



Krzysztof Kochanowski

Radca prawny, Gdynia

REJESTRACJA STATKÓW MORSKICH W BUDOWIE

Wprowadzenie

Intencją autora jest analiza aktualnego stanu prawnego dotyczącego swoistej kategorii, jaką jest statek morski w budowie, i uwarunkowań związanych z rejestracją takich obiektów. Temat ten, z pozoru błaży, zasługuje jednak na uwagę z racji niejakiego chaosu legislacyjnego panującego w polskim prawie w związku z tym pojęciem, a także z racji pewnych nieortodoksyjnych, określając rzecz delikatnie, praktyk stosowanych przez administrację morską w odniesieniu do takich jednostek. Autor nie ukrywa, że celem publikacji jest także zachęcenie powołanych ku temu organów państwowych do zmiany wadliwie sformułowanych przepisów i naprawienie tym samym obecnie panującej sytuacji.

1. Pojęcie statku morskiego w budowie

Samodzielna kategoria „statku morskiego w budowie” zagościła w polskim prawie wraz z kolejną nowelizacją pierwszego kodeksu morskiego w 1995 r., gdy wprowadzono doń przepisy o hipotece morskiej, w tym także hipotecę na statek w budowie¹. Ówczesny art. 19 § 5 kodeksu morskiego został następnie w nowym kodeksie z 2001 r. umieszczony na samym początku ustawy, jako art. 2 ust. 1, w niezmiennym brzmieniu, cyt.:

Art. 2.

§ 2. Statkiem morskim w budowie jest statek, którego stępkę położono lub wykonano równorzędną pracę konstrukcyjną w miejscu wodowania, aż do zakończenia budowy.

¹ *Prawo morskie*, t. II, cz. 1, red. J. Łopuski, Bydgoszcz 1996–2000, s. 58; por. *Komentarz do art. 2 Kodeksu morskiego*, red. Dorota Pyć, cyt.: „Poprzedni kodeks morski z 1961 r. nie zawierał definicji statku morskiego w budowie do roku 1995, w którym przeprowadzono nowelizację obejmującą przede wszystkim hipotecę morską statku w budowie” (zob. też J. Młynarczyk, *Umowa o budowę statku morskiego*, Gdańsk 1978). „Statek morski w budowie” to „proces” zmierzający do uzyskania statusu prawnego statku morskiego. I chociaż formalnie statek morski w budowie nie ma jeszcze statusu statku, to może on odbywać „żeglugę” (rejs próbny).

Znajdująca się w kodeksie morskim definicja statku morskiego w budowie stanowi bezpośrednią transpozycję przepisów konwencji dotyczącej rejestracji praw na statkach w budowie podpisanej 27 maja 1967 r. w Brukseli, w tym w szczególności art. 4 tej konwencji, który brzmiał, cyt.:

1. Rejestracja praw na statku, który ma być zbudowany lub jest już budowany będzie dopuszczalna w chwili, gdy umowa o budowę należycie oznaczonego statku została już zawarta lub gdy budowniczy zadeklaruje, iż powziął zamiar zbudowania takiego statku na swój własny rachunek.
2. Jednakże prawo krajowe może uzależnić rejestrację od wcześniejszego położenia stępki lub wykonania innej, równorzędnej pracy w miejscu (przyszłego) wodowania statku.

Jakkolwiek konwencja ta nigdy nie weszła w życie, jej postanowienia zostały wykorzystane w polskim prawie do określenia warunków brzegowych obiektu określanego jako „statek morski w budowie”, a także do sformułowania przepisów określających zakres hipoteki morskiej na takiej jednostce (art. 8 konwencji, art. 82 § 2 kodeksu morskiego)².

W odniesieniu do umowy o budowę statku morskiego polskie prawo poprzestaje na definiowaniu obiektu określanego jako „statek w budowie”, pozostawiając zarazem stronom umowy pełną swobodę kontraktową w tym zakresie. W szczególności polskie przepisy nie przewidują ani kwalifikowanej formy owej umowy, ani nie nakładają obowiązku jej rejestracji w specjalnym rejestrze, co, tak w odniesieniu do formy umowy, jak i do obowiązku rejestracji czyni np. prawo włoskie.

Statek morski w budowie określany jest w doktrynie jako swoisty *nasciturus*³. Analogia ta trafnie, moim zdaniem, oddaje charakter owego obiektu, który, gdy szczęśliwie zakończony zostanie proces budowy, uzyska ostatecznie status statku morskiego ze wszystkimi tego konsekwencjami.

W tym jednak miejscu należy zwrócić szczególną uwagę na kwestie terminologiczne, stanowiące oś omawianego tematu. Otóż „statek morski w budowie” jest kategorią *sui generis*. Obiekt ten nie jest statkiem. Tym bardziej nie jest statkiem morskim. We właściwym czasie, jeśli okoliczności na to pozwolą (budowa zostanie pomyślnie zakończona), stanie się on statkiem morskim, przeszedłszy tym samym do kategorii statków morskich, a być może także do kategorii morskich statków handlowych. Tymczasem jednak nie posiada on tego przymiotu. Art. 3 kodeksu morskiego zawiera definicję „morskiego statku handlowego”, który jest niejako podmiotem i pojęciem centralnym kodeksu morskiego.

