

Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć

Wydanie 2.

ABANDON

Abandon (ang. *abandonment*, niem. *Abandon*, franc. *délaissement*) jest instytucją → **prawa ubezpieczeń morskich**, którego istota polega na możliwości zrzeczenia się przez ubezpieczającego na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia, z jednoczesnym żądaniem zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia przez ubezpieczyciela (Z. Brodecki, *Prawo ubezpieczeń*, s. 82–85). Abandon uregulowany jest w Kodeksie morskim w tytule VIII dotyczącym ubezpieczenia morskiego, w jego dziale II poświęconym wykonaniu umowy ubezpieczenia (art. 330–335 KM).

Roszczenia z umowy ubezpieczenia morskiego mogą być zaspokajane w dwóch formach: po pierwsze przez wypłatę odszkodowania zgodnie z art. 325 KM, po drugie przez zapłatę pełnej sumy ubezpieczenia. Przy wypłacie pełnej sumy ubezpieczenia możliwe są następujące sytuacje:

- 1) wypłata bez zrzeczenia się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia (art. 329 KM),
- 2) wypłata ze zrzeczeniem się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia – jak ma to miejsce w przypadku abandonu (art. 330 KM) (Z. Brodecki, E. Sodolska, *Prawo ubezpieczeń*, s. 833; M. Adamowicz, *Komentarz do Kodeksu morskiego*, art. 330–335).

W polskim prawie abandon jest dobrowolny. Ubezpieczony ma prawo wyboru między roszczeniem o wypłatę odszkodowania a żądaniem zapłaty pełnej sumy ubezpieczenia. Instytucja abandonu stwarza możliwość „zrzeczenia się praw” do przedmiotu ubezpieczenia, czyli praw do statku, ładunku. Zrzeczenia się można dokonać pod pewnymi warunkami, które egzemplifikuje art. 330 KM. Chodzi w szczególności o: zaginięcie statku bez wieści, zabranie statku jako łup lub zagarnięcie przez rozbójników morskich albo ulegnięcie przez statek wy-

padkowi, wskutek którego stał się on niezdatny do naprawy albo niewart naprawy lub kosztów odzyskania (M. Adamowicz, Komentarz do Kodeksu morskiego art. 330–335). Powyższy przepis pozwala także zrzec się praw do ładunku, ale tylko wtedy, gdy koszt jego naprawy lub dostarczenia do miejsca przeznaczenia przekroczyłby jego wartość w tymże miejscu. Wymaga się przy tym, aby całkowita strata przedmiotu ubezpieczenia była nieunikniona bądź aby zapobieżenie tej stracie spowodowało wydatki niewspółmiernie wysokie w stosunku do wartości przedmiotu ubezpieczenia (J. Łopuski, Encyklopedia, s. 9).

Kodeks morski jako jedną z przesłanek zgłoszenia abandonu podaje „całkowitą stratę”, ale nie definiuje tego pojęcia. Przyjmuje się, że abandon nie może być zgłoszony w przypadku straty częściowej (M. Ziemiak, Abandon jako instytucja, s. 145). Stratę całkowitą przedmiotu ubezpieczenia odróżnia się od straty częściowej. Zaliczenie do jednej z kategorii prawnej zależy od stopnia zniszczenia przedmiotu ubezpieczenia oraz od wielkości szkody w stosunku do wartości tego przedmiotu itp. Podział szkód na całkowite i częściowe jest więc dokonywany na podstawie kryteriów ilościowych (J. Szpunar, Rodzaje strat i awarii, s. 3). Strata całkowita przedmiotu ubezpieczenia może być rzeczywista lub konstruktywna (Z. Brodecki, E. Sodolska, Prawo ubezpieczeń, s. 833–836 oraz M. Adamowicz, Komentarz do Kodeksu morskiego, art. 330–335). Wewnętrzne zróżnicowanie analizowanego pojęcia nie jest istotne z punktu widzenia art. 330 KM. Przepis ten obejmuje swoim zakresem zarówno stratę rzeczywistą (utrata lub uszkodzenie rzeczy), jak i stratę konstruktywną (utrata możliwości korzystania z rzeczy, gdy statek osiadł na skałach itp.) (M. Adamowicz, Komentarz do Kodeksu morskiego, art. 330–335).

Kodeks morski za „całkowitą stratę” (*constructive total loss*) uznaje taką szkodę, której zapobieżenie spowodowałoby wydatki niewspółmiernie wysokie w stosunku do wartości przedmiotu ubezpieczenia (Z. Brodecki, Prawo ubezpieczeń, s. 83–85; J. Łopuski, Ubezpieczenia morskie, s. 357–358). Chodzi o sytuacje, w których naprawa rzeczy jest nierentowna. Bierze się wtedy pod uwagę ekonomiczne kryterium opłacalności zapobieżenia stracie całkowitej względem przedmiotu ubezpieczenia. Ubezpieczyciel ma obowiązek zwrócić ubezpieczającemu wszystkie poniesione niezbędne wydatki na zachowanie przedmiotu ubezpieczenia, zapobieżenie szkodzie lub zmniejszenie jej rozmiarów, przywrócenie do stanu poprzedniego lub naprawienie uszkodzonego przedmiotu ubezpieczenia czy pokrycie wynagrodzenia za ratownictwo. Ponadto Kodeks morski wymaga, aby całkowita strata przedmiotu ubezpieczenia była „nieunikniona”, a zatem musi ona nastąpić, bo jest nieuchronna. Nieuniknione jest coś, co stanowi bezpośrednio następstwo niebezpieczeństwa objętego umową ubezpieczenia.

Abandon spełnia dwie podstawowe funkcje: po pierwsze stanowi formę odstąpienia od umowy ubezpieczenia, będącą jedną z przyczyn wygaśnięcia umowy ubezpieczenia (E. Kowalewski, Prawo ubezpieczeń, s. 188), a po drugie stanowi jeden ze sposobów zaspokojenia roszczeń ubezpieczającego z umowy ubezpieczenia (Z. Brodecki, Prawo ubezpieczeń, s. 83–85). Odnośnie do pierwszej

funkcji należy zwrócić uwagę, że skorzystanie z abandonu wiąże się z wyczerpaniem sumy ubezpieczenia, co *de facto* czyni umowę ubezpieczenia bezprzedmiotową.

