

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 92)
z dnia 6 listopada 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 92)

6 listopada 2025 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- **informację na temat funkcjonowania ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski ze szczególnym uwzględnieniem przepisów dotyczących rejestracji statków, odpowiedzialności cywilnoprawnej armatora, umów morskich, statusu kapitana oraz planowanych zmian.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Krężel** dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Banaszkiewicz** starszy inspektor w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Tomasz Nadratowski** prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego, **kpt. ż.w. Tadeusz Hatałski** wiceprezes zarządu Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej, **Radosław Stefaniak** sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska**, **Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

W porządku mamy jeden punkt, a mianowicie rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, ze szczególnym uwzględnieniem przepisów dotyczących rejestracji statków, odpowiedzialności cywilnoprawnej armatora, umów morskich, statusu kapitana oraz planowanych w tym zakresie zmian.

Nie ma z nami pana ministra Marchewki, nie ma pana ministra Klimczaka – a więc kto jest upoważniony do prezentowania stanowiska rządu?

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Paweł Krężel:

Ja. Upoważnienie zostało przekazane Wysokiej Komisji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan dyrektor Krężel. Dobrze. Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, informację otrzymaliście państwo na piśmie. Generalnie Kodeks morski reguluje kwestie cywilnoprawne związane z uprawianiem żeglugi morskiej, a więc w zakresie nieuregulowanym w Kodeksie morskim stosuje się przepisy prawa cywilnego. Można powiedzieć, że Kodeks morski reguluje trzy główne obszary. Pierwszy obszar to kwestie związane ze statusem statku morskiego, sprawami rzeczowymi, własnością statku morskiego i procesem rejestracji statku. Drugi obszar to kwestie umów cywilnoprawnych związanych z uprawianiem żeglugi. Jest to umowa przewozu ładunku, umowa przewozu pasażerów, umowa czarteru na czas, umowa agencyjna i o usługi maklerskie, umowa holownicza, umowa pilotowa i umowa o ratownictwo morskie. Trzeci obszar jest związany z odpowiedzialnością z ubezpieczeniami. Jest to obszar, w którym Kodeks morski przede wszystkim wdraża konwencję IMO o odpowiedzialności, tzw. IMO liability convention. Jest to konwencja LLMC z 1976 r. o ograniczeniu roszczeń. Przewiduje ona możliwość kwotowego ograniczenia roszczeń morskich.

Ponadto Kodeks morski wdraża też dyrektywę 2009/20, która to dyrektywa implementuje do europejskiego porządku prawnego właśnie postanowienia konwencji LLMC, plus przewiduje

konieczność posiadania przez armatora certyfikatu ubezpieczeniowego w zakresie konwencji LLMC. Kolejna konwencja to konwencja ateńska dotycząca odpowiedzialności przewoźników morskich przewożących pasażerów i ich bagaż. Tutaj też mamy rozporządzenie unijne 392/2009, które wdraża postanowienia konwencji ateńskiej do europejskiego porządku prawnego. Przewiduje konieczność posiadania ubezpieczenia bądź innego zabezpieczenia finansowego, takiego jak gwarancja bankowa. Dalej mamy konwencję bunkrową z 2001 r. Jest to konwencja dotycząca odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez oleje bunkrowe, czyli oleje używane do napędzania statku. Przewiduje ona obowiązek posiadania ubezpieczenia bądź innego zabezpieczenia finansowego na pokrycie szkód. Trzecia konwencja, w zasadzie najstarsza, z 1969 r., to konwencja CLC, civil liability convention, konwencja odpowiedzialności cywilnej, później zmieniona w 1992 r. Dotyczy ona odpowiedzialności za szkody spowodowane przez tankowce, czyli wyrządzone przez oleje przewożone jako ładunek luzem. Do tego dochodzi konwencja FUND, czyli konwencja o utworzeniu i regulująca działalność specjalnego funduszu z siedzibą w Londynie. Jest to fundusz gwarancyjny, który wypłaca odszkodowania w zakresie przewyższającym limit odpowiedzialności armatora, a w konsekwencji limit odpowiedzialności ubezpieczyciela.

Są to trzy podstawowe obszary, które uregulowane są w Kodeksie morskim. Natomiast powiedzmy sobie szczerze, Kodeks morski reguluje uprawianie żeglugi przez morskie statki handlowe pod polską banderą, a jak wygląda polska bandera – rozmawialiśmy na poprzednim posiedzeniu. W związku z tym praktyczne stosowanie Kodeksu morskiego jest dosyć ograniczone. Pewnie też z tego wynika ograniczone zainteresowanie dzisiaj i udział interesariuszy. Dlatego we współpracy z armatorami stworzyliśmy pewien plan poprawy otoczenia regulacyjnego, tak żeby zachęcić armatorów do rejestracji pod polską banderą, co też zapewni zwiększenie funkcjonowania Kodeksu morskiego, umożliwi funkcjonowanie przepisów, które regulują uprawianie żeglugi pod polską banderą.

Na te przepisy, na ten plan składają się cztery obszary, o których mówiliśmy ostatnio, czyli ubezpieczenia społeczne marynarzy, PIT marynarzy, CIT przedsiębiorców żeglugowych – czy też konkretniej mówiąc, możliwość skorzystania z alternatywy do podatku CIT, czyli podatku tonażowego – czwarty obszar to właśnie obszar procedur rejestracji statków oraz kwestie uregulowane w Kodeksie morskim. W związku z tym przygotowaliśmy projekt ustawy o rejestracji statków pod polską banderą. Projekt przewiduje zmiany Kodeksu morskiego, przewiduje digitalizację postępowania rejestrowego, przewiduje deregulację, na przykład likwidację osobnego postępowania administracyjnego zmierzającego do zatwierdzenia nazwy statku, wprowadza możliwość rejestracji warunkowej na podstawie promesy. Generalnie są to kwestie, które były podnoszone przez armatorów. Projekt wprowadza, można powiedzieć, rewolucję, jeżeli chodzi o opłaty rejestrowe. Teraz mamy opłaty obliczane od wartości statku, który chcemy zarejestrować. W przypadku droższych statków może to iść w setki tysięcy złotych. A więc są to duże, zaporowe opłaty płacone już na wejściu. Chcemy ten system zamienić na system niewielkich opłat rocznych, obliczanych od pojemności statku, tak jak to jest w większości państw świata.

Jeżeli chodzi o sam projekt, obecnie znajduje się w uzgodnieniach międzyresortowych i konsultacjach publicznych. W zasadzie termin już minął, ale otrzymujemy jeszcze uwagi. Uwagi spływają, więc będziemy musieli wypracować jakieś stanowisko. Generalnie kontrowersyjną kwestią, jeżeli chodzi o projekt, jest zamiar przeniesienia rejestracji statków z izb morskich do urzędów morskich. Był to postulat samych armatorów. Wynikał z tego, że armatorzy w tej chwili uprawiają żeglugę na podstawie rejestrów, gdzie rejestracja statków odbywa się w administracji morskiej. Procedura, która rządzi postępowaniem rejestrowym w izbach morskich, opiera się o Kodeks postępowania cywilnego. Jest to postępowanie sądowe. W przypadku urzędów morskich jest to postępowanie administracyjne, czyli k.p.a., który z założenia jest bardziej przyjazny dla użytkownika, dla wnioskodawcy. W toku konsultacji publicznych otrzymaliśmy też stanowiska wskazujące, że postępowanie w izbach morskich jest generalnie sprawne, że fakt, że wpisy są dokonywane przez sędziów, gwarantuje wyższą jakość wpisów czy też prowadzenia rejestru niż w przypadku urzędów morskich. A więc generalnie będziemy musieli wszystkie uwagi przeanalizować, wypracować jakieś stanowisko. Będziemy chcieli też zorganizować spotkanie z interesariuszami, żeby zdecydować, co dalej, ponieważ jest to kluczowa kwestia, czy zostajemy przy izbach morskich i przy k.p.c., czyli postępowaniu cywilnym, czy przechodzimy na k.p.a. i urzędy morskie. Jest to podstawowa kwestia. Jeżeli uda nam się to wdrożyć i rzeczywiście będziemy mieli więcej statków pod polską banderą, to mam nadzieję, że Kodeks

morski zacznie po prostu żyć. Wtedy będziemy mogli wprowadzać kolejne zmiany, wynikające już z praktyki stosowania tychże przepisów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze.