² Convention relating to Registration of Rights in respect of Vessels under Construction (Brussels, 27 May 1967); art. 4: 1. *Registration of rights in respect of a vessel which is to be or is being constructed shall be permitted when a contract for the building of a properly specified vessel has been executed or the builder declares that he has decided to build such a vessel for his own account.* 2. *However, the national law may make it a condition for registration that the keel has been laid or equivalent constructional work has been performed in the place of launching.*

³ J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, wyd. 3, Gdańsk 2002, s. 80.

Art. 3.

§ 1. Kodeks morski stosuje się do morskich statków handlowych.

§ 2. Morskim statkiem handlowym jest statek przeznaczony lub używany do prowadzenia działalności gospodarczej, a w szczególności do: przewozu ładunku lub pasażerów, rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych dna morza oraz zasobów znajdującego się pod nim wnętrza Ziemi.

Co prawda wydaje się, że ustawodawca nie był dość konsekwentny, jeśli chodzi o terminologię używaną w kodeksie morskim, bowiem na przykład art. 73 kodeksu przywołujący pojęcie polskiej własności odnosi się do „statków”, co jest wszakże kategorią bardzo szeroką, a w każdym razie szerszą, niż zakres pojęciowy określony w art. 1, 2 i 3 kodeksu morskiego.

Jednak nie ulega chyba wątpliwości, że „statek w budowie” nie mieści się w kategorii „morskich statków handlowych”, bo jako taki nie jest jednostką używaną w żegludze morskiej⁴. Co prawda jest – w zamiarze swoich budowniczych – obiektem przeznaczonym do takiej żeglugi, ale dopiero po zakończeniu budowy. Rozróżnienie to jest o tyle istotne, iż kodeks morski w całości stosuje się właśnie do morskich statków handlowych (art. 3 k.m.). W ograniczonym zakresie kodeks morski stosuje się też do statków naukowo-badawczych, sportowych, rekreacyjnych, a także pełniących specjalną służbę państwową (art. 4 k.m. i art. 5 k.m.). Naturalną konsekwencją takiego wniosku jest spostrzeżenie, iż zasadniczo przepisy kodeksu morskiego nie dotyczą statków w budowie, a znajdujące się w nim przepisy regulujące wybrane zagadnienia związane z takim obiektem mają charakter wyjątkowy (art. 23 § 4, art. 31 § 4, art. 36 § 1, art. 74, art. 82). W szczególności na ma podstaw, by przepisy kodeksu morskiego stosować do statków w budowie, z wyjątkiem przypadków, w których kodeks wyraźnie tak stanowi.

Konstatacja powyższa ma istotne konsekwencje, szczególnie w zakresie możliwości regulowania przez ustawodawcę zagadnień związanych ze statkiem w budowie na podstawie delegacji znajdujących się w kodeksie morskim, o czym mowa będzie niżej. Tymczasem jednak należy jeszcze zwrócić uwagę na inną, nie mniej znaczącą okoliczność. Otóż art. 23 § 4 i § 6 kodeksu morskiego umożliwiają rejestrację statku morskiego w budowie w osobnym rejestrze, prowadzonym obok rejestru statków morskich o stałej polskiej przynależności oraz rejestru jednostek o tymczasowej polskiej przynależności.

Art. 23.

§ 4. Statek, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, a także statek w budowie, może być wpisany do rejestru okrętowego na wniosek właściciela.

§ 6. Statek budowany w Rzeczypospolitej Polskiej może być wpisany do rejestru okrętowego, jeżeli położona została jego stępka lub wykonana została równorzędna praca konstrukcyjna

⁴ Komentarz do art. 2 Kodeksu morskiego, red. Dorota Pyć, cyt: „Nabycie przez statek w budowie cech statku morskiego (zakończenie prac konstrukcyjnych, wykonanie podstawowych prac wyposażeniowych, odbycie próbnych rejsów) określa moment końcowy”; por. przypis 2.

w miejscu wodowania. Dotyczy to również statku w budowie nie stanowiącego polskiej własności. Rejestr okrętowy statku w budowie prowadzi izba morska właściwa dla miejsca budowy statku.

Należy zatem zaznaczyć z całą mocą, że przepisy kodeksu morskiego przewidują jedynie możliwość takiej rejestracji, ale nie obowiązek. Rejestracja statku morskiego w budowie jest zatem prawem osoby zainteresowanej, lecz nie jest jej obowiązkiem.

2. Statek morski w budowie – statek morski w próbach morskich – obiekt holowany

W praktyce codziennej zarówno w stosunkach handlowych, jak i w szczególności w relacjach z organami administracji państwowej, pojęcie statku morskiego w budowie jest często interpretowane błędnie, przy czym zdarzają się wykładnie zawężające, lecz dominują te rozszerzające. Terminem tym określa się różne obiekty, których charakter pod względem technicznym oraz prawnym jest zasadniczo odmienny. Konfuze budzą w szczególności następujące sytuacje:

1. Dany obiekt uważa się niejednokrotnie za statek morski w budowie jedynie wówczas, gdy zostanie on wpisany do stosownego rejestru (nie przesądzając, czy jest to rejestr prowadzony przez izbę morską, czy też rejestr administracyjny prowadzony przez urząd morski). Podejście to nie uwzględnia okoliczności, iż rejestracja takiej jednostki jest dobrowolna, a nie obowiązkowa. Co więcej, kryteria określone w art. 2 § 2 k.m. jako statuujące pojęcie statku morskiego w budowie nie obejmują bynajmniej okoliczności, iż dany obiekt jest (lub musi być) zarejestrowany w jakimkolwiek rejestrze.
2. Statek w próbach morskich uważany jest samorzutnie za statek w budowie. Tak istotnie jest zazwyczaj, lecz nie zawsze. Statek remontowany (a nie budowany od podstaw) w polskiej stoczni, który wychodzi w próby morskie przed przekazaniem go właścicielowi, nie jest statkiem w budowie. Jest jednostką już dawno zarejestrowaną w jakimś rejestrze stałym i podnosi banderę państwa tego rejestru lub banderę rejestru tymczasowego.
3. Najwięcej kontrowersji budzi jednak status jednostek, które budowane są w naszym kraju jedynie do pewnego określonego etapu technologicznego, które nieukończone u nas zostają przeholowane lub w inny sposób przemieszczone do innej, zagranicznej stoczni, gdzie następuje dokończenie procesu budowy. Praktyka taka jest w branży okrętowej coraz częściej stosowana. W takim wypadku polska stocznia buduje jedynie kadłub statku, zazwyczaj nawet pozbawiony napędu, a następnie ów półprodukt zostaje przeholowany do stoczni np. norweskiej lub holenderskiej, gdzie wyposaża się jednostkę w silnik, systemy sterowania, nawigacji, wyposażenie itp. Metoda ta odzwierciedla chyba słabość technologiczną polskich stoczni okrętowych, które nie są w stanie wyprodukować gotowej jednostki spełniającej aktualne wymagania techniczne

rynku. Z drugiej jednak strony należy zaznaczyć, iż w przeważającej większości przypadków sposób ten stosowany jest przy budowie wysoce wyspecjalizowanych jednostek, np. obsługujących przemysł wydobywczy, których nie są też jeszcze w stanie wytworzyć stocznie chińskie, lub w przypadku których koszt transportu z Dalekiego Wschodu do Europy byłby niewspółmierny do ich wartości. Z pewnymi wyjątkami (Stocznia Remontowa SA) polskie stocznie nigdy nie budowały w całości takich statków. Takie jednostki opuszczają polskie porty jako obiekty holowane przez holowniki pełnomorskie, gdyż nie mają przecież silnika. W skrajnych sytuacjach kadłuby takie budowane są w dwóch, a nawet w trzech osobnych częściach, z których każda jest osobno transportowana do stoczni przeznaczenia; w tym wypadku oczywiście transport odbywa się na pontonie przemieszczanym przez holowniki.

Takie jednostki rejestrowane są często w rejestrze statków morskich w budowie, choć w procesie budowy prowadzonej w Polsce nie osiągają one nigdy etapu, na którym staną się gotowymi, w pełni sprawnymi statkami morskim. Przepisy jednak na to pozwalają i jest to rozwiązanie tyleż logiczne, co praktyczne. Kontrowersyjny może pozostawać jednak status prawny takich obiektów podczas procesu przemieszczania ich ze stoczni polskiej do stoczni docelowej. Wydaje się, że obiekty takie pozostają w dalszym ciągu statkami morskimi w budowie, bo nie sprzeciwia się temu literalne brzmienie art. 2 § 2 kodeksu morskiego. Natomiast jednostka taka nie mieści się w dyspozycji art. 23 § 6 kodeksu morskiego, określającego warunki wpisania statku morskiego w budowie do rejestru okrętowego, gdyż przepis ten dotyczy wyłącznie statków budowanych w Rzeczypospolitej Polskiej. W przypadku jednostki odholowywanej z Polski do stoczni zagranicznej celem dokończenia budowy opuszcza ona terytorium RP. Fakt ten stanowi przesłankę do niezwłocznego wykreślenia statku z rejestru, a właściciel jednostki jest zobowiązany do zgłoszenia tej okoliczności do rejestru. W praktyce właściciele statków istotnie dokonują zazwyczaj wyrejestrowania statku w budowie z polskiego rejestru już w chwili jego odbioru z polskiej stoczni, przedkładając w izbie morskiej odpis protokołu zdawczo-odbiorczego stanowiącego dowód zakończenia budowy (w stoczni polskiej). Zatem przesłanką wykreślenia takiej jednostki z rejestru jest zakończenie budowy w stoczni polskiej, a nie opuszczenie przez nią obszaru Rzeczypospolitej.

3. Rejestracja statku morskiego w budowie

W rejestrze statków w budowie wpisywane są statki morskie w budowie stanowiące własność osoby prawnej lub fizycznej mającej siedzibę w Polsce, czyli statki stanowiące polską własność według art. 73 k.m. W praktyce są to zazwyczaj jednostki stanowiące podczas procesu konstrukcyjnego własność budującej tę jednostkę stoczni, gdy umowa o budowę statku przewiduje przeniesienie prawa własności ze stoczni na zamawiającego dopiero po zakończeniu budowy i odda-

niu jednostki zamawiającemu, po podpisaniu protokołu zdawczo-odbiorczego. Polskie stocznie rzadko jednak korzystają z tej możliwości, nie widząc zapewne dla siebie istotnych walorów wynikającej z takiego wpisu. Zarazem do rejestru tego mogą być też wpisywane statki morskie w budowie będące od samego początku własnością osób zagranicznych, a więc jednostki niestanowiące polskiej własności. Jest tak, gdy kontrakt przewiduje, iż właścicielem budowanego obiektu będzie od samego początku zamawiający. W rzeczywistości większość wpisanych do tego rejestru statków znajduje się w nim z inicjatywy zamawiających. Dla nich wpis taki ma dwojaki walor: (1) potwierdza tytuł własności budowanej jednostki (np. na wypadek niewypłacalności i upadłości budowniczego) oraz (2) pozwala zabezpieczyć rzeczowo finansowanie budowy poprzez ustanowienie hipoteki na statku w budowie na rzecz banku finansującego inwestycję.