Skorzystanie z prawa abandonu przez ubezpieczającego wymaga spełnienia określonych warunków, przede wszystkim co do formy oraz terminu zgłoszenia. Abandon musi być zgłoszony w formie pisemnej. Aby mieć pewność, że zgłoszenie abandonu doszło do skutku, ubezpieczający powinien żądać potwierdzenia otrzymania jego zgłoszenia przez ubezpieczyciela (*J. Łopuski*, *Ubezpieczenia morskie*, s. 357–358). Zgłoszenie powinno zawierać odpowiednie uzasadnienie, w którym należy podać okoliczności wyjaśniające zgłoszenie abandonu, zgodnie z przesłankami art. 330 KM. Jeśli zdaniem ubezpieczającego miały miejsce inne przesłanki uzasadniające abandon, to również należy umieścić je w zgłoszeniu abandonu. Należyte zgłoszenie abandonu powinno być poparte decyzjami właściwych organów, protestem morskim, wyciągiem z danego rejestru, raportem kapitana, protokołem komisji armatora, ekspertyzą rzeczoznawcy czy też zwykłymi dowodami w postaci zdjęć, szkiców itp.

Zgłoszenie abandonu powinno nastąpić odpowiednio szybko, aby ubezpieczyciel mógł podjąć stosowne środki zmierzające do odzyskania statku bądź ładunku lub jego części (*Z. Brodecki*, *Prawo ubezpieczeń*, s. 83–85). Ubezpieczający może zgłosić abandon nie później niż w ciągu sześciu miesięcy od dnia, w którym ubezpieczający dowiedział się o okolicznościach uzasadniających abandon, jednak nie wcześniej niż przed upływem dwóch miesięcy od dnia otrzymania przez ubezpieczającego wiadomości o zabraniu statku lub ładunku jako łup, zagarnięcia albo utraty posiadania statku (*M. Adamowicz*, *Komentarz do Kodeksu morskiego*, art. 330–335). Gdy statek zaginie bez wieści, ubezpieczający może domagać się od ubezpieczyciela odszkodowania za stratę całkowitą bez zgłoszenia abandonu. Zgodnie z art. 32 KM za zaginiony uważa się statek, który w ciągu podwójnie liczonego okresu niezbędnego w normalnych warunkach do przejścia do portu przeznaczenia z miejsca, z którego nadeszła ostatnia wiadomość o statku, nie zawiął do tego portu ani nie nadeszła żadna kolejna wiadomość o statku.

Ubezpieczony, zgłaszając abandon, powinien zawiadomić ubezpieczającego o ciężących na przedmiocie ubezpieczenia prawach rzeczowych oraz o odnoszących się do niego innych ubezpieczeniach, a także o wszystkich znanych mu ograniczeniach w rozporządzaniu przedmiotem ubezpieczenia. Istotne w tej kwestii są prawa rzeczowe. Od dostarczenia powyższych informacji ubezpieczyciel może uzależnić przyjęcie abandonu.

Abandon, który nie spełnia wymagań formalnych lub został złożony z naruszeniem terminu, może spotkać się z odmową przyjęcia przez ubezpieczyciela. Ubezpieczyciel może nie przyjąć abandonu także wtedy, gdy ubezpieczający nie podał właściwych przesłanek uzasadniających zgłoszenie abandonu lub gdy celowo zataił istotne informacje (zob. *M. Ziemiak*, *Abandon jako instytucja morskiego*, s. 160). Ubezpieczyciel nie może odmówić przyjęcia abandonu po

upływie 30 dni od otrzymania zgłoszenia abandonu. W związku z tym przyjmuje się, że upływanie tego okresu przy jednoczesnym milczeniu ubezpieczyciela powoduje przyjęcie abandonu (*M. Adamowicz*, Komentarz do Kodeksu morskiego, art. 330–335). Stanowisko takie potwierdza przepis art. 334 § 2 KM, zgodnie z którym, jeśli ubezpieczyciel w terminie 30 dni od zgłoszenia abandonu nie złoży oświadczenia, czy przyjmuje abandon, prawa do przedmiotu ubezpieczenia przechodzą na niego z upływem tego terminu. Ponadto przejście praw do przedmiotu ubezpieczenia na ubezpieczyciela następuje z chwilą złożenia przez niego stosownego oświadczenia woli, że przyjmuje abandon. Skutkiem prawidłowego zgłoszenia abandonu, zgodnie z wymogami ustawowymi, jest przeniesienie na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia. Dochodzi w ten sposób do przeniesienia prawa własności, a ubezpieczyciel staje się właścicielem praw do przedmiotu ubezpieczenia, zarówno statku, jak i ładunku. W zamian za przeniesienie praw do przedmiotu ubezpieczenia na ubezpieczyciela wypłaca on ubezpieczającemu pełną kwotę sumy ubezpieczenia, na jaką ubezpieczony był przedmiot ubezpieczenia (*M. Adamowicz*, Komentarz do Kodeksu morskiego, art. 330–335). Od chwili przeniesienia praw do przedmiotu ubezpieczenia na ubezpieczającego ponosi on za tenże przedmiot pełną odpowiedzialność i spada na niego szereg obowiązków, jak np. zabezpieczenie wycieku ropy naftowej ze statku czy pokrycie kosztów strat, które powstały podczas wycieku.

Zgłaszającemu abandon, który nie spełnił wymagań nałożonych przez KM, przysługuje prawo do odszkodowania ubezpieczeniowego po udowodnieniu szkód rzeczywiście poniesionych. Zasada ta ustala zależność istniejącą między dwiema podstawowymi formami zaspokojenia roszczenia ubezpieczeniowego: wypłatą odszkodowania, względnie zapłatą pełnej sumy ubezpieczenia a zrzeczeniem się na rzecz ubezpieczyciela praw do przedmiotu ubezpieczenia.

