

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

HISZPAŃSKA USTAWA O ŻEGLUDZE MORSKIEJ Z 2014 ROKU

UWAGI WSTĘPNE

Hiszpańskie Ministerstwo Sprawiedliwości opublikowało w grudniu ubiegłego roku ustawę nr 14 z 24.07.2014 r. o żegludze morskiej (*Ley 14/2014 de Navegación Marítima*)¹. Ze względu na zakres i objętość tego aktu prawnego może on być bez wątplenia porównywany z polskim k.m. z 2001 r. Ustawa ta dokonuje istotnej reformy hiszpańskiego prawa morskiego. Jest to zmiana tym bardziej ważna, że w Hiszpanii do tej pory prawo morskie regulowała bardzo przestarzała III księga kodeksu handlowego z 1885 r. Ustawa zastąpiła także inne przepisy, w tym ustawę z XIX w. o hipotece morskiej (*Ley de Hipoteca Naval de 1893*), ustawę z 1949 r. o ratownictwie *etc.*

Zadaniem ustawy z 2014 r. było unowocześnienie hiszpańskiego prawa morskiego, a także dostosowanie go do wielu ratyfikowanych przez Hiszpanię morskich konwencji międzynarodowych. Trzeba podkreślić, że mimo iż ustawa obejmuje aż 524 artykuły wraz licznymi aneksami, nie zdecydowano się nazwać tego aktu prawnego kodeksem morskim. Uzasadniałaby to nie tylko objętość tej ustawy, ale i jej zakres obejmujący prawo morskie w ujęciu kompleksowym. Ustawa (użm.) reguluje bowiem nie tylko morskie prawo cywilne, ale także wiele zagadnień morskiego prawa publicznego (administracja morska, obszary morskie, bezpieczeństwo morskie, ochrona środowiska, rybołówstwo i inne).

Artykuł ten przygotowano głównie z myślą o pracach kodyfikacyjnych nad nowym polskim k.m. Wydaje się, że ta najnowsza ustawa morska jednego z krajów Unii Europejskiej, w którego historii morze odgrywało zawsze wielką rolę, może być wzorem dla polskiego ustawodawcy. Tym bardziej wydawało się to zasadne, że Hiszpania jest otwarta na legislację międzynarodową – jako pierwszy kraj na świecie ratyfikowała na przykład reguły rotterdamskie.

¹ Autor korzystał z oficjalnego tłumaczenia tej ustawy na język angielski (Clinter Traducciones e Interpretaciones S.A., www.mjusticia.gob.es).

1. UWAGI SZCZEGÓLWE

1.1. PRZEPISY OGÓLNE

Ustawa o żegludze morskiej składa się z obszernej preambuły, przepisów ogólnych (*general pro-visions*), 10 tytułów, podzielonych na rozdziały, i przepisów dodatkowych (*additional provisions*). Jeden z ostatnich przepisów dodatkowych deklaruje bardzo krótkie *vacatio legis* tej obszernej ustawy, bowiem weszła ona w życie w terminie dwóch miesięcy od opublikowania, *notabene* w Światowym Dniu Morza. W momencie publikacji tego opracowania w Hiszpanii będzie obowiązywało nowe prawo morskie. Powstało ono z wielkim wysiłkiem hiszpańskiego środowiska prawników morskich, gdyż prace legislacyjne zajęły aż 11 lat.

Zapoznając się z użm., polski prawnik morski dostrzega wiele podobieństw między tym nowym aktem prawnym a polskim k.m. Tak jest m.in. z zakresem przedmiotowym ustawy. Artykuł 1 użm. stwierdza, że ustawa reguluje *legal situations and relations arising from maritime navigation*, co stanowi pełną analogię do odpowiedniego sformułowania art. 1 k.m., który także odnosi się do „stosunków prawnych związanych z żeglugą morską”. Ustawa hiszpańska eksponuje wyraźnie wody śródlądowe lub sztuczne zbiorniki wodne, na których mogą uprawiać żeglugę statki morskie.

Na szczególną uwagę zasługuje art. 2 użm., mówiący o źródłach i interpretacji prawa morskiego. Ustawa ma zastosowanie wtedy, gdy nie jest to sprzeczne z umowami międzynarodowymi obowiązującymi w Hiszpanii. Przypomina to znaną z polskiego prawa tzw. klauzulę priorytetową, od której Polska odeszła po przyjęciu obecnej konstytucji. *Notabene* w wielu przepisach użm. są, podobnie jak w prawie polskim, odesłania do konkretnych umów międzynarodowych. Forma odesłania jest znacznie prostsza niż w polskim ustawodawstwie (nie podaje się nawet miejsca publikacji).

Trzeba zwrócić uwagę, że art. 2 nie tylko daje pierwszeństwo umowom międzynarodowym, ale również unormowaniom Unii Europejskiej regulującym te same sprawy co użm. Według omawianego przepisu uzupełniające źródło prawa morskiego stanowią także *regulations, practices and customs* stosowane w żegludze morskiej.

Wreszcie dla interpretacji prawa morskiego, które jest zinternacjonalizowane, ogromne znaczenie ma norma art. 2 ust. 3 użm., która nakazuje, by interpretować wszystkie postanowienia ustawy, mając na uwadze promowanie jednolitości prawa morskiego.

Ustawa wyłącza spod swego działania statki państwowe i okręty wojenne, chyba że jej przepisy stanowią inaczej. Przepisy wstępne zawierają definicję okrętu wojennego całkowicie zgodną z definicją zawartą w konwencji z Montego Bay.

Tak lakoniczne potraktowanie przepisów ogólnych jest – jak się wydaje – wadą tej obszernej ustawy. Być może jednak takie było założenie ustawodawcy, bowiem wiele ogólnych dyrektyw określających treść ustawy znalazło się w preambule, która składa się aż z trzynastu części (10 stron) i stanowi rodzaj streszczenia ustawy i opis jej podstawowych założeń. Autorowi trudno stwierdzić, na ile treść preambuły ma charakter normatywny, bowiem w polskim ustawodawstwie nie ma takiej praktyki, ale obserwując prawo unijne, nie sposób pominąć tej części użm. Przy interpretacji poszczególnych artykułów będzie zapewne potrzeba odniesienia się do wyjątkowo obszernej preambuły ustawy.

1.2. ORGANIZACJA ADMINISTRACJI ŻEGLUGI MORSKIEJ I ZASADY PRZEPLÝWU PRZEZ OBSZARY MORSKIE

Tytuł I ustawy ma charakter typowo publicznoprawny. Jak wynika z III części preambuły, jego rozwiązania były inspirowane treścią konwencji o prawie morza z 1982 r. Sześć rozdziałów tego tytułu ma charakter „policyjny”, czyli dotyczą one nadzoru nad obszarami morskimi, a także portami. Przepisy zobowiązują wszystkie statki do poddania się nadzorowi administracji w obszarach morskich Hiszpanii, natomiast statki hiszpańskie – na wszystkich obszarach morskich. Pierwsze 55 artykułów użm. dotyczy kwestii zawartych w polskich ustawach o obszarach morskich i administracji morskiej, o bezpieczeństwie morskim, a także w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.

Jak wiadomo, trudności z wejściem do portów hiszpańskich były jedną z przyczyn katastrofy statku „Erika”, która wywołała duże poruszenie w unijnym systemie prawa, co nagłośniło instytucję miejsca schronienia (*place of refuge*)². Niestety w ustawie nie ma wyraźnej regulacji na ten temat, mimo wymagań prawa UE. Artykuł 7.1 określa prawo wchodzenia do hiszpańskich portów przez wszystkie statki, z uwzględnieniem jednak przepisów portowych, granicznych, bezpieczeństwa, celnych, imigracyjnych, policyjnych, sanitarnych, ochrony środowiska i rybołówstwa. Zgodnie z ust. 2 tego artykułu wejście do portów może być zabronione i ograniczone zwłaszcza ze względu na zagrożenia zdrowia publicznego (*public health*), bezpieczeństwa żeglugi, ochronę urządzeń portowych, a także jako sankcja za nielegalne połowy lub zanieczyszczenie środowiska. Zezwolenie na wejście do portu wydaje administracja portowa (*port authorities*) na wniosek operatora statku (armatora), firmy żeglugowej albo kapitana statku lub agenta morskiego. W nawiązaniu do powyższych uwag

² M.H. Koziński, *Koncepcja prawna miejsca schronienia (place of refuge) i powołanie nowej służby bezpieczeństwa morskiego – MAS (Maritime Assistance Service)*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni 2003/2004, nr 15, s. 255 i nast.; *idem*, *Miejsce schronienia (place of refuge)*, *Mare Liberum*, Księga Pamiątkowa Profesora Andrzeja Straburzyńskiego, Gdańskie Studia Prawnicze 2013, t. XXIX, s. 89 i nast.

o miejscu schronienia warto zwrócić uwagę na art. 8 ust. 3, zgodnie z którym administracja morska może zabronić wejścia do portu statkom, niezdatnym do żeglugi. Artykuł 9 ust. 2 przewiduje, że administracja morska może uwarunkować wejście do portu lub miejsca schronienia statkom, które mogą potencjalnie zanieczyścić środowisko lub zagrozić bezpieczeństwu ludzi.

Ustawa o żegludze morskiej stwierdza, że reżim prawny wejścia do portów, a także cumowania do nabrzeży (*mooring*) określają przepisy portowe. Bardzo interesującym przepisem jest wprowadzenie ustawowego obowiązku posiadania przez obce statki agentów w portach hiszpańskich, którzy mają reprezentować bezpośrednio interesy właściciela statku lub kapitana. Prawo hiszpańskie nakazuje kapitanom, by z wyprzedzeniem informowali władze o przebywających na pokładzie blindziarzach (pasażerach na gapę) i jednocześnie troszczy się o ich humanitarne traktowanie. Utrzymanie takich osób obciąża statek, który dostarczył je do portu – jeżeli nie ma gwarancji pokrycia tych kosztów, statek może być aresztowany.

Prawo hiszpańskie zawiera regulacje, których nadal niestety brakuje w prawie polskim. Przykładem może być art. 13 użm., dotyczący statków z napędem jądrowym. Podlegają one wymaganiom przewidzianym w hiszpańskim prawie atomowym (ustawa nr 25 z 1964 r.). Rozwinięciem tej normy jest następujący przepis, który dotyczy statków przewożących materiały radioaktywne. Przed wejściem do portu statki takie powinny być poddane kontroli, w tym za pomocą dozymetrów. Artykuł 17 dotyczy użytkowania urządzeń radiowych i elektronicznych na pokładzie statków na hiszpańskich wodach wewnętrznych, a zwłaszcza w portach. Taka komunikacja musi być zgodna z przepisami wykonawczymi do omawianej ustawy.

Rozdział III tego tytułu dotyczy ogólnych zasad uprawiania żeglugi na hiszpańskich obszarach morskich. Są one oparte na regułach prawa międzynarodowego, podobnie jak w Polsce. Warto odnotować, że zgodnie z art. 20 ust. 2 użm. różne ograniczenia nawigacyjne można także zastosować w celu zachowania różnorodności biologicznej (*marine biodiversity*) oraz podwodnego dziedzictwa kulturowego (*underwater cultural heritage*).

Ustawa zawiera także, nawiązujący do konwencji z Montego Bay i postulowany od dawna przez autora tego opracowania w polskich regulacjach, obowiązek przepływania przez hiszpańskie wody wewnętrzne i morze terytorialne przez obce okręty podwodne na powierzchni i z podniesioną banderą.

W związku z możliwością przywrócenia w Polsce strefy przyległej warto odnotować, że art. 23 ustawy normuje „specjalny status żeglugi w strefie przyległej” (*special regime for navigation in the contiguous zone*). Można dodać, że art. 35 ustawy daje władzom hiszpańskim możliwość zatrzymania statku w strefie przyległej lub zastosowania innych niezbędnych i proporcjonalnych działań w przypadku, gdy administracja wie o łamaniu przez taki statek przepisów określonych zasadami specjalnego statusu strefy przyległej.

Kolejne przepisy regulują między innymi przepływ statków rybackich i naukowo-badawczych. Artykuł 26 przewiduje możliwość nakazania przez administrację morską zawieszenia lub zaprzestania działalności naukowo-badawczej „bez jakiegokolwiek odszkodowania”. Warto by było – wzorem art. 28 ustawy – wprowadzić do polskiego prawa morskiego obowiązek publikowania map morskich i innych dokumentów pomocniczych (locja) oraz nautycznych, a także ustawowy obowiązek stosowania się wszystkich statków do systemów ruchu statków (*maritime traffic systems*) na wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym.

