisję. (Euros - Europejski rejestr statków - ma być rejestrem statków Wspólnoty (Community Ship Register). Jego podstawowym celem ma być stworzenie takich warunków eksploatacji statków dla armatorów z Państw Członkowskich, którzy działają na rynku międzynarodowym, aby statki ich mogły zachować przynależność „europejską”.) Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 ust. 2 Rozporządzenia Rady 3577/92/EWG „wspólnotowymi armatorami” są:

- po pierwsze, obywatele Państw Członkowskich osiedleni w Państwie Członkowskim zgodnie z prawodawstwem tego Państwa Członkowskiego i zajmujące się żegluga,
- po drugie, firmy zajmujące się żegluga ustanowione zgodnie z prawodawstwem Państwa Członkowskiego oraz, których główny ośrodek prowadzenia działalności jest usytuowany, i efektywnie sprawowana jest kontrola, w Państwie Członkowskim oraz
- po trzecie, obywatele Państwa Członkowskiego osiedleni poza terytorium Wspólnot albo

firmy zajmujące się żegluga ustanowione poza terytorium Wspólnoty i kontrolowane przez obywateli Państw Członkowskich, jeśli ich statki są zarejestrowane i pływają pod banderą Państwa Członkowskiego zgodnie z prawodawstwem tego państwa.

W pozostałych artykułach Rozporządzenia Rady 3577/92/EWG określa się warunki wykonywania kabotażu przez armatorów Państw Członkowskich. Zgodnie z art. 7 Rozporządzenia Rady 3577/92/EWG artykuł 62 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską stosuje się również do zagadnień będących przedmiotem Rozporządzenia. Art. 62 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską stanowi, iż Państwa Członkowskie nie będą wprowadzały nowych ograniczeń w swobodzie świadczenia usług.

VI. W projektowanej ustawie Kodeks morski stały przewóz pasażerów lub ładunku pomiędzy portami polskimi może uprawiać tylko statek o polskiej przynależności (art. 11§2 projektowanej ustawy). Terenowy organ administracji morskiej, na którego obszarze działania znajduje się port rozpoczęcia podróży, może, w uzasadnionych przypadkach zezwolić na wykonywanie przez czas oznaczony stałego przewozu pomiędzy portami polskimi przez statek o obcej przynależności (art. 11 §3 projektowanej ustawy).

Jest to rozwiązanie sprzeczne z postanowieniami Rozporządzenia Rady 3577/92/EWG w sprawie stosowania zasady swobody świadczenia usług w odniesieniu do transportu morskiego pomiędzy portami Państwa Członkowskiego (kabotażu morskiego), w którym przyznaje się prawo wykonywania usług kabotażowych statkom pływającym pod banderą Państw Członkowskich.

VII. Rozporządzenie Rady 613/91/EWG z dnia 4 marca 1991 w sprawie transferu statków z jednego do drugiego rejestru w ramach Wspólnoty określa zasady transferu statków pomiędzy rejestrami statków prowadzonymi w Państwach Członkowskich. Postanowienia Rozporządzenia Rady 613/91/EWG stosuje się do statków towarowych o wadze ponad 500 ton brutto, które:

- po pierwsze, zostały wybudowane po 24 maja 1980, lub zostały wybudowane przed tym terminem, ale których zgodność z wymaganiami dla nowych statków określona w Konwencji Solas 1974 (a w przypadku zbiornikowców chemicznych i tankowców gazowych, zgodność ze standardami IMO) jest zaświadczona przez, lub w imieniu Państwa Członkowskiego,

- po drugie, pływają pod banderą Państwa Członkowskiego co najmniej 6 miesięcy i zostały zarejestrowane w tym państwie oraz
- po trzecie, posiadają ważne świadectwa.

Zgodnie z art. 3 Rozporządzenia Rady 613/91/EWG Państwa Członkowskie nie mogą odmówić zarejestrowania, z powodów technicznych wynikających z Konwencji, statku towarowego zarejestrowanego w innym Państwie Członkowskim spełniającego wymagania i posiadającego ważne certyfikaty, urządzenia i sprzęt zaakceptowany w państwie pochodzenia statku. Dla celów Rozporządzenia pod pojęciem konwencji rozumie się Konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu (Solas 1974), Międzynarodową Konwencję o liniach ładunkowych (LI.1966) i Międzynarodową Konwencję o zanieczyszczaniu morza przez statki wraz z załącznikami (Marpol 73/78). Przy transferze statku, Państwo Członkowskie przyjmujące go pod swoją banderę, wyda certyfikaty na tych samych warunkach, jak dla bandery pod którą statek poprzednio pływał.