Literatura:

- M. Adamowicz*, Komentarz do kodeksu morskiego art. 330–335, LEX 2012;
- Z. Brodecki*, *E. Sodolska*, Prawo ubezpieczeń gospodarczych, Komentarz, t. 2, Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach, Komentarz do przepisów i wybranych wzorców umów, Warszawa 2010;
- Z. Brodecki*, Prawo ubezpieczeń morskich, Sopot 1999;
- E. Kowalewski*, Prawo ubezpieczeń gospodarczych, Bydgoszcz–Toruń 2006;
- J. Łopuski*, Ubezpieczenia morskie, [w:] Prawo morskie, Prawo żeglugi morskiej, t. 2, część 3, Bydgoszcz–Toruń 2006;
- J. Łopuski*, Encyklopedia podręczna prawa morskiego, Warszawa 1982;
- J. Szpunar*, Rodzaje strat i awarii w ubezpieczeniach morskich, WU 1972, Nr 5;
- M. Ziemiak*, Abandon jako instytucja morskiego prawa ubezpieczeniowego. Wybrane aspekty porównawczoprawne, Studia Iuridica Toruniensia, t. 5, Toruń 2009.

[M.A.]

ADMINISTRACJA MORSKA

Administracja morska (*maritime administration*) to wyspecjalizowane organy wykonawcze państwa (→ **jurysdykcja morska**), wyposażone w kompetencje do wdrażania lub egzekwowania funkcji regulacyjnych określonych w krajowym ustawodawstwie morskim, w szczególności związanych z: rejestracją statków (→ **rejestr statków**), → **bezpieczeństwem morskim**, badaniem wypadków morskich (→ **wypadki morskie**) i ochroną środowiska morskiego (→ **zapobieganie zanieczyszczeniu morza przez statki**).

Administracja morska w znaczeniu funkcjonalnym obejmuje całokształt działań w zakresie wykonywanej przez państwo nadbrzeżne jurysdykcji w obszarach morskich wchodzących w skład jego terytorium oraz w obszarach morskich, które nie należą do terytorium państwa nadbrzeżnego, a w których posiada ono wyłączne prawa suwerenne (→ **obszarów morskich status**). Działania te obejmują m.in. sprawy: nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi i porządkiem portowo-żeglugowym; oznakowania nawigacyjnego; nadzoru nad ochroną środowiska morskiego i przyrody morskiej oraz ochrony brzegu morskiego, w tym umocnień brzegowych, wydmy oraz zalesień ochronnych. Na administrację morską w znaczeniu instytucjonalnym (ustrojowym) składają się organy (*maritime authorities*) wykonujące zadania w ramach powierzonych im kompetencji. Administracje morskie poszczególnych państw znacznie różnią się od siebie pod względem struktury instytucjonalnej i kompetencji.

Pojęcie administracji występuje w międzynarodowych konwencjach morskich, m.in. w konwencji SOLAS (administracja oznacza rząd państwa, którego banderę statek ma prawo podnosić, art. 2 lit. b); czy też w konwencji MARPOL (administracja oznacza rząd państwa pod którego kontrolą statek jest eksploatowany, a w odniesieniu do statków uprawnionych do podnoszenia bandery jakiegokolwiek państwa administracja oznacza rząd tego państwa; natomiast w odniesieniu do stałych lub pływających platform używanych do badań i eksploatacji dna morskiego i jego wnętrza przyległego do wybrzeża, gdzie państwo wykonuje jurysdykcję w celu eksploracji i eksploatacji zasobów naturalnych, administracja oznacza rząd danego państwa nadbrzeżnego, art. 2 ust. 5).

Historia polskiej administracji morskiej sięga 20-lecia międzywojennego. W 1920 r. powołano pierwszy urząd do spraw morskich, czyli Urząd Marynarki Handlowej w Wejherowie, który siedem lat później został przeniesiony do Gdyni, a następnie przekształcony w Urząd Morski (zob. rozporządzenie Prezydenta RP z 22.3.1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej, Dz.U. Nr 38, poz. 366). W tamtym okresie, w sprawach z zakresu marynarki handlowej i portów morskich handlowych, władzami pierwszej instancji były kapitanaty portów, natomiast Urząd Morski, podległy Ministrowi Przemysłu i Handlu – władzą drugiej instancji. Rozporządzenie miało zastosowanie zarówno do państwowych portów morskich handlowych, jak i portów morskich będących własnością komunalną lub prywatną. Do zakresu działania Urzędu

Morskiego należały sprawy: policji portowej i żeglugowej; pilotażu; budowy oraz zarządu latarniami morskimi, pławami i innymi znakami nawigacyjnymi; inspekcji technicznej statków morskich handlowych pod względem zdatności do żeglugi morskiej; budowy oraz utrzymania i eksploatacji portów, przystani i urządzeń portowych, będących własnością komunalną lub prywatną; budowy i utrzymania wydm nadbrzeżnych; pogłębiania i utrzymania morskich dróg wodnych; dozoru nad kotłami parowymi morskich statków handlowych, pomiaru statków morskich, służby żeglarskiej morskiej, ratownictwa morskiego, zbierania materiałów dotyczących ruchu portowego; współdziałania z innymi władzami w sprawach należących do kompetencji tych władz, a dotyczących marynarki handlowej i morskich portów handlowych; odwołań od podległych urzędów i sprawy wynikające z innych przepisów. Natomiast do zakresu działania kapitanatu portu należało: wykonywanie policji portowej i żeglugowej, pilotaż portowy, zarząd na pławami i innymi znakami nawigacyjnymi w obrębie portu oraz współdziałanie z władzami celnymi, imigracyjnymi i kolejowymi. W rozporządzeniu była również mowa o wyłączeniu (do odwołania) z zakresu działania Urzędu Morskiego sprawy budowy portu w Gdyni na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów.