Kolejny rozdział tego tytułu poświęcony jest prawu nieszkodliwego przepływu (PNP). Ponieważ instytucja ta ma zasadnicze znaczenie dla żeglugi, trzeba niestety zauważyć, że ograniczenia nieszkodliwego przepływu są w Hiszpanii większe niż w Polsce. Przykładowo: art. 38 wymaga od statków korzystających z PNP przestrzegania między innymi przepisów dotyczących podwodnego dziedzictwa kulturowego, zaś następna norma mówi o ograniczeniach (poza ograniczeniami konwencyjnymi) w dziedzinach, takich jak działania podwodne albo mogące doprowadzić do uszkodzenia kabli i instalacji, urządzeń służących nawigacji, badania, pomiary lub eksploatacja zasobów morskich. Prawo hiszpańskie nie uznaje za nieszkodliwy przepływ statków, których stan może doprowadzić do poważnej szkody ekologicznej. Wydaje się, że użm. wyraźnie nawiązuje do kontrowersyjnej w czasie obrad III Konferencji Prawa Morza kwestii „statków o specjalnej charakterystyce”. Artykuł 40 mówi bowiem o statkach *that involve special risks*. Są to statki, które transportują substancje radioaktywne lub inne niebezpieczne i szkodliwe. Muszą one przechodzić przez wyznaczone pasy ruchu. Mając na względzie przygotowaną nowelizację ustawy o obszarach morskich RP z 1991 r., warto przyrzeć się art. 42 użm., którego odpowiednika nie ma w polskim prawie. Norma ta daje rządowi hiszpańskiemu, w celu ochrony interesu publicznego, a w szczególności bezpieczeństwa żeglugi, możliwość czasowego zawieszenia prawa nieszkodliwego przepływu na niektórych obszarach morza terytorialnego.

2. POJĘCIE STATKU I PRAWA NA STATKU

Mając na uwadze aktualne prace nad polskim k.m., szczególnie interesującą są regulacje zawarte w tytule II. Trzeba zacząć od definicji statku (hiszp. *buque*) z art. 56 – jest to „każdy pojazd (*vehicle*) z wyposażeniem umożliwiającym żeglugę morską w celu transportu osób i rzeczy, który posiada pełny pokład (*full deck*) i długość równą lub większą niż 24 metry”³. Od statku (*ship*) prawo

³ Jak się wydaje, jest to dość istotna zmiana w prawie hiszpańskim, bowiem dotychczas pojęcie statku było wyjątkowo szerokie i oznaczało każde urządzenie pływające bez względu na wielkość, napęd lub brak napędu, przeznaczenie do uprawiania żeglugi. Było to krytykowane w doktrynie – zob. J. Rubio Garcia Mina, *Algunos comentarios al artículo 146 del Reglamento del Registro Mercantil*, *Revista Critica del Derecho Inmobiliario* 1966, no. 454, s. 593–594.

hiszpańskie odróżnia łódź (ang. *vessel*, hiszp. *embarcacione*), którą jest „pojazd nieposiadający pełnego pokładu, o długości do 24 metrów”. Przepisy wykonawcze pozwalają także wyodrębnić tzw. małe jednostki (*minor unit*). Należy tu stwierdzić, że w świetle punktu IV preambuły do uznania jednostki za statek potrzebne jest spełnienie łącznie dwóch cech: „mobilności” i „zdolności do transportu osób lub rzeczy w dowolnym celu”. Poza tym ustawa zna pojęcie „obiekту morskiego” (*naval artefact*), którym jest „każde urządzenie unoszące się na morzu z możliwością przebywania osób lub przechowywania rzeczy, nieprzeznaczone do uprawiania żeglugi, lecz pozostające w stałym miejscu na wodzie”. Status obiektu morskiego może uzyskać także statek, który stracił zdolność żeglugową (*lost its condition*) i z tego powodu został zacumowany, wyrzucony na brzeg lub zakotwiczony na stałe i przeznaczony do innej działalności niż uprawianie żeglugi. Ustawa w art. 58 definiuje także stałą platformę wiertniczą jako „urządzenie przeznaczone do wydobywania morskich zasobów naturalnych lub innej działalności, zamocowane do dna morskiego lub na nim zakotwiczone”. Ze względu na stałe zamocowanie do dna platformy takie stanowią nieruchomości w rozumieniu hiszpańskiego prawa cywilnego. Statki są identyfikowane przez nazwę, licencję, numer IMO, numer, banderę. Artykuł 63 uzm. przewiduje, że nabycie własności statku, łodzi i obiektu morskiego powinno być potwierdzone na piśmie i żeby wywołać skutki prawne wobec osób trzecich, powinno być ujawnione w odpowiednim rejestrze. Własność statku można także nabyć przez posiadanie go w dobrej wierze przez trzy lata. Jeśli byłoby to posiadanie bez tytułu prawnego i nie było zarejestrowane, to ustawa wymaga aż 10 lat.

Rozdział II w tym tytule dotyczy rejestracji i dokumentacji statków. Prawo własności statku i obciążenia statków, łodzi i obiektów morskich powinny być wpisane do rejestru. Rejestr statków prowadzi administracja morska w rejestrze statków i przedsiębiorstw morskich (*Register of Ships and Shipping Companies*). Poza tym istnieje hiszpański rejestr majątku ruchomego, podległy Ministrowi Sprawiedliwości, w którym jest sekcja morska (ang. *Ships Section at the Register of Moveable Assets*, hiszp. *Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles*)⁴. Rejestr ten dotyczy wpisów *sit venia verbo* o charakterze cywilnoprawnym, a więc wspomnianych wyżej praw na statku, ale także na przykład zatrzymań statku. Rejestr ma charakter publiczny i jawny. Istnieje domniemanie prawdziwości wpisu w rejestrze. Statek musi być zarejestrowany we właściwym terytorialnie rejestrze, to samo dotyczy statków w budowie (okręg, w którym są

⁴ Na temat dualizmu rejestrowego w Hiszpanii zob. bliżej M. del Pino Dominguez Cabrera, *El buque como objeto del Registro de Bienes Muebles* [w:] M. del Pino Dominguez Cabrera, *El registro de buques y otros vehículos de navegación*, Tirant monografías 946, Ley 2014, no. 14, de Navegación marítima, Universidades de Las Palmas de Gran Canaria. Do czasu wejścia w życie uzm. re-jestrację regulowały dwa akty prawne: dekret królewski z 1989 r. o banderze, rejestracji statków i rejestrze morskim (RDAB) i ustawa z 1992 r. o portach państwowych i żegludze handlowej (LPEMM).

budowane). Zgodnie z art. 69.1 ustawy statki, łodzie i obiekty morskie pod banderą hiszpańską muszą być zarejestrowane w sekcji morskiej rejestru majątku ruchomego. Zgodnie z przepisami wykonawczymi można odstąpić od tej rejestracji w stosunku do określonych statków, które są już ujęte w innych rejestrach.

W kwestii dokumentów statku prawo hiszpańskie wymaga posiadania przez statek certyfikatu rejestracji (*certificate of registration*), a ponadto certyfikatu zdolności żeglugowej (*certificate of seaworthiness*). To ten ostatni certyfikat uprawnia do podnoszenia hiszpańskiej bandery. Ciekawe jest wymaganie dwóch dzienników okrętowych: kapitańskiego (*captain's log*) i statku (*ship's log*). Ten drugi występuje na statkach, na których zapisy prowadzi więcej niż jeden oficer wachtowy. Wymagana się także listy załogi statku oraz dziennika maszynowego. Dzienniki muszą być przechowywane przez co najmniej rok. Interesujący jest obowiązek wydawania przez kapitana uwierzytelnionych odpisów z dzienników okrętowych każdemu, kto wykaże w tym interes prawny (*legitimate interest*). W przypadku odmowy zainteresowany ma drogę administracyjną w celu uzyskania odpowiednich kopii.

Podobnie jak w Polsce rejestracja statku przyznaje prawo do pływania pod banderą hiszpańską – chodzi tu o rejestrację w *Register of Ships and Shipping Company*, a więc w rejestrze prowadzonym przez administrację morską. Prawo hiszpańskie zna formę czasowej przynależności i wyraźnie zabrania podwójnej przynależności. Hiszpańskie przepisy o przynależności nie wskazują, jakie statki mogą ją uzyskać. Nie wiążą wyraźnie, tak jak polski k.m., prawa własności z przynależnością.

Nie pierwszy raz dostrzec można w ustawie hiszpańskiej przenikanie się materii publicznoprawnej i prywatnoprawnej. W rozdziale IV omawianego tytułu jest mowa o wymaganiach bezpieczeństwa dla statków hiszpańskich i inspekcji bezpieczeństwa. Ciekawe z punktu widzenia armatorów jest planowanie inspekcji. Koszty wszelkich inspekcji ponosi armator. Jeśli statek nie spełnia wymagań bezpieczeństwa i ochrony środowiska, może być zatrzymany przez organy administracji morskiej. Odpowiedzialność za brak lub wygaśnięcie certyfikatów ciąży na *ship-operator*, czyli na armatorze, zgodnie z kodeksem ISM.

Może nieco dziwić brak w ustawie terminu *port state control*. Jednakże jest w tym akcie prawnym art. 104, który pozwala organom administracji morskiej na inspekcję obcych statków i statków wychodzących z hiszpańskich portów w przypadkach przewidzianych w umowach międzynarodowych i prawie Unii Europejskiej, a także w przypadkach, gdy istnieją uzasadnione wątpliwości co do ich zdadności żeglugowej, a także w zakresie ochrony środowiska morskiego, jak również zgodności z *Maritime Labour Convention* (MLC). Należy podkreślić tę ostatnią kwestię, bowiem polskie prawo nadal nie traktuje konwencji MLC jako ważnego kryterium oceny statków.

Trzeba wreszcie odnotować treść art. 106 ustawy, który dotyczy funkcji i odpowiedzialności instytucji klasyfikacyjnych. Bardzo ważne jest stwierdzenie o istnieniu umowy o klasyfikację (*classification contract*). W k.m. nie ma ani słowa na temat tej rutynowej umowy prawa morskiego. Wydaje się także, że w polskim prawie warto by było nawiązać wprost do treści art. 106.2, który stwierdza, że instytucje klasyfikacyjne (*classification companies*) ponoszą odpowiedzialność wobec swoich kontrahentów za szkody i straty spowodowane brakiem staranności w dokonywanych przez nie inspekcjach i wydawaniu świadectw.

Dwa kolejne rozdziały tego tytułu mogą być wskazówką dla polskiej legislacji. W pracach Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego rozważano celowość uzupełnienia k.m. o regulowane w nich kwestie. Niestety Komisja odrzuciła taką możliwość. Chodzi o dwie umowy związane ze statkiem morskim: umowę o budowę statku (*shipbuilding contract*) i umowę sprzedaży statku (*sale contract of ship*). Pierwszą normują art. 108–116 uźm. Definicja umowy jest bardzo prosta: „Przez umowę budowy statku jedna strona zamawia u drugiej budowę statku za zapłatę ceny. Wszystkie lub niektóre materiały mogą być dostarczone przez jedną ze stron umowy”. Umowa powinna być zawarta na piśmie i notarialnie poświadczona, o ile ma być wpisana do rejestru, o którym była mowa wyżej. Prawo własności statku posiada jego budowniczy aż do dostarczenia statku zamawiającemu. Materiały i urządzenia dostarczone przez zamawiającego są jego własnością aż do chwili połączenia ich ze statkiem. Statek powinien być budowany zgodnie z wymaganiami umowy i dostarczony, po próbach morskich, w wyznaczonym czasie i miejscu. Nieuzasadnione opóźnienie w dostarczeniu statku, przekraczające 180 dni, pozwala na odstąpienie od umowy. Stocznia koryguje wady statku, jeśli nie są znaczne lub takie, których nie można było wykryć w trakcie budowy. Wady można zgłosić w terminie roku. Odpowiedzialność za wady nie wyłącza odpowiedzialności odszkodowawczej budowniczego statku. W przypadku wad uniemożliwiających użycie statku zamawiający może rozwiązać umowę. Zapłata następuje w chwili dostawy statku, możliwe są jednak płatności częściowe w miarę postępu prac.

Druga umowa uregulowana jest jeszcze bardziej lakonicznie (art. 117–121 uźm.). Umowa sprzedaży statku obejmuje wszystkie jego części i przynależności, bez względu na to, czy są na pokładzie, czy nie. Umowa sprzedaży statku wymaga formy pisemnej. Nabywca statku uzyskuje prawo własności w momencie jego dostawy. Umowa uzyskuje skuteczność wobec osób trzecich w chwili wpisania do rejestru. Ryzyko utraty lub uszkodzenia statku przed jego dostarczeniem ponosi sprzedawca.

Ostatni, obszerny (art. 122–144 uźm.) rozdział w tym tytule dotyczy obciążeń na statku (*encumbrances on the ship*), czyli w polskim rozumieniu ograniczonych praw rzeczowych na statku. Ta część k.m. będzie wymagać zapewne modyfikacji, trzeba zatem podkreślić, że Hiszpania przyjęła nowszą konwencję

o przywilejach i hipotekach morskich niż Polska. Chodzi o konwencję genewską z 1993 r. Jest to istotny przełom w prawie hiszpańskim, które dotychczas znało bodmerię i *foenus nauticum*. Prawo hiszpańskie przewiduje system *maritime liens* – zastawów, które w polskim systemie nazywa się przywilejami. Również w oryginale hiszpańskim mówi się o *privilegios maritimos* i o *hipoteca naval*. W ustawie nie ma katalogu wierzytelności uprzywilejowanych, gdyż odsyła się w tym zakresie do konwencji. Oprócz zastawów konwencyjnych statek może podlegać również innym prawom zastawniczym, wynikającym z prawa cywilnego. Wszystkie statki morskie, łodzie i obiekty morskie (*ships, vessels and naval artefacts*) mogą być przedmiotem hipoteki morskiej (*ship mortgage*). Warunkiem ważności hipoteki morskiej jest wpis do rejestru. Hipoteka może być ustanowiona wyłącznie przez właściciela. Hipoteka na statku w budowie może być ustanowiona także przez zamawiającego statek, jeżeli zostało mu przyznane takie prawo. Hipoteka taka może być ustanowiona, jeżeli w budowany statek zainwestowano co najmniej jedną trzecią wartości kadłuba (art. 131 uźm.). Należy zauważyć, że w prawie polskim nie ma takiego ograniczenia. Artykuł 82 § 2 k.m. określa tylko, na jakich rzeczach ciąży hipoteka na statku w budowie. Rozwiązanie hiszpańskie wydaje się całkowicie racjonalne. Brakuje także w polskim prawie odniesienia do odsetek od kredytu hipotecznego. W odróżnieniu od prawa polskiego hipoteka nie ciąży na przynależnościach statku. Ustawa hiszpańska przewiduje 3-letni termin przedawnienia hipoteki i możliwość jej wykreślenia z rejestru po 6 latach od upływu terminu wymagalności.

3. PODMIOTY W ŻEGLUDZE

W tytule III (art. 145–188 uźm.) uregulowano status prawny głównych uczestników morskiego obrotu handlowego. Chyba pomyłkowo tłumacze z hiszpańskiego, nie znajdując odpowiedniego terminu angielskiego na określenie armatora, użyli w nazwie rozdziału absurdalnego terminu *shipbuilder* (budowniczy statku). Zresztą w tekście tłumaczenia jest więcej błędów. Można mieć nadzieję, że niniejsze omówienie ustawy hiszpańskiej ustrzeże się większych nieścisłości. Armator (*ship-operator* – jak piszą tłumacze) jest zdefiniowany dość podobnie jak w prawie polskim. Trzeba zauważyć, że w języku hiszpańskim występuje, tak jak w polskim, termin *del armador*. To „osoba, niezależnie od tego, czy jest właścicielem, która dysponuje statkiem, bezpośrednio lub przez podwładnych, użytkując go w żegludze morskiej, w swoim imieniu i na swoją odpowiedzialność”. Poza pojęciem armatora prawo hiszpańskie definiuje „przedsiębiorstwo żeglugowe” (*shipping company*). Wydaje się to trafne, bowiem tego terminu używa się w większości konwencji morskich. „Przedsiębiorstwo żeglugowe” jest osobą fizyczną lub prawną, korzystającą z własnych lub cudzych statków handlowych. Armator korzystający ze statków

jako przedsiębiorca powinien być zarejestrowany w rejestrze przedsiębiorców (*business registry*). Autor tego opracowania już kilka lat temu zaproponował Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego koncepcję „domniemanego armatora”⁵. W art. 148.1 uzm. występuje nieco podobne rozwiązanie: „z wyjątkiem, gdy coś innego wynika z rejestru, o ile to nie godzi w dobrą wiarę osób trzecich, właściciel zarejestrowany w rejestrze (chodzi oczywiście o rejestr cywilnoprawny – *register of moveable assets*) będzie uznawany za operatora statku” – czyli będzie uznawany za armatora statku. Podobne domniemanie wrzucalne dotyczy właścicieli statków rekreacyjnych. Warto odnotować również domniemanie odwrotne, dotyczące statków niezarejestrowanych w żadnym rejestrze. Otóż armatorów takich statków uznaje się za ich właścicieli. W świetle art. 149 ustawy armator odpowiada wobec osób trzecich za działania i zaniechania kapitana i załogi statku, jak również za zobowiązania kontraktowe kapitana zaciągnięte zgodnie z art. 185, bez uszczerbku dla prawa do ograniczenia swojej odpowiedzialności.

Niezwykłe rozbudowane są przepisy ustawy o współwłasności statków. W żegludze zazwyczaj firmy żeglugowe istotnie stanowią współwłasność. Ustawa mówi między innymi o pojęciu *ship co-ownership*, prawach większości i mniejszości, ustanawianiu zarządu statkiem. Nie wydaje się, by tzw. współwłasność morska zasadniczo różniła się od regulacji prawa cywilnego i handlowego, ale być może w k.m. należałoby szerzej do niej nawiązać. Zgodnie z art. 150 współwłasnością morską może być „statek lub łódź, które mają być wykorzystane w celach gospodarczych”. Do wykonywania zarządu statkiem, rozporządzania nim lub obciążania go wystarczy zgoda współwłaścicieli reprezentujących większość udziałów. Jeden współwłaściciel może posiadać taką większość (hiszp. *un solo condueno puede ostenbar dichta mayoria*).

Rozdział III tego tytułu dotyczy załogi statku. Załogą jest „zbiór osób zatrudnionych na pokładzie statku, w jakimkolwiek dziale lub służbie, bezpośrednio przez armatora lub osobę trzecią”. Do załogi nie zalicza się osób, których praca nie wiąże się z codzienną działalnością statku i dla których statek nie jest głównym miejscem pracy.

Wobec braku w Polsce nowej ustawy o pracy na statkach morskich należy zwrócić uwagę na następujące reguły hiszpańskiego prawa pracy na morzu. Zgodnie z art. 162 uzm. kapitan i pierwszy oficer statków pod hiszpańską banderą musi posiadać obywatelstwo kraju członkowskiego Unii Europejskiej, a co najmniej 50 procent załogi powinno być Hiszpanami lub obywatelami kraju członkowskiego Unii Europejskiej. Prawo hiszpańskie dzieli załogę statku na trzy kategorie: *captain, officers, subalterns*. Jak się wydaje, jest to nawiązanie

⁵ Por. M.H. Koziański, *Nowy kodeks morski – wybrane propozycje legislacyjne*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego, 2012, z. 19, Prawo 3, s. 144. Chodziło między innymi o to, by osoby trzecie miały jasność, kto jest armatorem statku, np. z kraju, gdzie nie występuje pojęcie armator.

do przepisów konwencji STCW związanych z poziomami kompetencji członków załóg statków morskich. Artykuł 161 uźm. reguluje problematykę certyfikatu bezpiecznej obsługi statku (*minimum safe manning document*).

Ustawa o żegludze morskiej kładzie duży nacisk na kwalifikacje członków załóg statków morskich. Trzeba zwrócić uwagę, że Hiszpania, inaczej niż Polska, wprowadziła do swojego ustawodawstwa nie tylko konwencję STCW 1978/1995, ale także konwencję STCW-F 1995, dotyczącą kwalifikacji członków załóg statków rybackich. Tę ostatnią konwencję Polska ratyfikowała dopiero w 2015 r. Zgodnie z art. 166 ustawy w gestii administracji morskiej jest wydawanie oraz odnawianie świadectw i dyplomów stwierdzających kwalifikacje morskie. Prawo morskie Hiszpanii wprowadza specjalną inspekcję kwalifikacji i przewiduje (art. 170 uźm.) możliwość zatrzymywania statków w przypadku, gdy załoga nie posiada wymaganych kwalifikacji.

Biorąc pod uwagę, że autor tego opracowania od dawna sporo uwagi poświęcał statusowi prawnemu kapitana statku⁶, interesujące było skonfrontowanie właściwych przepisów polskich z hiszpańskimi. Zaskakujące jest, że k.m. i uźm. wykazują w tym zakresie dużą zbieżność. Kapitanowi poświęcone są art. 171–187 uźm. W definicji kapitana występuje nieco inne niż w prawie polskim określenie roli kapitana, bowiem używa się zwrotu *command and direct the ship*, czyli stosuje się zwrot bardziej chyba charakterystyczny dla okrętów wojennych – „dowodzi”. W oryginale hiszpańskim brzmi to następująco: *capitan ostentu el mando y la direction de buque*. Wydaje się, że polskie określenie „sprawuje kierownictwo statku” jest właściwsze, gdyż dowodzenie wiąże się z dyscypliną wojskową, której na statku handlowym nie ma. Hiszpański kapitan reprezentuje także władzę publiczną na pokładzie. W ustawie jest – postulowany przez autora w projekcie k.m. – przepis o powoływaniu kapitana przez armatora. Artykuł 173.2 stwierdza, że „w przypadku śmierci, nieobecności, choroby lub innej przeszkody w prowadzeniu statku, dowodzenie statkiem przejmuje najwyższy rangą oficer pokładowy”. Ustawa mówi – jak się wydaje w duchu konwencji STCW – o dalszej kolejności członków załogi, którzy są powołani do działania zamiast kapitana. Kapitan, jako reprezentat władzy publicznej, ma zapewnić porządek i bezpieczeństwo na pokładzie. W tym celu może podejmować działania policyjne (*policing measures*). Członkowie załogi i inne osoby na pokładzie powinny stosować się do zaleceń wydanych przez kapitana. Ta część przepisu niemal dosłownie odpowiada treści art. 53 § 2 k.m. Podobnie do polskiego k.m. uregulowano zadania kapitana w przypadku popełnienia na statku czynu przestępczego, a także obowiązki w zakresie prawa o aktach stanu cywilnego i na wypadek śmierci osób na pokładzie. Analogię do prawa polskiego

⁶ Zob. np. M.H. Koziński, *Kapitan statku* [w:] *Prawo morskie – Prawo żeglugi morskiej*, red. J. Łopuski, t. II, Bydgoszcz 1998, s. 200–219; *idem*, *Celowość nowelizacji przepisów kodeksu morskiego o kapitanie statku (wraz z projektem odpowiednich przepisów)*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni 1998, nr 6, s. 186–216.

(art. 59 k.m.) można dostrzec również w treści art. 182.2 użm. Przepis zobowiązuje kapitana do obecności na mostku i przejęcia bezpośredniego dowodzenia statkiem (*shall be present on the bridge and undertake direct command of the ship*) między innymi przy wchodzeniu i wychodzeniu z portu i we wszystkich sytuacjach, gdy wzrasta ryzyko manewru nawigacyjnego. Wydaje się, że warto by było rozważyć, czy w art. 59 k.m. nie trzeba dodać, wzorem hiszpańskiej regulacji, zdania: „bez uszczerbku dla niezbędnego odpoczynku, w celu utrzymania zdolności psychofizycznych”. W propozycjach dotyczących kapitana autor zawsze dążył do umocnienia jego pozycji jako kierownika statku. Należy sądzić, że temu celowi służy art. 184 użm., sformułowany – jak się wydaje – zgodnie z postanowieniami kodeksu ISM. Przepis ten stwierdza, że „ani armator, ani żadna inna osoba zainteresowana statkiem lub jego ładunkiem nie może ograniczać kapitana w jego decyzjach, opartych na zawodowej wiedzy, w zakresie bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego”. Dalej jest również mowa o zakazie odwołania kapitana przez armatora lub stosowania wobec niego innych sankcji za niewykonanie poleceń, gdy ich niewykonanie wynikało z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa, zgodnie z jego oceną zawodową jako kompetentnego marynarza (*competent mariner*). Poza tym użm. podobnie jak prawo polskie reguluje formę, *per analogiam* do naszego k.m., ustawowego przedstawicielstwa kapitana, przy czym jest to reprezentacja jedynie armatora w zakresie zwykłych potrzeb statku (*ordinary need of ship*). Kapitan ma także obowiązek zawiadamiania o wypadkach morskich i może sporządzić protest morski.