Zgodnie z art. 4 Rozporządzenia Rady 613/91/EWG, jeżeli wymagania pozostają niezmienione dla istniejących statków w czasie wznowienia, przedłużenia lub kontroli certyfikatów wydanych zgodnie z artykułem 3, Państwa Członkowskie przyjmujące statek pod swoją banderę nie narzucają innych wymagań niż początkowo określone dla certyfikatów długoterminowych.

W art. 5 Rozporządzenia Rady 613/91/EWG ustanowiono mechanizm powiadamiania Komisji przez Państwa Członkowskie o każdej odmowie wydania nowych certyfikatów z powodów wynikających z różnicy interpretacji wymagań lub przepisów, które Konwencje pozostawiają uznaniu Stron.

VIII. Zgodnie z rozwiązaniami przyjętymi w projektowanej ustawie (art. 25 § 1 projektowanej ustawy) statek stanowiący polską własność podlega obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru okrętowego, prowadzonego przez izbę morską, właściwą dla portu macierzyńskiego statku. Do rejestru okrętowego wpisuje się również na wniosek właściciela lub wszystkich współwłaścicieli statek, uważany za stanowiący polską własność. Zgodnie z art. 26 § 1 projektowanej ustawy statek, nie stanowiący polskiej własności ani nie uważany za stanowiący polską własność wpisuje się do rejestru okrętowego na wniosek armatora po spełnieniu warunków określonych w art.15 §1 projektowanej ustawy. Zgodnie z tymi warunkami wnioskodawca:

- musi być osobą prawną mającą w Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę lub przedstawicielstwo, bądź osobą fizyczną, zamieszkałą w Rzeczypospolitej Polskiej lub mającą w Rzeczypospolitej Polskiej przedstawicielstwo,
- przedstawi umowę najmu lub dzierżawy statku bądź inną umowę na podstawie której będzie mógł uprawiać żeglugę we własnym imieniu,
- zobowiąże się, że będzie prowadził działalność armatorską w Polsce oraz że kapitanem statku będzie obywatel polski,
- złoży poświadczony odpis lub wyciąg ze stałego rejestru statku, oznaczenie właściciela oraz inne dane z tego rejestru, a w szczególności wpisane prawa zastawu i ograniczenia w rozporządzaniu statkiem,
- przedstawi pisemną zgodę właściwych organów państwa stałego rejestru statku i wierzycieli hipotecznych na nadanie statkowi polskiej przynależności oraz zapewnienie właściwych organów państwa stałego rejestru, że w czasie trwania polskiej przynależności statek nie będzie uprawniony do podnoszenia bandery tego państwa,
- wskaże port macierzysty statku w Rzeczypospolitej Polskiej. Są to jedyne uregulowania przewidziane w projektowanej ustawie dotyczące przesłanek wpisu statku do polskiego rejestru okrętowego.

W projektowanej ustawie brak jest rozwiązań analogicznych do tych, które zostały przyjęte w Rozporządzeniu Rady 613/91/EWG z dnia 4 marca 1991 dotyczącym transferu statków z jednego do drugiego rejestru w ramach Wspólnoty, które umożliwiałyby wpis do rejestru statków wspólnotowych, które spełniają wymagania ustanowione konwencjami. Należy przy tym zaznaczyć, iż Polska jest stroną konwencji wymienionych w Rozporządzeniu Rady 613/91/EWG, a więc Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych (Dz. U. z 1969 r. nr 33, poz. 282), Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Dz. U. z 1984 r. , nr 61, poz. 318) oraz Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki wraz z załącznikami I, II, III, IV i V oraz Protokołu dotyczącego tej konwencji wraz z załącznikiem I (Dz. U. z 1987 r., nr 17, poz. 101).

IX. Jeśli chodzi o projekt ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę Kodeks morski to pozwalam sobie stwierdzić, iż przedmiot projektowanej ustawy nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

X. W konkluzji stwierdzam, że projekt ustawy Kodeks morski z zastrzeżeniem uwag zawartych w punktach VI i VIII jest zgodny z prawem Unii Europejskiej zaś projekt ustawy Przepisy wprowadzające Kodeks morski nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

p.o. SEKRETARZA
Komisji Europejskiej
Sam
Paweł SAMECKI
14.06.2000 r.

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Tadeusz Syryjczyk
Minister Transportu i Gospodarki Morskiej

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Skierowano do druku 14 czerwca 2000 r.

Cena - 0,66 zł + 22% VAT