Otwieram dyskusję. Panie dyrektorze, cyfryzacja rejestrów ma się odbyć w ramach Ministerstwa Cyfryzacji. Czy ma być jakieś zamówienie na te systemy? Jak to roboczo ma się odbyć?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak, zakładamy, że będzie podobnie jak w przypadku systemu teleinformatycznego dla rejestracji jachtów. Zgodnie z projektem urząd morski wskazany w rozporządzeniu będzie administratorem bazy danych. Będzie to po prostu przetarg. Nie mamy w administracji morskiej know-how, żeby stworzyć rejestr od zera, a więc będzie to przetarg na wykonanie rejestru.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale państwo w tym zakresie jesteście w dialogu międzyrządowym, międzyresortowym z Ministerstwem Cyfryzacji? Czy oni wiedzą o tym temacie, wiedzą, że są takie plany ustawowe? Albo inaczej – na jakim poziomie jest to dyskutowane z Ministerstwem Cyfryzacji?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak jak powiedziałem, w tej chwili jesteśmy na etapie uzgodnień międzyresortowych. Jest to projekt, który poszedł do wszystkich ministerstw. Otrzymaliśmy uwagi. Dopiero teraz będziemy rozmawiać co do konkretów, dlatego że trudno rozmawiać o konkretach, jeżeli nie wiemy, czy to będzie elektroniczna rejestracja w izbach morskich, gdzie mamy k.p.c. i system teleinformatyczny sądów powszechnych, czy będzie to budowanie systemu zupełnie od zera w urzędach morskich. Co do szczegółów będziemy rozmawiać, jak już będziemy mieli obrany kierunek.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wspomniał pan, że armatorzy popierają ten postulat. Tak pana zrozumiałem. Państwo ze strony armatorów, przedsiębiorców żeglugowych, pan prezes Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego na pewno uczestniczył w konsultacjach, zresztą temat ten podnieśliśmy na jednym z ostatnich posiedzeń Komisji, ale skoro dzisiejsze posiedzenie jest poświęcone konkretnie tej sprawie, chciałbym państwa prosić o przedstawienie stanowiska waszych środowisk.

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

Z chęcią. Tomasz Nadratowski. Prezes Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego, przy okazji członek Rady Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych.

Jeżeli chodzi o stanowisko, może wypowiem się przede wszystkim w imieniu stowarzyszenia. Z tego co mi wiadomo, faktycznie przekazanie prowadzenia rejestru urzędowi morskiemu jest jednym z możliwych rozwiązań. Ja sobie akurat nie przypominam, może pamięć mnie zawodzi, żeby jednoznacznie przez całe środowisko było to wskazane jako jedyne możliwe rozwiązanie. Myślę, że jest to jedno z kilku rozwiązań. Rozwiązanie to, jak każde, ma swoje plusy i minusy. Jeżeli chodzi o to, co mamy teraz, czyli izby morskie, niewątpliwie ich zaletą, czegokolwiek by nie mówić o tym postępowaniu, jest to, że jest ono dosyć szybkie i jest z dawna wypracowane. Niezależnie od tego, że jak wszyscy wiemy, sądy mają długie terminy rozpatrywania spraw, izby morskie są niezwykle sprawne. Powstaje proste pytanie – czy gdy przeniesiemy to do urzędów, sprawność zostanie zachowana? Gdyby zrównać troszeczkę organizacyjnie izby morskie z urzędami... A dla informacji wszystkich zebranych powiem, że w tej chwili izby morskie nie pracują cały czas, ponieważ sędziowie izb morskich od kilku lat są zobowiązani do prowadzenia także spraw w sądach powszechnych, czyli nie są codziennie w izbach. Kiedyś tak nie było. Gdyby powiedzieć, że w izbach sędziowie będą codziennie i gdyby później zestawić to z urzędami, które też w założeniu mają urzędników codziennie, to powstaje istotne pytanie, czy faktycznie urzędy morskie okażą się sprawniejsze, szybsze w procedowaniu niż izby. Oczywiście, jeżeli będziemy porównywać izby w ich obecnym kształcie, kiedy sędziowie są obecni dwa dni w tygodniu, to wiadomo, że być może urzędy będą szybsze, ale powinniśmy jednak porównywać porównywalne, nie jabłka z pomarańczami, tylko jabłka z jabłkami. Na pewno też wyzwaniem, jeżeli zdecydowalibyśmy, żeby...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Sądy, nie urzędy.

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

A jak powiedziałem?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Urzędy.

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

Tak, gdyby przenieść to do urzędów. Być może przejęczyłem się, przepraszam. W izbach morskich sędziowie są obecni dwa dni w tygodniu, ponieważ w pozostałe dni sądzą sprawy karne, z ustawy o bestiach dla przykładu. Oczywiście są delegowani z sądów do izb. A więc gdyby byli codziennie, to na pewno pracowaliby szybciej. Trzeba by się w związku z tym zastanowić, czy gdyby przywrócić, tak jak było kiedyś, sędziów izb morskich do orzekania w izbach morskich codziennie, to czy alternatywne rozwiązanie, czyli prowadzenie rejestru przez urzędy morskie, faktycznie okazałoby się szybsze. Nie mamy takiej pewności, ponieważ izby robią to od kilkudziesięciu lat i, jak mówię, mają tutaj już wypracowane pewne modus operandi, robią to całkiem sprawnie.

Innym wyzwaniem z punktu widzenia stowarzyszenia jest to, że jeżeli zdecydujemy się na urząd morski, to siłą rzeczy wpadamy w k.p.a. Pytanie, czy k.p.a. jest najbardziej fortunnym rozwiązaniem, najlepszą procedurą do tego, żeby prowadzić jednak rejestr cywilnoprawny, m. in. w ramach którego wpisujemy hipoteki i który opiera się w dużej mierze także na ocenianiu stanu faktycznego z punktu widzenia prawa obcego, ponieważ często zanim statek wpisujemy do rejestru, pewne zdarzenia są poddane prawu obcemu. Umowa kupna może być poddana prawu obcemu. Umocowanie firmy, reprezentacja firmy jest poddana prawu obcemu. Pewne zdarzenia będą poddane prawu obcemu. Generalnie rzecz biorąc, k.p.a. to procedura stworzona do stosowania prawa polskiego oraz prawa międzynarodowego w takim zakresie, w jakim jest ono częścią polskiego systemu prawnego. Natomiast w ramach procedury cywilnej mamy pewną łatwość stosowania prawa obcego, ponieważ sądy muszą to robić i są na to podstawy normatywne w polskim systemie prawnym. Wchodząc w k.p.a., mamy cały szereg wątpliwości odnośnie do procedury odwoławczej, odnośnie do terminów, odnośnie później do ewentualnie kontroli sądowej. Są to rzeczy, które wymagają bardzo głębokiego rozważenia.

Obawą stowarzyszenia jest to, że bez wsparcia komisji kodyfikacyjnej prawa morskiego, która na dzień dzisiejszy nie istnieje, taki przeskok proceduralny i systemowy może okazać się przeskokiem na ślepo. Po prostu nie przewidzimy na dzień dzisiejszy wszystkich możliwych komplikacji, które mogą z tego wynikać. Zdanie stowarzyszenia jest takie, że w przeciwieństwie do prac, które są godne pochwały, prac nad kwestią ZUS-ów marynarskich, ubezpieczeń czy podatku PIT, w przypadku akurat rejestru istnieje realne ryzyko wylania dziecka z kąpielą. Jak wiadomo, PIT marynarski czy ZUS marynarski wymagały pilnej reformy. Mimo że system izb morskich i rejestracji statków też wymaga reformy, to jednak w przeciwieństwie do ZUS-u marynarskiego działa. Jest to system sprawny i wydolny. Oczywiście działa wydolnie na potrzeby polskiej bandery takiej, jaka ona jest, ale pamiętajmy, że regularnie działa też na potrzeby polskich stoczní, ponieważ regularnie rejestruje statki w budowie i hipoteki na tych statkach, rejestruje, wykreśla, dokonuje innych czynności. A zatem jest to wyzwanie. Na pewno zgodzę się z przedmówcą, że wymaga to konsultacji, naprawdę zastanowienia się, jak cały system pchnąć do przodu, czy mając na uwadze polskie uwarunkowania, polski system prawny, przeniesienie tego do urzędów morskich to rzeczywiście najlepsze możliwe dla nas rozwiązanie. To tyle, jeżeli chodzi o stanowisko stowarzyszenia. Dziękuję.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Radosław Stefaniak, Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych.

Uzupełniając jedynie, jeżeli chodzi o poprzednią wypowiedź, z którą zgadzamy się w całej rozciągłości, chciałbym tutaj zauważyć jedną rzecz odnośnie do tego, czy był to postulat środowiska armatorskiego. Zasługuje to na odrobinę wyjaśnienia. W piśmie z początku czerwca zostało to wskazane jako jeden z możliwych kierunków. Wynika to z tego, że w Europie istnieją rejestry o charakterze administracyjnym, ale mają one możliwości niezależnej kontroli sądowej. Właśnie dlatego stwierdzono to w piśmie. Niestety, nie ma tutaj kolegów z ZAP-u, a było to pismo kolegów z ZAP-u. Wskazano to jako jeden z możliwych kierunków uregulowania, natomiast z tego co pamiętam, był to jeden z możliwych kierunków do uregulowania, nie było definitywnie stwierdzone, że na pewno to jest to. Teraz trwają konsultacje publiczne, czekamy na ich rezultat.