Po drugiej wojnie światowej, na podstawie dekretu z 5.9.1947 r. o organizacji i zakresie działania władz administracji morskiej (Dz.U. R. P. Nr 60, poz. 328), Minister Żeglugi (MŻ) wydał rozporządzenie w sprawie zmiany rozporządzenia MŻ z 9.12.1947 r. o ustanowieniu urzędów morskich i kapitanatów portów, na podstawie którego ustanowiono Gdański Urząd Morski z siedzibą w Gdańsku-Wrzeszczu i Szczeciński Urząd Morski z siedzibą w Szczecinie (Dz.U. z 1948 r. Nr 30, poz. 202 i 203). W 1955 r. MŻ utworzył trzy urzędy morskie: Gdański Urząd Morski z siedzibą w Gdyni, Koszaliński Urząd Morski z siedzibą w Słupsku i Szczeciński Urząd Morski z siedzibą w Szczecinie (Zarządzenie Ministra Żeglugi z 21.3.1955 r. w sprawie utworzenia, organizacji i właściwości miejscowej urzędów morskich (M.P. z 1955 r. Nr 63, poz. 749), wydane na podstawie art. 3 dekretu z 2.2.1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz.U. z 1955 r. Nr 6, poz. 35). W 1975 r. wprowadzono kolejne zmiany i utworzono trzy urzędy morskie: Urząd Morski w Gdyni, Urząd Morski w Słupsku i Urząd Morski w Szczecinie. Terytorialny zakres działania Urzędu Morskiego w Gdyni objął morskie porty i przystanie, morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne oraz pas nadbrzeżny w granicach województw elbląskiego i gdańskiego. Terytorialny zakres działania Urzędu Morskiego w Słupsku objął morskie porty i przystanie, morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne oraz pas nadbrzeżny w granicach województw słupskiego i koszalińskiego. Terytorialny zakres działania Urzędu Morskiego w Szczecinie objął morskie porty i przystanie, morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne oraz pas nadbrzeżny w granicach województwa szczecińskiego (Zarządzenie Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z 1.8.1975 r. zmieniające zarządzenie w sprawie utworzenia, organizacji i właściwości miejscowej urzędów morskich M.P. z 1975 r. Nr 26, poz. 167).

Obecnie ustrój administracji morskiej określają przepisy ustawy z 21.3.1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 2169, z 2020 r. poz. 284 i 1378). W Polsce naczelnym organem administracji morskiej jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej (Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – MGMIŻS). Minister kieruje działaniem administracji rządowej – gospodarka morską. Terenowymi organami administracji morskiej niezespołonej są dyrektorzy urzędów morskich (art. 38 ust. 1 ObszMorU). Dyrektor urzędu morskiego (DUM) jest m.in. organem inspekcyjnym. Przy pomocy inspektorów inspekcji morskiej, inspekcji bandery i inspekcji portu DUM realizuje zadania w zakresie → **inspekcji statków** morskich.

Urząd morski jest państwową jednostką budżetową i aparatem pomocniczym dyrektora urzędu morskiego. Urzędy morskie tworzy i znosi minister właściwy ds. gospodarki morskiej w drodze rozporządzenia.

W skład urzędu morskiego wchodzą:

- 1) inspekcja morską, inspekcja bandery, inspekcja portu, przy pomocy których dyrektor urzędu morskiego realizuje zadania w zakresie inspekcji statków;
- 2) Służba Kontroli Ruchu Statków (Służba VTS), przy pomocy której dyrektor urzędu morskiego realizuje zadania w zakresie monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji (zob. rozporządzenie z 4.12.2012 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, Dz.U. z 2020 r. poz. 1496);
- 3) kapitanaty i bosmanaty portów, przy pomocy których dyrektor urzędu morskiego wykonuje kompetencje w portach i przystaniach morskich;
- 4) Biuro Spraw Obronnych Żegluga do realizacji zadań w zakresie ochrony portów morskich i żegluga morskiej, w tym spraw związanych z wykonywaniem zadań obronnych oraz zadań o charakterze niemilitarnym, w szczególności zapobieganie aktom terroru oraz likwidacji skutków zaistniałych zdarzeń.

Organizację urzędu morskiego oraz szczególny zakres działania dyrektora urzędu morskiego określa statut nadany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (zob. Statut Urzędu Morskiego w Gdyni, stanowiący załącznik do zarządzenia Nr 11 MGMIŻS z 4.03.2020 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Morskiemu w Gdyni (Dz.Urz. MGMIŻS poz. 12); Statut Urzędu Morskiego w Szczecinie, stanowiący załącznik do zarządzenia Nr 16 MGMIŻS z 16.03.2020 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Morskiemu w Szczecinie (Dz.Urz. MGMIŻS poz. 17).

Nadzór nad działalnością dyrektorów urzędów morskich w zakresie uregulowanym w ustawie o obszarach morskich RP i administracji morskiej oraz w przepisach odrębnych sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej (art. 38 ust. 2 ObszMorU). Na podstawie art. 40 ust. 1. ObszMorU minister właściwy do spraw gospodarki morskiej utworzył urzędy morskie: w Gdyni (www.umgdy.gov.pl), Słupsku (www.umsl.gov.pl) i Szczecinie (www.ums.gov.pl). Na podstawie rozporządzenia MGMIŻS z 15.1.2020 r. w sprawie zniesienia Urzędu Morskiego w Słupsku (Dz.U. z 2020 r. poz. 91), od 1.4.2020 r. został zniesiony

Urząd Morski w Słupsku, a jego zadania przejęli Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie (rozporządzenie MGiMiŻS z 15.1.2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie utworzenia urzędów morskich, określenia ich siedzib oraz terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich, Dz.U. z 2020 r. poz. 92).

Do zadań dyrektora urzędu morskiego należy załatwianie spraw z zakresu administracji rządowej związanych z korzystaniem przez człowieka z morza w zakresie uregulowanym ustawodawstwem polskim i w → **legislacji morskiej międzynarodowej**. Kompetencje organów administracji morskiej określa art. 42 ust. 1 ObszMorU, zgodnie z którym do organów administracji morskiej należą sprawy z zakresu administracji rządowej związane z korzystaniem z morza w zakresie unormowanym ustawą o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, a także innymi ustawami. ObszMorU nie narusza przepisów prawa geologicznego i górniczego zawartych m.in. w ustawie – Prawo geologiczne i górnicze z 9.6.2011 r. (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 1064 i 1339). Przy realizacji zadań organy administracji morskiej współpracują z innymi organami, m.in.: Marynarką Wojenną, Strażą Graniczną, Policją, Służbą Celno-Scarbową, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa (Służbą SAR), a także organami samorządu terytorialnego. Ponadto, dyrektorzy urzędów morskich, w zakresie właściwości terytorialnej, współpracują z Koordynatorem *SafeSeaNet* w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania operacyjnego i technicznego Narodowego Systemu *SafeSeaNet*.

W szczególności do organów administracji morskiej należą sprawy: bezpieczeństwa żeglugi morskiej; ochrony portów morskich i żeglugi morskiej, w tym sprawy związane z wykonywaniem zadań obronnych oraz zadań o charakterze niemilitarnym, w szczególności zapobieganie aktom terroru oraz likwidacji skutków zaistniałych zdarzeń; korzystania z dróg morskich oraz portów i przystani morskich; bezpieczeństwa związanego z badaniami, rozpoznawaniem i eksploatacją zasobów mineralnych dna morskiego; ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem wskutek korzystania z morza oraz przez zatapanie odpadów i innych substancji w zakresie nieuregulowanym przepisami prawa geologicznego i górniczego; ratowania życia, prowadzenia prac podwodnych i wydobywania mienia z morza; nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach; uzgadniania decyzji w sprawie wydawania pozwoleń wodnoprawnych i pozwoleń na budowę dla obiektów budowlanych w polskich obszarach morskich, pasie technicznym, pasie ochronnym oraz portach i przystaniach morskich; budowy, utrzymywania i ochrony umocnień brzegowych, wydmy i zalesień ochronnych w pasie technicznym; użytkowania lasów będących własnością Skarbu Państwa położonych w pasie technicznym; nadzoru nad zapewnieniem ochrony przed powodzią od strony wód morskich w tym przez budowę, rozbudowę i utrzymanie budowli hydrotechnicznych oraz umocnień brzegowych w pasie technicznym; wyznaczania dróg morskich, kotwicowisk i badania warunków ich żeglowności; wy-

konywania i nadzorowania pomiarów hydrograficznych, prowadzenia zasobów danych hydrograficznych dla obszaru kompetencji właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego; oznakowania nawigacyjnego dróg morskich i kotwiczowisk w portach i przystaniach morskich oraz na wybrzeżu; nakładania grzywien w postępowaniu mandatowym za wykroczenia w trybie przewidzianym w przepisach o postępowaniu w sprawach o wykroczenia; wydawania oraz uzgadniania decyzji wynikających z przepisów ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków; sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej; wykonywania kontroli w zakresie zgodności z zasadniczymi lub innymi wymaganiami wprowadzonych do obrotu lub oddanych do użytku wyrobów wyposażenia morskiego oraz rekreacyjnych jednostek pływających; nadawania nazw statkom morskim; organizacji pilotażu morskiego; budowy i utrzymania obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich z wyłączeniem infrastruktury dostępu służącej wyłącznie na użytek morskich portów wojennych; zarządzania portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniami morskimi, w których nie powołano podmiotu zarządzającego na podstawie odpowiednich przepisów ustawy z 20.12.1996 r. o portach i przystaniach morskich (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 998 i 1086) oraz planowania rozwoju tych portów i przystani morskich; monitorowania i informowania o ruchu statków; ewidencji ładunków i pasażerów; nadzoru nad wprowadzonymi do obrotu lub oddanymi do użytku wyrobami wyposażenia morskiego oraz rekreacyjnymi jednostkami pływającymi, o których mowa w przepisach ustawy z 13.4.2016 r. o systemie oceny zgodności (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 544 oraz 2020 r. poz. 1086); zarządu nad morzem terytorialnym i morskimi wodami wewnętrznymi oraz nad gruntami pokrytymi tymi wodami, o których mowa w przepisach ustawy z 20.7.2017 r. – Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2020 poz. 284, 310, 695, 782, 875, 1378); oraz kontroli paliwa żeglugowego dostarczanego na statki oraz paliwa żeglugowego używanego na statkach; związane z wykonywaniem zadań organu krajowego, o którym mowa w rozporządzeniu PE i Rady (UE) Nr 1177/2010 z 24.11.2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) Nr 2006/2004 (Dz.U. UE L Nr 334 z 17.12.2010 r., s. 1 ze zm.) w zakresie usług przewozu drogą morską, w tym rozpatrywania określonych skarg przez dyrektora urzędu morskiego; kwalifikacji członków załóg statków morskich i pilotów morskich; nadzoru nad obszarami NATURA 2000 wyznaczonymi w polskich obszarach morskich i sporządzania projektów planów ochrony tych obszarów; ochrony i opieki nad zabytkami znajdującymi się w polskich obszarach morskich; kontroli podmiotów zarządzających portami morskimi w zakresie zapewnienia przez nie dostępności w porcie punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) określonej w przepisach ustawy z 11.1.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 908 i 1086); związane