Rejestr statków morskich w budowie jest zatem – w pewnym sensie – najszerszym z pięciu istniejących w Polsce rejestrów jednostek pływających, tj.:

- stałego rejestru statków morskich stanowiących polską własność, statków uważanych za stanowiące polską własność i statków nie stanowiących polskiej własności, które uzyskały polską przynależność zgodnie z Rozporządzeniem nr 613/91 (EWG) z dnia 4 marca 1999 r. w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty;
- rejestru tymczasowego statków morskich, które uzyskały czasową polską przynależność;
- rejestru statków morskich w budowie;
- rejestru administracyjnego statków morskich;
- rejestru jachtów.

Jest tak, gdyż rejestr statków w budowie nie wprowadza, jako jedyny żadnych barier i ograniczeń podmiotowych, tj. odnoszących się do tożsamości, siedziby lub miejsca zamieszkania właściciela takiej jednostki, ograniczając się jedynie do kryteriów geograficznych (art. 23 § 6 k.m. – „statek budowany w Rzeczypospolitej Polskiej”). Skądinąd warto zauważyć, iż liczba rejestrów jednostek pływających istniejących w Rzeczypospolitej jest odwrotnie proporcjonalna do łącznej liczby jednostek w nich zarejestrowanych. Najwyraźniej ilość nie przechodzi w tym przypadku w jakość.

Fakt, że rejestr statków w budowie jest tak otwarty, a zarazem rejestracja w nim nie jest obowiązkowa wynika też, przynajmniej pośrednio, z treści Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, zwanej konwencją z Montego Bay⁵.

Konwencja ta m.in. formułuje warunki i zasady, na jakich państwo powinno sprawować skuteczną kontrolę nad jednostkami pływającymi po jego wodach wewnętrznych, terytorialnych oraz w obrębie wyłącznej strefy ekonomicznej. W szczególności konwencja ta określa obowiązki państwa bandery statku (art.

⁵ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z dnia 20 maja 2002 r. Nr 59 poz. 543).

94). Rzecz jednak w tym, że statek morski w budowie nie podnosi żadnej bandery. Nie podnosi bandery, bo nie uprawia żeglugi morskiej. Także przepisy kodeksu morskiego przewidują, iż banderę polską może podnosić wyłącznie statek o polskiej przynależności (art. 9 k.m.), który jest do tego zarazem zobowiązany (art. 11 k.m.). Tym samym przepisy konwencji z Montego Bay w ogóle nie znajdują zastosowania do statku w budowie, a co z tym idzie, ustawodawca polski nie musi się nimi kierować, regulując w prawie wewnętrznym status statku morskiego w budowie.

Jak wspomniano wyżej, kodeks morski w art. 23 przewiduje fakultatywność rejestracji statków morskich w budowie w specjalnym rejestrze prowadzonym przez izby morskie. Zarazem jednak art. 39 te same ustawy wprowadza generalny obowiązek rejestracji jednostek stanowiących polską własność, a niepodlegających obowiązkowej rejestracji w rejestrze okrętowym (tj. rejestrze prowadzonym przez izby morskie), w odrębnym rejestrze administracyjnym prowadzonym przez urząd morski, cyt.:

Art. 39.

§ 1. Statek stanowiący polską własność, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego lub polskiego rejestru jachtów i nie został wpisany do któregośkolwiek z tych rejestrów, rejestruje się w urzędzie morskim właściwym dla swojego portu macierzystego. Obowiązek ten nie dotyczy statków używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości do 5 m, nie uprawiających żeglugi międzynarodowej.

§ 2. Dokument rejestracyjny wydany przez urząd morski stanowi dowód polskiej przynależności statku nie wpisanego do rejestru okrętowego.

§ 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, sposób rejestracji statków morskich, o których mowa w § 1, tryb postępowania rejestrowego, wzór dokumentu rejestracyjnego oraz tryb ustalania i wysokość opłat rejestrowych, mając na uwadze pojemność i przeznaczenie statku

Przepis ten odnosi się do wszystkich statków spełniających łącznie wszystkie następujące przesłanki:

- będących statkiem w rozumieniu kodeksu morskiego, czyli spełniającymi przesłanki z art. 2.1. k.m;
- stanowiących polską własność;
- niepodlegających obowiązkowemu wpisowi do rejestru okrętowego lub rejestru jachtów i niewpisanemu do żadnego z nich;
- posiadających port macierzysty.

W § 2 tego przepisu podkreśla się, iż rejestracja w rejestrze administracyjnym oznacza, iż objęty nią statek zyskuje polską przynależność. Natomiast § 4 zawiera delegację ustawową do wydania rozporządzenia określającego sposób prowadzenia rejestru administracyjnego i tryb rejestracji. W kontekście zagadnień poruszanych w niniejszym artykule pojawia się zatem pytanie, czy przepis art. 39 k.m. obejmuje statki morskie w budowie? A jeśli tak, to czy wszystkie? Odpowiedź wydaje się negatywna, z kilku przynajmniej względów:

1. Przepis art. 39 w § 4 odnosi się do „statków morskich”. Jak wspomniano wyżej, zbiór „statków morskich w budowie” nie jest podzbiorem kategorii „statków morskich”. To pojęcie odrębne.
2. Statki morskie w budowie nie posiadają portów macierzystych.
3. Niektóre przynajmniej statki morskie w budowie stanowią własność osób zagranicznych i jako takie nie stanowią polskiej własności.