Nasz związek również przedłożył stanowisko. Jedno ze stanowisk właśnie było sporządzone przez pana mecenasa Nadratowskiego. To tyle tytułem uzupełnienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam pytanie w takim razie, jakie były państwa propozycje, w jaki sposób to zrobić. Zwracam się do obydwu panów.

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

Odpowiem pierwszy. To jest akurat łatwa odpowiedź, ponieważ stowarzyszenie kiedyś, parę lat temu już wyrażało stanowisko w tym zakresie. Wówczas stanowisko stowarzyszenia, które wciąż jest podtrzymywane, było takie, że wydaje się, że lepszym i łatwiejszym rozwiązaniem jest utrzymanie dotychczasowego systemu, czyli systemu izb morskich. Stowarzyszenie, jak było wyrażone w naszym stanowisku w ramach konsultacji, oczywiście widzi potrzebę reformy, w związku z czym bardzo chętnie, na tyle, na ile jest to możliwe, wspomóże wszelkie prace legislacyjne, niezależnie od tego, w jakim kierunku one pójdą. Natomiast wydaje się, że mniej wyzwań, mniej trudnych pytań bez odpowiedzi – czy może bez łatwych odpowiedzi – jest w przypadku pozostawienia aktualnego systemu.

Szczególnie że jest jeszcze jedna kwestia, o której warto może powiedzieć, a mianowicie taka, że gdybyśmy zdecydowali się na przeniesienie do urzędów morskich z izb morskich, to powstaje jeszcze problem transferu kompetencji do urzędów, ponieważ urzędy oczywiście zajmują się w tej chwili prawem międzynarodowym czy obcym, ale dotyczy to generalnie kwestii administracyjno-prawnych, na przykład sprawdzania spełnienia wymogów różnych konwencji międzynarodowych. Jest to zupełnie inna praca niż poruszanie się w ramach prawa prywatnego, prawa cywilnego zagranicznego. Powstaje pytanie, czy jeżeli system zostanie rzeczywiście oparty o urzędy morskie, to ci ludzie, przynajmniej na początku, przez pierwsze kilka lat, będą się uczyć na pacjencie czy już będą umieć. Wydaje się, że to też jest niezwykle ważny aspekt.

Pamiętajmy, że jakość orzecznicza, która jest w izbach morskich, dlatego że ona jest nie tylko w zakresie prowadzenia rejestru, ale także w zakresie orzekania o wypadkach morskich, naprawdę jest bardzo wysokiej jakości. Taka jakość orzeczeń jest zupełnie nieosiągalna w sądach powszechnych. Zastanówmy się, co stanie się z tą wiedzą, jeżeli system będzie oparty o urzędy morskie. Jednak są to sędziowie delegowani z sądów. Jak się domyślam, oni nie pójdą pracować do administracji państwowej. Może są na to jakieś ciekawe, kreatywne rozwiązania. Mnie i stowarzyszeniu, którego głównym statutowym zadaniem jest promocja prawa morskiego, zależy na tym, żeby Polska miała nowoczesną banderę i nowoczesne rejestr. Są to tylko pytania, które chcielibyśmy pokazać – chcielibyśmy wskazać, że odpowiedzi niestety nie są takie proste.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Ja również chciałbym zwrócić uwagę na jeden aspekt, który może nie do końca poki co wybrzmiał. Chodzi tu przede wszystkim o to, że zakup statku jest niesamowicie kapitałochłonny, wymaga pożyczek, wymaga kredytów. Instytucja finansowa zanim udzieli kredytu, który co do zasady jest zabezpieczony na statku poprzez hipotekę morską, sprawdza wiarygodność rejestru, do którego statek jest wpisany. Rejestr musi być wiarygodny z punktu widzenia instytucji finansowej, czyli musi umożliwiać realizację roszczenia, które zostało zabezpieczone w ten sposób przez hipotekę morską. Dlatego ważna jest kwestia, żeby instytucja finansowa miała pewność, że w razie gdy przyjdzie co do czego, będzie mogła zrealizować roszczenie poprzez możliwość zarejestrowania i zaspokojenia się z przedmiotu hipoteki morskiej, jakim jest statek. Niestety z tej perspektywy rejestr jest istotny, wiarygodność rejestru jest niesamowicie istotna. Jest to bardzo delikatna kwestia, która wymaga wszechstronnego rozważenia z tej perspektywy. Zazwyczaj prace w tym zakresie naprawdę toczą się w dużych zespołach. Chciałbym pochwalić za inicjatywę, ponieważ problemy w funkcjonowaniu, które zostały zauważone wcześniej, teraz próbujemy rozwiązać. Tutaj Ministerstwo Infrastruktury jak najbardziej zasługuje na pochwałę, natomiast jest to kwestia, na którą chcielibyśmy zwrócić uwagę jako PZPŻ, że wymaga ona naprawdę delikatnego podejścia.

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

Panie przewodniczący, może jeszcze jedno zdanie uzupełnienia. Troszeczkę potwierdzając zdanie przedmówcy, faktycznie ogólnie stowarzyszenie nie broni status quo. Jesteśmy zdania,

że absolutnie głębokie reformy są konieczne. Podam prosty przykład. Obecnie system polskich izb morskich jest prowadzony w systemie czysto papierowym, często rzeczy są wypisywane ręcznie, nawet w księgach rejestrowych. Są dwie księgi, jedna jest w Szczecinie, druga jest w Gdyni. One się ze sobą nie komunikują, nie mają żadnej wewnętrznej łączności, że się tak wyrażę. A zatem teoretycznie ktoś mógłby być sprytny i zarejestrować ten sam statek w dwóch rejestrach. Oczywiście nie są w żadnej mierze elektroniczne. Kiedy mówimy takie rzeczy klientom zagranicznym, którzy mają pytania o polski rejestr, to faktycznie trudno jest im w to uwierzyć. A więc oczywiście elektroniczna, unowocześnienie, jakakolwiek modernizacja systemu jest absolutnie potrzebna.

Trudniejsze pytanie jest takie, czy zostawić to w izbach czy przenieść do urzędów morskich. Co jest potrzebne? Przede wszystkim potrzebna jest modernizacja, elektroniczna, a to, jaki organ będzie to prowadził, wydaje się, że z punktu widzenia zainteresowanych nie jest pytaniem pierwszorzędym. Głównie chodzi o elektroniczną, przyspieszenie i dobrą renomę rejestru, wiarygodność, a to, czy robi to urzędnik taki, czy inny, gdybyśmy jeszcze mówili o podmiotach zagranicznych, które byłyby zainteresowane wpisem do polskiego rejestru, na pewno nie będzie to dla nich najważniejszą sprawą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Chciałam podziękować panom za poszerzoną wypowiedź, dlatego że moje pytanie zmierzało do tego, że oprócz pozostawienia kompetencji, fachowości izb, problemów, które rozpatruje się w dużych zespołach, odpowiedzialności, dużych sum, jeżeli chodzi o obsługę zakupów, przygotowania całej operacji zabezpieczeń bankowych, wszelkiej gamy działań, jest rozróżnienie. Jest statek w budowie, statek w ruchu, są różne statki. Ja akurat przerabiałam statek w ruchu. Pan trochę wybiegł, panie Tomaszu, do przodu, ponieważ chciałam zapytać właśnie o państwa propozycje co do usprawnienia. Ja miałam, podobnie jak wielu armatorów, dzień albo półtora dnia na zrealizowanie pewnych czynności. Graniczy to z cudem, ponieważ tak jak pan powiedział, sędziowie czy osoby, które są w izbach, pracują, są zajęci również w innych sądach sprawami cywilnymi czy też innymi, nie są tylko dedykowani do izb morskich. Tak jak pan powiedział, nam zawsze zależy na czasie. Zgranie czynności nawet na kilku kontynentach, kiedy potrzebujemy oryginałów z Banku Światowego, z banku w Londynie, jednocześnie czegoś na Malcie, zintegrowanie tego, zrealizowanie takiej operacji wymaga dużej sprawności, wiedzy i zabezpieczenia się przez nas wobec tego, że bierzemy pożyczki i mamy zobowiązania, ponieważ statek to droga rzecz, ale opłacalna.