z wykonywaniem zadań odpowiedniego organu, o którym mowa w rozporządzeniu PE i Rady (UE) Nr 2017/352 z 15.2.2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz.U. UE L Nr 57 z 3.3.2017, s. 1). Ponadto do organów administracji morskiej należy także udział we współpracy międzynarodowej w zakresie bezpieczeństwa żeglugi morskiej i korzystania z dróg morskich oraz portów i przystani morskich (zob. art. 42 ust. 1 i 2 ObszMorU). Kary pieniężne za wykroczenia przeciwko przepisom ObszMorU (art. 55–56c) DUM wymierza w drodze decyzji administracyjnej. Od decyzji przysługuje odwołanie do ministra właściwego ds. gospodarki morskiej (art. 57). Poza zadaniami określonymi w przepisach ObszMorU, dyrektor urzędu morskiego wykonuje zadania w ramach przyznanych kompetencji wynikające z przepisów innych niż ObszMorU ustaw, m.in.: 1) z Kodeksu morskiego: z rejestru okrętowego, na wniosek dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, można wykreślić statek, który w okresie ostatnich 24 miesięcy został dwukrotnie zatrzymany przez inspekcje państwa portu z przyczyn leżących po stronie armatora, kapitana lub załogi statku; DUM jest organem pomiarowym; statek o obcej przynależności zawijający do portu polskiego, nieposiadający Międzynarodowego świadectwa pomiarowego, może być, na mocy decyzji właściwego dyrektora urzędu morskiego, poddany pomiarowi; jeżeli certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie, nie jest przechowywany na statku o obcej przynależności, DUM może, w drodze decyzji administracyjnej, wydać statkowi nakaz opuszczenia portu, o czym powiadamia Komisję Europejską, pozostałe państwa członkowskie UE i państwo bandery statku; DUM sprawuje kontrolę przestrzegania przepisów o ubezpieczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie; 2) z BezpMorU: DUM jest organem właściwym do wyznaczenia wolnej burty; dyrektorzy urzędów morskich utrzymują system zarządzania jakością zgodny z normą ISO 9001 w odniesieniu do spraw związanych z realizacją zadań państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego; DUM wydaje dokumenty potwierdzające posiadanie kwalifikacji zawodowych, niezbędnych do zajmowania stanowisk na statku (→ **dokumenty załogi statku**); DUM właściwy dla portu macierzystego statku ustala skład załogi statku niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego; DUM jest organem właściwym do udzielenia schronienia na polskich obszarach morskich statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie lub statkowi potrzebującemu pomocy; 3) z PracMorU: DUM wystawia bądź odmawia wystawienia książeczki żeglarskiej, może również unieważnić książeczkę żeglarską; DUM wydaje na wniosek agencji zatrudnienia dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach na podstawie pozytywnych wyników audytu i umieszcza na stronie internetowej urzędu aktualną listę agencji zatrudnienia, którym wydał taki dokument; DUM właściwy dla portu macierzystego statku wydaje na wniosek armatora Morski Certyfikat Pracy lub Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy oraz Deklarację Zgodności; 4) z ZanieczMorZU: dyrektorzy urzędów morskich prowadzą ewi-

dencję działających w polskich obszarach morskich dostawców paliwa przeznaczonego do użycia przez statki; DUM przeprowadza inspekcje w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym; DUM może wyrazić zgodę, aby węglowodory wydobywane przez platformę lub urządzenie wiertnicze były używane jako paliwo, jeżeli będą one używane wyłącznie przez tę platformę lub to urządzenie wiertnicze; dyrektorzy urzędów morskich wykonują zadania w zakresie zwalczania zanieczyszczeń morza i współpracy międzynarodowej w tym zakresie (np. z HELCOM), oraz nadzoru nad statkami; z ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich; 5) z OchŻegluMorU: dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku zatwierdza plan ochrony statku w drodze decyzji administracyjnej, jeżeli odpowiada on wymaganiom oraz uwzględnia przesłanki wynikające z oceny stanu ochrony statku; dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, międzynarodowy certyfikat ochrony statku; właściwy ze względu na port macierzysty statku DUM wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek armatora zapis historii statku; DUM jest uprawniony do prowadzenia doraźnych kontroli przestrzegania wymagań Kodeksu ISPS przez statki oraz obiekty portowe.

Dyrektorzy urzędów morskich mogą wydawać przepisy w formie zarządzenia (art. 47 ObszMorU) oraz przepisy porządkowe w formie zarządzenia porządkowego (art. 48 ObszMorU). Dyrektorzy urzędów morskich mogą wydawać zarządzenia na podstawie udzielonych im w ustawach upoważnień. Zarządzenie wydane przez DUM podlega ogłoszeniu w wojewódzkim dzienniku urzędowym właściwym ze względu na terytorialny zakres obowiązywania tego zarządzenia. Przepisy portowe regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa ruchu statków, korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska i utrzymania porządku na obszarze morskich portów, leżących w obszarze właściwości terytorialnej dyrektora urzędu morskiego. Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również na obszarze morskich przystani oraz kotwiczowisk położonych poza obszarem portów, a także na redach portów i torach wodnych prowadzących do portów i przystani. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych sprawuje właściwy terytorialnie kapitan portu.

Przepisy porządkowe, zawierające zakazy lub nakazy określonego zachowania się, DUM może ustanawiać w zakresie nieunormowanym przepisami ustawy, w zakresie określonym w ObszMorU (np. bezpieczeństwa żeglugi, ochrony portów morskich, korzystania z dróg morskich, ochrony środowiska morskiego – art. 42 ust. 2), jeżeli jest to niezbędne do ochrony życia, zdrowia lub mienia, ochrony środowiska morskiego na morzu, w porcie morskim, przystani oraz pasie technicznym, a także ochrony żeglugi i portów morskich. Zarządzenie porządkowe podlega, podobnie jak zarządzenie, ogłoszeniu w wojewódzkim dzienniku urzędowym właściwym ze względu na terytorialny zakres jego obowiązywania, natomiast w razie konieczności natychmiastowego wprowadze-

nia w życie zarządzenia porządkowego może być ono upubliczniane w drodze obwieszczeń w miejscach jego obowiązywania, drogą radiową lub w zwyczajowo przyjęty w żegludzie morskiej lub na danym terenie sposób. Dzień obwieszczenia zarządzenia porządkowego jest dniem jego ogłoszenia. Następnie takie zarządzenie porządkowe ogłasza się we właściwym wojewódzkim dzienniku urzędowym.