4. UMOWY O KORZYSTANIE ZE STATKU

W tytule IV użm. jako pierwszą z wyżej określonych umów unormowano leasing statku. Jest to dość kontrowersyjne, bowiem poza dawnym kodeksem morskim byłej Niemieckiej Republiki Demokratycznej nie spotyka się podobnych regulacji w ustawodawstwie morskim. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego nie uznała za celowe unormowanie tej umowy, mając na względzie przepisy prawa cywilnego. Zgodnie z art. 188 użm. „przez umowę leasingu statku leasingodawca zobowiązany jest za zapłatę ceny dostarczyć konkretny statek leasingobiorcy w celu czasowego użytkowania, zgodnie z warunkami ustalonymi oraz jego naturą i charakterystyką”. Umowa taka wymaga formy pisemnej i wpisania do rejestru. O ile nie ustalono inaczej, leasingodawca przekazuje statek zdolny do żeglugi i ponosi odpowiedzialność za wady statku. W czasie trwania umowy leasingobiorca powinien dbać o zdolność żeglugową statku, a także informować leasingodawcę o szkodach poniesionych przez statek, które mogą mieć wpływ na ocenę klasy statku. Ustawa reguluje kwestię zbycia statku oddanego w leasing i przejęcia obowiązków przez nabywcę, a także problem przerw w wykonywaniu umowy, ponadto przewiduje możli-

wość podleasingu i cesji praw do leasingowanego statku. Krótki, bowiem tylko roczny, jest okres przedawnienia roszczeń z tej umowy.

Jak się wydaje, pojęcie „korzystania ze statku” ustawa rozumie szeroko, gdyż nie ma w uźm. odrębnej części poświęconej prawu przewozowemu. Rozdział II tego tytułu dotyczy czarterpartii, czyli wiąże się z umowami przewozu morskiego ładunku. W art. 203 uźm. jest następująca definicja: „umowa przewozu morskiego ładunku, nazywana czarterpartią, zobowiązuje przewoźnika, za zapłatą frachtu, do przewiezienia ładunku drogą morską i dostarczenia go odbiorcy w porcie lub miejscu przeznaczenia”. Jak z tego wynika, prawo hiszpańskie za zasadniczą formę umowy przewozu morskiego ładunku uznaje umowę czarterową. Przy czym rozróżnia czarter: całości lub części powierzchni ładunkowej statku, na czas i na podróż. W odróżnieniu od k.m. precyzuje się przewozowy czarter na czas w ten sposób, że przewoźnik morski jest zobowiązany wykonać wszystkie rejsy zamówione przez czarterującego w uzgodnionym czasie. Jak zdaje się wynikać z treści art. 204.2 uźm., ten przewozowy *time charter* ma pewne cechy naszego czarteru na czas (art. 188 k.m.), bowiem czarterujący ma ponosić wszystkie „zmienne koszty operacyjne” statku (*variable operating expenses*), podczas gdy przy czarterze na podróż koszty te ponosi przewoźnik. Umowa ta trochę przypomina angielski *charter by demise*. Prawo hiszpańskie nie zna rozróżnienia na umowy czarterowe i bukingowe. Jednakże wśród czarterów wymienia umowę przewozu określonego towaru za konosamentem. Umowa taka przypomina raczej polską umowę bukingową, bowiem chodzi o przewóz towarów określonych za pomocą ich masy, wielkości lub ilości. W takim przypadku warunki umowy mogą być zapisane w konosamencie lub podobnym dokumencie. Artykuły 206 i 207 ustawy znają instytucję podczarteru, a nawet przewidują, że czarterujący może we własnym imieniu zawrzeć umowę przewozu z osobą trzecią i wtedy za wykonanie przewozu odpowiadają solidarnie przewoźnik z czarterującym. To rozwiązanie przypomina *slot charter*.

Do kompletu umów przewozowych można dołączyć regulowany w art. 208 uźm. kontrakt ilościowy (ustawa nazywa go *bulk contract*). Jest to jednak specyficzna forma *volume contract*, ponieważ wprawdzie chodzi „o przewóz określonej ilości rzeczy na kilku statkach lub w kilku rejsach” (*several ships or on several voyages*), ale o ile strony nie umówiły się inaczej, do poszczególnych rejsów stosuje się przepisy o czarterze na podróż. Nie będzie to więc jednolita umowa, lecz kilka czarterów. W ustawie występuje także element multimodalizmu. Jeżeli umowa transportowa przewiduje również inny niż drogą morską rodzaj transportu, to przepisy wyżej omówione stosuje się tylko do fazy morskiej, a pozostałe fazy są regulowane przez przepisy szczególne. Jak widać, stanowi to raczej koncepcję prawną reguł hamburskich, a nie regulację nawiązującą do reguł rotterdamskich. Należy dodać, że uźm. tylko jeszcze raz nawiązuje do multimodalizmu – w art. 267, gdzie jest mowa o dokumencie przewozu

multimodalnego. Do dokumentu takiego stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące konosamentów. W sumie problematyka przewozów multimodalnych jest w tej ustawie unormowana zupełnie zdawkowo. Artykuł 201 ustawy wspomina o możliwości wykorzystania statku wycarterowanego do innych celów niż przewóz ładunków, co zdaje się potwierdzać powyższe sugestie o podobieństwie umowy hiszpańskiego *time charter* do naszego czarteru na czas. Także w pkt VI preambuły podkreśla się, że podstawowa umowa czarterowa, nazywana czarterem autonomicznym, nie wyklucza wykorzystania statku do takich celów, jak układanie kabli podmorskich, badania oceanograficzne, łamanie lodów.

Artykuły 211–238 uzm. dotyczą obowiązków umownych przewoźnika i czarterującego. Trzeba zauważyć, że mimo sporej palety umów czarterowych są one unormowane jednolicie dla wszystkich odmian czarteru. Jest tu mowa między innymi o obowiązku podstawienia statku do dyspozycji czarterującego, zdolności żeglugowej statku, parametrów statku (bandera, klasa, prędkość, pojemność i inne właściwości). Przepisy hiszpańskie kładą duży nacisk na relacje przewoźnika i portu. Przewoźnik musi podstawić statek w bezpiecznym porcie. Jeśli port nie spełnia wspomnianego wymagania, to przewoźnik może udać się do najbliższego portu, który jest bezpieczny.

Czarterujący jest obowiązany dostarczyć ładunek do przewozu – jeśli tego nie uczyni, przewoźnik może wypowiedzieć umowę. Artykuł 231 uzm. przewiduje możliwość zapłacenia martwego frachtu. Podobnie jak w prawie polskim sporo uwagi poświęca się obowiązkowi czarterującego związanym z załadunkiem towarów niebezpiecznych. Jeżeli takie towary byłyby załadowane wbrew prawu, to czarterujący ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą za szkody, które mogą one spowodować. Przewoźnik może także takie towary wyładować, a nawet zniszczyć. W k.m. o wysokości frachtu mówi niezwykle lakonicznie art. 153. Wydaje się, że warto by było wzorem art. 233 uzm. nieco dokładniej określić kryteria ustalania jego wysokości. Fracht naturalnie oblicza się w sposób określony w umowie, a jeśli brakuje takiego określenia, stosuje się ustawowe zasady. Jeżeli wysokość frachtu zależy od wagi lub objętości ładunku, przyjmuje się wagę i objętość zadeklarowaną w konosamencie, jeżeli zaś chodzi o *time charter*, to wysokość frachtu nalicza się według stawki dziennej tak długo, jak długo statek był w dyspozycji czarterującego. Prawo hiszpańskie zna zastaw na ładunku i prawo zatrzymania ładunku jako zabezpieczenie zapłaty frachtu. Artykuły 239–245 uzm. regulują przestojowe (*laytime*), a także nadprzebieg i zasady ich obliczania.

Artykuły 246–271 uzm. są poświęcone dokumentom przewozowym. Podstawowe znaczenie ma w tym zakresie tradycyjny konosament (hiszp. *del cono-cimento*). W przypadku załadowania towarów na statek przewoźnik, kapitan lub agent przewoźnika wydaje nadawcy konosament, stwierdzający prawo do wydania tych towarów w porcie docelowym. Prawo hiszpańskie zna także kono-

sament przyjęcia do załadowania. Artykuł 247 użm. mówi o secie konosamentowym. W przypadku, gdy nadawca żąda więcej niż jednego oryginału konosamentu, na każdym konosamencie powinno być napisane, ile oryginalnych konosamentów wydano. Można zauważyć, że ten oczywisty zapis jest bardziej jednoznaczny niż art. 136 § 1 pkt 11 k.m., który mówi tylko o liczbie wydanych egzemplarzy konosamentu. W momencie wręczenia nadawcy, czyli w prawie hiszpańskim – czarterującemu, konosament musi zawierać: imię i nazwisko lub nazwę firmy przewoźnika, jego adres lub główny zakład, imię i nazwisko albo nazwę firmy nadawcy, jego adres lub główne miejsce prowadzenia przedsiębiorstwa, a jeśli konosament jest imienny, to wskazanie odbiorcy, opis towarów, określający ich naturę, znaki identyfikacyjne, liczbę elementów, ilość, wagę, jak również widoczny stan. Na żądanie czarterującego powinna być podana: wartość towaru; wzmianka o niebezpiecznym charakterze ładunku; gdy ładunki są w kontenerach, na paletach i w innych podobnych opakowaniach, każdy z nich uznaje się za jednostkę ładunkową, chyba że co innego wynika ze specyfikacji; wzmianka, że ładunek będzie przewożony na pokładzie; port załadunku i rozładunku, a w przypadku przewozu multimodalnego – punkt początkowy i końcowy transportu; data dostawy towaru, a gdy to uzgodniono – data dostarczenia ładunku; miejsce wystawienia konosamentu i liczba oryginalnych egzemplarzy (*number of original copies*). Jak widać, treść konosamentu jest nieco obszerniej ujęta niż w art. 3 reguł hasko-visbijskich. Kwestię podpisywania konosamentów reguluje odrębnie art. 249 użm. Konosament powinien być podpisany przez przewoźnika lub agenta działającego w jego imieniu. Może być także podpisany przez kapitana, przy czym domniemywa się, że działa on w imieniu przewoźnika, z mocy swoich ustawowych uprawnień. Gdy nie da się jednoznacznie zidentyfikować osoby działającej jako przewoźnik, domniemywa się, że konosament został podpisany w imieniu armatora.

Analogicznie do prawa polskiego konosament może być wystawiony na okaziciela, na zlecenie lub jako dokument imienny. Identyczne jak w k.m. są sposoby przenoszenia tych form konosamentu. Przeniesienie konosamentu powoduje te same skutki co wręczenie towaru, który on reprezentuje. Wydanie towaru następuje na podstawie jednego oryginalnego konosamentu, w zamian za ten dokument – w takim przypadku pozostałe oryginały tracą ważność. Artykuł 255 użm. stanowi rodzaj prawa wstrzymania się ze świadczeniem wzajemnym: *the carrier may refuse to deliver the goods to the consignee until it is not paid the freight*.

Konosament stanowi dowód przyjęcia na statek towarów w nim opisanych. Dowód, że jest inaczej, niż wynika z konosamentu, nie jest dopuszczalny wobec osoby trzeciej, innej niż nadawca lub odbiorca, która nabyła konosament w dobrej wierze i bez rażącego niedbalstwa. Przewoźnik powinien wprowadzić do konosamentu zastrzeżenia, jeśli opis towarów, identyfikacja znaków, liczba elementów, wielkość, masa zadeklarowane przez nadawcę nie odpowiadają

rzeczywistości. Przewoźnik może wytoczyć powództwo przeciwko nadawcy w zakresie szkód wynikających z niedokładności deklaracji o stanie towarów. Rzadko spotykanym w kodyfikacjach morskich unormowaniem użm. jest instytucja listu gwarancyjnego. Od lat toczą się dyskusje na temat dopuszczalności tego typu porozumienia między nadawcą a przewoźnikiem. Pierwszy raz w prawie międzynarodowym problemem tym zajęły się reguły hamburskie, wprowadzając za oszukańczy list gwarancyjny swoistą sankcję w postaci pozbawienia przewoźnika morskiego przywileju ograniczenia odpowiedzialności. Artykuł 261 użm. nie idzie tak daleko, ale podobnie jak reguły hamburskie stwierdza, że „umowa między nadawcą a przewoźnikiem lub jednostronne oświadczenie o kompensacie przewoźnikowi szkód, które mogą wyniknąć z nieprawidłowości w treści konosamentu, jeśli chodzi o dane dostarczone przez nadawcę lub odnośnie do stanu towarów, powinna być w pełni ważna i skuteczna, ale tylko pomiędzy nadawcą i przewoźnikiem, z wyjątkiem złej wiary w zaniechaniu wprowadzenia zastrzeżeń do konosamentu i szkody dla osoby trzeciej. Umowy takie i oświadczenia nie są ważne w stosunku do osób trzecich”.

Niewątpliwie nawiązaniem z kolei do reguł rotterdamskich jest podrozdział poświęcony elektronicznym konosamentom (*on the bills of lading on electronic media*). Kwestia ta była przedmiotem zainteresowania Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, ale formuła, którą pierwotnie przyjęto, była chyba niewystarczająca⁷. Artykuł 262 użm. przewiduje, że konosament może być wydawany na nośnikach elektronicznych, gdy strony umowy przewozu morskiego wyrażą na to zgodę na piśmie przed załadowaniem towarów na pokład statku. Umowa między stronami musi określić między innymi system emisji i obrotu konosamentem, system zapewnienia bezpieczeństwa obrotu, sposoby autoryzacji posiadacza, zasady utraty ważności przez elektroniczny konosament. W cytowanej wyżej pracy autor tego opracowania sugerował wprowadzenie do k.m. możliwości – wynikającej z art. 11 reguł rotterdamskich – zamiany papierowego konosamentu na cyfrowy i odwrotnie⁸. Taką regulację zawiera art. 263 użm., przy czym jest to możliwe za pisemną zgodą uprawnionego posiadacza i przewoźnika. Odwrotny proces normuje art. 265 użm. Ważną deklaracją ustawy hiszpańskiej jest to, że elektroniczny konosament podlega tym samym zasadom i wywołuje te same skutki co dokument papierowy, ale nie idące dalej, niż wynika to z umowy emisyjnej. Niestety nie wiadomo, jak do tego będzie się stosować wszystkie trzy formy papierowego konosamentu i typowe dla nich sposoby przenoszenia praw. Należy się obawiać, że ta część ustawy będzie trudna do stosowania w praktyce, tym bardziej że postanowienie trzech przepisów dodatkowych wymaga, by w zakresie korzystania z systemów komputerowych

⁷ Zob. M.H. Kozinski, *Wybrane problemy nowej regulacji przewozu ładunku w polskim prawie morskim*, Prawo Morskie 2011, t. XXVII, s. 37.

⁸ *Ibidem*.

uwzględniać hiszpańskie prawo o obrocie elektronicznym, w tym o podpisie elektronicznym.

Warto by było w polskim prawie nawiązać do występującej w praktyce przewozowej instytucji morskiego listu przewozowego (ang. *sea waybil*, hiszp. *carte de porte marítimo*). Prawo hiszpańskie stwierdza, że nieprzenoszalne dokumenty przewozowe nie są papierami wartościowymi. Co do ważności tych dokumentów stosuje się odpowiednio zasady dotyczące konosamentów, podobnie jest w przypadku wprowadzania zastrzeżeń do nich. Dokumenty te wyraźnie powinny podkreślać swój nieprzenoszalny charakter. Wydanie ładunku nie wiąże się z przedstawieniem morskiego listu przewozowego.

Artykuły 277–286 dotyczą kluczowego dla przewozu ładunku problemu odpowiedzialności za utratę lub uszkodzenie ładunku. Przewoźnik „ponosi odpowiedzialność za wszelkie uszkodzenia lub utratę ładunku, a także za opóźnienie w dostawie”. Przepisom o odpowiedzialności przewoźnika nadano charakter imperatywny. Można dostrzec wręcz nawiązanie do art. 23 reguł hamburskich⁹, gdyż przepis ustawy mówi, że „klauzule mające na celu bezpośrednio lub pośrednio złagodzenie odpowiedzialności przewoźnika są nieważne”. Próżno w użm. szukać typowych dla reguł hasko-visbijskich, reguł rotterdamskich czy polskiego k.m. tzw. klauzul ekskulpujących przewoźnika morskiego. Unormowanie hiszpańskie odpowiedzialności przewoźnika przypomina raczej reguły hamburskie, czego dowodzi także pojęcie zwłoki w przewozie (art. 280 użm.). Mając na uwadze treść art. 277.2 ustawy, trzeba jednak przyjąć, że zasady odpowiedzialności z konwencji brukselskiej o konosamentach z 1924 r., a więc i wspomniane klauzule ekskulpacyjne, stosuje się do krajowych i międzynarodowych umów przewozu ładunku drogą morską za konosamentem, co jest naturalnie zgodne z ideą reguł hasko-visbijskich, ale oznacza, że prawo hiszpańskie wprowadza reżim specjalny dla przewozów niekonwencyjnych. Prawo polskie także tworzy system konwencyjny i niekonwencyjny oraz dodatkowo opiera się na przepisach prawa cywilnego. Ustawa wprowadza solidarną odpowiedzialność przewoźnika kontraktowego i faktycznego. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za przewóz żywych zwierząt, dopóki działa zgodnie z instrukcjami nadawcy. Ustawa zna – jak wspomiano – pojęcie zwłoki w dostawie (*delay in delivery*), w brzmieniu przypominającym reguły hamburskie. Przewoźnik odpowiada za opóźnienie w terminie dostawy towaru lub niedostarczenie w rozsądnym okresie (*reasonable term*), który może być wymagany w zależności od okoliczności faktycznych.

Artykuł 282 użm. wprowadza ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika morskiego ładunku za szkody, odsyłając do reguł hasko-visbijskich, z wyjątkiem ładunków, które zostały opisane w konosamencie z podaniem ich realnej wartości. Kontenery i inne ładunki w opakowaniach stanowią jednostkę ładunku

⁹ Por. M.H. Koziński, *Zagadnienie nieważnych klauzul konosamentowych w pracach UNCITRAL*, Problemy Prawne Handlu Zagranicznego 1990, t. IV, s. 50–69.

w rozumieniu przepisów konwencyjnych. Przewoźnik nie korzysta z przywileju ograniczenia, jeżeli udowodniono, że szkoda powstała przez jego świadome działanie bądź w wyniku jego lekkomyślności, ze świadomością możliwości powstania szkody. To samo dotyczy pomocników przewoźnika. Odpowiedzialność za opóźnienie jest ograniczona do wartości odpowiadającej 2,5-krotności frachtu należnego za towar dostarczony z opóźnieniem, ale nie może przekraczać całego frachtu wynikającego z umowy przewozu. Przewoźnik nie może powoływać się na przywilej ograniczenia odpowiedzialności za opóźnienie, jeżeli wynikało ono ze świadomego działania przewoźnika.

Ustawa o żegludze morskiej zobowiązuje odbiorcę do natychmiastowego powiadomienia przewoźnika o szkodzie ładunkowej (w tym samym dniu roboczym), a w przypadku utraty lub uszkodzenia ładunku – w ciągu trzech dni roboczych.

Artykuły 286–300 normują umowę przewozu morskiego pasażerów. „Przez umowę przewozu pasażera przewoźnik zobowiązuje się, w zamian za zapłatę ceny, przewieźć osobę, a w stosownych przypadkach jej bagaż, drogą morską”. Przepisy te nie mają zastosowania do przewozów nieodpłatnych. W odróżnieniu od prawa polskiego ustawa hiszpańska przewiduje bardzo rozbudowaną, minimalną treść biletu pasażerskiego. Bilet powinien określać: miejsce i datę wydania, nazwę i adres przewoźnika, nazwę statku, klasę i numer kabiny, cenę transportu, miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia, datę i godzinę przyjęcia na pokład, czas trwania rejsu, sumaryczne opisanie trasy i przystanków na trasie, pozostałe warunki wykonywania transportu. Uproszczoną formę może mieć bilet na statki świadczące przewóz po porcie lub regularne rejsy wewnątrz stref wyznaczonych przez administrację morską. Bilety pasażerskie mogą być na okaziciela lub imienne. Przewoźnik powinien rozpocząć i zakończyć podróż bez nieuzasadnionej zwłoki. W przypadku przerwy w podróży w wyniku awarii statku przewoźnik powinien ponieść koszty utrzymania i zakwaterowania pasażerów.

Mając na uwadze trudności z adaptacją propasażerskich regulacji Unii Europejskiej do prawa polskiego, można zwrócić uwagę na krótki zapis uźm.: „pasażer ma prawo domagać się, żeby przewoźnik spełnił swoje obowiązki, wynikające z przepisów Unii Europejskiej” (*rules of the European Union*). Przewoźnik przewozi bagaż, określony ustalonym przez niego limitem lub praktyką, razem z pasażerami, przy czym jego przewóz jest wliczony w cenę biletu. Ustawa odrębnie traktuje pojazdy, a za bagaż kabinowy uznaje tylko to, co pasażer ma w kabinie, w pojeździe albo nad czym sprawuje bezpośrednią opiekę lub kontrolę. Przewoźnik może dokonać na bilecie adnotacji dotyczących bagażu. Do prawa zastawu na bagażu stosuje się odpowiednio przepisy o zastawie na ładunku. Artykuł 295 uźm. dotyczy przypadków wygaśnięcia umowy przewozu morskiego pasażera. Warto by było zwrócić uwagę na nieznaną prawu polskiemu przyczynę w postaci „zmiany wszystkich głównych cen na trasie, międzylą-

dowań, noclegów, zmiany komfortu pasażerów”. Podobnie jak to było z przewozem ładunków, prawo hiszpańskie w zakresie odpowiedzialności przewoźnika za szkody na osobie pasażera i w jego bagażu odsyła wprost do konwencji ateńskiej (PAL) wraz z protokołami do niej, których Hiszpania jest stroną. Podobnie jak omawiano wyżej, art. 298.2 uźm. nadaje imperatywny charakter przepisom o przewozie pasażera i uznaje wszelkie klauzule umowne zwalniające od odpowiedzialności za nieważne. Artykuł 299 uźm. mówi o ograniczeniu odpowiedzialności przewoźnika morskiego pasażerów, odsyłając ponownie do konwencji PAL. Wreszcie art. 300 reguluje ubezpieczenie obowiązkowe dla każdego przewoźnika przewożącego więcej niż 12 pasażerów w granicach konwencyjnych i unijnych. Prawo hiszpańskie zna *action direct*, to znaczy, że każdy poszkodowany może wnieść powództwo przeciwko ubezpieczycielowi do wysokości sumy ubezpieczenia.

Autor tego opracowania przedstawił wiele sugestii w zakresie unormowania szeroko rozumianych usług morskich¹⁰. Z tym większym zainteresowaniem zapoznał się z odpowiednimi przepisami ustawy hiszpańskiej. Pierwszą usługą morską jest umowa o holowanie (ang. *towing contract*, hiszp. *contracto remolque*). „Przez umowę holowania armator jest zobowiązany, w zamian za wynagrodzenie, wykonać niezbędne manewry wspierające inny statek, łódź, urządzenie morskie lub zapewnić współpracę w manewrach statku holowanego, albo zapewnić statkowi asystę holowniczą”. Ustawa przewiduje możliwość uzgodnienia odpowiedzialności za manewry nawigacyjne kapitana holownika (*transport towing*), ale gdy umowa dotyczy tylko pomocy holownika, to za takie manewry odpowiada kapitan statku holowanego. Prawo hiszpańskie nie eksponuje momentu gotowości zespołu holowniczego, ale pośrednio używa określenia *towing train* w odniesieniu do solidarnej odpowiedzialności wobec osób trzecich. Artykuł 305 uźm. jest odpowiednikiem art. 235 k.m., czyli dotyczy relacji między holowaniem a ratownictwem, przy czym uprawnienia do wynagrodzenia za ratownictwo przysznaje tylko holującemu. Ciekawe, że wynagrodzenie w tym przypadku nie zależy od sukcesu operacji.

Umowa najmu statku (*nautical lease contract*) jest chyba najbardziej zbliżona do polskiego czarteru na czas. Jednocześnie może ona być dla polskiego ustawodawcy wzorem do unormowania popularnej instytucji *bareboat charter*. W pracach Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego powstał projekt utrzymania czarteru na czas, czyli wyczarterowania statku wraz z załogą, i odrębnego uregulowania czarteru statku bez załogi. Ustawa hiszpańska normuje to znacznie prościej, ale niestety ogranicza zakres wykorzystania tej umowy w obrocie gospodarczym. Jak się wydaje, do tych celów ma być stosowany, opisany wyżej, szeroko rozumiany czarter. „Przez umowę najmu morskiego wynajmujący oddaje najemcy statek lub łódź, w zamian za zapłatę ceny, na czas, wyłącznie

¹⁰ M.H. Koziański, *Usługi portowe w prawie Unii Europejskiej a regulacja w nowym Kodeksie morskim*, Prawo Morskie 2014, t. XXX, s. 75–100.

w celu sportowym lub rekreacyjnym”. Najem morski może dotyczyć statku z załogą lub bez załogi. Różnicuje się wyraźnie umowę dotyczącą statku z załogą i bez załogi, w tym drugim przypadku dając większą możliwość ustalenia warunków przez strony. Przepisy o najmie morskim mają charakter imperatywny. Niezwykle surowo jest traktowane niedostarczenie statku w terminie, bowiem grozi za to kara umowna, a w przypadku zwłoki przekraczającej 48 godzin istnieje ponadto możliwość odstąpienia od umowy. W załogowym najmie kapitan i załoga powinni postępować zgodnie z instrukcjami najemcy statku. *Per analogiam* do czarteru na czas można to określić jako przejęcie „gestii turystyczno-rekreacyjnej”. W bezzałogowym najmie najemca musi natychmiast informować wynajmującego o każdym uszkodzeniu lub zdarzeniu, które może mieć wpływ na zdolność żeglugową lub bezpieczeństwo statku. Wreszcie zgodnie z art. 312 użm. najemca jest zobowiązany do wykupienia ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej i utrzymania go przez cały okres umowy. Mając na uwadze niedostosowanie obecnych przepisów k.m. do coraz częstszej żeglugi dla przyjemności, być może taka umowa przydałaby się również w Polsce.

5. UMOWY POMOCNICZE W ŻEGLUDZE

Tytuł V użm. dotyczy umów pomocniczych w żegludze morskiej (*ancillary navigation contracts*)¹¹. Jako pierwszą uregulowano umowę o zarząd statku (ang. *naval management contract*, hiszp. *contracto de gestion naval*)¹². „Przez umowę zarządu statkiem zarządca zobowiązuje się, za wynagrodzeniem, do zarządzania w określonym lub pełnym zakresie statkiem, na rachunek i w imieniu armatora. Zakres ten może obejmować działalność gospodarczą, żeglugę, pracę lub ubezpieczenia na statku”. Zarządca wykonuje swoje obowiązki z należytą starannością, jako odpowiedzialny przedsiębiorca i lojalny przedstawiciel, chroniąc interesy armatora. Zarządca w stosunkach z osobami trzecimi musi podawać, że działa w imieniu armatora. Warunki umowy o zarządzanie statkiem określają strony, jeśli jest to możliwe, a stosunek ma charakter stały, uwzględniający zasady właściwe dla umowy agencyjnej. Zarządca ponosi solidarną (*jointly and severally*) odpowiedzialność za szkody o charakterze deliktowym powstałe w związku z jego działaniem.

Artykuły 319–324 użm. dotyczą umów agencji morskiej (ang. *shipping agency contracts*, hiszp. *contracto de consignation de buques*). „Agent żeglugowy zobowiązuje się na rachunek armatora lub firmy żeglugowej dokonywać faktycznych i prawnych czynności, związanych z odprawą i innymi czynnościami dotyczącymi statku w porcie”. Prawo hiszpańskie nie eksponuje stałości stosunku agencyjnego i daje możliwość stosowania przepisów o agencji mor-

¹¹ Zob. bliżej M.H. Kozinski, *Usługi pomocnicze w żegludze morskiej* [w:] *Prawo morskie*, t. II, cz. 3 *Prawo żeglugi morskiej*, red. J. Łopuski, Bydgoszcz–Toruń 2000, s. 17–74.

¹² Por. J. Łopuski, *Zarząd statkiem* [w:] *Prawo morskie, op.cit.*, s. 75–95.

skiej do „okazjonalnej” agencji. Nie odróżnia się więc agenta od maklera. Natomiast – podobnie jak w Polsce – do stosunków między armatorem i agentem stosuje się przepisy agencji profesjonalnej (*legal regime of business commission agreements*). Agent może w imieniu armatora podpisywać konosamenty, przy czym musi podkreślić to, że podpisuje jako agent, w przeciwnym przypadku może ponosić solidarną odpowiedzialność z przewoźnikiem. Ważną rolę w ustawie spełnia nowy art. 322 użm. Orzecznictwo hiszpańskie obarczało bowiem agenta odpowiedzialnością za wykonanie umów, przy których zawarciu pośredniczył. Obecnie stwierdza się, że agent nie ponosi odpowiedzialności w stosunku do odbiorców za szkody w ładunkach lub za opóźnienie w dostawie. Jednakże nadal odpowiada on za szkody wobec armatora lub firmy żeglugowej spowodowane z własnej winy. Prawo hiszpańskie nie wskazuje, w jakim przedmiotowo zakresie może działać agent, ale z zapisów użm. zdaje się wynikać, że chodzi głównie o sprawy związane z umowami przewozu.

Artykuły 325–328 użm. dotyczą pilotażu. „Przez umowę pilotażu pilot zobowiązuje się, za wynagrodzeniem, do udzielania kapitanowi statku rad przy wykonywaniu czynności i manewrów nawigacyjnych w porcie i na wodach przyległych”. Na uwagę zasługuje przepis art. 326, z którego wynika obowiązek współpracy pilota i kapitana przy manewrach statku. Podobnie jak w prawie polskim obecność pilota nie zwalnia oficera wachtowego z jego obowiązków kierowania statkiem z zachowaniem zasad bezpieczeństwa żeglugi. Ustawa w relacjach pilota z kapitanem podkreśla wyższość pozycji kapitana (*higher authority of master*). Tradycyjnie odpowiedzialność pilota jest ograniczona. Do niedawna w prawie hiszpańskim ograniczenie takie – do 20 euro za tonę, nie więcej niż milion euro – wynikało z ustawy o portach z 2011 r. Jak się wydaje, na mocy art. 328.4 omawianej ustawy obecnie do ograniczenia odpowiedzialności pilota stosuje się takie same zasady, jak do ograniczenia odpowiedzialności armatora.

Artykuły 329–338 użm. dotyczą nieznaney w polskim prawie umowy o obsługę portową (ang. *port handling contract*, hiszp. *contracto de manipulacion portuaria*). „Przez umowę obsługi portowej usługodawca (operator) zobowiązuje się, za zapłatą ceny, wykonywać wszystkie lub niektóre operacje ładunkowe w porcie wskazane w tej ustawie lub podobne”. Wspomniane usługi polegają głównie na załadunku, rozładunku, rozmieszczaniu na pokładzie statku, odbiorze, klasyfikowaniu, składowaniu i przechowywaniu w portowych domach składowych, a także transporcie w obrębie portów. Operator portowy może rejestrować stan i ilość ładunków oraz sporządzać odpowiednie dokumenty, a także wydawać pisemne potwierdzenia odbioru ładunków. Operator ponosi odpowiedzialność za wszelkie szkody w towarach w okresie, gdy są pod jego opieką. Z punktu widzenia polskiego prawa morskiego całkowitym *novum* jest wprowadzenie ograniczenia odpowiedzialności operatora portowego za szkody w towarach. Jest to wzorowane na regułach hasko-visbijskich i regułach ham-

burskich. Według art. 334 użm. za szkodę w towarach ograniczenie wynosi 2 SDR od kilograma wagi brutto, a za opóźnienie w ich dostawie – 2,5-krotność wartości wynagrodzenia, jakie otrzymałyby za usługi związane z tymi towarami. Powyższe zasady odpowiedzialności operatora portowego mają zastosowanie do wszelkiego typu jego działań. Ciekawą gwarancją dla operatora jest prawo zatrzymania towaru do czasu zapłacenia mu wynagrodzenia za wykonane usługi portowe (art. 338 użm.). Jak widać, ten ostatni typ usługi morskiej kojarzy się przede wszystkim z umowami przeładunkowymi. W cytowanej pracy na temat usług pomocniczych autor tego opracowania sugerował wprowadzenie do k.m. umowy o usługi portowe, mając raczej na względzie obsługę pasażerów i odbiór odpadów¹³.

Hiszpańskie unormowania w zakresie umów pomocniczych trudno uznać za dobry wzór dla polskiej legislacji, bowiem są one jeszcze bardziej skrótowo, wręcz lakonicznie, unormowane niż w naszym porządku prawnym – zwłaszcza holowanie i pilotaż wymagałyby szerszego uregulowania.

6. WYPADKI MORSKIE

Na tytuł VI składa się regulacja: zderzeń, awarii wspólnej, ratownictwa, wraków i zatopionego mienia, a także odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczenia.

Zderzenia reguluje stara konwencja brukselska o zderzeniu statków z 1910 r., podobnie jak w Polsce. Wydaje się, że polska regulacja jest pełniejsza, gdyż prawo hiszpańskie nic nie mówi o obowiązkach kapitana w przypadku zderzenia i nie rozszerza przepisów o zderzeniach na okręty wojenne, jednostki straży granicznej i policji.

Awaria wspólna (hiszp. *avaria greusa*) – podobie jak w polskim k.m. – bezzasadnie zaliczana do wypadków morskich jest zdefiniowana podobnie jak w k.m. Oryginalnym uregulowaniem jest wprowadzenie w art. 352 użm. prawa zatrzymania (hiszp. *derecho de retention*) przez armatora towarów na statku lub na łodzi w celu zabezpieczenia udziałów w awarii wspólnej (zatrzymane towary można zwolnić w przypadku złożenia odpowiedniego depozytu lub gwarancji). W tym miejscu nasuwa się uwaga, że jest to już kolejny przypadek stosowania morskiego prawa zatrzymania w użm. Natomiast propozycje wprowadzenia tego skutecznego instrumentu prawnego do k.m. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego odrzuciła¹⁴. Przepisy o awarii wspólnej są w ustawie nieliczne, ale trzeba pamiętać o art. 506–511 użm., które normują odrębną procedurę dotyczącą rozliczania awarii wspólnej. Przy braku zgody uczestników awarii co do prywatnego rozliczenia można wykorzystać procedurę z udziałem

¹³ M.H. Koziański, *Usługi... op.cit.*, s. 98.

¹⁴ Por. M.H. Koziański, *Koncepcja uzupełnienia przepisów projektu nowego kodeksu morskiego w zakresie zabezpieczenia wykonania zobowiązań*, Prawo Morskie 2013, t. XXIX, s. 261–276.

notariusza. Notariusz wyznacza likwidatora, który przy współudziale wszystkich zainteresowanych, w terminie do 4 miesięcy, rozlicza awarię. Od decyzji w sprawie podziału kosztów awarii można się odwołać do właściwego sądu handlowego, ten zaś może wyznaczyć nowego likwidatora. Jak widać, w Hiszpani nie ma listy państwowej dyspaszerów.

Uregulowanie ratownictwa jest dość obszerne (art. 357–368 użm.). Hiszpania podobnie jak Polska ratyfikowała konwencję SALVAGE z 1989 r. „Ratownictwo to każde działanie mające na celu pomoc lub asystę w stosunku do statku, łodzi lub urządzenia morskiego w celu zabezpieczenia lub odzyskania wszelkich dóbr, które są w niebezpieczeństwie, na jakichkolwiek wodach żeglownych, z wyjątkiem rzeczy niezwiązanych z morzem lub nieużywanych przez statki morskie”. Nie jest ratownictwem pomoc udzielana rzeczom trwale związanym z wybrzeżem. Jak się wydaje, prawo hiszpańskie wyraźnie nawiązuje do konwencji paryskiej o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego (UCH) z 2001 r. w stwierdzeniu, że każde działanie związane z odzyskaniem obiektów, które mogą być uznane za podwodne dziedzictwo kulturowe, nie jest ratownictwem morskim i podlega odrębnym przepisom¹⁵. Odnalezienie porzucanych dóbr na morzu może być uznawane za ratownictwo, chyba że są do dobra będące wytworem morza. Umowy o ratownictwo są objęte zasadami wolności umów, nie mogą jednak wyłączyć zasadniczego obowiązku działania z należytą starannością w celu uniknięcia szkody w środowisku. Kapitan i armator mają prawo podpisać umowy o ratownictwo w imieniu ładunku przewożonego na pokładzie. Operacje ratunkowe, które dały pozytywny rezultat, uprawniają ratownika do wynagrodzenia, które jednak nie może przekroczyć wartości uratowanego statku i uratowanych innych dóbr. Podobnie jak w art. 244 k.m. prawo hiszpańskie przewiduje podział wynagrodzenia za ratownictwo. Zgodnie z art. 263 użm. wynagrodzenie dzieli się między armatora statku ratującego i jego załogę w proporcji 1/3 i 2/3, chyba że ustalono inaczej. Jest to korzystniejsze dla załogi niż w Polsce, gdzie proporcja ta wynosi 1/2 i 1/2. Ustawa o żegludze morskiej nie przewiduje także 30 procent gwarancji dla kapitana statku przy podziale wynagrodzenia. Zabezpieczenie roszczeń z tytułu ratownictwa morskiego jest w prawie polskim regulowane w art. 245 k.m. zarówno prawem zastawu, jak i morskim prawem zatrzymania. Prawo hiszpańskie stosuje w tym przypadku jedynie *ius retentionis* (art. 365). Omawiany akt prawny upoważnia administrację morską do ingerencji w działania ratownicze przeprowadzane na hiszpańskich obszarach morskich w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, życia ludzkiego na morzu i ochrony środowiska morskiego.

Nieznana w prawie polskim jest koncepcja łączenia ratownictwa z konstrukcją mienia znalezionej na morzu. Artykuł 368 użm. zobowiązuje każdego, kto

¹⁵ Zob. bliżej M.H. Koziański, *Problemy prawne obszarów podmorskich*, Prawo Morskie 2008, t. XXIV, s. 47–64; *idem*, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2015, s. 60 i nast. Autor od lat postuluje ratyfikację konwencji UCH i konwencji wrakowej WRC.

w trakcie żeglugi uratował towary bez nadzoru, należące do nieznanych właścicieli, do powiadomienia hiszpańskiej Marynarki Wojennej w pierwszym porcie. Marynarka Wojenna wszczyna poszukiwania właścicieli. Jeśli zostaną znalezieni, to będą zobowiązani do wypłaty wynagrodzenia za ratownictwo, natomiast jeżeli nie zostaną znalezieni, to po sześciu miesiącach ratujący staje się właścicielem mienia o wartości do 3000 euro, a droższe towary są sprzedawane na specjalnej aukcji publicznej, przy czym ratujący powinien otrzymać jedną trzecią uzyskanej ceny.

Odpowiednikiem polskiej regulacji na temat mienia zatopionego w morzu są art. 369–383 użm. Przepisy te stosuje się do wydobywania wraków i innego mienia zlokalizowanego na dnie morza. Armatorzy i kapitanowie statków, które zatoniły na obszarach morskich Hiszpanii, mają obowiązek zawiadamiać o zatonięciu organy administracji morskiej. Zobowiązani są także do oznakowania wraku i zabezpieczenia obszarów morskich przed zanieczyszczeniem. Statków, które zatoniły, nie traktuje się jako mienia porzuconego, chyba że taka była wyraźna wola właściciela. Ustawa wskazuje wyraźnie na możliwość abandonu ubezpieczeniowego (art. 373.2). Państwo po trzech latach nabywa prawo własności każdego statku zatopionego na wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym, z wyjątkiem statków państwowych. Ciekawym rozwiązaniem jest możliwość nabycia przez państwo własności statków zatopionych w hiszpańskiej wyłącznej strefie ekonomicznej, a nawet na morzu pełnym, o ile były własnością obywateli Hiszpanii. Akcje eksploracyjne w odniesieniu do zatopionych wraków i innych dóbr na wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym wymagają uzyskania zgody Marynarki Wojennej, takiej samej zgody wymaga podnośzenie tych wraków i dóbr z dna morskiego. Podobnie jak w prawie polskim ściśle reglamentowane jest wydobywanie broni, amunicji, materiałów wybuchowych. Odrębnie unormowano wydobywanie poza granicami morza terytorialnego dóbr stanowiących podwodne dziedzictwo kulturowe. Wydobywanie takie podlega konwencji paryskiej z 2001 r., o której wyżej była mowa. Zezwolenia na wydobywanie wymagają statki i obiekty zatopione w wodach strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej, a także leżące na hiszpańskim szelfie kontynentalnym.

Ostatnią częścią tego tytułu jest nad wyraz skąpa regulacja odpowiedzialności cywilnej za zanieczyszczenie (*civil liability for pollution*). Są to art. 384–391. Ta część ustawy dotyczy odpowiedzialności cywilnej za szkody na hiszpańskich wybrzeżach i obszarach morskich spowodowanych zanieczyszczeniem ze statków, łodzi, obiektów morskich i stałych platform wiertniczych. Jak się wydaje, tak szczątkowa regulacja obejmuje praktycznie tylko przypadki zanieczyszczeń niekonwencyjnych, gdyż art. 391 użm. wyraźnie odsyła do konwencji, których Hiszpania jest stroną, dotyczących zanieczyszczenia olejami, substancjami szkodliwymi, a także olejem bunkrowym. Przepisy użm. nie mają jednak zastosowania do szkód spowodowanych substancjami radioaktywnymi,

które są regulowane odrębnymi przepisami. Podobnie jak w prawie polskim (art. 266 k.m.), a odmiennie niż w systemie CLC i BUNKER, podmiotem odpowiedzialnym za szkody zanieczyszczeniowe jest armator lub posiadacz obiektu morskiego albo platformy. Jego odpowiedzialność jest obiektywna, przy czym przesłankami egzoneracyjnymi są: nieprzewidywalna siła wyższa (*unavoidable force majeure*), zaniedbania organu odpowiedzialnego za utrzymanie świateł i innych pomocy nawigacyjnych (*negligence by any authority that is responsable for maintenance of lights and other aids to navigation*), umyślne działania lub zaniechania osoby trzeciej (*intentional action or omission by third party*). Ustawa eksponuje znaną zasadę *polluter pays*. Na odszkodowanie składają się także środki racjonalnie przyjęte w celu zapobieżenia lub zminimalizowania szkód spowodowanych zanieczyszczeniem. Ustawa o żegludze morskiej wprowadza obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody zanieczyszczeniowe, w granicach wskazanych w przepisach wykonawczych. Osoby poszkodowane mają bezpośrednie roszczenie do ubezpieczycieli. Zabroniona jest żegluga statków i łodzi, a także wszelka aktywność obiektów morskich i stałych platform wiertniczych, które nie posiadają wspomnianego ubezpieczenia. Zakaz żeglugi do portów hiszpańskich bądź terminali na wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym bez ubezpieczenia obejmuje także statki obce.

7. OGRANICZENIE ODPOWIEDZALNOŚCI

Tytuł VII *Limitation of Liability* zawiera art. 392–405 użm. Hiszpania analogicznie do Polski opiera ograniczenie odpowiedzialności na konwencji londyńskiej z 1976 r. (LLMC) o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (w wersji objętej protokołem z 1996 r.). Na uwagę zasługuje reguła, której brakuje w k.m., że ograniczenie odpowiedzialności stosuje się nie tylko do odpowiedzialności cywilnej, ale także karnej, pracy i administracyjnej. Roszczenia dotyczące obiektów morskich i stałych platform wiertniczych nie podlegają ograniczeniu odpowiedzialności. Artykuł 396 stanowi pewną niekonsekwencję legislacyjną, bowiem – jak to wielokrotnie powtarzano – ustawodawca hiszpański posługuje się często odesłaniami do konwencji. Tak czyni choćby w następnym artykule w zakresie roszczeń wyłączonych z przywileju ograniczenia (*claims excluded from limitation*) i odsyła do art. 3 LLMC. Natomiast w cytowanej normie zostały przepisane roszczenia objęte ograniczeniem, co stanowi treść art. 2 LLMC. Cały rozdział III w tym tytule poświęcony jest maksymalnym kwotom odszkodowania, przy czym ustawa ich nie wymienia, odsyłając do odpowiednich postanowień LLMC. W związku z podniesieniem w Polsce limitów ograniczenia dla statków do 300 ton trzeba zauważyć, że użm. w art. 399 reguluje dwa rodzaje limitów specjalnych. Pierwszy to limit pasażerski, który bez względu na pojemność statku pasażerskiego jest określany liczbą

pasażerów, do której przewożenia statek jest uprawniony, przemnożoną przez stawki przewidziane w prawie międzynarodowym i w prawie Unii Europejskiej. Drugi to limit dla statków do 300 ton. Wynosi on dla szkód na osobie milion SDR, a dla szkód rzeczowych – 500 tysięcy SDR.

Następny rozdział dotyczy tworzenia funduszu ograniczonej odpowiedzialności. Podmiot korzystający z przywileju ograniczenia odpowiedzialności powinien utworzyć fundusz ograniczenia złożony w sądzie w formie gotówki lub gwarancji wystarczającej w opinii sądu. Procedurę ustanowienia i podziału funduszu regulują art. 487–499 użm. Właściwy jest sąd handlowy (*mercantile court*). Z ciekawszych rozwiązań tych przepisów proceduralnych można odnotować bardzo krótki czas zgłoszenia roszczeń przez wierzycieli, bowiem jest to dziesięć dni od ogłoszenia o utworzeniu funduszu. Do składania roszczeń do funduszu prawo hiszpańskie wprowadza przymus adwokacki, gdyż wniosek musi być podpisany przez adwokata lub radcę prawnego. Ustawa wylicza obowiązkową treść takiego wniosku. Podobnie jak w k.m. do przeprowadzenia postępowania funduszowego sąd powołuje sędziego komisarza (*commissioner-liquidator*). Od decyzji sędziego komisarza o ostatecznym podziale funduszu można odwołać się do sądu. Dla przypomnienia – w polskim prawie od postanowienia zatwierdzającego listę wierzycieli i plan podziału służy apelacja. Po zapoznaniu się z przepisami proceduralnymi w zakresie ograniczenia odpowiedzialności wydaje się, że prawo polskie, zawierające oryginalne rozwiązania, było znane legislatorom hiszpańskim.

8. UBEZPIECZENIA MORSKIE

Tytuł VIII użm. w sześćdziesięciu artykułach (art. 407–467) reguluje problematykę ubezpieczeń morskich. Zważywszy, że i polski k.m. obszernie normuje tę problematykę, trzeba rozważyć, jakie rozwiązania dałoby się ewentualnie adaptować do prawa polskiego. Jest to tym bardziej celowe, że rynek ubezpieczeń morskich ma międzynarodowy charakter. Mając na względzie ostatnie próby – zdaniem autora nieuzasadnionego – rozszerzania zakresu przedmiotowego ubezpieczeń morskich przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego, trzeba zauważyć, że prawo hiszpańskie wyraźnie wyłącza z ubezpieczeń morskich obowiązkowe ubezpieczenia łodzi przeznaczonych do uprawiania sportu i rekreacji. W ogóle regulacja dotycząca ubezpieczeń w użm. ściśle współgra z hiszpańską ustawą o umowach ubezpieczenia. Artykuł 407 użm. podkreśla, że przepisy ustawy o ubezpieczeniach morskich co do zasady mają dyspozytywny charakter. W k.m. art. 293 § 1 uznaje, że przedmiotem ubezpieczenia morskiego może być „każdy interes majątkowy związany z żeglugą morską i dający się ocenić w pieniądzu”. Artykuł 408.1 użm. mówi podobnie, że może to być „uzasadniony interes majątkowy związany z żeglugą morską, istniejący lub spodziewany”. W szczególności przedmiotem ubezpie-

czenia mogą być: statki, łodzie, obiekty morskie (w tym także w budowie), czartery, ładunki, odpowiedzialność cywilna związana z żeglugą morską, wszelkie inne uzasadnione interesy majątkowe związane z żeglugą morską. Ubezpieczenie statku obejmuje jego części składowe i przynależności. Ubezpieczenie czarteru obejmuje cenę transportu towarów i pasażerów, a także zyski przewoźnika. Ponieważ Komisja Kodyfikacyjna zaproponowała usunięcie z k.m. art. 302 § 4 (tzw. proporcjonalny system ubezpieczenia), co zdaje się być regułą w ubezpieczeniach majątkowych, trzeba zwrócić uwagę, że treść art. 413.1 użm. stanowi niemal dosłowne tłumaczenie wspomnianej wyżej normy k.m.

W związku z dyskusją nad właściwymi normami w polskim prawie należy zauważyć, że prawo hiszpańskie nie pozwala uzyskać odszkodowania wyższego niż rzeczywista wartość szkody. Jest to zresztą fundamentalna reguła wszystkich systemów ubezpieczeniowych. Z ubezpieczeń ryzyka żeglugowego wyłącza się ryzyko wojny (wypowiedzianej lub niewypowiedzianej), powstania, blokady, zatrzymania statku, aresztu na polecenie organów krajowych lub zagranicznych, piractwa, buntu, terroryzmu, zakłócenia porządku publicznego, strajków i lokautów, wybuchu nuklearnego i skutków promieniowania radioaktywnego. Ubezpieczyciel powinien dostarczyć ubezpieczającemu polisę lub inny dokument tymczasowy stwierdzający istnienie pokrycia ubezpieczeniowego. Brakuje w prawie hiszpańskim, znanej k.m., formuły, że do przeniesienia polisy stosuje się odpowiednio przepisy o przenoszeniu konosamentów. W związku z dyskusją na posiedzeniu Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego odnośnie do zmiany formuły k.m. „niezwłocznie” na określoną liczbę dni, jeśli chodzi o zawiadomienie ubezpieczyciela o wypadku, to prawo hiszpańskie (art. 426 użm.) przewiduje termin siedmiu dni. Zapisem, który można by było adaptować do k.m., jest art. 431, który eliminuje jednoznacznie z obowiązków ubezpieczyciela restytucję naturalną. Przepis mówi, że ubezpieczyciel nie może być zmuszony do wymiany lub naprawy przedmiotu ubezpieczenia.

Ustawa o żegludze morskiej sporo miejsca poświęca instytucji abandonu ubezpieczeniowego. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego rozważała możliwość całkowitego wyeliminowania tej instytucji z k.m. W jednym z ostatnich projektów zmian w k.m. zaproponowano modyfikację art. 333 § 1, która ułatwiłaby ubezpieczycielowi odrzucenie abandonu. Prawo hiszpańskie, podobnie jak polskie, przewiduje w art. 435.2, że „odrzucenie abandonu jest niemożliwe, jeśli ubezpieczyciel nie dokonał go w terminie 1 miesiąca od otrzymania oświadczenia o abandonie”. Porzucenie statku jest możliwe, gdy nastąpiła całkowita jego utrata (*total loss*), definitywna niezdolność do żeglugi i niemożność naprawy oraz gdy od 90 dni nie ma żadnych wiadomości o statku. Niezwykle ciekawym rozwiązaniem użm. jest przewidziana w art. 461 możliwość porzucenia na rzecz ubezpieczyciela ładunku w przypadku jego całkowitej utraty, gdy szkody przekraczają całą sumę ubezpieczenia, utracono statek, na którym ładunek przewo-

zono, a także gdy ze względu na zaginięcie statku lub utratę przez statek zdolności żeglugowej dostarczenie ładunku w ciągu 90 dni nie jest możliwe. Termin do abandonu ładunku wynosi 60 dni.

Specjalne postanowienia użm., dotyczące niektórych rodzajów ubezpieczeń, przewidują między innymi, że ubezpieczenie statku może być „na jedną podróż, na kilka podróży lub na pewien okres”. Ubezpieczenie antykolidacyjne obejmuje zderzenie z innym statkiem, łodzią lub obiektem morskim, a także szkody w ładunkach związane z kolizją. Polisa może obejmować również szkody wyrządzone pływającym i stałym platformom oraz innym instalacjom pracującym na morzu. Ubezpieczający ma obowiązek utrzymania zdolności żeglugowej statku, łodzi lub obiektu morskiego przez cały okres ubezpieczenia. W odniesieniu do ubezpieczenia ładunku przepisy użm. stosuje się także do szkód powstałych w innych niż morski rodzajach transportu, jeżeli są one związane z podróżą morską. Prawo hiszpańskie, podobnie jak k.m., zna pojęcie zbliżone do ubezpieczenia generalnego i określa taką formę ubezpieczenia ładunku jako *floating policy*.

Coraz większego znaczenia w żegludze morskiej nabierają ubezpieczenia typu o.c. W tym typie ubezpieczeń zasadniczą rolę pełni suma gwarancyjna, czyli maksymalny pułap, do którego ubezpieczyciel może ponosić odpowiedzialność. Kodeks morski nie wspomina wcale o sumie gwarancyjnej, chociaż w tym akcie prawnym wielokrotnie nawiązuje się do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Ustawa o żegludze morskiej, wprowadzając dość oszczędnie, wspomina w art. 466 o sumie gwarancyjnej „jako „maksymalnej wysokości odpowiedzialności ubezpieczyciela”, pozostawiając jej określenie umowie ubezpieczenia.

9. PRZEPISY PROCEDURALNE

Na końcu użm. znajdują się dwa tytuły zawierające normy o charakterze proceduralnym (tytuł IX – *Procedury specjalne* i tytuł X – *Certyfikacja publiczna i procedury morskie*). W pierwszym z tych tytułów uregulowano kwestie jurysdykcji i klauzul arbitrażowych, czego od dawna brakuje w k.m. Tworzy się rodzaj gwarancji procesowej przede wszystkim dla słabszego partnera stosunku prawnego, by poddanie się jurysdykcji zagranicznego sądu lub właściwości zagranicznego arbitrażu dla swojej ważności wymagało indywidualnego i osobnego wynegocjowania. Prawo hiszpańskie nie uznaje zwłaszcza klauzuli arbitrażowej w drukowanych formularzach umów i konosamentów.

W dalszej części tego tytułu zawarto bardzo ważną dla praktyki żeglugowej instytucję aresztu statków. Podstawą tej regulacji jest odesłanie do konwencji genewskiej z 12.03.1999 r. o areszcie statków. Niestety Polska nie ratyfikowała tej konwencji i Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego oparła rozwiązania projektu nowego k.m. na starej konwencji o areszcie statków z 1952 r.

Kolejne przepisy dotyczą przymusowej sprzedaży statków (*forcible sale of ships*). Jest to w polskim rozumieniu forma egzekucji, gdyż przede wszystkim ma zastosowanie do realizacji przepisów konwencji o przywilejach i hipotekach morskich z 1993 r.

Ostatnia część tych przepisów odnosi się do postępowania o utworzenie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności, co omówiono wcześniej.

W X tytule hiszpańskiej ustawy zamieszczono różne kwestie istotne dla żeglugi, np. omawianą już wyżej problematykę awarii wspólnej, zgłaszanie protestów morskich do Maritime Captaincy, a za granicą konsulowi. Brakuje w k.m. unormowania dotyczącego depozytu i sprzedaży towarów, a także bagażu pasażerskiego (art. 512–515 uzm.). Oryginalną procedurą (art. 516–522 uzm.) jest także postępowanie, które można by było nazwać umarzaniem konosamentów (*proceedings regarding loss, theft or destruction of bill of lading*). Postępowanie takie przeprowadza notariusz, który ogłasza właściwe zawiadomienia w dzienniku urzędowym, a po upływie miesiąca od ogłoszenia stwierdza nieważność dokumentu. Artykuły 523–524 uzm. dotyczą sprzedaży na aukcji publicznej ładunków niepodjętych lub uszkodzonych, wymagających niezwłocznej interwencji, pod nadzorem notariusza.

10. PRZEDAWNIEŃ ROSZCZEŃ

W trakcie omawiania ustawy pomijano dotychczas sprawę przedawnienia. Ustawa o żegludze morskiej naturalnie zawiera liczne normy o przedawnieniu roszczeń. W porównaniu z dotychczasowym prawem są to na ogół nowe terminy i zazwyczaj znacznie krótsze. Znacząca zmiana występuje w umowie o budowie statku. Do tej pory, według orzecznictwa SN, przedawnienie roszczeń z tej umowy wynosiło 15 lat, a obecnie 3 lata. W umowie ubezpieczenia obowiązywał termin 3-letni, obecnie zaś są to 2 lata, w hipotece – 3-letni, leasingu – roczny. Także w umowach przewozowych terminy są krótkie, np. rok od dostawy towarów. Podobnie roczny termin jest w umowie o ratownictwo i przy awarii wspólnej.

11. POSTANOWIENIA DODATKOWE

Postanowienie 1 dotyczy możliwości podniesienia pułapu ograniczenia dla statków do 300 ton. Postanowienie 2 jest poświęcone upoważnieniu właściwych organów do określenia wynagrodzenia za ratownictwo dla okrętów Marynarki Wojennej. Postanowienie 3 wiąże się z omawianą sprawą stosowania dodatkowych przepisów do dokumentów elektronicznych. Postanowienie 4 zawiera odniesienie do prawa konsumenckiego. Postanowienie 5 to alternatywne systemy rozwiązywania sporów konsumenckich. Postanowienie 6 obejmuje listę okrętów hiszpańskiej Marynarki Wojennej. Postanowienie 7 – gwarancje doty-

czące szelfu kontynentalnego i jego rozszerzenia. Postanowienie 8 – specjalny rejestr statków historycznych. Postanowienie 9 – niestosowanie ustawy do statków powietrznych, z wyjątkiem postanowień COLREG i SOLAS. Postanowienie 10 – opłaty notarialne i rejestrowe. Poza tym ustawa zawiera postanowienia uzupełniające i końcowe. Jednym z nich jest przepis dotyczący reguł rotterdamskich.

WNIOSKI DLA POLSKIEJ LEGISLACJI

Nie sposób dokonywać oceny tej obszernej ustawy po kilku miesiącach od jej wejścia w życie. Dlatego poniższe uwagi w niczym nie powinny umniejszać wysiłku nauki prawa morskiego w Hiszpanii. Zapewne prawnik zagraniczny, spoza systemu prawa wyrażanego w języku hiszpańskim, nie potrafi w pełni ocenić użm., ale autora tego artykułu omawiana ustawa rozczarowała. Tym bardziej że w prawie polskim i hiszpańskim wiele koncepcji prawnych jest bardzo zbliżonych. Główny zarzut wiąże się z ambitnym, lecz w obecnym stanie prawnym trudnym do wykonania pomysłem na całościowe, kompleksowe ujęcie prawa morskiego. Drugi, być może wynikający z tego założenia, błąd to sama technika legislacyjna. Wiele instytucji prawnych jest unormowanych zbyt oszczędnie, wręcz lakonicznie. Być może metoda prawników hiszpańskich preferuje normy wykonawcze, ale mimo to, gdyby materię objętą użm. wyrazić normami polskiego prawa morskiego, byłoby to zapewne ponad 1000 artykułów.

Można mieć także wątpliwości odnośnie do oceny wielu rozwiązań. Bez wątplenia w zestawieniu z regulacjami z XIX w. jest to postęp, ale czy przyjęte rozwiązania sprawdzą się w XXI w., można mieć wątpliwości. Przykładem niech będzie anachroniczny dualizm rejestracji statków. Zupełne zdumienie budzi brak regulacji dotyczących wyłącznej strefy ekonomicznej, zwłaszcza w zestawieniu z unormowaniem strefy przyległej. W kwestii szelfu kontynentalnego jedynie postanowienie siedmiu przepisów dodatkowych deklaruje, że suwerenne prawa Hiszpanii do szelfu kontynentalnego i jego rozszerzeń ponad 200 mil morskich określają postanowienia konwencji z Montego Bay. W sumie unormowania prawa hiszpańskiego w zakresie prawa morza nie mogą stanowić przykładu dobrej i całościowej regulacji.

Nowe hiszpańskie prawo morskie będzie zapewne przedmiotem wielu analiz¹⁶. Podkreślono to w preambule do użm. i zwraca na to uwagę I. Arroya w cytowanej pracy, że prawo hiszpańskie zrobiło niewątpliwie krok naprzód, zwłaszcza w zakresie dostosowania się do nowych konwencji międzynarodowych. Jednakże w morskim prawie przewozowym nie usiłowało nawet dosto-

¹⁶ Zob. np. I. Arroya, *The new Spanish Maritime Navigation Act 2014, the need for uniformity and the international maritime conventions*, *The Journal of International Maritime Law* 2014, vol. 20, no. 8–9, s. 375–379.

sować się do reguł rotterdamskich. W jednym z końcowych postanowień ustawy jest zastrzeżenie, że jeżeli konwencja z 2009 r. (reguły rotterdamskie) wejdzie w życie, rząd przedłoży parlamentowi projekt ustawy mający na celu wprowadzenie niezbędnych zmian w użm. Jak widać, Hiszpania nie próbuje dokonać tego, do czego przymierza się Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego – „spolszczenia” konwencji rotterdamskiej i wprowadzenia jej zasad do k.m. Ocena ustawy z 2014 r. w zakresie przewozu morskiego ładunku skłania raczej do wniosku, że prawo hiszpańskie można zaliczyć do nurtu „modernizacji systemu hasko-visbijskiego”. Jest to rozwiązanie, które przypomina niektóre regulacje hybrydowe przez wprowadzenie pewnych rozwiązań z konwencji hamburskiej, np. pojęcia nieważnych klauzul, odpowiedzialności za zwłokę w przewozie, oraz pewnych koncepcji z konwencji rotterdamskiej, np. elektronicznego konosamentu, ograniczonego multimodalizmu.

W całym tekście niniejszego opracowania podkreślano te pomysły legislatorów hiszpańskich, które warto by było przenieść do prawa polskiego. Zwłaszcza w k.m. mogłyby się znaleźć nowe umowy prawa morskiego, takie jak umowa: o budowę statku, o klasyfikację, o usługi portowe, leasingu statku.