Natomiast ja chciałam panów zapytać, jakie propozycje państwo złożyli, zauważając nasze problemy, problemy armatorów w całym procesie, dotyczące szybkości, zasad, trudności z wyrejestrowaniem starego statku i jakimiś archaicznymi przepisami, a jednocześnie zarejestrowania nowego, żeby to była czysta karta i żeby nikt się nie martwił, że jakieś przepisy z lat, nie wiem, 80., 90., które nie przystają do rzeczywistości, powodują to, że wszyscy mają problem ze sformułowaniem, jak to ma wyglądać, jak to ma być sformułowane, żebyśmy już wiedzieli, że mamy wyrejestrowany statek, a jednocześnie możemy zarejestrować nowy, że w całym procesie mamy czystą kartę, że proces może być gładko przeprowadzony i wszyscy są tutaj bezpieczni. Nawet jeżeli bierzemy jako reprezentanta prawnika czy osobę, która się zna, a jest mało osób, które są fachowcami w tej branży, to też bierzemy na siebie odpowiedzialność. To wszystko wiąże się z odpowiedzialnością. Niektórzy mogą nie chcieć podjąć się pewnej misji, a armatorzy też nie chcą narażać osób, które w naszym imieniu prowadzą pewne czynności, żeby były jakieś komplikacje. A więc jakie jeszcze dodatkowe problemy państwo widzicie? Jak już rozpoczynamy tę dyskusję i chcemy łączyć wszystkie elementy przy rejestracji nie tylko polskiej bandery, ale w ogóle przy funkcjonowaniu, jeżeli chodzi o izby morskie, to jakie jeszcze zgłaszaliście problemy, które macie zidentyfikowane, ponieważ doskonale się w tym orientujecie?

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

Jasne. Powiem tylko gwoździ uwagi wstępnej, że ustosunkowując się w toku konsultacji do projektu, siłą rzeczy odnosiliśmy się do projektu. Projekt wszystkiego nie zawiera. Część rzeczy zawiera, oczywiście zaraz powiem, co zawiera, ale wszystkiego nie zawiera. Wydaje mi się, że to też nie było jego intencją. My traktowaliśmy to jako pewne wytyczenie kierunku, który będzie musiał

być poparty dalszą pracą. Nie uważam tego za jego wadę. Myślę, że byłoby za wcześnie, żeby był tak szczegółowy, żeby naprawdę był w stanie uporać się z każdym problemem, ale na pewno to, co było, co uważamy za dobry pomysł, to rezygnacja z tłumaczeń przysięgłych w toku procesu rejestracji. W dniu dzisiejszym jest to bezwzględny wymóg, który wynika z polskiego systemu prawnego, ponieważ sędziowie czy nawet urzędnicy, jeżeli mówimy o urzędach, zwykle nie mogą wydawać orzeczeń w oparciu o dokumenty, nawet jeżeli znają język obcy, którym zwykle jest angielski, bez tłumaczeń przysięgłych w aktach. To strasznie usztywnia procedurę. To pierwsza rzecz. Uważam, że to bardzo dobry pomysł. Oczywiście wymaga to opracowania, tak żeby nie było sprzeczności, nie wiem, z ustawą o języku polskim. Trzeba odpowiednio to wszystko zabezpieczać, ale pomysł sam w sobie uważam za świetny. Uzyskiwanie tłumaczeń przysięgłych na przykład do umów mortgage'owych, które mają po 40 stron, nawet jeżeli mrugniemy okiem do sędziego izby morskiej, a on nam mrugnie z powrotem i przygotujemy tłumaczenia tylko najważniejszych fragmentów, to wciąż jest to sporo pracy. Uniemożliwia to robienie rzeczy z dnia na dzień, o czym była mowa. To po pierwsze.

Na pewno też zasygnalizowaliśmy to, że jeżeli chcemy budować sprawny rejestr, to może zaczniemy go budować od razu. Cofnijmy zmianę, która obowiązuje chyba od 2018 r., i faktycznie przywróćmy sędziów izb morskich do orzekania w izbach morskich codziennie. To po drugie. Wydaje się to łatwe i oczywiste usprawnienie, które można wprowadzić. W dłuższej perspektywie, jak projekt będzie gdzieś tam nabierał rumieńców, oczywiście wprowadzenie pewnego rodzaju jakichś dyżurów, żeby sędziowie czy urzędnicy byli dostępni poza normalnymi godzinami urzędowania, które są zwykle do godziny 15.00, absolutnie jest wskazane, ponieważ często closingi, czyli spotkania, na których dopina się umowę, trwają dłużej lub są w innych strefach czasowych. A więc umożliwienie dyżurowania, wprowadzenie dyżurów, co oczywiście jest powiązane z możliwością podejmowania czynności urzędowych, jak i z wynagrodzeniem dla tych osób, które dyżurują, ewidentnie jest cenne.

Rozumiemy też, że w toku prac nad elektryzacją rejestru będzie także możliwość w pełni usankcjonowanego prawnie komunikowania się z rejestrem w postaci mejli, w postaci elektronicznej lub w ogóle przez jakiś system, co też jest istotne, ponieważ wiemy z pracy dla zagranicznych rejestrów, że faktycznie jest tak, że po to, żeby dopiąć jakąś transakcję, trzeba wysłać jakieś pismo czy jakiś komunikat, kopię jakiegoś zdjęcia czy cokolwiek mejlem. Rejestr na to czeka. Jak to dostanie, wtedy może szybko podjąć czynność w postaci wpisu czy wykreślenia. Rejestrowi trzeba zapewnić taką elastyczność, jeszcze raz powiem, niezależnie od tego, czy będzie to rejestr w wydaniu sądowym izb morskich, czy będzie to rejestr w wydaniu urzędu morskiego.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący.

Ja tu się zgadzam, jeżeli chodzi o pozostawienie, udoskonalenie pracy w izbach morskich, ponieważ jest to pewna tradycja i dorobek, ale jakie mogłyby być inne propozycje oprócz urzędu morskiego?

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

Jakie są inne organy, które mogłyby prowadzić rejestr? Albo urząd morski, albo izba morska. Innej możliwości nie ma. Sądy powszechne? Będzie to zdublowanie izby morskiej. Bez sensu. Mamy dwie możliwości.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Trzeba znać specyfikę branży.

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

Tak, oczywiście. Wchodzimy w rejon, o którym troszeczkę zapominamy w tej dyskusji, ale pamiętajmy, że likwidacja izb morskich, która jest zakładana przez projekt, będzie oznaczała także, że zabraknie nam jednego z ważnych organów do badania wypadków morskich. Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich nie realizuje wszystkich istotnych funkcji. To postępowanie ma zupełnie inne znaczenie niż postępowanie przed izbą, ponieważ postępowanie przed izbą generalnie ma charakter skargowy. Każdy zainteresowany może złożyć wniosek, żeby izba zbadała wypadek. Mówiąc „każdy”, mam na myśli każdego, kto na przykład uczestniczył w wypadku, kapitana statku, który w nim uczestniczył. W postępowaniu tym ma się zabezpieczone pełne prawa strony z prawem do wniesienia odwołania, do uczestnictwa w rozprawach, do wglądu w dokumentację. Tak jest w izbach morskich. Państwowa Komisja Badania Wypadków

Morskich prowadzi postępowanie w trybie niejawnym, urzędniczym, wydaje orzeczenie, tyle tylko, że osoby zainteresowane zaznajamia z projektem przed wydaniem, przepraszam, nie orzeczenia, tylko raportu. Osoby mogą mieć jakieś uwagi, ale ich uwagi mogą być uwzględnione albo nie. Nie ma żadnej kontroli instancyjnej nad takim raportem. Wreszcie orzeczenie izby morskiej dotyczące wypadku może być – i bardzo często jest – dowodem używanym w postępowaniu czy to karnym, czy to cywilnym. Z samej definicji, z samej istoty raporty Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich nie mogą być dowodem w postępowaniach, które dotyczą winy albo odpowiedzialności. I nie ma możliwości, żeby te zadania, te kompetencje, czyli badanie wypadków morskich na przykład na wniosek armatora czy kapitana celem ustalania odpowiedzialności, przejął ktokolwiek inny, ponieważ w sądach powszechnych nie ma ludzi, którzy będą w stanie to robić. Urzędy morskie także sobie z tym zadaniem nie poradzą, ponieważ to nie są ich zadania ustawowe.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Mam dodatkowe pytania. Powiedział pan jedną rzecz: „w momencie likwidacji izb morskich”. Czy ministerstwo zakłada likwidację izb morskich? Powiedziałbym – Jesus Christ. To proszę wyjaśnić w kontekście tego, co powiedział pan mecenas, jaki jest sens tego, skoro będą takie komplikacje. Mój ojciec zginął na morzu, wiele osób zginęło na morzu. To jak my będziemy potem dochodzić swoich praw? Uwzględnijcie specyfikę tego. Jest to wylewanie dziecka z kąpielą. Jest to przerażające, jeżeli jest to prawda.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Generalnie założenie jest takie, że postępowania będą prowadzone przez sądy powszechne na zasadach ogólnych. Nie jest tak, że nikt nie będzie tego badał. Będzie badanie prowadzone przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich, oczywiście na zasadach określonych w ustawie o PKBWM. Jest to badanie niezmierzające do ustalenia winy konkretnych osób, badanie przyczyn na zasadach ogólnych przez sądy powszechne, tak jak w przypadku wypadków lotniczych. Tam też nie mamy izby morskiej, tam też jest jakaś tam specyfika. Teraz nie chciałbym mówić o szczegółach, gdyż zobaczymy, w którym kierunku to pójdzie. Przy omawianiu konkretnych przepisów ustawy będziemy mogli mówić o konkretach. Dziękuję. W tej chwili jest likwidacja izb morskich i badanie wypadków na podstawie przepisów ogólnych, czyli przepisów k.p.k.