Administracja morską wykonuje zadania korzystając z Systemu Kontrolno-Informacyjnego dla Portów Polskich (*Polish Harbours Information and Control System – PHICS*) od 2004 r. PHICS to elektroniczny system gromadzenia i przekazywania informacji o statkach zawijających do portów morskich, ułatwiający realizację funkcji nadzorczych i kontrolnych państwa w żegludzie morskiej. PHICS obejmuje m.in: rejestrację pasażerów (PAS-REG); monitorowanie ruchu statków (zgłoszenia statku przed przybyciem, oraz przed wejściem i wyjściem z portu), w tym w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych (HAZMAT); zgłoszenie statku do rozszerzonej inspekcji PSC; oraz dokumenty kwalifikacyjne i świadectwa marynarzy (STCW). PHICS, z wyłączeniem komponentu STCW zawierającego bazę dokumentów marynarzy, jest podsystemem przekazywania informacji, który stanowi część infrastruktury technicznej Narodowego Systemu *SafeSeaNet*. Z dostępu do systemu PHICS może korzystać → **armator statku** i → **kapitan statku** oraz przedstawiciel kapitana statku działający w jego imieniu (→ **agent morski**) w portach polskich, na wniosek złożony do właściwego DUM (zob. np.: Zarządzenie Nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z 16.7.2018 r. – Przepisy portowe, Dz.Urz. Województwa Pomorskiego z 17.7.2018 r. poz 2832). Armator, kapitan statku, agent morski mają obowiązek przekazania za pomocą systemu PHICS wymaganych informacji o statku, ładunku i załodze właściwym podmiotom w porcie (kapitanowi portu, organowi inspekcijnemu) zgodnie z art. 41 ust. 2 oraz 87 BezpMorU, art. 10a ust. 1 ZanieczMorzU oraz art. 43 ust. 1 ustawy z 4.9.2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz.U. z 2019 r. poz. 692).

Literatura:

Z. Godecki, Legislacja morską miejscową, Krytycznie o ustawodawcy i administracji morskiej, Gdańsk 2009;

Z. Godecki, Status prawny kapitana portu, PM 2015, t. XXXI.

[D.P.]

AGENT MORSKI

Agent morski (ang. *ship's agent, shipping agent*; niem. *Schiffsagent*, franc. *agent maritime*) to stały przedstawiciel armatora działający na podstawie umowy agencyjnej w określonym porcie lub na określonym obszarze. Podejmuje się on za wynagrodzeniem dokonywania czynności wynikających z umowy agencyjnej, związanych z żeglugą morską oraz szeroko rozumianą obsługą statków. Insty-

tucja agenta morskiego uregulowana jest w art. 201–207 KM. Działalność agenta morskiego jest rodzajem pośrednictwa handlowego, zaś przed wejściem w życie Kodeksu morskiego z 1961 r. pozycję agenta morskiego określały przepisy Kodeksu handlowego z 1934 r. Takie rozwiązanie zaczerpnięto z prawa niemieckiego, gdzie działalność agenta morskiego jest nadal oparta na ogólnych zasadach pośrednictwa handlowego uregulowanych w niemieckim kodeksie handlowym z 1897 r. w art. 84 i n. (niem. *Handelsgesetzbch*) (A. Baumbach, Komentarz zum, s. 307).

Piśmiennictwo międzynarodowe i praktyka dzieli agentów morskich na kilka grup, w zależności od rodzaju uprawnień przekazywanych im przez armatora: agent generalny (*general agent*), podagent lub agent zwyczajny (*agent*), agent nadzorujący lub nadzorczy (*supervising agent*), agent wewnętrzny (*inland agent*), agent liniowy, agent trampowy (D. Pyć, Komentarz do Kodeksu morskiego art. 201–207).

Agent morski świadczy usługi agencyjne, które obok usług maklerskich, holowniczych i pilotowych należą do grupy usług pomocniczych w żegludze (ang. *ancillary services*). Są to usługi specjalistyczne, charakteryzujące się wysokim stopniem trudności czynności związanych z obrotem morskim, koniecznością zafatwiania formalności w urzędach i instytucjach oraz często działalnością w różnych krańcach świata i pracą w różnych systemach prawnych i operowaniem w wielu językach (M.H. Kosiński, Usługi pomocnicze w żegludze morskiej, s. 19–20). W innych systemach prawnych brak rozróżnienia działalności agenta i maklera. Jednak w polskim systemie prawnym są pewne różnice. Od usług maklerskich działalność agenta morskiego różni się przede wszystkim tym, że oba podmioty działają w oparciu o odrębne podstawy prawne i są uregulowane jako dwa osobne podmioty (agent w art. 201–207 KM, a makler morski w art. 208–213 KM). Szczegółową różnicę stanowi np. to, że agent morski jest stałym przedstawicielem swego mocodawcy (M.H. Kosiński, Agencja morska a nowe unormowania umowy agencyjnej w kodeksie cywilnym, s. 197–216), a makler otrzymuje zlecenie pośredniczenia w zawieraniu umów jednorazowych i jego stosunek z mocodawcą ma charakter *ad hoc*; mocodawcą agenta może być jedynie armator, a makler pośredniczy pomiędzy różnymi uczestnikami morskiego obrotu handlowego (→ **makler morski**). Kolejną różnicą polega na tym, że agent ma możliwość żądania od armatora, aby udzielił mu zaliczki na pokrycie kosztów związanych z pobytem w porcie statku, a makler nie ma takiej możliwości.

Agent morski sprawuje wiele zadań i funkcji, wśród których można wyróżnić kilka głównych. Po pierwsze funkcja pośrednictwa – agent pośredniczy w zawieraniu umów dla swojego mocodawcy (*shipbroker representing a shipowner*), poprzez wykonywanie czynności akwizycyjnych na rzecz armatora w celu pozyskania ładunków i pasażerów dla statku. Po drugie funkcja informacyjna – agent jest dla mocodawcy źródłem bezcennych informacji. Agent reprezentuje w porcie nie tylko armatora, ale także kapitana statku, a jego zadaniem jest

przekazywanie informacji przechodzących między statkiem a administracją morską i przedsiębiorcami na lądzie, monitorowanie i sprawdzanie pozyskanych informacji oraz przekazywanie informacji w prawidłowy sposób odbiorcy (D. Pyć, Komentarz do kodeksu morskiego, art. 201–207). Ponadto agent morski ponosi odpowiedzialność zarówno za prawidłowy przekaz informacji, jak i za przekaz zwrotny. Trzecia istotna funkcja agenta to działalność consultingowa, gdzie agent doradza armatorowi w kwestii planowania strategii i bieżącej działalności jego przedsiębiorstwa. Agent jako strona niezależna ma możliwość uczestniczenia w rynku żegludowym i bieżącego śledzenia zmian i tendencji. Kolejna funkcja związana jest z rozwiązywaniem sporów (*dispute resolver*), które pojawiają się w dynamicznie rozwijającej się gospodarce morskiej. Zdecydowana większość spraw w tym obszarze rozwiązywana jest za pomocą mediacji, gdzie agent w celu szybkiego podjęcia sprawnych i prawidłowych działań ma możliwość formułowania postulatów rozwiązywania sporu. Daje to, w razie osiągnięcia porozumienia przez strony, możliwość uniknięcia sądowego rozstrzygnięcia sporów.

Katalog czynności, którymi może zajmować się agent morski, zawiera art. 202 i 204 KM z tym, że należy zwrócić uwagę, że nie jest to katalog zamknięty. Stosownie do art. 202 KM agent morski jest uprawniony do podejmowania w imieniu armatora zwykłych czynności związanych z uprawianiem żeglugi, a w szczególności do działania w imieniu armatora wobec urzędów i podmiotów zarządzających portami morskimi, do załatwiania dla statku wszelkich czynności i przyjmowania oświadczeń związanych z przyjęciem, postojem i wyjściem statku, do zawierania w imieniu armatora umów przewozu, umów ubezpieczenia morskiego oraz umów przeładunku i składu, do wystawiania konosamentów, do odbioru i zapłaty wszelkich należności związanych z zawinięciem statku do portu i przewozem ładunku lub pasażerów oraz do dochodzenia w imieniu armatora roszczeń wynikających z umów przewozu i wypadków morskich. Agent morski powinien dbać o interesy armatora, stosować się do jego poleceń i wskazówek, udzielać mu niezwłocznie potrzebnych wiadomości o przebiegu sprawy, rozliczyć się należycie z kwot pobranych i wydatkowanych oraz podejmować działania w celu zabezpieczenia spraw armatora. Agent morski powinien w swoich działaniach na rzecz armatora działać z należytą starannością i być lojalnym wobec swojego mocodawcy, aby cieszyć się zaufaniem armatora. Stosunek agenta do mocodawcy określa się jako *care, sill and diligence*, czyli „opieka, fachowość i staranność”.

Kwestia odpowiedzialności agenta morskiego nie została uregulowana w Kodeksie morskim, przyjmuje się zatem, że odpowiada on na zasadach ogólnych określonych w art. 471 KC i n. W razie powierzenia wykonywania pewnych czynności pomocnikom ponosi za nich pełną odpowiedzialność (M.H. Koziański, Usługi pomocnicze w żegludzie morskiej, s. 28–29).

Szczegółowy zakres czynności agenta morskiego zależy od treści umowy agencyjnej, dlatego strony tej umowy często rozszerzają lub modyfikują ko-

deksowy katalog czynności. Szczególnie czynności agenta morskiego obejmują: akwizycję ładunków i pasażerów; kwotowanie stawek frachtowych i opłat pasażerskich zgodnie z taryfami stosowanymi przez armatora; inkaso frachtów i opłat pasażerskich, przestojowego i innych należności armatora; klarowanie statków i kompleksową opiekę nad statkami armatora; podpisywanie konosamentów; wydawanie lub zatrzymywanie na składzie ładunków; zabezpieczanie roszczeń i dowodów; załatwianie reklamacji odbiorców; załatwianie innych spraw zleconych agentowi przez armatora (M.H. Koziański, Usługi pomocnicze w żegludze morskiej, s. 23–24). Ponadto agent podejmuje działania w zakresie spraw uregulowanych w prawie publicznym, jak np. ustalanie miejsca pobytu statku; przygotowanie dokumentacji odpraw portowych, celnych, sanitarnych, fitosanitarnych; uczestniczy przy składaniu przez kapitana protestu morskiego oraz płaci opłaty publicznoprawne, w tym także kary pieniężne (M.H. Koziański, Usługi pomocnicze w żegludze morskiej, s. 24). Zgodnie z brzmieniem § 3 art. 202 KM istnieje możliwość działania przez agenta morskiego również na rzecz drugiej umawiającej się strony, jeżeli armator wyrazi na to zgodę. Jest to wyjątkowa sytuacja, gdzie agent reprezentuje dwie strony umowy i w takim przypadku otrzymuje wynagrodzenie od obu stron kontaktu. Należy w tym miejscu podkreślić, że takiej możliwości nie dają przepisy Kodeksu cywilnego regulujące działalność agencyjną. Różnicując dalej działalność agencyjną uregulowaną w KC i KM, należy zwrócić uwagę, że agent w świetle przepisów KC działa samodzielnie i częściowo na własny rachunek, ponosi większość kosztów związanych z prowadzeniem swojego przedsiębiorstwa. Natomiast Kodeks morski narzuca agentowi stosowanie się do poleceń i wskazówek armatora.

Kodeks morski nie określa wymagań dla podmiotów, które chciałyby wykonywać działalność agencyjną w zakresie obrotu morskiego. Nie wskazuje obowiązku posiadania konkretnego wykształcenia, uprawnień czy też uzyskania zezwolenia na wykonywanie takiej działalności, jak jest np. w ustawie z 15.12.2017 r. o dystrybucji ubezpieczeń (t.j. Dz.U. z 2019, poz. 1881, która to ustawa i akty wykonawcze do niej nakładają szereg wymagań na kandydatów na agentów ubezpieczeniowych, jak np. obowiązek doskonalenia umiejętności zawodowych poprzez odbywanie profesjonalnych szkoleń. Wymagania dla kandydatów na agentów morskich oraz standardy ich pracy określa natomiast UNCTAD. Zgodnie z międzynarodowymi standardami UNCTAD agent morski powinien posiadać doświadczenie zawodowe, potwierdzone co najmniej 3-letnią pracą na odpowiedzialnym stanowisku u weryfikowalnego agenta morskiego. Ponadto powinien szczylić się nieposzlakowaną opinią i wykazać kompetencje, np. w formie referencji, poświadczonych przez co najmniej dwu agentów cieszących się dobrą opinią oraz prowadzących ten sam rodzaj działalności, w tym samym obszarze geograficznym. Agent powinien przejść pomyślnie egzaminy zawodowe, zgodnie z wymogami właściwych instytucji rządowych lub korporacji zawodowych (UNCTAD, *Minimum Standards For Shipping Agents*, 1988) (D. Pyć, Komentarz do kodeksu morskiego, art. 201–207).

[Przejdź do księgarni →](#)