Warto zauważyć, że cały art. 39 k.m. nie jest spójny pojęciowo, gdyż § 4 wspomina o „statkach morskich”, a nie ogólnie o „statkach”, odnosząc się zarazem do § 1 tegoż artykułu, gdzie mowa tylko o „statkach stanowiących polską własność”. Takie brzmienie art. 39 wydaje się niekonsekwencją ustawodawcy, operującego w tym samym przepisie różnymi pojęciami („statek morski” – „statek stanowiący polską własność”). Powoduje to pewien zamęt pojęciowy, utrudniając zarazem precyzyjne określenie tego, jakie jednostki podlegają obowiązkowej rejestracji w rejestrze administracyjnym. Bezpośrednim tego efektem jest wydanie na podstawie art. 39 k.m. przez Ministra Infrastruktury rozporządzenia z dnia 27 kwietnia 2004 r. w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich, (Dz. U. z 2004 r. Nr 102, poz. 1074 ze zm.). Rozporządzenie to określa, cyt.: „sposób rejestracji statków morskich nie podlegających obowiązkowemu wpisowi do rejestru okrętowego lub rejestru jachtów” (§ 1). W § 2 rozporządzenie wskazuje, że statek w budowie mający odbyć podróż próbną poza granicami polskiego morza terytorialnego powinien być zarejestrowany przed rozpoczęciem podróży próbnej. Zatem w odniesieniu do statków morskich w budowie obowiązek rejestracji w rejestrze administracyjnym powstaje, gdy: 1) statek w budowie ma odbyć podróż próbną, oraz 2) podróż ta ma odbywać się również poza polskimi wodami terytorialnymi. Ponadto ustanawia się w nim fikcję prawną, iż portem macierzystym jest w tym wypadku port, w którego obrębie znajduje się stocznia.

Zarazem jednak treść § 4 może sugerować, iż właścicielem takiej jednostki może być wyłącznie osoba fizyczna lub osoba prawna zarejestrowana w Polsce. Taka regulacja jest zatem logicznym uzupełnieniem założenia z art. 39 § 2 k.m., iż w rejestrze administracyjnym można rejestrować jedynie statki w budowie stanowiące polską własność. Potwierdza to zresztą § 8 pkt. 3 rozporządzenia, który wskazuje, że z rejestru wykreśla się statek, który utracił polską przynależność. Toteż jednostka, która polskiej przynależności nie posiadała, nie mogła być do owego rejestru nigdy wpisana.

W aktualnym stanie rzeczy osoba prawna mająca siedzibę za granicą, a będąca właścicielem statku morskiego w budowie oczekującego prób morskich, ma zatem do wyboru następującą możliwość: albo zarejestrować pierwiej ową jednostkę w rejestrze statków w budowie prowadzonym przez izbę morską (wtedy taki statek w budowie nie będzie podlegał obowiązkom nałożonym przez omawiane tu rozporządzenie), albo ograniczyć próby morskie do polskich wód terytorialnych. Rozwiązanie trzecie – stosowane w praktyce, choć z prawem niemające wiele wspólnego – polega na tym, iż w zgłoszeniu do rejestru administracyjnego

polska stocznia podaje siebie jako właściciela, mimo że nim nie jest; wszak rozporządzenie nie zobowiązuje wnioskodawcy do przedłożenia odpisu umowy o budowę statku, gdzie kwestia własności tej jednostki jest zazwyczaj uregulowana.

W tym miejscu warto zatrzymać się i zastanowić nad użytym w rozporządzeniu terminem „statek w budowie mający odbyć podróż próbną poza granicami polskiego morza terytorialnego”. Zapewne w intencji autora rozporządzenia pojęcie to wydawało się jednoznaczne. Tak jednak nie jest już obecnie. Jak wspomniano wyżej, znaczna część statków zamawianych w stoczniach polskich nie jest budowana tu w całości, nie otrzymuje w szczególności napędu, a co za tym idzie, nie dochodzi nigdy do etapu prób morskich. Natomiast po zakończeniu „polskiego” etapu budowy obiekt taki zostaje przeholowany do stoczni zagranicznej, przemieszczając się tym samym poza polskimi wodami terytorialnymi. Nie jest to jednak bynajmniej „podróż próbna”, choćby dlatego, że statek nie porusza się za pomocą własnego napędu, lecz jest holowany przez inną jednostkę. Nie są to zatem żadne próby morskie, a holowanie obiektu nautycznego, który dotychczas posiadał przymiot „statku morskiego w budowie” według prawa polskiego, lecz przymiot ten utracił z powodu zakończenia budowy w polskiej stoczni i opuszczenia terytorium RP. W konsekwencji zatem przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 kwietnia 2004 r. w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich nie powinny się doń w ogóle stosować.

Schodząc w dół drabiny aktów prawnych dotyczących rejestracji statków morskich w budowie, napotykaemy, niczym wędrowcy schodzący do kolejnego kręgu Piekieł prowadzeni przez Dantego, na coraz dziwniejsze akty prawne. W tym bowiem miejscu znajdujemy, w kręgu już ostatnim, Zarządzenie porządkowe nr 6 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 14 maja 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków udających się w podróże próbne, podlegające opublikowaniu w Dziennikach Urzędowych Województw Pomorskiego i Warmińsko-Mazurskiego oraz odpowiadające mu dokładnie treścią Zarządzenie porządkowe nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 20 maja 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków udających się w podróże próbne, podlegające opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego. Oba zarządzenia wydane zostały na podstawie art. 48 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej polskiej i administracji morskiej, (Dz. U. z 1991 r. Nr 32, poz. 131 ze zm.). Art. 48 przywołanej ustawy udziela dyrektorowi urzędu morskiego uprawnień do ustanawiania, w drodze zarządzenia porządkowego, w zakresie określonym w art. 42 tejże ustawy, przepisów porządkowych zawierających zakazy lub nakazy określonego zachowania się, jeśli jest to niezbędne do ochrony życia, zdrowia lub mienia, ochrony środowiska morskiego, a także ochrony żeglugi i portów morskich, cyt.:

Art. 48.

1. W zakresie nie unormowanym w przepisach, jeżeli jest to niezbędne do ochrony życia, zdrowia lub mienia, ochrony środowiska morskiego na morzu, w porcie morskim, przystani oraz w pasie

technicznym, a także ochrony żeglugi i portów morskich – dyrektor urzędu morskiego może ustanawiać w zakresie określonym w art. 42 ust. 2 przepisy porządkowe zawierające zakazy lub nakazy określonego zachowania się.

Zakres art. 42 ustawy o obszarach morskich obejmuje m.in. bezpieczeństwo żeglugi morskiej i korzystanie z dróg morskich oraz portów i przystani morskich.

Zarządzenia nr 6 (Dyrektor UM w Gdyni) i nr 1 (Dyrektor UM w Szczecinie) dotyczą, cyt.: „statków morskich udających się w podróż próbną po budowie, przebudowie i remoncie w polskich stoczniach, oraz innych statków w stosunku do których przeprowadzenie prób jest konieczne, a które nie posiadają ważnych świadectw klasyfikacyjnych ani też ważnych dokumentów bezpieczeństwa”. Paragraf 1.2 obu zarządzeń definiuje się też „podróż próbną”, wskazując, iż jest to, cyt.: „podróż odbywana przez statki nie będące w eksploatacji, mająca na celu przeprowadzenie prób technicznych statku oraz jego urządzeń, mechanizmów i systemów”.

Z powyższego wynika, iż oba inkryminowane zarządzenia dotyczą – w zakresie tu omawianym – jednostek, których budowę zakończono lub która ma się ku końcowi, a które muszą być poddane próbom morskim gwoźli sprawdzenia działania ich urządzeń i systemów napędu. Ponownie zatem należy podkreślić, iż ów zakres pojęciowy nie obejmuje statków morskich, które skonstruowano w Polsce tylko do pewnego etapu budowy, a następnie transportuje się drogą morską do innej, zagranicznej stoczni. W szczególności nie obejmuje on jednostek pozbawionych napędu, które są podczas całej drogi holowane. Jednostki takie nie posiadają w ogóle żadnych „systemów”, „mechanizmów” i „urządzeń”, które należy testować, gdyż stanowią jedynie same kadłuby, pozbawione jakiegokolwiek osprzętu i wyposażenia. Podróż taka nie ma na celu przeprowadzenia prób, lecz samo przemieszczenie obiektu ze stoczni A do stoczni B.

Oba zarządzenia przewidują ograniczony zestaw wymagań, jakim muszą podlegać takie jednostki. Jednym z takich wymogów jest ujęty w § 2 ust. 2 wymóg, cyt.: „Statki budowane w polskich stoczniach, odbywające podróże próbne na wodach morskich (a więc nie tylko na wodach terytorialnych, ale wszystkich wodach morskich) powinny być zarejestrowane w rejestrze statków w budowie we właściwej dla siedziby stoczni izbie morskiej lub we właściwym urzędzie morskim [...]”. Obowiązek ten budzi wątpliwości dwojakiej natury – praktycznej i kompetencyjnej.

Można po pierwsze zadać pytanie, dlaczego zarejestrowanie statku w rejestrze statków w budowie prowadzonym przez izbę morską lub w rejestrze administracyjnym może przyczynić się do spełnienia celów określonych w ustawie o obszarach morskich, a będących przesłankami wydania owych zarządzeń. W jaki sposób wpisanie takiej jednostki do rejestru ma przyczynić się do, cyt.: „ochrony życia, zdrowia lub mienia, ochrony środowiska morskiego, a także ochrony żeglugi i portów morskich”. Nie wiadomo. Nie jest to wszak związane z przedstawieniem rejestrowi jakichkolwiek dokumentów dotyczącej konstruk-

cji, bezpieczeństwa, stabilności, wyposażenia itp. budowanej jednostki, a tym bardziej ze spełnieniem jakichkolwiek wymogów dotyczących szeroko pojętego bezpieczeństwa statku i jego otoczenia.

Po wtóre, obowiązek nałożony w obu zarządzeniach w odniesieniu do statków morskich w budowie jest niekonstytucyjny. Dyrektorzy urzędów morskich nie mieli i nie mają kompetencji, by wydać zarządzenia o takiej treści. Jest tak z następujących powodów:

1. Zarządzenia wydane są na podstawie art. 48 ustawy o obszarach morskich. Ustawa ta nie dotyczy rejestracji statków morskich, ani tym bardziej rejestracji statków morskich w budowie. Przepis art. 48 owej ustawy w ogóle nie odnosi się do tego zagadnienia; w szczególności nie odnosi się doń funkcjonalnie – kwestia rejestracji w rejestrze statków w budowie nie ma żadnego związku funkcjonalnego z problemami bezpieczeństwa, ochrony życia, zdrowia lub mienia, ochrony środowiska morskiego na morzu, w porcie morskim, przystani oraz w pasie technicznym oraz ochrony żeglugi i portów morskich. Rejestracja statku morskiego w budowie w takim rejestrze nie zmienia ani o jotę własności nautycznych jednostki, nie ma wpływu na jej systemy bezpieczeństwa, na jej zdatność do żeglugi itp.
2. Art. 48 ustawy o obszarach morskich nie daje dyrektorom urzędów morskich kompetencji do nakładania na kogokolwiek obowiązku rejestrowania statków morskich w budowie (ani jakichkolwiek innych statków) w jakichkolwiek rejestrach. Aby tak się stało, ustawa ta musiałaby jasno o tym stanowić. Nie czyni tego. Co więcej, rejestracja statku w każdym z tych rejestrów wymaga uiszczenia stosownych opłat, przy czym opłaty pobierane przez izby morskie są niebagatelne – wynoszą 0,1 % wartości kontraktowej statku w budowie; są to zwykle tysiące lub dziesiątki tysięcy złotych. Świadomość tego, iż jakiegokolwiek opłaty mogą być nakładane na kogokolwiek przez organy państwowe jedynie w drodze ustawy jest dziś fundamentem wiedzy prawniczej, przynajmniej w zakresie legislacji. Nie ma potrzeby cytowania w związku z tym art. 92 konstytucji i innych odnoszących się do tego zagadnienia przepisów. Tym samym opłaty takie nie mogą być nakładane (bezpośrednio czy pośrednio) w drodze aktów prawnych niższego niżli ustawa rzędu, a co dopiero aktów prawa miejscowego wydawanych przez terenowe organy administracji rządowej. Świadomości tej nie posiadali widocznie autorzy owych zarządzeń i służby prawne obu urzędów morskich, skoro zarządzenia te zmuszają właścicieli statków morskich w budowie do rejestrowania tych obiektów w rejestrze statków w budowie lub rejestrze administracyjnym.
3. Komentowane zarządzenia wprowadzają generalny obowiązek rejestracji statków morskich w budowie, mimo że nie istnieje przepis rangi ustawowej, który by przewidywał taki obowiązek. Jak wskazywano już wyżej, kodeks morski nie przewiduje takiego obowiązku; w szczególności przepis art. 39 k.m. nie zawiera takiego obliża, gdyż odnosi się on wyłącznie do statków morskich

stanowiących polską własność. Nie dotyczy on statków morskich w budowie, a już z pewnością nie obejmuje statków morskich w budowie stanowiących własność osób zagranicznych. Zresztą zarządzenia te nie powołują się wcale na przepisy kodeksu morskiego jako na podstawę swego obowiązywania.

Warto wreszcie zauważyć, że w codziennej praktyce urzędnicy urzędów morskich wymagają, by każdy obiekt opuszczający polskie stocznie był zarejestrowany w jednym z rejestrów, niezależnie od tego, jaki jest charakter tego obiektu i w jaką podróż wyrusza. Przechodzenie kadłuba statku (a nawet jego części spoczywającej na pontonie) w drodze ze stoczni polskiej do zagranicznej wymaga rejestracji, mimo że nie ma to nic wspólnego z „podróżą próbną”, o której wspomina zarządzenie.

W myśl kodeksu morskiego „statek morski w budowie” jest pojęciem odrębnym od „statku” jako takiego, będąc tym samym kategorią *sui generis*. Zarazem przepisy dotyczące rejestracji statku (w tym także statku w budowie) znajdują się w kodeksie morskim, a nie w ustawie o obszarach morskich lub w ustawie o bezpieczeństwie morskim. Rozporządzenie w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich zostało wydane na podstawie kodeksu morskiego, a zatem to kategorie i definicje kodeksu morskiego należy stosować przy interpretacji pojęć, jakimi operuje to rozporządzenie. Przyjmuje się dość powszechnie, że kodeks jest aktem wyższej rangi niżli zwykłe ustawy, nawet jeśli sama konstytucja tak nie stanowi. Toteż wszelkie regulacje dotyczące rejestracji tych obiektów należy interpretować w oparciu o pojęcia i definicje kodeksowe, a nie terminologię używaną w obu tych ustawach. Niestety, codzienna praktyka jest inna.

4. Podsumowanie – ocena aktualnych regulacji

Podsumowując analizę przepisów regulujących zagadnienia związane ze statkamiorskimi w budowie i ich rejestracją można wskazać i podkreślić, iż:

1. Przepisy rangi ustawowej nie przewidują obowiązku rejestracji statku w budowie.
2. Statek w budowie nie podnosi bandery.
3. Statki morskie w budowie mogą stanowić własność polską, lecz mogą też stanowić własność osoby zagranicznej.
4. Nie ulega wątpliwości, że ta druga kategoria nie podlega obowiązkowi wpisu do jakiegokolwiek rejestru, a przepisy zarządzeń porządkowych wydanych przez dyrektorów urzędów morskich w tym zakresie nie mają podstawy prawnej.
5. Ani ustawa o obszarach morskich RP, ani ustawa o bezpieczeństwie morskim z dnia 18 sierpnia 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 226, poz. 1368), nie przewidują kategorii statku morskiego w budowie; tym samym kategoria ta musi być postrzegana wyłącznie przez pryzmat przepisów kodeksu morskiego.

6. Ustawa o obszarach morskich RP nie daje delegacji ustawowej do wprowadzania obowiązku rejestracji statków.
7. W rejestrze administracyjnym nie można wpisywać statków niestanowiących polskiej własności, gdyż mogą się w nim znaleźć jedynie jednostki o polskiej przynależności – w przeciwieństwie do certyfikatu statku w budowie wydanego przez izbę morską, dokument rejestracyjny wydany przez urząd morski potwierdza polską przynależność jednostki.
8. Zarządzenia porządkowe Dyrektorów Urzędów Morskich w Szczecinie i Gdyni w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków udających się w podróże próbne, w zakresie dotyczącym obowiązku rejestracji statków w budowie, zostały wydane bez podstawy prawnej.

5. Wnioski *de lege lata*

5.1. Kodeks morski

Wskazane wydaje się ujednoclenie terminologiczne kodeksu w zakresie pojęć statek – statek morski – morski statek handlowy – statek morski w budowie, tak by nie było wątpliwości w odniesieniu do delimitacji tych pojęć, np. w przypadku art. 39 k.m. (operowanie w tym samym przepisie różnymi pojęciami: „statek morski” – „statek stanowiący polską własność”). Należałoby też chyba uzupełnić art. 39, wskazując, iż nie dotyczy on statków morskich w budowie. Oczywiście, można też – hipotetycznie – przyjąć, iż statek w budowie może lub nawet powinien być wpisywany do rejestru administracyjnego, gdy nie został wcześniej wpisany do rejestru statków w budowie prowadzonego przez izbę morską. W takim wypadku również należy zmienić brzmienie art. 39, tak by możliwość podobna wynikała bezpośrednio z jego treści. Wtedy rozporządzenie w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich z dnia 27 kwietnia 2004 r. uzyskaloby – jakkolwiek *post factum* – bezpośrednie oparcie w przepisie kodeksu morskiego. W istocie jednak nie ma chyba przesłanek, by proponować taką regulację.

Można też rozważyć wprowadzenie do kodeksu morskiego zdefiniowanych pojęć „próby morskie” oraz „obiekt holowany” (odróżnienie tegoż od statków morskich oraz od statków morskich w budowie). Różnorakie obiekty przemieszczane drogą morską, a nie będące statkami morskimi *sensu stricto* mogą bowiem być sprawcami wielu problemów, co pokazuje przykład „Georga Büchnera”, który zatonął w czerwcu 2013 r. na polskich wodach terytorialnych w trakcie holowania z Niemiec do Kłajpedy. Status tego obiektu był i jest sporny. Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich odmówiła badania tego zdarzenia, utrzymując, iż obiekt ten nie był statkiem. Natomiast Izba Morska w Gdyni rozważa jednak zajęcie się tą sprawą.

5.2. Rozporządzenie w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich

Zakładając, iż treść art. 39 k.m. nie ulegnie w przyszłości zmianie, wadliwie sformułowany § 1 rozporządzenia określający jego zakres przedmiotowy powinien zostać zmodyfikowany. Brzmi on obecnie, cyt.:

§ 1. Rozporządzenie określa:

1) sposób rejestracji statków morskich nie podlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego lub polskiego rejestru jachtów;

Zdaniem autora § 1 powinien on brzmieć, cyt.:

§ 1. Rozporządzenie określa:

1) sposób rejestracji statków morskich stanowiących polską własność nie podlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego lub polskiego rejestru jachtów.

Jeśli rozporządzenie ma w dalszym ciągu dotyczyć również statków w budowie, stosownej zmianie powinny ulec przepisy kodeksu morskiego (art. 39), tak by kodeks dawał podstawę prawną do wydania rozporządzenia również w zakresie statków morskich w budowie.

Jeżeli rejestracja statku w budowie niewpisanego do rejestru prowadzonego przez izbę morską, w rejestrze administracyjnym ma być obowiązkowa (istnieją ku temu pewne racje), to należy rozważyć, czy rejestracja taka powinna oznaczać samoistnie nabycie przez taką jednostkę polskiej przynależności, w sytuacji gdy budowany statek nie stanowi polskiej własności.

5.3. Zarządzenia porządkowe dyrektorów urzędów morskich w Szczecinie i Gdyni w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków udających się w podróże próbne

Oba zarządzenia powinny być zmienione w ten sposób, by usunąć z nich § 2 ust. 2 wprowadzający obowiązek rejestracji statków budowanych w polskich stoczniach w rejestrze statków w budowie prowadzonym przez właściwą izbę morską lub w rejestrze administracyjnym prowadzonym przez właściwy urząd morski. Organy te nie mają uprawnień do nakładania takich obowiązków, forma zarządzenia porządkowego nie jest w żadnym wypadku adekwatna do takiej regulacji, a zarządzenia w tej części są wydane bez podstawy prawnej.

Krzysztof Kochanowski

REGISTRATION OF VESSELS UNDER CONSTRUCTION

The article deals with the concept of the "vessel under construction", its legal nature, position in the Polish maritime legal system, and in particular with regulations relating to its registration. The Author attempts to distinguish this entity from other, only apparently similar objects, like seagoing vessel in trials and towed unit. Predominant emphasis is put however on various issues concerning the registration of vessels under construction, especially on questions whether there exists an obligation of their registration and what legal grounds of this can be invoked. The article discusses and condemns quite common but illegitimate practice of Polish administrative authorities, which force the registration of vessels under construction in either register of vessels under construction run by maritime chambers or in the administrative registry kept by maritime offices. Finally, the Author suggests certain amendments aiming at the improvement of the Polish legal regulations concerning the topic in question.