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

Czy można krótko, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę.

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

Z punktu widzenia stowarzyszenia przedstawiłem pewne problemy czy wyzwania, które wiążą się z projektem. Natomiast jest chyba oczywiste, że gdyby okazało się, że izby morskie miałyby zostać zlikwidowane, wymagałoby to pewnie zmian w polskim systemie, zmiany ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, dlatego że wydaje się, że lukę tę trzeba jakoś uzupełnić. Stowarzyszenie na pewno jest zdania, że sądy powszechne nie są w stanie tego zrobić samodzielnie, natomiast gdyby zmienić charakter pracy Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, względnie charakter jej raportu, być może dałoby radę to wszystko jakoś pogodzić. Nie zmienia to faktu, że gdybyśmy z punktu widzenia stowarzyszenia powiedzieli, że jutro na przykład likwidujemy izby morskie, to stowarzyszenie będzie widziało pewne wyzwania i problemy związane z takim scenariuszem.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł jeszcze chce dopytać.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W takim razie absolutnie zgłaszam tutaj sprzeciw i oponuję. Po pierwsze, projektu, o którym panowie mówią, nie widziałam. My dostajemy odpowiedzi od pana ministra, ale jest to tak ogólne, że to, co dostaliśmy od państwa, możemy sobie wyczytać w Wikipedii. A po trzecie, przerażające jest, że chcecie wprowadzać jakieś zmiany, które mogłyby tak daleko iść i rujnować cały system,

jeszcze na dodatek bez przygotowania innych ustawowych zmian w kontekście przejścia tego przez sądy powszechne, jak to powiedział pan prezes. Ja sobie w ogóle tego nie wyobrażam. W ogóle zgłaszam sprzeciw, żebyście państwo mówili, że zobaczymy, co się zdarzy. Jak zobaczycie, to podejmiecie decyzję o likwidacji izb morskich, nie daj Boże, zanim będziecie mieli przedstawioną propozycję, czym zastąpicie izby morskie, także w kwestii wyjaśniania wypadków morskich. To jest przerażający scenariusz. Generalnie, panie przewodniczący, proszę, żebyśmy jako Komisja wyrazili jakieś stanowisko, żebyśmy mieli wgląd w kształt ustawy w kontekście właśnie izb morskich i problemów z tym związanych, kompetencji fachowców, pewnego dorobku, żebyśmy dostali projekt i żebyśmy zabezpieczyli się w jakiś sposób. Gdyby miały nastąpić tak daleko idące zmiany, rujnujące cały system, to żeby było to dopiero po przedstawieniu rozwiązań, które wypełnią tę lukę, o której tutaj powiedział pan reprezentujący stowarzyszenie. Są to tak poważne sprawy, że na litość boską, naprawdę zaczniemy uświadamiać sobie, czym jest gospodarka morska. Jeżeli mamy wprowadzać przepisy, nie słuchając grupy fachowców, którą powinniśmy cenić i której powinniśmy słuchać, ponieważ nie ma ich aż tak dużo, jeżeli chodzi o sprawy związane z polską banderą, w ogóle gospodarką morską, naszą flotą, funkcjonowaniem gospodarki morskiej, to chodzi o to, żeby znowu w Warszawie nie podjęto decyzji, które zrujnują następną gałąź gospodarki i bezpieczeństwo ludzi, którzy w niej funkcjonują. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Generalnie kiedy projekt jest już w konsultacjach publicznych, wszystkie dokumenty powinny znajdować się na stronie internetowej RCL. Niemniej wprowadźmy – tutaj moja prośba do pań sekretarz – zasadę, że jak wiemy, że jakieś projekty są prowadzone jeszcze przed trybem sejmowym, przed nadaniem numeru druku, zawsze prosimy, żeby ministerstwo przekazywało nam link do projektu w RCL dla ułatwienia odnalezienia go. Znajdują się tam wszystkie uwagi i wszystkie uzgodnienia międzyresortowe. Pokazane jest, na którym etapie dany projekt się znajduje. Wprowadźmy więc to do metodologii prac naszej Komisji przy przygotowaniach do poszczególnych posiedzeń.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam jeszcze tylko jedną prośbę. Czy państwa opinia odnośnie do propozycji likwidacji izb morskich jest w ministerstwie? Czy możemy ją jakoś uzyskać jako komisja sejmowa? Bardzo mnie to interesuje.

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

Na pewno my jako stowarzyszenie złożyliśmy w terminie swoją odpowiedź w toku prac.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To ja bym prosiła, panie przewodniczący, żebyśmy dostali to do Komisji.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

PZPŻ podobnie złożył.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Poprosimy, żeby je przesłać, a przy okazji sprawdzimy, czy znajdują się w RCL, na ile system RCL jest na bieżąco uzupełniany.

Tak, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Chciałbym uzupełnić, szanowna pani przewodnicząca, że w naszych materiałach nie ma informacji o izbach morskich, ponieważ dzisiejsze posiedzenie jest poświęcone funkcjonowaniu Kodeksu morskiego. Nie ma tego, dlatego że jest to osobna ustawa o izbach morskich. W tej chwili mamy trzy postępowania, potencjalnie możemy prowadzić trzy postępowania dotyczące tego samego wypadku morskiego. Po pierwsze, jest PKBWM, po drugie, jest izba morska, a niezależnie od izb morskich i tak prowadzone jest postępowanie w sądach powszechnych, w prokuratorze. W przypadku postępowania w sądzie powszechnym sąd nie jest związany orzeczeniem izby morskiej. Musimy o tym pamiętać. Uzasadnieniem likwidacji jest to, że jeżeli przenieśliśmy rejestr statków do urzędów morskich, to wypadków, które rozpatrują w tej chwili izby morskie, jest bardzo niewiele. Na palcach jednej ręki można je policzyć. A więc trudno byłoby uzasadnić utrzymywanie całego aparatu administracyjnego do badania kilku wypadków. Jest

to konsekwencja wprowadzenia ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Od czasu wprowadzenia tej ustawy izby morskie badają bardzo mało wypadków morskich. Takich spraw jest niezbyt wiele. Mówię tylko, jakie jest uzasadnienie tych zmian.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Drobna uwaga, panie dyrektorze. Tematyka ta jak najbardziej jest w porządku dzisiejszego posiedzenia. Temat wprost obejmuje przepisy dotyczące rejestracji statków i planowanych zmian, w związku z czym jak najbardziej jesteśmy w temacie.

Pan kapitan Hatałski.

Wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej kpt. ż.w. Tadeusz Hatałski:

Chciałbym tylko uzupełnić. Panowie prawnicy mówili o konsekwencjach i komplikacjach prawnych wynikających z planowanej zmiany, jeżeli chodzi o przeniesienie rejestru z izb morskich do urzędów morskich. Ja chcę zwrócić uwagę na stronę praktyczną. Przeniesienie rejestru z izb morskich do urzędów morskich jest zmianą systemową, natomiast wprowadzanie rejestru elektronicznego jest zmianą techniczną. Łączenie ze sobą tych dwóch spraw powoduje komplikacje, niepewność, jak to będzie działało. Jest oczywistą sprawą, że rejestr elektroniczny jest potrzebny. Dzisiaj na świecie już się tak nie pracuje. W związku z tym jest to rzecz oczywista. Druga sprawa. Rejestr okrętowy statków jest w pewnym sensie analogią do ksiąg wieczystych. Kiedyś księgi wieczyste też były w formie papierowej. Zostały zmigrowane. W tej chwili są w formie elektronicznej. Nadal są przy sądach rejonowych. Patrząc z praktycznego punktu widzenia, w zasadzie nie ma żadnych wskazań, żadnych przesłanek do tego, żeby rejestr przenosić do urzędów morskich, nie mówiąc o wszystkich wątpliwościach i zagrożeniach, o których tutaj mówili panowie prawnicy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie dyrektorze czy też panie prezesie, czy status sędziów w izbach morskich jest identycznie jak w sądach powszechnych? Kiedy sędziowie dokonują wpisów do rejestru, to czy działają w takim samym reżimie instytucjonalnym jak sędziowie Rzeczypospolitej czy wtedy stają się urzędnikami niechronionymi immunitetem itd.? Jaki jest ich status?

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

O ile się orientuję, jest to status sędziów z tej prostej przyczyny, że w rozumieniu prawa pracy, są mianowanymi pracownikami sądów, którzy są delegowani do izb morskich. W izbach morskich zatrudniony jest tylko personel pomocniczy. Sędzia jest tam delegowany czy w pewnym sensie jest gościem. Rozumiem to w ten sposób, że ich status jest taki jak status sędziów bądź jest do niego zbliżony. Powiem szczerze, że jeżeli chodzi o szczegóły, należałoby zapytać samych zainteresowanych. Natomiast na tyle, na ile stowarzyszenie robiło research celem przygotowania swojego stanowiska, ustaliliśmy to, co powiedziałem przed chwilą.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ilu ich jest? Proszę. Pan dyrektor chce coś dopowiedzieć?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak. Generalnie rzeczywiście jest tak, że zgodnie z ustawą o izbach morskich sędziowie zachowują prawa i obowiązki sędziego w przypadku delegowania do izby morskiej, natomiast sama izba morska nie jest sądem. W orzecnictwie, w judykaturze czy też w doktrynie mówi się, że jest organem quasi-sądowym, ale generalnie patrząc na orzeczenia Sądu Najwyższego, Sąd Najwyższy traktuje jej orzeczenia jako orzeczenia administracji. Na przykład sądy powszechne nie są związane orzeczeniami izb morskich.

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

Można jeszcze tytułem komentarza? Tak rzeczywiście jest. Można powiedzieć, że izby są w pewnym sensie troszeczkę reliktem. Jeżeli chodzi o to, o czym mówił wcześniej pan dyrektor, myślę, że ważne jest, żeby dodać, że jeżeli chodzi o sam system badania wypadków morskich, to systemem przyjętym w Europie jest system komisji, jaką mamy również w Polsce, a którą jest Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich. To, że pierwotnie zajmowały się tym izby morskie, to też była pewna pozostałość po minionych rozwiązaniach, po minionym systemie. Nie zmienia to faktu, że wyrzucenie izb, ich zupełna likwidacja, jeżeli chodzi o system

badania wypadków morskich, zdaniem stowarzyszenia pozostawi pewną lukę. Warto by się zastanowić, jak ją uzupełnić. Natomiast faktycznie izby morskie nie są sądami, ich orzeczenia nie są w związku z tym orzeczeniami sądów – tutaj raczej ma pan dyrektor, że nie są wiążące. Natomiast powiedzmy sobie jeszcze o tym, jak jest w praktyce. W praktyce mają one niezwykle dużą doniosłość. Bardzo często sądy kierują się tymi orzeczeniami, a w sprawach, gdzie dochodzi do takich wypadków, gdzie jest zaangażowana prokuratura, która na przykład prowadzi postępowanie karne, to nawet zawiesza postępowanie, czeka na to orzeczenie i później się nim kieruje, wydając swoje własne rozstrzygnięcie. A poza tym może jeszcze warto powiedzieć też o tym, że czasami nawet jest tożsamość osobowa między izbą morską a Państwową Komisją Badania Wypadków Morskich. Zdarza się, że ławnicy izby morskiej, którzy uczestniczą w wydaniu orzeczenia, także uczestniczą w wydaniu orzeczenia w ramach Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Rzeczywiście gdzieś tam to wszystko się przenika. Status izb morskich, to, że jest to organ quasi-sądowy, tak naprawdę nic nam nie mówi. Jest to organ specyficzny, o nie do końca określonym statusie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ilu jest sędziów delegowanych do izb morskich?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Jest po dwóch w izbie. Jest dwóch w pierwszej instancji, jest przewodniczący i wiceprzewodniczący w pierwszej instancji, a w drugiej, w odwoławczej, też chyba jest dwóch. Tak mi się wydaje. Jest przewodniczący i wiceprzewodniczący jako sędziowie plus sekretariat, ale to już są pracownicy administracji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli ile łącznie jest ich w Polsce?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Sześciu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Sześciu. Jak tam trafiają? Najpierw zostają sędziami i potem jakoś specjalizują się w systemie sędziowskim w zakresie spraw morskich czy jak to się dzieje?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Deleguje ich minister sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem gospodarki morskiej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A jeżeli chodzi o ich wynagrodzenie, dostają z tego tytułu jakieś dodatki finansowe? Jak na tym zyskują poza tym, że zajmują się ciekawym obszarem prawniczym?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Szczerze mówiąc, nie wiem, dlatego że leży to w gestii ministra sprawiedliwości, ale podejrzewam, że dostają jakieś dodatki funkcyjne. Są sędziami sądu okręgowego, czyli wyższymi, nie w rejonie. Zakładam, że z tytułu orzekania w izbie dostają dodatki, tak jak przewodniczący sądu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Są tam delegowani dwa dni w tygodniu?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy w zakresie potrzeb?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

W rozporządzeniu ministra sprawiedliwości wydawanym w porozumieniu z ministrem gospodarki morskiej określony jest procentowy udział pracy sędziego izby morskiej w sądzie powszechnym. Rzeczywiście ostatnie rozporządzenie, z 2018 r., spowodowało, że sędziowie są dużo rzadziej w izbach morskich, ale zakładam, że jest to problem jajka i kury. Rozporządzenie wynikało z tego, że po prostu nie mieli za wiele roboty w izbach morskich. A więc minister sprawiedliwości w 2018 r. stwierdził: „dobra, to niech orzekają w sądach powszechnych, bo tam są zatory”. Jeżeli mielibyśmy więcej statków i rzeczywiście więcej pracy, to zakładam,

że możemy porozmawiać z ministrem sprawiedliwości, żeby rozporządzenie zostało zmienione i żeby częściej byli w izbach morskich.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

I oni dokonują wszystkich wpisów w rejestrze okrętowym?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Zakładam, że przygotowują to pracownicy administracji, a oni to zatwierdzają i wpisują. Zresztą podobnie jest w sądzie powszechnym. Często orzeczenia w praktyce piszą asystenci.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To jasnym jest, że nie przejdą do urzędów morskich. Straciliby status sędziego, emeryturę czy uposażenie emerytalne 80% po wysłudze wszystkich lat itd. Jest to zmiana, która zakłada, że łatwo da się uzupełnić sześciu sędziów. Wydaje się to niedużo, ale pewnie każdy z nich ma już X lat na tym stanowisku, swoje doświadczenie. Trzeba by zbudować zupełnie nową kadrę do zajmowania się rejestrami.

Pan kapitan Hatałski.

Wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej kpt. ż.w. Tadeusz Hatałski:

Jeszcze jedno słowo. Wprowadzając jakiekolwiek zmiany, musimy się zastanowić, jaki jest cel tychże zmian. W moim przekonaniu celem nadrzędnym wszystkich zmian, które są wprowadzane, jest odbudowa morskiej floty handlowej. Teraz to, na co panowie prawnicy zwracali uwagę, czyli przeniesienie rejestru okrętowego do urzędów morskich spowoduje niepewność co do tzw. mortgage'ów, czyli zabezpieczenia kredytu i hipoteki. Pewność i łatwość zdobywania kredytu oraz jego zabezpieczenie jest jednym z podstawowych czynników, które prowadzą albo nie prowadzą, jeżeli ich nie ma, do rozwoju morskiej floty handlowej. Dzisiaj nie mamy takiej floty. A dlaczego nie mamy? Oprócz wszystkich innych powodów również dlatego, że armatorzy mają trudności ze zdobyciem kredytów. W bankach polskich praktycznie jest to niemożliwe. Oczywiście są przyczyny subiektywne, dlatego że banki, ich pracownicy się nie znają itd., itd., ale są również przyczyny obiektywne. Banki nie mają pewności co do pełnego zabezpieczenia udzielonego kredytu. Patrząc na cel zmian, jeżeli zmiany mają prowadzić do odbudowy morskiej floty handlowej, to trzeba się mocno nad tym zastanowić, czy będą przybliżały do tego celu, czy raczej oddalały. Mówię o przeniesieniu rejestru okrętowego z izb morskich do urzędów morskich.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Chciałbym dodać uzupełniając do wypowiedzi przedmówców, zwłaszcza do wypowiedzi pana mecenasa Nadratowskiego, że kiedy rozmawiamy na temat uregulowania tej kwestii, nie powinniśmy zapomnieć o jednej rzeczy, a mianowicie o dziale VII Kodeksu postępowania cywilnego, czyli o egzekucji ze statków morskich. Przedstawię państwu możliwie skrótowo, dlaczego jest to istotne. Po pierwsze, do statków zarejestrowanych, do statków w rejestrze stosujemy odpowiednio przepisu o egzekucji z nieruchomości, do statków niebędących w rejestrze okrętowym stosujemy przepisy o egzekucji z ruchomości. Przepisy te regulują też właściwość komornika do przeprowadzenia egzekucji ze statku wpisanego, zasady dotyczące tego, co powinno być dołączone do wniosku o wszczęcie egzekucji, zasady dotyczące przetrzymania statku przez komornika, dozoru nad nim, ogłoszenia o wszczęciu egzekucji, o rozpoczęciu licytacji, zasady prowadzenia egzekucji ze statków zagranicznych. Chciałbym także zauważyć, że przepisy te w większości, być może z wyjątkiem art. 1022, czyli egzekucji ze statku zagranicznego, są w takiej postaci, w jakiej były uchwalone pierwotnie, czyli mają już ponad 60 lat. Chciałbym tylko zwrócić uwagę na ten aspekt, uzupełniając, wskazując, o jak delikatnej materii mówimy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

W tych sprawach izby zajmują się tym wszystkim?

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Nie. Tym akurat sądy powszechne. Ja mówiłem o egzekucji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jaki jest tryb odwołania od wpisów w rejestrze okrętowym, od quasi-orzeczeń izb morskich?

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

Izby morskie są dwuinstancyjne. Mamy Izbę Morską przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą Gdyni i mamy przy sądzie apelacyjnym, w związku z czym służy odwołanie. Jest to dwuinstancyjne postępowanie. Powiem od razu, że w praktyce zdarzało się to niezwykle rzadko. Jeżeli mówimy o kwestiach wypadków, to owszem, powszechnym jest, że składa się odwołania. Natomiast jeżeli chodzi o kwestie rejestrowe, to odwołań, praktycznie rzecz biorąc, nie składa się. I to też jest na pewno jeden z elementów... może powiem inaczej: z obszarów, gdzie można usprawnić działanie, ponieważ teoretycznie wszystkie wpisy muszą się uprawomocniać, tak jak orzeczenia czy postanowienia sądowe. Oznacza to, że de facto mamy papier, mamy na przykład wpis do rejestru, ale wpis nie jest do końca prawomocny. Musi uprawomocnić się najszybciej w terminie siedmiu dni. Może zajęcie się tą kwestią także jest elementem usprawnienia, unowocześnienia rejestru. Na dzień dzisiejszy mamy możliwość odwołania, tyle tylko, że w 99% przypadków nikt nie składa odwołania. Odwołanie może się zdarzyć na przykład w bardziej ekstremalnych sytuacjach, kiedy izba popełniłaby błąd i wykreśliłaby statek z rejestru, mimo że statek miał wpisaną hipotekę i na wykreślenie nie zgodził się wierzyciel hipoteczny. Natomiast tak karygodne błędy w praktyce się nie zdarzają. Nie słyszałem o takim przypadku. A faktycznie czekanie na uprawomocnienie się orzeczenia jest w pewnym sensie troszeczkę anachronizmem.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A wedle proponowanych zmian jak proces odwoławczy miałby się różnić? Czy w tym procesie jest uwzględniona taka zmiana, żeby orzeczenia czy decyzje były prawomocne z chwilą ogłoszenia?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Zgodnie z złożeniami przechodzimy wtedy na k.p.a. A zatem jest odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Jest możliwość zrzeczenia się prawa do odwołania i wykonalność od razu w pierwszej instancji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Zrzeczenie się prawa do odwołania miałyby strony.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Strony, czyli wnioskodawcy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

OK. Wtedy w momencie... Jak to proceduralnie wygląda? Ewentualnie jak jest posiedzenie i jak na posiedzeniu ktoś złoży zrzeczenie się, to wtedy wygrywa czas. A jeżeli go nie ma na posiedzeniu, jeżeli będzie czekał na decyzję, aż trafi do niego pocztą, to będzie tracił kolejne tygodnie. Tak? Czy jak inaczej?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Jeżeli przejdziemy na procedurę administracyjną, to nie będzie posiedzeń, będzie to załatwiane w urzędzie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli musi czekać, aż decyzja przyjdzie pocztą.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Nie. Może odebrać decyzję w urzędzie od ręki i złożyć oświadczenie o rezygnacji. Tak to robimy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale przecież musi wiedzieć, kiedy zapadnie decyzja.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak, ale można zadzwonić do urzędu i dopytać się. Mówię poważnie. Na przykład jako ministerstwo wydajemy decyzje w sprawie gospodarki nieruchomościami. Przychodzą ludzie i dostają to od ręki. Jest taka możliwość. Postępowanie administracyjne nie jest tak sformalizowane jak postępowanie cywilne.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No tak, ale jak nawet ktoś zadzwoni i dowie się, że dzisiaj jest decyzja, to jeszcze ktoś musi mu potem tę decyzję przekazać. Nie wiadomo, czy w urzędzie jest właściwy urzędnik, żeby przekazać decyzję, a potem jeszcze ktoś musi rozpatrzyć w tym sensie, że musi zarejestrować zrzeczenie roszczenia, tzn. zrzeczenie odwołania.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak, ale teraz zasadą jest prowadzenie postępowania w trybie elektronicznym. Idzie to poprzez ePUAP. Ktoś dostaje decyzję w ciągu trzech sekund w formie elektronicznej, jeżeli wyrazi na to zgodę. Oczywiście, jeżeli ktoś złoży wniosek papierowy i będzie chciał prowadzić sprawę papierowo, to prowadzimy ją papierowo, ale jeżeli komuś zależy na czasie, to jest prowadzona w wersji elektronicznej podpisem kwalifikowanym.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę to uwzględnić, panie dyrektorze, proszę przekazać ministrowi, żeby takie szczegóły uwzględnić w projekcie, żeby nie tracić czasu, żeby była technologiczna furtka, żeby można było błyskawicznie po uzyskaniu decyzji rzec się o roszczenia, żeby wręcz była to jedna z możliwości technicznych.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam propozycję. To wszystko można zrobić za jednym zamachem. Wystarczy przeanalizować kilka przypadków rejestracji zakupu statków. Są to mechanizmy, które siada się, bierze się pod uwagę i wyciąga wnioski, jaka procedura powinna być zastosowana. Inaczej nic państwo w ministerstwie nie wymyślicie. Jeżeli z praktykami nie usiądziecie i nie przeanalizujecie przypadków rejestracji statków, nie jesteście w stanie tego zrobić.

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

Jeżeli można zamknąć to klamrą, na pewno to, że ministerstwo zdecydowało się na to, żeby to nowelizować, coś z tym zrobić, to dobrze. Mówiąc najprościej – dlaczego? Dlatego, że w Polsce rejestracja i wykreślenie każdego statku odbywa się na podstawie rozporządzenia z 2006 r. Rozporządzenie to nigdy, ani razu nie było nowelizowane. Jest ono bardzo, bardzo anachroniczne, ma szereg wymogów formalnych, które absolutnie nie powinny mieć miejsca, nie powinny być tam wpisane, a nawet są pewne zastrzeżenia co do tego, czy rozporządzenie to w ogóle w 100% jest konstytucyjne. A więc prace ewidentnie trzeba podjąć. Myślę, że jest spore pole do współpracy między różnymi zainteresowanymi. Tak jak powiedziałem, deklaruje pełne wsparcie ze strony stowarzyszenia. Miejmy nadzieję, że wypracujemy procedurę, która będzie faktycznie gwarantowała wysoką jakość, a jednocześnie szybkość, czas, którego nie będziemy tracić.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Nie słyszę. Pan dyrektor.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Nie wiem, czy pan przewodniczący będzie już kończył. Chciałbym tylko powiedzieć, że rozumiem stanowisko Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego. Jestem członkiem założycielem tego stowarzyszenia. Dzisiaj mamy tylko przedstawicieli stowarzyszenia i głosy krytyczne, natomiast propozycja przeniesienia rejestru do urzędów morskich została wypracowana przez nas w związku z pismem, o którym mówił pan sekretarz. Zrozumieliśmy to pismo bardziej jednoznacznie. Zacytuję je. Mamy punkt dotyczący uproszczenia i akceleracji procedury rejestracji statku: „Do kluczowych należy zaliczyć sam czas trwania postępowania, który pozostaje nadmiernym m.in. z uwagi na konieczność stosowania procedury postępowania cywilnego przez izby morskie. Rozwiązaniem mogłoby być przeniesienie procedury rejestracji statku z izb morskich do urzędów morskich”. Rzeczywiście nie wyklucza to innych możliwości, ale jednak zostało to zaproponowane przez armatorów. Jest to wspólne stanowisko Związku Armatorów Polskich i Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych. Na spotkaniach z armatorami, nie tylko stowarzyszonymi w tych związkach, też było to podnoszone. Rozmawialiśmy także z armatorami małych statków, którzy uprawiają żeglugę pod polską banderą i na co dzień chodzą do izb morskich, zderzają się z izbami.

Wydaje mi się, że mogę to powiedzieć, iż w żaden sposób nie jest przesądzone, czy rzeczywiście będziemy to likwidować czy nie. Jesteśmy w kontakcie z armatorami, z interesariuszami. Chcieliśmy zrobić spotkanie w przyszłym tygodniu. Prawdopodobnie się to nie uda ze względu

na kalendarz ministra, ale w najbliższym czasie będziemy chcieli zrobić spotkanie i omówić, co możemy zrobić, czy rzeczywiście jest szansa, żeby postulaty armatorów dotyczące digitalizacji, usprawnienia postępowania można wdrożyć bez likwidacji izb morskich, czy musimy zmieniać procedurę na procedurę administracyjną.

Jeżeli chodzi o kwestię utrzymania izb morskich, być może nawet w przypadku przeniesienia tego do urzędów morskich będzie można utrzymać izby morskie. Tak jak powiedziałem, panie przewodniczący, rozumiem, że zasadne jest, żeby mieć wyspecjalizowany organ. Rzeczywiście orzeczenia izb morskich stanowią bardzo dobry materiał także dla nas, dużo się można z tego dowiedzieć. Ale jeżeli popatrzymy na obciążenie pracą, w zeszłym roku w Szczecinie zostało wydane bodajże jedno orzeczenie, jeżeli chodzi o wypadek morski, były dwa odwołania do odwoławczej izby morskiej. Trudno będzie uzasadnić ministrowi finansów, że utrzymujemy organ, który wydaje rocznie jedno orzeczenie i zatrudnia sędziów, jak sędziów, ale też kilkanaście osób w sekretariatach, w obsłudze. Jak mówię, w żaden sposób nie jest to przesądzone. Jesteśmy w fazie konsultacji publicznych, uzgodnień międzyresortowych. Przeanalizujemy wszystkie głosy i będziemy chcieli wypracować naprawdę najlepsze rozwiązanie, które pozwoli na sprawne procedowanie rejestracji statków i zwiększenie atrakcyjności rejestru dla armatorów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przy wypadkach tak czy siak ostatecznie orzeka sąd powszechny. Widzę tutaj zalety i wady. Jest instytucjonalna wiedza, przygotowanie i pewność prawna, która bardzo się przydaje przy postępowaniu dowodowym izb morskich. Z drugiej strony czy Polska potrzebuje więcej, czy mniej urzędów? Jest to kwestia tego, czy administracja nie jest zbyt rozwleczone. Wiadomo, wszystko kosztuje. Uważam, że w Polsce jest trochę za dużo urzędników, a nie za mało, ale są to już kwestie trochę bardziej skomplikowane. Rzeczywiście poczekamy na ostateczny projekt. Pani poseł, bardzo proszę.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Wszyscy zgadzamy się, że im mniej urzędów, tym lepiej, ale urzędnik czy urząd bez głowy też nie będzie funkcjonował. Jeżeli mamy przenieść coś do innego urzędu, to musi to funkcjonować. Raczej chodzi tu o usprawnienie i zapewnienie tych wszystkich funkcji, które są związane z zakupem, sprzedażą, rejestracją, hipoteką i wszystkimi innymi rzeczami, które wiążą się z funkcjonowaniem armatorów. Wypadki są jedną z nich. Wszyscy zgadzają się ze zdaniem, które pan przeczytał, tylko że jak pan wejdzie w szczegóły, to chcielibyśmy dyskutować o szczegółach, dlatego że może się okazać, że wylejemy dziecko z kąpielą. Jeżeli mamy coś usprawniać, to też musimy mieć pewność, że urzędy morskie, do których jest dużo zastrzeżeń, jeżeli chodzi o wydawanie dokumentów etc. – nie będę się tutaj rozwodzić – poradzą sobie. Jak dołożymy im coś, z czym sobie nie poradzą, okaże się, że będzie jeszcze większy chaos i dłuższa ścieżka dla armatorów. Mnie interesują szczegóły. Oczywiście nie ma tu innych armatorów, ale jeżeli mamy dyskutować merytorycznie, to mnie jedno zdanie nic nie mówi. Raczej patrzę z punktu widzenia swojego doświadczenia. Jeżeli chcecie jako ministerstwo... Padały tu już pochwały, ale niech one będą adekwatne do rozwiązań. Jeżeli już coś mamy rozwiązać, to żeby miało to ręce i nogi, żeby było to udogodnieniem czasowym, żeby proceduralnie przystawało do światowych norm. Patrzę nie kategoriami cofania się i zwijania floty, tylko rozwijania, o którym państwo mówicie. Dobrze, że nie ma tylu wypadków, ale są inne kwestie związane z funkcjonowaniem statków, zakupem, sprzedażą, wyrejestrowaniem i oddawaniem na złom w sensie likwidacji starych, złomowania starych statków i zakupu, budowy nowych. To wszystko musi się w tym zawierać, a więc można to od razu uzgodnić z praktykami. O to mi chodzi. Chodzi mi o usprawnienie, a nie, że coś wykreślimy, a potem będziemy się martwić: „o Jezu, zapomnieliśmy o czymś” albo rzeczywiście będzie jeszcze większa droga przez mękę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze dopytam. Mówicie państwo, że 99% wpisów nie jest zaskarżanych, że generalnie to się nie zdarza, żeby ktoś zaskarżał, chyba że wydarzy się jakiś karygodny błąd. Czy różnego rodzaju wpisy są merytorycznie skomplikowane, wymagają olbrzymiej wiedzy prawniczej, przygotowania wieloletniego?

Prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego Tomasz Nadratowski:

Sam wpis nie, dlatego że wpis w sensie technicznym jest dosyć prosty. Polega na tym, że wpisujemy statek o danej nazwie, danym numerze i danym właścicielu do księgi rejestrowej.

Natomiast to, czy statek ten możemy tam wpisać, czyli czy doszło do skutecznego przeniesienia własności, to już tak. Przypomina to troszeczkę orzekanie w sprawach cywilnoprawnych, chociażby orzekanie w zakresie przeniesienia własności nieruchomości czy jakiejś rzeczy ruchomej. Podam prosty przykład. Jeżeli mamy sytuację, że dwa podmioty sprzedają statek, to sprzedają statek w oparciu o konkretną umowę, zazwyczaj mającą nazwę MOA, czyli memorandum of agreement. Zazwyczaj dopasowany jest do niej jeszcze dokument bill of sale, który przenosi własność statku. Są tam pewne wymogi formalne, o których trzeba pamiętać. Trzeba zwrócić uwagę na kwestie kolizyjno-prawne, ponieważ każda transakcja podlega jakimś normom zarówno w zakresie umocowania przedstawicieli spółek, jak i w zakresie skuteczności przeniesienia własności, dlatego że statek mógł być wpisany wtedy w innym rejestrze, później miał trafić na przykład do polskiego rejestru. Powiedzmy, że statek jest w rejestrze holenderskim, będzie sprzedawany, chce go kupić polska firma i wpisać do polskiego rejestru. Zanim zostanie wpisany do tego rejestru, sędzia izby morskiej musi zweryfikować, czy spółka skutecznie nabyła statek.

Wydaje mi się – jak mówię, jest to dobry pomysł – że jeżeli wprowadzimy orzekanie w oparciu o dokumenty generalnie anglojęzyczne, co usprawni na pewno całą procedurę, to znowu musi to być osoba, które rozumie te dokumenty, a każdy, kto uczestniczy w tym obrocie, wie, że dokumenty, nie wiem, z Cypru, z Malty, z Brytyjskich Wysp Dziewiczych, w swojej treści mocno odbiegają od tego, do czego jesteśmy w Polsce przyzwyczajeni na przykład przy okazji przenoszenia własności nieruchomości czy pojazdu. Są to specyficzne dokumenty. Podam przykład. Jeżeli analizujemy umocowanie przedstawiciela firmy do zawarcia umowy, to są takie rejestry spółek, zazwyczaj tzw. offshore'owe na Bahamach czy gdzieś tam, których dokumenty, które dotyczą umocowania przedstawicieli spółek, są niezwykle zawiłe. Czasami nie sposób nawet wydobyć z tych dokumentów, jaka jest zasada reprezentacji. Na przykład są wpisywani członkowie zarządu, czyli dyrektorzy, ale nie jest nigdzie napisane, czy muszą podpisać się wszyscy, czy musi podpisać się dwóch, czy wystarczy, że podpisze się jeden. Są to praktyczne problemy w orzekaniu w takich sprawach. Wydaje mi się, że to nie jest materia, która przekracza absolutnie pojęcie i nikt się tego nie może nauczyć. Oczywiście może się nauczyć, ale wydaje mi się, że naprawdę jest to skomplikowana materia. Transfer kompetencji, gdybyśmy zdecydowali się na rozwiązanie, że trafia to do urzędów morskich, wymaga czasu, na pewno wymaga uwagi i zapewnienia, że przez pewien czas ci ludzie będą w stanie sprawnie wykonywać te czynności.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wyobrażam sobie taki model, tylko jest jeszcze płacowe uszeregowanie kogoś takiego w urzędzie morskim, dlatego że ktoś, kto by to ogarniał, nie zatrudni się tam za byle jakie pieniądze radcy prawnego. Niemniej wyobrażam sobie, że jest to możliwe. Jeżeli w skali kraju jest sześć osób, sześciu sędziów, to nie jest to jakaś olbrzymia kadra, szczerze mówiąc. Poprosimy państwa, żebyście przekazali nam informację, jakie dodatki mają ci sędziowie w związku z delegacjami, ile spraw rozpatrują w skali roku. I chyba tyle.

Drodzy państwo, jeżeli nie ma więcej głosów w dyskusji, a żadnych nie widzę, to zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo.