

ZESZYTY NAUKOWE

WYŻSZEJ SZKOŁY
ADMINISTRACJI I BIZNESU
IM. E. KWIATKOWSKIEGO W GDYNI

zeszyt

19

PRAWO 3



GDYNIA 2012

Recenzent:
prof. dr hab. Urszula Jackowiak

Redakcja naukowa:
dr Marek Chrabkowski
dr Piotr Lewandowski

Kolegium Redakcyjne:
prof. dr hab. Jerzy Młynarczyk (przewodniczący)
dr Tomasz Białas
dr Piotr Lewandowski
dr Cezary Tatarczuk
dr hab. Kazimierz Dendura
prof. dr hab. Aurelia Polańska
mgr Regina Szutenberg
mgr Sylwia Baranowska
mgr Ewelina Bemke (sekretarz)

Korekta:
mgr Ewelina Bemke

Projekt graficzny:
Krzysztof Ignatowicz

Skład i łamanie:
Maciej Ostoja-Lniski

© Copyright by Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu
im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni

ISSN: 1428-7889

Nakład 90 egz.

Druk:
Sowa - druk na życzenie
01-209 Warszawa, ul. Hrubieszowska 6a
tel. 22 431 81 40, www.sowadruk.pl

Spis treści

MAREK CHRABKOWSKI, PIOTR LEWANDOWSKI	
Wstęp	7
JERZY MŁYNARCZYK	13
1. Ze studiów nad historią polskiego prawa morskiego	
ZBIGNIEW GODECKI	27
2. O pewnych niedoskonalościach kodyfikacji morskiej	50
KRZYSZTOF KOCHANOWSKI	60
3. Kodeks morski - nieuchronna zmiana perspektywy	
MARIA DRAGUN GERTNER	78
4. Dokumenty umowy przewozu w Kodeksie morskim. Uwagi <i>de lege lata</i> i <i>de lege ferenda</i>	
DOROTAPYĆ	105
5. Dokumenty statku w żegludze międzynarodowej	
PIOTR LEWANDOWSKI	124
6. <i>Kodeks morski o odpowiedzialności za szkody ekologiczne</i>	
ZDZISŁAW BRODECKI	133
7. Wizja nowego Kodeksu morskiego	
MIROSŁAW H. KOZIŃSKI	
8. <i>Nowy Kodeks morski - wybrane propozycje legislacyjne</i>	

Contents

MAREK CHRABKOWSKI, PIOTR LEWANDOWSKI Preface	10
JERZY MŁYNARCZYK 1. Of the Study on the History of Polish Maritime Law	13
ZBIGNIEW GODECKI 2. About the Some of the Imperfection of Codification Maritime	27
KRZYSZTOF KOCHANOWSKI 3. Maritime Code Act - Inevitable Change in Perspective	50
MARIA DRAGUN GERTNER 4. Transport Documents in Maritime Code Act. Remarks on de lege lata and de lege ferenda	60
DOROTA PYĆ 5. Ship's Documents in International Shipping	78
PIOTR LEWANDOWSKI 6. Maritime Code Act on the Liability for Ecological Damage	105
ZDZISŁAW BRODECKI 7. Vision of New Maritime Code Act	124
MIROŚLAW H. KOZIŃSKI 8. New Maritime Code Act - Selected Legislative Proposal	133

Wstęp

10 lat obowiązywania w Polsce ustawy z 18 grudnia 2001 r. - Kodeks morski¹, zwanej dalej Kodeksem morskim z 2001 r., skłania do refleksji. Prawnicy maryniści na łamach oddanego do rąk czytelników Zeszytu Naukowego Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni przybliżyli historię procesu legislacyjnego prawa morskiego, podjęli udaną próbę skomentowania wad i zalet kodyfikacji morskiej formułując bardzo interesujące wnioski *de lege lata* i *de lege ferenda* oraz nakreślili wizję nowego Kodeksu morskiego, kompilującego treści aktualnie rozproszone w wielu aktach normatywnych.

Zeszyt otwiera publikacja profesora Jerzego Młynarczyka na temat procesu historii rozwoju polskiego prawa morskiego. Temat intrygujący, który nie doczekał się do tej pory należnego zainteresowania ze strony historyków prawa. Ten stan powoduje, że każda publikacja na ten temat wzbudza uzasadnione zainteresowanie, w szczególności gdy autorem jest osoba partycypująca w tym procesie i niezmiernie dla niego zasłużona. Profesor Młynarczyk chronologicznie zestawiał fakty składające się na działalność normatywną w zakresie prawa morskiego, zwracając uwagę również na te mniej znane, z którymi teraz mogą się zapoznać czytelnicy. Już podczas konferencji poświęconej 10. leciu Kodeksu morskiego, która odbyła się 19 września 2011 r. w Wyższej Szkole Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni, profesor Jerzy Młynarczyk wygłosił interesującą mowę wstępną, w której nawiązał do badań nad tworzeniem prawa morskiego w Polsce. Profesor Młynarczyk odwołał się do historii powstawania pierwszych regulacji prawnych dotyczących prawa morskiego. Podkreślił, iż pierwszym kodeksem nie była, jak się powszechnie przyjmuje, ustawa z 1 grudnia 1961 r. - Kodeks morski², lecz Wilkierz Gdański, który powstał ok. 200 lat wcześniej. Profesor Młynarczyk w swojej publikacji wskazał na przyczyny uchwalenia Kodeksów morskich z 1961 r. i 2001 r. stwierdzając, że proces doskonalenia polskiego prawa morskiego jest kontynuowany.

O tym, że proces ten powinien trwać, przekonują przedstawiciele doktryny i praktyki, wskazując na luki i nieścisłości aktualnie obowiązującego

¹ T.j. Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, ze zm.

² Dz. U. z 1961 r. Nr 58, poz. 318, ze zm.

Kodeksu morskiego z 2001 r. Dr hab. Zbigniew Godecki ze Szkoły Wyższej „Ateneum” w Gdańsku w artykule pt. *O pewnych niedoskonałościach kodyfikacji morskiej* zwrócił uwagę na niewłaściwy dobór materii kodyfikacyjnej i błędy logiczne w definicjach legalnych zawartych w Kodeksie morskim z 2001 r. Krytyce zostały poddane regulacje prawne dotyczące pilotażu, awarii wspólnej i ratownictwa morskiego. Szczególną pozycję ma wypowiedź radcy prawnego dr. Krzysztofa Kochanowskiego pt. *Kodeks morski - nieuchronna zmiana perspektywy*. Nie jest to artykuł naukowy, stanowi natomiast zapis wypowiedzi autora w trakcie konferencji poświęconej 10. leciu Kodeksu morskiego. Walorem tej wypowiedzi jest ocena kodyfikacji z punktu widzenia praktyka - prawnika marynisty, zwracającego uwagę na anachroniczność wielu zawartych w nim regulacji. Autor wskazuje również na niewłaściwe relacje, jakie zachodzą pomiędzy prawem stanowionym a dynamicznie zmieniającą się rzeczywistością. Ta sytuacja wymaga, według autora, zmian w prawie, które uwzględnią takie czynniki jak: globalizacja transportu morskiego, europeizacja prawa morskiego czy też wykorzystanie Internetu do zawierania umów.

Trzy następne artykuły odnoszą się do wybranych zagadnień prawa morskiego. Dr hab. Maria Dragun-Gertner z Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika w Toruniu szczegółowo omówiła zagadnienia związane z umową przewozu ładunku morzem, która zalicza się do umów nazwanych zawartych w Kodeksie morskim z 2001 r. Dr hab. Dorota Pyć z Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni w publikacji zatytułowanej *Dokumenty statku w żegludze międzynarodowej* usystematyzowała wiedzę na temat wymagań prawnych i obowiązków dokumentacyjnych związanych z uprawianiem żeglugi, wyraźnie zaznaczając, że obowiązki w tym zakresie wynikające z Kodeksu morskiego z 2001 r. stanowią niewielką część ogółu wymaganych. Natomiast dr Piotr Lewandowski poruszył problematykę zakresu, w jakim Kodeks morski z 2001 r. reguluje kwestię odpowiedzialności cywilnej za szkody ekologiczne w środowisku morskim, z odniesieniami do historycznych procesów ekologizacji międzynarodowego prawa morskiego.

Ostatnie dwa artykuły tego Zeszytu Naukowego poświęcone są rozważaniom na temat nowej kodyfikacji morskiej, która w ocenie ich autorów, winna zastąpić Kodeks morski z 2001 r. Profesor Zdzisław Brodecki z Uniwersytetu Gdańskiego w swojej publikacji zatytułowanej *Wizja nowego Kodeksu morskiego* proponuje rozpoczęcie projektowania kluczowego aktu prawnego z zakresu prawa morskiego w oderwaniu od dotychczasowego (tradycyjnego) podejścia do tej problematyki. Zmiana optyki postrzegania materii kodyfikacyjnej, między innymi poprzez scalenie regulacji dotyczących prawa morza i żeglugi, ma podnieść rangę tego aktu prawnego i spowodować, że Kodeks morski zajmie należne mu miejsce w hierarchii mary-

nistycznych aktów prawnych. Aktualnie, jak trafnie podkreśla profesor Brodecki, krajowe ustawy o obszarach morskich (i administracji morskiej) w większym stopniu zasługują na miano kodeksu niż współczesne kodeksy morskie. Natomiast dzięki publikacji dr. hab. Mirosława H. Kozińskiego - profesora Akademii Morskiej mamy okazję zapoznać się z zakresem prac III Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego i porównać je z wizją kształtu nowego Kodeksu morskiego nakreśloną przez profesora Zdzisława Brodeckiego. Profesor Koziński w swoim artykule zatytułowanym *Nowy Kodeks morski - wybrane propozycje legislacyjne* prezentuje własne pomysły legislacyjne, które były przedmiotem prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, omawiając przy tym bardzo obszernie materię kodyfikacyjną i problemy, z którymi przyszło się zmierzyć członkom tej Komisji.

Wszystkie z zamieszczonych w niniejszym Zeszycie Naukowym artykułów przybliżają problematykę polskiego prawa morskiego. Pełna dekada obowiązywania Kodeksu morskiego z 2001 r. pozwoliła na poczynienie interesujących spostrzeżeń, którymi autorzy podzielili się z czytelnikami. Żywimy nadzieję, że ta publikacja stanie się również inspiracją do dalszych prac naukowych i legislacyjnych w dziedzinie prawa morskiego.

Redaktorzy naukowci

Preface

10 years of the Polish act of 18 December 2001 - Maritime Code Act [1], hereinafter referred to as Maritime Code Act of 2001, provokes thoughts. Maritime lawyers on the pages of the present Scientific Journal of the University of Business and Administration in Gdynia have presented the history of the legislative process of maritime law; they have made a successful attempt to comment on the advantages and disadvantages of the maritime codification formulating very interesting *de lege lata* and *de lege ferenda* conclusions, as well as they sketched the vision of a new Maritime Code Act compiling the contents currently scattered in a number of normative acts.

The Journal opens with the publication of Professor Jerzy Młynarczyk on the process of the history of development of Polish maritime law - intriguing topic which so far has not attracted proper interest of law historians. Therefore, every publication on this matter arouses justified interest, especially if the author is the person of great merit participating in the process. Professor Młynarczyk compiled, in a chronological way, the facts constituting the normative activities of maritime law, noting also those less known which now, the readers can get familiar with. During the conference dedicated to the 10th anniversary of Maritime Code Act which took place on 19 September 2011 at the University of Business and Administration in Gdynia, Professor Jerzy Młynarczyk delivered interesting speech relating the research on maritime law legislation in Poland. Professor Młynarczyk referred to the history of the first legal regulations concerning maritime law. It was stressed that the first code was not, contrary to popular belief, the act of 1 December 1961 - Maritime Code Act [2], but it was Danzig Law [*] which was passed about 200 years earlier. Professor Młynarczyk in his publication indicated the reasons of the resolution of Maritime Code Acts of 1961 and of 2001 claiming that the process of improving Polish maritime law is being continued.

The representatives of the doctrine and the practice persuade that the process should last and they point to the gaps and inaccuracies of the currently binding Maritime Code Act of 2001. Zbigniew Godecki, Ph.D., from

Przyp. tłumacza: (Translator's note)

Wilkiez Gdanski - the official set of records of the laws of city of Danzig (Gdańsk)

Ateneum-University in Gdansk, in the article *On Certain Imperfections of Maritime Codification*, paid attention to incorrect selection of codification matter and fallacies in the legal definitions contained in the Maritime Code Act of 2001. Criticized were the legal regulations concerning pilotage, general average and sea rescue. Of special importance is the statement of a legal advisor, Krzysztof Kochanowski, Ph.D., entitled *Maritime Code Act - Inevitable Change of Perspective*. It is not a scientific article but a transcript of the author's speech during the conference dedicated to the 10th anniversary of Maritime Code Act. The value of the speech constitutes the assessment of the codification from the practitioner's point of view, a marine practitioner paying attention to the anachronism of a number of its regulations. Moreover, the author points to the improper relations between the codified law and the dynamically changing reality. This situation requires, according to the author, changes in the legal system that will take into account such factors as globalization of sea transport, Europeanization of maritime law or the use of the Internet in making agreements.

The following three articles concern the chosen aspects of maritime law. Maria Dragun-Gertner, Ph.D, from the Nicolaus Copernicus University in Torun discussed in depth the issues concerning the sea freight contract which is ranked among the nominate contracts included in the Maritime Code Act of 2001. Dorota Pyc, Ph.D., from the University of Business and Administration in Gdynia, in her publication entitled *Vessel Documents in International Shipping*, systematized the knowledge on legal requirements and documenting obligations concerning the seafaring. She emphasized the fact that the obligations in this range resulting from the Maritime Code Act of 2001 constitute only a slight part of the required whole. Whereas, Piotr Lewandowski, Ph.D., touched on the issue of the extent to which the Maritime Code Act of 2001 regulates the civil liability for the environmental damage in maritime environment, referring to historical processes of ecologization of international maritime law.

The last two articles of this Scientific Journal are dedicated to the subject of new maritime codification which, according to their authors, should replace the Maritime Code Act of 2001. Professor Zdzislaw Brodecki from the University of Gdansk, in his publication entitled *The Vision of New Maritime Code Act*, proposes to start drafting the key legal act of maritime law separate from the past (traditional) approach towards the issue. The change of perspective in the perception of codification issues by means of, among others, integrating the regulations concerning maritime law and seafaring, should raise the importance of this legal act and cause Maritime Code Act to occupy due place in the hierarchy of maritime legal acts. Currently, as aptly emphasized by Professor Brodecki, national acts on sea territories (and maritime administration) to greater extent deserve the name

'code', rather than contemporary maritime codes. Thanks to the publication of Mirosław H. Kozinski, Ph.D., the Professor of Maritime Academy, one can get acquainted with the scope of work of the 3rd Codification Commission of Maritime Law and compare it with the vision of the new Maritime Code Act drafted by Professor Zdzisław Brodecki. Professor Kozinski in his article entitled *New Maritime Code Act - Selected Legislative Proposals* presents his own legislative ideas which were the focus of the work of the Codification Commission of Maritime Law. Simultaneously, he thoroughly discusses the codification issues and the problems the members of the Commission were faced with.

All of the articles published in the present Scientific Journal outline the issues of Polish maritime law. The complete decade of binding force of the Maritime Code Act of 2001 allowed for interesting observations which the authors shared with the readers. We hope that this publication will also become inspiration for further scientific and legislative work in the scope of maritime law.

Scientific Editors

prof. dr hab. Jerzy Młynarczyk
Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu
im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni

Ze studiów nad historią polskiego prawa morskiego

ABSTRAKT

W artykule przedstawiono swojego rodzaju chronologiczne zestawienie działalności normatywnej dawnego polskiego prawa morskiego z podkreśleniem niektórych, mniej znanych faktów prawotwórczych - w rozumieniu jako normy obowiązującej na terenie państwa polskiego lub stanowionej przez właściwe organy tego państwa.

W przeświadczeniu autora pracy pierwszą próbą całościowego ujęcia norm prawnomorskich regulując problematykę statków (budowa, kupno, sprzedaż), dokumentów morskich, obowiązków właścicieli statków, kapitanów i członków załogi, frachtowanie i wyladowywanie towarów, bodmerii¹, awarii oraz ubezpieczeń był Wilkierz z 1761 r., który stanowił pierwszą kodyfikację polskiego prawa morskiego.

Proces ten nie był - jak dotąd - przedmiotem szczególnego zainteresowania prawników-marynistów, jednak dotychczasowe wysiłki badawcze zasługują na ich poznanie i kontynuację.

Proces historycznego rozwoju polskiego prawa morskiego nie był - jak dotąd - przedmiotem szczególnego zainteresowania prawników-marynistów. Pewien tradycjonalizm i ciągłość rozwoju norm i instytucji prawa morskiego sprawiły, że w niektórych wypowiedziach naukowych pojawiły się sporadycznie niewielkie wzmianki nawiązujące do genezy i źródeł niektórych rozwiązań prawnych. Dotyczy to także opracowań o charakterze podręcznikowym. W dość licznych rozprawach historycznych dotyczących ustroju sądownictwa polskich miast morskich (w szczególności Gdańska) znajdujemy niekiedy uwagi o aktach prawa morskiego dotyczących „spraw morskich”,

¹ Bodmeria była szczególną pożyczką zaciąganą dla kontynuowania podróży.

będących przedmiotem kognicji niektórych organów sądowych². Odnotujemy także pojedyncze opracowania interesujących nas zagadnień pozostające wszakże na marginesie naukowych zainteresowań ich autorów³. W istocie, naukową, historyczną analizę norm dawnego polskiego prawa morskiego znajdujemy jedynie w bogatym po tym względem dorobku St. Matysika, w szczególności w fundamentalnym studium historyczno-prawnym „Prawo morskie Gdańska”⁴. Nie do przecenienia są także zasługi B. Janika, nieustrudzonego tłumacza aktów i dokumentów dawnego ustawodawstwa morskiego, obowiązującego na ziemiach polskich⁵. Wydaje się, że te wysiłki badawcze zasługują na kontynuację. Przemawia za tym oryginalność niektórych, wykształconych w przeszłości i zachowanych do dnia dzisiejszego idei i instytucji prawa morskiego, w szczególności w sferze morskiego prawa prywatnego. Interesujące jest ukazywanie wspomnianej już tu ciągłości historycznego rozwoju prawa morskiego, dokonującej się ewolucji i kierunków przekształceń, a także zrozumienie swoistego, istniejącego ciągle procesu łączenia się starych i nowych ujęć w ich bogactwie i złożoności. Dorobek polskiej myśli prawniczej w interesującej nas dziedzinie nie jest szczególnie imponujący, ale kilka przedsięwzięć ustawodawczych podejmowanych w przeszłości zasługuje na utrwalenie. Dotyczy to także ludzi czynnych w tych działaniach, nie zawsze zresztą prawników⁶.

Niniejsze uwagi nie pretendują oczywiście do roli wyczerpującego, analitycznego studium dawnego polskiego prawa morskiego. Są jedynie pewnym chronologicznym zestawieniem działalności normatywnej w tym względzie z podkreśleniem niektórych, mniej znanych faktów prawotwórczych. Przez pojęcie „polskiego prawa morskiego” rozumiemy normy obowiązujące na terenie państwa polskiego lub stanowione przez właściwe organy tego państwa.

² Np. T. Maciejewski, *Ustrój sądów gdańskich (do 1793 roku)*, „Gdańskie Studia Prawnicze”, 1997, t I, s. 7-36 i cytowana tam obszerna literatura.

³ Np. K. Koranyi, *Zagadnień prawa morskiego w dawnej Polsce*, Sprawozdanie Towarzystwa Naukowego we Lwowie, 1939, t. XIX, z. 1; T. Kupczyński, *Z przeszłości prawa morskiego w Gdańsku*, „Jantar” 1949 r., VII, z.1/2, s. 91-95; E. Cieślak, *Z zagadnień historii prawa morskiego na Bałtyku i Morzu Północnym według postanowień Związku Hanzeatyckiego w XXIV i XXV wieku*, „Przegląd Zachodni”, 1951, z 1-2, s. 89-101; tegoż, *Ustawodawstwo Związku Miast Hanzeatyckich jako wyraz polityki monopolistycznej w handlu i żegludze w XXIV-XXV wieku*, „Zapiski Towarzystwa Naukowego w Toruniu”, t. 19, 1953, z. 1/4, s. 103-160.

⁴ Warszawa 1958.

⁵ Por. np. ajstarszy tekst prawa morskiego w Gdańsku, Gdańsk 1961, *Przegląd zagadnień historii prawa morskiego w polskiej literaturze naukowej 1939-1953*, „Rocznik Gdański”, R 13, 1954, s. 214-223.

⁶ J. Hołowiński, *Dawni polscy handlowcy morscy jako prekursorzy współczesnych prawników morskich*, „Prawo Morskie”, 1999.

Za pierwszy etap rozwoju norm polskiego prawa morskiego uznać należy okres tzw. I Rzeczypospolitej, tj. lata 1454-1793, gdy Gdańsk stał się na trwałe częścią państwa polskiego⁷. Wraz z portem gdańskim Polska przemawiała istniejący tam stan prawny, oparty - przede wszystkim - na piętnastowiecznej kompilacji prawa morskiego, znanej pod nazwą „Prawa Wodnego z Damme”, określanej jako „Waterrecht”⁸, a także na licznych recessach hanzeatyckich z XIV i XV wieku⁹. Przedmiotem naszego zainteresowania są jednak, przede wszystkim, akty prawodawcze władz polskich, wzorowane niewątpliwie na istniejących w ówczesnej Europie źródłach prawa morskiego.

W okresie I Rzeczypospolitej podstawowymi formami polskiego prawa morskiego były przywileje królewskie wydawane dla Gdańska¹⁰ wilkierze miejskie, a także ordynacje i rozporządzenia Rady Miasta Gdańska, wydawane niekiedy z dwoma pozostałymi ordynkami. Treść tych aktów doznała w polskiej literaturze prawno-morskiej obszernej analizy¹¹. Wydaje się, że na szczególną uwagę zasługuje tu Wilkierz miejski szóstej redakcji z 1761 roku wydany na podstawie ordynacji Augusta III z 1750 roku, a stanowiący udoskonaloną redakcję pięciu poprzedzających wilkierzy, uchwalonych prawdopodobnie od 1435 r. W moim przeświadczeniu Wilkierz 1761 stanowi pierwszą kodyfikację polskiego prawa morskiego. Nie podzielał tu poglądu St. Matysika, przyznającego przymiot „pierwszeństwa” Kodeksowi morskemu z 1 grudnia 1961 r. Zabieg ten budzi niekorzystne skojarzenie lat minionych z pustką prawną, zapełnioną co najwyżej ustawami państw zachodnich. A przecież przejaw polskiej myśli prawno-morskiej, dorobek na miarę tamtych czasów, potrzeb i ówczesnego stanu wiedzy nie powinien być niedostrzegalny.

Wilkierz 1761 nosi niewątpliwie wiele cech ustawy rangi kodeksowej choć - z dzisiejszego punktu widzenia - nie stanowi doskonałej formy uporządkowania materiału normatywnego. Jest jednak pierwszą próbą

⁷ Przejściowe, krótkotrwałe przypadki podporządkowania Gdańska władcom polskim, tj. Bolesławowi Krzywoustemu, Przemysławowi II i Władysławowi Łokietkowi, nie mają znaczenia dla omawianej tu problematyki.

⁸ Polski przykład zbioru opublikował B. Janik, *Najstarszy tekst prawa morskiego w Gdańsku*, Gdańsk 1961. Por. także obszerne omówienie tego aktu: St. Matysik, *Wspólne źródła prawa morskiego stosowanego na Bałtyku w przeszłości*, „Czasopismo Prawno-Historyczne”, t. XII, 1960, s. 165-200.

⁹ St. Matysik, *Wspólne źródła prawa morskiego stosowanego na Bałtyku w przeszłości*, „Czasopismo Prawno-Historyczne”, s. 167-168, tenże „Prawo Morskie Gdańska”, s. 44 i nast.

¹⁰ Przede wszystkim przywileje Kazimierza Jagiellończyka, Zygmunta I, Zygmunta Augusta, Władysława IV, Stefana Batorego i Augusta III.

¹¹ St. Matysik, *Prawa morskie Gdańska ...*, s. 29 i nast.

całościowego ujęcia norm prawnomorskich regulując problematykę statków (budowa, kupno, sprzedaż), dokumentów morskich, obowiązków właścicieli statków, kapitanów i członków załogi, frachtowanie i wyładowywanie towarów, bodmerii¹², a warii oraz ubezpieczeń.

Odrodzenie niepodległego państwa polskiego w 1918 roku wiązało się ściśle z uzyskaniem dostępu do morza. Wśród korzystnych wydarzeń politycznych, oddziałujących bezpośrednio na podjęcie i rozwój poczynań prawnomorskich wymieniać należy orędzie Prezydenta USA W. Wilsona do Kongresu mówiące o zapewnieniu niezawisłej Polsce swobodnego i bezpiecznego dostępu do morza. Istotne znaczenie miała także tzw. deklaracja wersalska G. Clemenceau, L. George'a i V. E. Orlando z 3 czerwca 1918 r. gwarantująca powstanie „Zjednoczonego i niepodległego państwa polskiego z wolnym dostępem do morza”. Stan ten usankcjonował ostatecznie Traktat Wersalski z 28 czerwca 1919 r. Wprowadził akt ten nadal Gdańskowi status wolnego miasta, a więc w istocie niezależnego¹³ podmiotu prawa międzynarodowego, ale przyznanie Polsce kilkudziesięciokilometrowego dostępu do morza uświadomiło środowisku prawniczemu potrzebę stworzenia polskiego prawa morskiego.

Stan prawa morskiego obowiązujący na terenach wchodzących w skład utworzonego państwa polskiego był z wielu względów nie do zaakceptowania. Na ziemiach dawnego Królestwa Polskiego obowiązywała księga II „francuskiego kodeksu handlowego z 1807 roku” (zwanego w Polsce Kodeksem Napoleona) zawierająca przepisy o handlu morskim¹⁴. Nie miały one jednak praktycznego zastosowania z uwagi na geograficzne położenie Królestwa Polskiego (tj. brak dostępu do morza). W dawnym zaborze pruskim obowiązywała IV księga Kodeksu handlowego niemieckiego utrzymana zresztą w mocy przez ustawę z 1 sierpnia 1919 roku o zarządzie byłej dzielnicy pruskiej¹⁵, do czasu wydania norm polskich¹⁶.

Pierwszym przejawem działań prawodawczych w tym zakresie była nieznana na ogół historykom inicjatywa powołania w grudniu 1918 roku Komisji Prawa Morskiego działającej przy Towarzystwie Prawniczym w Warszawie jako odłamu Komisji do studiów nad reformą ustawodawstwa han-

¹² Bodmeria była szczególną pożyczką zaciąganą dla kontynuowania podróży.

¹³ Przyznanie Polsce niektórych praw w Wolnym Mieście Gdańska nie miało znaczenia dla omawianej tu problematyki.

¹⁴ Polski przykład tego aktu w zbiorze S. Zawadzkiego, *Prawo cywilne obowiązujące w Królestwie Polskim*, Warszawa 1861, t. II, s. 681 i nast.

¹⁵ Dziennik Praw Państwa Polskiego, 1919 nr 64, poz. 385.

¹⁶ Warto odnotować, że uchwalony w 1934 roku polski kodeks handlowy utrzymał w mocy przepisy niemieckiego kodeksu handlowego - por art. VI pkt 1 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 czerwca 1934 - Przepisy wprowadzające Kodeks handlowy (Dz. U. R. P. nr 57, poz. 503).

dlowego. Warto podkreślić, że pierwsze posiedzenie Komisji odbyło się dnia 14 grudnia 1918 roku, a więc na pół roku przed podpisaniem Traktatu Wersalskiego, co dobrze świadczy o walorach intelektualnych i zapobiegliwości prawników tamtych lat. Komisja w składzie 14 osób pracowała w okresie od 14 grudnia 1918 roku do 12 czerwca 1919 roku pod przewodnictwem J. J. Litauera, wybitnego cywilisty, członka Komisji Legislacyjnej i sędziego Sądu Najwyższego¹⁷. To on właśnie już na pierwszym posiedzeniu, określił motywy powstania i działania Komisji stwierdzając, że posiadane przez Państwo polskie własnego wybrzeża morskiego uważać należy za zapewnione. „... Ułatwiony dostęp do morza wpłynie na rozszerzenie stosunków handlowych z zagranicą drogą komunikacji morskiej. Stosunki te wymagać będą odpowiedniego uregulowania w drodze ustawodawczej, a wobec braku własnego prawa morskiego, stworzenie takiego prawa staje się kwestią palącą. Zwłaszcza pilną jest potrzeba stworzenia morskiego prawa publicznego i międzynarodowego .”¹⁸.

Prace Komisji Prawa Morskiego, godne odnotowania jako element procesu rozwoju polskiego prawa morskiego, nie dały spodziewanego praktycznego rezultatu „opracowania prawa morskiego w najszerszym zakresie .” głównie z powodu krótkiego okresu prac Komisji. Znane wydarzenia polityczne 1919 roku i zagrożenie niepodległości państwa nie sprzyjały kontynuacji prac nad prawem morskim. W okresie swego istnienia Komisja Prawa Morskiego na pięciu posiedzeniach przedyskutowała - w oparciu o rozwiązania prawa niemieckiego, francuskiego, belgijskiego, rosyjskiego i angielskiego - kwestie statku morskiego, przywilejów na statku, przedsiębiorcy okrętowego, dokumentów statku, kapitana statku oraz hipoteki morskiej.

Tworzenie polskiego prawa morskiego w latach 1920-1939 doznało obszernego omówienia w literaturze¹⁹. Odnotujmy zatem jedynie, że w tym okresie powstawały prawie wyłącznie akty normatywne z zakresu morskiego prawa administracyjnego. Ratyfikowano także wiele najważniejszych konwencji międzynarodowych.

¹⁷ W skład Komisji wchodził znani teoretycy i praktycy: L. Babiński, I. Baliński, J. Bloch, O. Fedorowicz, S. Goldstein, Z. Heilperin, A. Jachowski, B. Maliniak, S. Polak, E. Pudecki, W. Przedpełski, E. St. Rappaport i F. Szenwic.

¹⁸ Cyt. wg protokołów z posiedzeń Komisji znajdujących się w posiadaniu autora niniejszego opracowania.

¹⁹ St. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu* t. I, s. 72 i nast.; W. Sowiński, *Prawo handlowe morskie*, Warszawa 1935; Por. także: „Rocznik Morski i Kolonialny”, 1938, Warszawa 1938, s. 361-398; J. K. Sawicki, *Organizacja ratownictwa morskiego w Polsce (1920-1932)* i cytowana tam obszerna literatura; A. Majewski, *Prawne podstawy pracy na morzu [w:] XVIlat polskiej pracy na morzu*, pod red. A. Majewskiego, Gdynia 1938, s. 33 i nast.

Okres międzywojenny zaowocował także mało znaną inicjatywą ustawodawczą w postaci tzw. Kodeksu Sułkowskiego. Chodzi o prowadzone w latach 1932-1939 prace nad przygotowaniem II księgi Kodeksu handlowego, mającej wedle zamiaru ustawodawcy objąć problematykę prawa morskiego żeglugi śródlądowej. Przygotowanie projektu powierzono prof. Józefowi Sułkowskiemu zaś ocenę i ostateczne ustalenie treści specjalnej podkomisji i wyłonionej ze składu Komisji Kodyfikacyjnej złożonej z wybitnych prawników²⁰. Wprawdzie autor projektu stwierdził kilkadziesiąt lat później²¹, że jego opracowanie nie odegrało większej roli przy ostatecznym ustaleniu brzmienia powojennego Kodeksu morskiego z 1961 r. to jednak stwierdzić należy, że wiele głównych wytycznych projektowanej legislacji zostało wziętych pod uwagę przy uwzględnieniu przeobrażeń politycznych, społecznych i prawnych w Polsce po 1945 roku²².

Już w 1932 roku autor projektu trafnie zakładał konieczność oparcia kodyfikacji prawa morskiego na ujednoczonych międzynarodowo przepisów konwencyjnych (np. o zderzeniach i ratownictwie, ograniczonej odpowiedzialności właścicieli statków morskich, konosamentach, przywilejach i hipotekach morskich itd.), a także na stosowanych powszechnie w praktyce, jako *lex contractus*, zasadach postępowania (np. Reguł Yorku-Autwerpii). Dostrzegał także aktualny do dziś dylemat: czy przepisy międzynarodowe recypować w dosłownym brzmieniu czy tylko co do treści w brzmieniu dostosowanym do techniki legislacyjnej przyjętej w ustawodawstwie polskim. Analiza projektu wskazuje, że autor - świadom walorów i mankamentów obu ujęć - przyjął w szeregu przypadków to drugie.

Szczególnie interesujące kwestie dotyczą zakresu przedmiotowego projektu J. Sułkowskiego. Proponowana kodyfikacja objąć miała prawo morskie i prawo żeglugi śródlądowej, nazywane wówczas prawem rzeczonym. Koncepcja ta, w latach późniejszych, poddawana była przy różnych okazjach, surowej krytyce. Wskazywano, że rozmiary niebezpieczeństw, na jakie narażona jest żegluga morska i śródlądowa różnią się w sposób zasadniczy. Także stosunki prawne w żegludze śródlądowej nie dotyczą tak szerokiego kręgu osób, nie są tak skomplikowane i nie wykazują charakteru międzynarodowego w tym stopniu, jak w żegludze morskiej. Autor projektu

²⁰ W skład podkomisji weszli profesorowie St. Wróblewski, A. Chełmoński, T. Dziurzyński, E. Waskowski oraz sędzia SN W. Dbałowski i przedstawiciel Ministra Handlu i Przemysłu W. Sowiński.

²¹ J. Sułkowski, *Prace nad Kodeksem morskim i rzeczonym w okresie międzywojennym*, „Technika i Gospodarka Morska”, 1962 nr 2, s. 53-54.

²² Z badań autora niniejszych uwag wynika, że w 1959 roku ówczesne Ministerstwo Żegludki rozesłało projekt J. Sułkowskiego uczestnikom prac kodyfikacyjnych, którzy, jak wynika z ustnych ustaleń, korzystali z niektórych proponowanych ujęć.

opowiadał się jednak jednoznacznie przeciw przyjmowaniu - bez istotnej potrzeby - podwójnego systemu norm dla prawa morskiego i rzecznego. Skomplikowałyby to - jego zdaniem - sytuację prawną, bowiem wiele uregulowań w obu dziedzinach jest identycznych i tylko szczególne względy uzasadniają zróżnicowanie rozwiązań. Za przyjęciem identycznego systemu norm prawnych przemawiała także - zdaniem J. Sułkowskiego - konieczność uniknięcia rozgraniczania pola stosowalności prawa morskiego i rzecznego. „... Rozgraniczenie także nastęrczałoby znacznie trudności - argumentował autor - zważywszy, że statki morskie w związku z położeniem portów w dolnym biegu rzek, w głębi ładu zapuszczają się na wody śródlądowe i na odwrót: statki rzeczne docierają przez morze do portów morskich.”. W obliczu coraz częściej akcentowanych (obecnie w UE i pracach międzynarodowych organizacji morskich) związków między żeglugą morską i śródlądową warto może przypomnieć poglądy polskich prawników morskich sprzed 80 lat.

Do zakresu Kodeksu Sułkowskiego nie weszły przepisy dotyczące pracy na morzu, a także ubezpieczeń morskich. Te ostatnie miały być objęte planowaną kodyfikacją prywatnego prawa ubezpieczeniowego, mającą stanowić trzecią część Kodeksu handlowego. W projekcie znalazło się natomiast szereg norm kolizyjnych, proceduralnych, a nawet karnych, dotyczących stanów faktycznych związanych z żeglugą morską i rzeczną.

Struktura projektu, obejmowała 470 artykułów uszeregowanych w jedenastu działach, podzielonych niekiedy na poddziały, rozdziały i oddziały. Dotyczyły one chronologicznie przepisów ogólnych, pojęcia statku morskiego, jego rejestru i nazwy, praw rzeczowych na statku i ładunku (własności, współwłasności, użytkowaniu, hipoteki i przywilejów na statku i ładunku), odpowiedzialności armatora i jej ograniczenia oraz kierownictwa statku. Dalsze obszernie przepisy dotyczyły różnych sposobów eksploatacji statku a więc umowy przewozu ładunku i pasażerów²³, czarteru na czas oraz przewozów regularnych i trampowych. Kolejne działy dotyczyły zderzenia, ratownictwa i awarii wspólnej, a także sytuacji prawnej statków państwowych lub przez państwo eksploatowanych. Kodeksowi towarzyszyły także liczne przepisy wprowadzające. Nie ulega wątpliwości, że konstrukcja projektu Sułkowskiego była wzorem dla powojennych legislatorów tworzących pisemną wersję Kodeksu morskiego z 1961 roku.

Należy podkreślić, iż z dyskusjami nad projektem Sułkowskiego korespondowała ożywiona działalność naukowa i popularyzatorska prowadzona przez powstałe w 1934 roku Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego.

²³ Zwanej umową o przejazd.

Omawiając historię polskiego prawa morskiego nie można pominąć okresu II wojny światowej. Wydawane w latach 1939-1945 akty normatywne, jako przejaw legislacyjnej działalności legalnych władz Rzeczypospolitej były komponentem polskiego porządku prawnego i elementem składowym pojęcia: polskie prawodawstwo morskie. Z teoretycznego punktu widzenia nie budzi wątpliwości legitymacja władz emigracyjnych do wydawania powszechnie obowiązujących przepisów prawnych. Wynika to z aprobowanej powszechnie w nauce zasady ciągłości prawnej państwa polskiego i legalności polskich władz naczelnych. W literaturze międzynarodowego prawa publicznego wskazano trafnie, że opuszczenie kraju przez naczelne władze państwa w wyniku zajęcia jego obszaru przez okupantów nie oznacza likwidacji państwa polskiego²⁴. Okupacja wojenna nie oddziałuje bowiem na identyczność osobowości i ciągłości prawnej państwa okupowanego²⁵, którego władze mają prawo do opuszczenia okupowanego terytorium i działania poza granicami. Dodatkowym, istotnym uzasadnieniem aktywności legislacyjnej w omawianym zakresie była okoliczność, że cała polska flota handlowa i rybacka znalazła się w faktycznej dyspozycji władz emigracyjnych, stając się uczestnikiem wysiłku wojennego państw sprzymierzonych na równi z jednostkami marynarki wojennej. Pamiętać wszakże należy, że wspólną cechą norm prawa morskiego czasu wojny - podkreślany zresztą przez ówczesnych legislatorów - jest element tymczasowości²⁶. Dlatego też przyjmowane wówczas rozwiązania prawne mają wyłącznie historyczne znaczenie.

Szczegółowe unormowania prawno-morskie lat 1939-1945 zostały już omówione w piśmiennictwie prawno-morskim²⁷. Dodajmy zatem jedynie, że akty prawne z tego zakresu dotyczyły przede wszystkim problematyki administracyjno-prawnej (status statku morskiego w czasie wojny, rejestracja, bezpieczeństwo żegluga, formy zarządzania przedsiębiorstwami żeglugowymi i rybołówczymi w czasie wojny, kwestie podatków oraz opłat) oraz zagadnień morskiego prawa pracy, a raczej służby na morzu oraz związków z tym ubezpieczeń i świadczeń socjalnych. Osobna regulacja dotyczyła nieznanego dotychczas w polskim prawie morskim konstrukcji sądów morskich orzekających w sprawach karnych.

²⁴ D. Górecki, *Polskie naczelne władze państwowe na uchodźstwie w latach 1939-1990*, Warszawa 2002, s. 14,

²⁵ K. Marek, *Identity and Continuity of States Public International Law*, Geneve 1954, s. 75-78.

²⁶ Wyrażany zwykle w stosownej formule: „Akt niniejszy wydawany jest na czas trwania wyjątkowych okoliczności wywołanych wojną...”.

²⁷ J. Młynarczyk, *Polskie ustawodawstwo morskie w latach 1939-1945* [w:] *Polskie prawo prywatne w dobie przemian. Księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Młynarczykowi*, Gdańsk 2005, s. 179-187.

Powrót Polski na morze w 1945 r. postawił ówczesne czynniki decyzyjne nie tylko w obliczu problemów odbudowy i uruchomienia gospodarki morskiej oraz powołania właściwych organów państwowych i innych struktur organizacyjnych, lecz także wobec potrzeby określenia stanu prawnego obowiązującego na wyzwolonych terenach. W tym ostatnim zakresie podjęto - moim zdaniem - niekonsekwentne, a nawet wadliwe rozwiązania prawne. Oto art. 3 dekretu z 30 marca 1945 r. o utworzeniu województwa gdańskiego²⁸ stanowił, że „na obszarach byłego Wolnego Miasta Gdańska z dniem wejścia w życie niniejszego dekretu tracą moc wszystkie przepisy dotychczas obowiązującego ustawodawstwa jako sprzeczne z ustrojem Demokratycznego Państwa Polskiego”. Jednocześnie jednak na obszar ten rozciągnięto ustawodawstwo obowiązujące na pozostałej części województwa gdańskiego, tj. w dawnych powiatach gdyńsko-grodzkim, kartuskim, morskim, starogardzkim, kościerskim i tczewskim, wchodzących przed 1 września 1939 r. w skład dawnego województwa pomorskiego. Z kolei, art. 4 dekretu z 13 listopada 1945 r. o zarządzie Ziemi Odzyskanych²⁹ stanowił, iż na Ziemi Odzyskanej rozciąga się ustawodawstwo obowiązujące na obszarze Sądu Okręgowego w Poznaniu. W konsekwencji takiego rozwiązania, w zakresie prawa morskiego powstał w Polsce przedziwny konglomerat prawny starannie pomijany w powojennych opracowaniach naukowych. Do 1961 roku komponentami porządku prawnego PRL, obowiązującego z woli ustawodawcy ludowego stały się, między innymi:

- księga IV Kodeksu handlowego niemieckiego z 1879 r.,
- przepisy § 93-104 tegoż Kodeksu,
- art. 6 i 7 ustawy wprowadzającej niemiecki Kodeks handlowy,
- przepisy § 1259-1272 niemieckiego Kodeksu cywilnego z 1896 r.,
- niemiecka ustawa z 1874 r. o rozbitkach morskich,
- niemiecka ustawa z 1906 o drogach morskich,
- polska ustawa z 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich,
- polskie rozporządzenie z 1927 o pomiarze morskich statków handlowych,
- polskie rozporządzenie z 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich.

Niekorzystne następstwa tego stanu prawnego osłabiał nieco utrwalony w doktrynie pogląd³⁰, iż przestrzeganie utrzymanych w mocy aktów normatywnych zależy od zgodności dyspozycji zawartych w nich norm z zasadami ustroju i celami państwa.

²⁸ Dz. U. Nr 11 poz. 57.

²⁹ Dz. U. Nr 51 poz. 295.

³⁰ Usankcjonowany następnie ostatecznie w art. 1 przepisów ogólnych prawa cywilnego z 1950 r.

Rysująca się w okresie powojennym nowa struktura ustrojowa i gospodarcza państwa nakazywała wprowadzenie radykalnych zmian ustawodawczych w zakresie prawa morskiego. Nieliczne grono prawników marynistów, gotowe podjąć trud poważniejszych prac ustawodawczych, dysponowało zróżnicowanym zasobem wzorów rozwiązań prawnych, pochodzących z obszarów największych państw morskich. Poczynania ustawodawcze pierwszych lat powojennych zmierzały wyraźnie nie tylko do realizacji celów doraźnych³¹, lecz także do przygotowania podstawowych przedsięwzięć legislatorskich w odleglejszej perspektywie. Należy stwierdzić, że już od 1945 roku trwały prace, które przynieść miały w rezultacie niewątpliwie najdojrzalszy rezultat w postaci Kodeksu morskiego. Dowodem zainteresowania czynników decyzyjnych taką właśnie formą ujęcia norm prawno-morskich były propozycje opracowania projektu kodeksu, skierowane w 1945 r. do Józefa Górskiego³² i Jerzego Falenciaka³³. Oba autorzy opracowywali swe projekty w konsultacji z Instytutem Bałtyckim w Toruniu oraz praktykami z Wybrzeża. W roku 1950 oba projekty przedłożono Ministerstwu Żeglugi, które po odpowiednim przereklamowaniu przekazało je do Biura Prawnego Rady Ministrów³⁴.

Z obu projektów będących swego rodzaju prototypami przyszłej ustawy szczególnie interesujące wydaje się opracowanie J. Górskiego z uwagi na pozycję naukową i zawodową autora, a także znaczne doświadczenie w tej dziedzinie. Swe poglądy na modyfikację handlowego prawa morskiego, reprezentatywne w tamtych latach dla większości prawników marynistów przedstawił autor już w 1946 roku. J. Górski wychodził wówczas z założenia, iż stosunki morskiego prawa prywatnego ująć należy w jednej ustawie, obejmującej swym unormowaniem także stosunki ubezpieczeniowe. Co do układu Kodeksu, był zwolennikiem wzorowania się na IV księdze niemieckiego kodeksu handlowego z uwzględnieniem zmian wprowadzonych do tej ustawy po 1919 roku oraz postanowień ratyfikowanych przez Polskę konwencji międzynarodowych. Zdaniem J. Górskiego konieczne będzie także uwzględnienie w przyszłej kodyfikacji niektórych rozwiązań zawartych w brytyjskich ustawach: Merchant Shipping Act 1894-1900 oraz Marine Insurance Act 1906. Projekt Górskiego sugerował daleko idące zmiany

³¹ Bardziej szczegółowo omawiam te akty w publikacji *Rozwój prawa morskiego w czterdziestoleciu Polski Ludowej*, „Technika i Gospodarka Morska”, nr 6/1985, s. 325-326.

³² Podówczas naczelnika wydziału Prokuraturii Generalnej.

³³ Pracownika naukowego Uniwersytetu Warszawskiego.

³⁴ St. Groński, *Historyczne znaczenie kodeksu morskiego PRL (geneza - dorobek - perspektywy)* [w:] *Wybrane zagadnienia prawa morskiego*, Wyd. Instytutu Morskiego 1984, s. 6. Oba projekty zachowały się w archiwum Biura Prawnego Urzędu Rady Ministrów.

w obowiązującym stanie prawnym, między innymi poddanie praw rzeczowych na statkach przepisom odnoszącym się do nieruchomości (z pewnymi odstępstwami), likwidację instytucji spółki okrętowej i pożyczki bodmeryjnej, oparcie rozwiązań dotyczących awarii wspólnej o reguły Yorku-Antwerpji, zaś wierzytelności uprzywilejowanych o konwencję z 1926 roku.

Projekty J. Górskiego i J. Falenciak zostały odrzucone bez poddania ich nawet pod szerszą dyskusję. Zdecydowało o tym obowiązujące w tamtych latach uproszczone pojmowanie nowego układu stosunków politycznych i gospodarczych oraz istoty i funkcji tzw. socjalistycznego prawa morskiego.

Niepowodzenie projektów J. Górskiego i J. Falenciaka nie przerwało jednak prac nad Kodeksem morskim. Doznały one intensyfikacji w drugiej połowie lat pięćdziesiątych. W okresie tym powstało 7 redakcji tego aktu, analizowanych i dyskutowanych w wielu urzędowych i społecznych grupach. Ostateczną wersję projektu ustalono w lipcu 1961 r. Weszła pod obrady Sejmu i dnia 1 grudnia 1961 r. została jednomyślnie uchwalona. Ustawę opublikowano 15 grudnia 1961 r.³⁵ i po upływie 6-cio miesięcznego *vacatio legis* weszła w życie z dniem 15 czerwca 1961 r. Kodeksowi towarzyszyły uchwalone w tym samym dniu przepisy wprowadzające.

Utrwalił się pogląd, że zbiorowym autorem tej wielkiej modyfikacji było niemal całe środowisko prawników marynistów. Wydaje się jednak koniecznym podkreślenie roli, jaką w tym zakresie odegrali Z. Koszewski, J. Łopuszki, St. Matysik, J. Siedlecki, M. Schuldenfrei i St. Suchorzewski. W różnych okresach i z różnym nasileniem zaznaczyło także swój istotny udział w pracach wielu innych wybitnych ekspertów³⁶.

Uchwalenie Kodeksu morskiego wywołało pewne zainteresowanie polskiego środowiska prawniczego, a także odnotowane zostało w ośrodkach zagranicznych. Ustawę przetłumaczono na kilka języków obcych³⁷. Polskie piśmiennictwo prawni-morskie omówiło obszernie genezę i treść tego aktu³⁸.

³⁵ Dz. U. Nr 58, poz. 318 ze zm.

³⁶ M.in. L. Babiński, M. Chonelski, J. Górski, M. Huget, J. Kunert, Z. Lichniak, W. Morawski, E. Montalbetti, E. O'Boyle, H. Reclaw, A. Walczak, R. Zaorski i inni.

³⁷ W Polsce angielski przekład Kodeksu ogłosili R. Adamski i J. Łopuski (trzy wydania w latach 1964-1985).

³⁸ Por. St. Matysik, *Podstawowe założenia projektu polskiego kodeksu morskiego*, „Państwo i Prawo” 1985, z. 11, s. 802-810; Tenże: *Pierwsza polska kodyfikacja prawa morskiego*, „Państwo i Prawo” 1962, z. 3, s. 397-409; *O nowym kodeksie morskim PRL*, „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego” 1962, nr 3, s. 73-79; S. Darski, *Znaczenie i podstawowe założenia kodeksu morskiego*, „Technika i Gospodarka Morska” 1962, nr 2, s. 33-34; St. Groński, *Historyczne znaczenie...* Ostatnio ciekawe uwagi o pracach nad Kodeksem morskim 1961 ogłosił ostatni żyjący ich uczestnik J. Łopuski, *O żegludze i prawie morskim. Wspomnienia i refleksje*, Bydgoszcz 2011, s. 41 i nast.

Godnym odnotowania rezultatem działalności ustawodawczej tamtego okresu jest także uchwalenie 1 grudnia 1961 r. ustawy o izbach morskich³⁹. Potrzebę zmiany ustroju i procedury tych organów, a więc zastąpienie nowym aktem prawnym ustawy z 18 marca 1925 r. o izbach morskich uzasadniono już w latach czterdziestych. Po pierwszym projekcie J. Siedleckiego z 1946 roku, postulującym powołanie w Polsce sądownictwa morskiego, doszło do sformułowania w latach 1945-1950 podstawowych tez dotyczących ustroju procedury izb morskich⁴⁰. Dziesięcioletnie prace, których tempo zależało w znacznej mierze od postępów w tworzeniu Kodeksu morskiego, doprowadziły do ostatecznego ukształtowania treści ustawy⁴¹. W latach 1960-2000 doszło także do uchwalenia ważkich, obszernie omawianych w literaturze prawnomorskiej aktów regulujących, m.in. problematykę obszarów morskich i administracji morskiej, pracy na statkach morskich, zapobieganie zanieczyszczenia mórz ze statków, portów i przystani morskich, bezpieczeństwa morskiego i wielu innych. W okresie tym ratyfikowano także wszystkie nieledwie najważniejsze konwencje morskie⁴². Za trafny uznać zatem należy pogląd, iż właśnie wtedy „...stworzono, praktycznie z niczego, nowoczesne polskie ustawodawstwo morskie...”⁴³.

Pod koniec lat dziewięćdziesiątych ukształtowało się w środowisku prawników-marynistów przeświadczenie o konieczności istotnych zmian. Miały one dotyczyć zarówno treści Kodeksu morskiego, jak i morskich uwarunkowań pozakodeksowych. Podstawowym motywem był dynamiczny postęp technik użytkowania morza i organizacji obrotu morskiego oraz - jako pochodna tych zjawisk - rozwój międzynarodowego ustawodawstwa morskiego. Istotne znaczenie miał przewidywany udział Polski w Unii Europejskiej. Za zmianami ustawodawczymi przemawiały też czynniki wewnętrzne, a wśród nich istotne zmiany ustawodawstwa krajowego, rezultaty badań nad prawem morskim, doświadczenia praktyki, a przede wszystkim dokonujące się w Polsce przeobrażenia ustrojowo-gospodarcze. Zaowocowało to uchwaleniem w 2001 r. nowej wersji Kodeksu morskiego, a także wieloma zmianami w pozakodeksowym materiale normatywnym. Proces doskonalenia polskiego prawa morskiego jest więc kontynuowany.

³⁹ Dz. U. Nr 58 poz. 320.

⁴⁰ Tezy przygotował komitet, w skład którego wchodził R. Zaorski, M. PiekarSKI, Z. Konewski i J. Siedlecki.

⁴¹ Omawia ją E. Jabłoński, *Izby Morskie, zadania - organizacja - postępowanie*, Gdańsk 1975.

⁴² Por. J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, wyd. III, s. 29-34.

⁴³ J. Łopuski, *Stan polskiej nauki prawa morskiego*, „Państwo i Prawo” 1982, z. 8, s. 50.

Of the Study on the History of Polish Maritime Law
ABSTRACT

BIBLIOGRAFIA

Cieślak E., *Z zagadnień historii prawa morskiego na Bałtyku i Morzu Północnym według postanowień Związku Hanzeatyckiego w XIV i XV wieku*, „Przełęcz Zachodni” 1951.

Cieślak E., *Ustawodawstwo Związku Miast Hanzeatyckich jako wyraz polityki monopolistycznej w handlu i żegludze w XIV-XV wieku*, *Zapiski Towarzystwa Naukowego w Toruniu*, t. 19, 1953, z. 1/4.

Darski S., *Znaczenie i podstawowe założenia kodeksu morskiego*, „Technika i Gospodarka Morska” 1962, nr 2.

Górecki D., *Polskie naczelne władze państwowe na uchodźctwie w latach 1939–1990*, Warszawa 2002.

Kupczyński T., *Z przeszłości prawa morskiego w Gdańsku*, „Jantar” 1949 r., VII, z. 1/2.

Koranyi K., *Z zagadnień prawa morskiego w dawnej Polsce*, Sprawozdanie Towarzystwa Naukowego we Lwowie, 1939, t. XIX, z. 1.

Groński St., *Historyczne znaczenie kodeksu morskiego PRL (geneza - dorobek - perspektywy)* [w:] *Wybrane zagadnienia prawa morskiego*, Wyd. Instytutu Morskiego, 1984.

Hołowiński J., *Dawni polscy handlowcy morscy jako prekursorzy współczesnych prawników morskich*, „Prawo Morskie”, 1999.

Janik B., *Najstarszy tekst prawa morskiego w Gdańsku*, Gdańsk 1961.

Łopuski J., *Stan polskiej nauki prawa morskiego*, „Państwo i Prawo” 1982, z. 8.

Łopuski J., *O żegludze i prawie morskim. Wspomnienia i refleksje*, Bydgoszcz 2011.

Maciejewski T., *Ustrój sądów gdańskich (do 1793 roku)*, „Gdańskie Studia Prawnicze”, 1997, t. I.

prof. dr hab. Jerzy Młynarczyk: Ze studiów nad historią polskiego prawa morskiego

Majewski A., *Prawne podstawy pracy na morzu* [w:] *XVlat polskiej pracy na morzu*, pod red. A. Majewskiego, Gdynia 1938.

Marek K., *Identity and Continuity of States Public International Law*, Geneve 1954.

Matysik St., *Prawa morskie Gdańska*, Warszawa 1958.

Matysik St., *Wspólne źródła prawa morskiego stosowanego na Bałtyku w przeszłości*, „Czasopismo Prawno-Historyczne”, t. XII, 1960.

Matysik St., *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. I, Wrocław 1971.

Matysik St., *Podstawowe założenia projektu polskiego kodeksu morskiego*, „Państwo i Prawo” 1985, z. 11.

Matysik St., *Pierwsza polska kodyfikacja prawa morskiego*, „Państwo i Prawo”, 1962, z. 3.

Matysik St., *O nowym kodeksie morskim PRL*, „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego” 1962, nr 3.

Młynarczyk J., *Rozwój prawa morskiego w czterdziestolecium Polski Ludowej*, „Technika i Gospodarka Morska”, nr 6/1985.

Młynarczyk J., *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, wyd. III.

Młynarczyk J., *Polskie ustawodawstwo morskie w latach 1939-1945* [w:] *Pol-
skie prawo prywatne w dobie przemian. Księga jubileuszowa dedykowana
Profesorowi Jerzemu Młynarczykowi*, Gdańsk 2005.

Zawadzki S., *Prawo cywilne obowiązujące w Królestwie Polskim*, Warszawa 1861, t. II.

Sowiński W., *Prawo handlowe morskie*, Warszawa 1935.

Sułkowski J., *Prace nad Kodeksem morskim i rzeczonym w okresie międzywo-
jennym*, „Technika i Gospodarka Morska” 1962, nr 2.

Dziennik Praw Państwa Polskiego, 1919 nr 64.

Przegląd zagadnień historii prawa morskiego w polskiej literaturze naukowej 1939-1953, „Rocznik Gdański”, R 13, 1954.

dr hab. Zbigniew Godecki
prof. Ateneum Szkoły Wyższej
w Gdańsku

O pewnych niedoskonałościach kodyfikacji morskiej

ABSTRAKT

Nasz Kodeks morski nie jest tworem doskonałym i wymaga nowelizacji lub nawet zastąpienia go nowym aktem prawodawczym. Artykuł przedstawia pewne niedoskonałości tej ustawy pod kątem odpowiednich wniosków *de lege lata* i *de lege ferenda*.

O kodyfikacji morskiej w ogólności

1. Ponad pół wieku temu ustawodawca przesądził, pod znaczącym wpływem ówczesnej nauki prawa morskiego, między innymi o zastąpieniu morskiej księgi niemieckiego kodeksu handlowego ustawą krajową z terminem „kodeks” w jej nazwie, czego jednak - jak ocenia Jerzy Młynarczyk - nie można sprowadzać tylko do kwestii techniki legislacyjnej (kodeks to wyższa forma aktu ustawodawczego). Wprowadzie tenże (z 1961 r.) kodeks - jak uważa J. Młynarczyk - nie spełnił wszystkiego tego, czego oczekuje się od kodeksu jako takiego (kodeks to z założenia „zespół norm pozostających w organicznym związku, wewnętrznie spójny i proklamujący założenia ogólne dla całego systemu”), ale „stał się podstawowym filarem w konstrukcji naszego ustawodawstwa morskiego”¹.

Po kilku nowelizacjach tego kodeksu, w 2001 roku uchwalony został nowy Kodeks morski. Czy spełnia on wymagania kodyfikacyjne i także jest filarem w konstrukcji naszego ustawodawstwa morskiego?

Trafnie zauważono w literaturze przedmiotu - pisze Andrzej Gwiżdż rozważając na temat nazywania ustaw - że kodeksy „pełnią funkcję unifi-

¹ J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997, s. 30.

kacyjną i integracyjną w stosunku do systemu prawa określonej dziedziny i to jest ta ich niezmiernie doniosła właściwość, cenna i zasługująca na ochronę", ale dotyczy to tylko tych, które zasługują na miano kodeksów"². W polskim „katalogu kodeksów” tylko niektóre zajmują taką pozycję. Nie miał jej jednak - zdaniem tegoż Autora - między innymi poprzedni Kodeks morski, ponieważ był ustawą o charakterze międzygałęziowym i nie posiadał „części ogólnej”³. Ów międzygałęziowy charakter tego kodeksu stanowi odniesienie do poglądu A. Gwiżdża, że kodeksem jest tylko taka ustawa, która normuje co najmniej podstawową część systemu prawnego, i której wyodrębnienie (jako „dziedziny”) dokonało się wcześniej oraz uzyskało aprobatę praktyki i doktryny prawniczej⁴. Co do tego ostatniego, w odniesieniu do tego kodeksu, można z autorem polemizować. Niewątpliwie bowiem na długo przed jego uchwaleniem w praktyce i doktrynie zaaprobowano wyodrębnienie się prawa morskiego, tyle że ówczas przez prawo morskie rozumiano raczej tylko to, czym wówczas (i później) było prawo żeglugi morskiej (przede wszystkim - handlowej). Kodeks ten regulował podstawową część - jak deklarował jego art. 1 - stosunków związanych z żeglugą morską i jako taki był w momencie uchwalenia (i później, przez pewien czas) rzeczywiście kodeksem w obrębie tak rozumianego prawa morskiego. Nie był nim natomiast w odniesieniu do prawa morskiego, definiowanego jako dział prawa regulujący wszelkie stosunki związane z działalnością morską, skoro poza swym zakresem pozostawił stosunki pracy na statkach (odrębne ustawy z lat 1952 i 1991), administrację morską (dekret z 1955 r. i ustawa z 1991 r. oraz inne ustawy), izby morskie (ustawa uchwalona równocześnie z kodeksem), rybołówstwo morskie (najpierw pozaborowa ustawa z 1916 r. a następnie ustawy z lat 1963, 1996 i 2001), i skoro w 2000 r. uchylono w nim rozdział „Bezpieczeństwo żeglugi”, zastępując go ustawą o bezpieczeństwie morskim.

Pod tym względem nie inaczej sprawa ma się z obecnym Kodeksem morskim, i nie zmienia tej oceny fakt, że - w przeciwieństwie do jego poprzednika - posiada on tytuł I z nagłówkiem „Przepisy ogólne”. Ten tytuł nie jest bowiem tym, czym jest np. księga pierwsza kodeksu cywilnego („Część ogólna”), ani ową „częścią ogólną”, o jakiej mówi A. Gwiżdż. Zdaniem tego Autora chodzi o taką część kodeksu, której moc rozciąga się także na inne ustawy⁵. Spośród ośmiu artykułów tego tytułu moc sześciu nie rozciąga się na żadne

² A. Gwiżdż, *Przyczynek do zagadnień techniki legislacyjnej* [w:] *Studia nad prawem konstytucyjnym*, pod red. J. Trzczyńskiego i B. Banaszaka, Wrocław 1997, s. 115.

³ A. Gwiżdż, *Przyczynek...*, s. 115.

⁴ Tamże, s. 114-115.

⁵ A. Gwiżdż, *Przyczynek...*, s. 115.

inne ustawy, natomiast pozostałe dwa to definicje „statku morskiego” (art. 2 § 1) i „armatora” (art. 7), wprowadzone do kodeksu - inaczej niż w pierwotnej wersji poprzedniego kodeksu - w zasadzie na użytek wykładni tylko tej ustawy, a w każdym razie bez takiego znaczenia dla pewnych ustaw morskich. Obecny kodeks to po prostu tylko jedna w katalogu ustaw morskich.

Wzrastająca liczba pozakodeksowych ustaw morskich oznacza postępującą rozwarstwianie się prawa morskiego nie tylko na działy, ale też - mówiąc z pewnym uproszczeniem - na poszczególne ustawy.

Reasumując rzecz można, że prawo morskie zyskało na uchwaleniu Kodeksu morskiego w 1961 r. i przez jakiś czas ustawa ta swą treścią i nazwą je dowartościowywała. W wypadku następnego kodeksu morskiego - pomijając merytoryczne i systematyczne znowelizowanie nim znacznych partii prawa morskiego (zjawisko pozytywne) - nie można powiedzieć, że prawo morskie coś zyskało na jego uchwaleniu. Istnieje natomiast coś, co wręcz przemawia przeciw słowu „kodeks” w nazwie tej ustawy.

2. W rozważaniach na temat tworzenia prawa w ramach obecnie obowiązującej Konstytucji A. Gwiżdż dochodzi do wniosku, że daje ona kodeksom pewien „przywilej proceduralny”, który jednak nie może być rozciągany przez ustawodawcę na jakiegokolwiek ustawy przez samo nazywanie ich „kodeksami”; nazwą „kodeks” należy teraz - aby być w zgodzie z Konstytucją - posługiwać się nader wstrzemięźliwie⁶. Chodzi o art. 123 ust. 1 Konstytucji. Przepis ten bowiem wyłącza kodeksy z postępowania w sprawie tzw. pilnych projektów ustaw, a zatem kodeks nie może być znowelizowany w tym trybie nawet w wypadku zaistnienia rzeczywistej potrzeby pilnej jego nowelizacji. Na tym nie koniec. Regulamin Sejmu przewiduje bowiem specjalne postępowanie z projektami kodeksów, przepisów je wprowadzających oraz ustaw nowelizujących kodeksy. Polega ono w szczególności na pewnego rodzaju utrudnieniach w łatwym i szybkim znowelizowaniu kodeksu.

3. Pracom nad nowym kodeksem morskim przyświecała idea uczynienia go ustawą o charakterze cywilnoprawnym. Nie zrealizowano jej konsekwentnie. I tak, np. bezpieczeństwu morskiemu poświęcono wprawdzie osobną ustawę, ale tzw. administracyjna problematyka bezpieczeństwa morskiego po części mieści się jednak w tym kodeksie. Z kolei w znacznej części przepisy o mieniu zatopionym (art. 282 i n.) nie mają nic wspólnego

⁶ A. Gwiżdż, *Kilka uwag o tworzeniu prawa pod rządem nowej Konstytucji*, Gdańskie Studia Prawnicze, t. III, 1998, s. 106.

z cywilistyką i powinny były znaleźć się poza kodeksem, np. w ustawie o administracji morskiej. Tymczasem do ustawy tej „przeniesiono” (mocą art. 5 pkt 3 przepisów wprowadzających ten kodeks) art. 74 poprzedniego kodeksu o zatrzymaniu statku przez kapitana portu na wniosek wierzyciela, który to przepis służył przecież li tylko dochodzeniu roszczeń cywilnoprawnych, i czemu też wyłącznie służył dodany art. 42a ustawy o administracji morskiej.

Statek, armator, kapitan

1. Poprzednia kodeksowa definicja pojęcia⁷ statku morskiego obarczona była błędem logicznym *idem per idem*. Definicja tautologiczna ma to do siebie, że nie wyjaśnia, jakie znaczenie ma definiowane pojęcie⁸. Niczego więc nie wyjaśniało też twierdzenie Jerzego Łopuskiego, że w tej tautologicznej (przyznaje to autor) definicji chodziło o to, aby objęła ona również urządzenia pływające, które są przeznaczone lub używane do żegluga na takich odcinkach wód śródlądowych, na których stale uprawiana jest żegluga morska, a więc uczęszczanych przez statki przeznaczone lub używane do żegluga na morzu, które ze względu na swą konstrukcję są zdolne do przeciwstawienia się niebezpieczeństwu morza. Definicja ta - uważał J. Łopuski - umożliwia objęcie pojęciem statku morskiego jednostek floty pomocniczej, przeznaczonych lub używanych na odcinkach wód śródlądowych, na których żegluga morska jest stale uprawiana⁹.

Choć błędne koło definicji statku morskiego z poprzedniego kodeksu czyniło tę definicję bezużyteczną, czterdziestoletnia praktyka stosowania tej ustawy nawet w najmniejszym stopniu nie ucierpiała z powodu tautologii zawartej w nim definicji statku. Zaniechaniem naprawienia tego błędu w tym okresie ustawodawca niejako dał do zrozumienia, że i jego zdaniem na użytek wykładni i stosowania kodeksu poprawne legalne zdefiniowanie statku morskiego było zbędne. Paradoksalnie jednak zaprzeczył sam sobie nowym kodeksem morskim, gdyż i ta ustawa zawiera definicję statku morskiego. Definicja ta różni się od poprzedniej, ale nie jest logicznie poprawna.

Obowiązujące w okresie projektowania nowego kodeksu morskiego zasady techniki prawodawczej¹⁰ nie dopuszczały stosowania skrótu takiego

⁷ Dlaczego „pojęcia”, zob. W. Patryas, *Definiowanie pojęć prawnych*, Poznań 1997, s. 10-13. Dalej w zasadzie słowo to pomijam w celu uproszczenia tekstu.

⁸ Z. Ziemiński, *Logika praktyczna*, Warszawa 1963, s. 51.

⁹ J. Łopuski (red.), *Prawo morskie*, t. II. 3.1., Bydgoszcz 1998, s. 51.

¹⁰ MP z 1991 r. Nr 44, poz. 310.

rodzaju, jaki zastosowano w art. 2 § 1 kodeksu. („Statkiem morskim jest każde urządzenie [...], zwane dalej »statkiem«"). Natomiast obowiązujące obecnie zasady techniki prawodawczej¹¹, wprawdzie dopuszczają stosowanie takiego skrótu, ale zarazem zabraniają wprowadzenia go do przepisu, który zawiera definicję. Jest to zasadne z punktu widzenia funkcji definicji legalnych. Jeżeli bowiem - jak informuje ta kodeksowa definicja - w dalszych przepisach Kodeksu morskiego ma występować słowo „statek” (już bez przymiotnika „morski”), to powinno zostać zdefiniowane właśnie pojęcie „statku”, a nie „statku morskiego”, bo to wyrażenie nie ma dalej występować. Jednakże wbrew zapowiedzi, że w dalszej części kodeksu będzie używane tylko słowo „statek”, słowo to występuje przemiennie z wyrażeniem „statek morski”. Zatem nowa definicja jest w gruncie rzeczy definicją dwóch kodeksowych pojęć: „statku” i „statku morskiego”. Tymczasem nie istnieje racjonalne uzasadnienie stosowania w ustawie dwóch różnokształtnych terminów dla oznaczenia jednego pojęcia.

W definiensie tej definicji nie występuje wprawdzie (jak w poprzedniej) wyrażenie „statek morski”, ale z tego nie wynika, że nie jest ona definicją tautologiczną.

Swego czasu pisałem, że nowa definicja pojęcia statku morskiego jest tautologiczna, tak samo jak poprzednia¹². Nie zgadzał się z tym J. Łopuski, twierdząc, że jej sformułowanie pozwoliło uniknąć tautologii, niejednokrotnie wytykanej poprzedniej definicji¹³. Rzeczywiście, nowa kodeksowa definicja statku morskiego nie jest obciążona takim błędem, jakim dotknięta była poprzednia. Poprzednia była obciążona błędnym kołem bezpośrednim („Statkiem morskim jest urządzenie [...] używane [...] na wodach [...] uczęszczanych przez statki morskie”). Obecna takiego błędu nie zawiera. Jednakże w jej definiensie występuje wyrażenie „żegluga morska”. Podmiot interpretujący nowy Kodeks morski musi więc (sam, bo nie czyni tego ustawodawca) zdefiniować pojęcie żeglugi morskiej, a pojęcie to w kontekście przepisów, w których występuje (np. art. 7: „Armatorem jest ten, kto [...] uprawia żeglugę statkiem morskim...”; art. 9 § 1: „Żeglugę pod polską banderą może uprawiać tylko statek...”), rozumie się jako działalność wykonywaną nie inaczej, jak tylko za pomocą statku. Zatem i ta nowa definicja pojęcia statku obciążona jest tautologią, tyle że w postaci błędnego koła pośredniego¹⁴. Taki błąd także dyskwalifikuje każdą definicję¹⁵.

¹¹ Dz. U. z 2002 r. Nr 100, poz. 908.

¹² Z. Godecki, *Prawo morskie jako wartość. Refleksje w związku z nowym kodeksem morskim*, Prawo Morskie, tom XVII/2002, s. 44.

¹³ J. Łopuski, *Kodeks morski 2001. Tekst ustawy i uzupełniających ją umów międzynarodowych z komentarzem J. Łopuskiego*, Bydgoszcz-Toruń 2002, s. 13.

¹⁴ „Błędne koło pośrednie nie obarcza nigdy jednej definicji, lecz zawsze pewien ich zestaw.

Także obecnie nie ma sygnałów, że proces wykładni i stosowania Kodeksu morskiego cierpi z powodu tautologii tej definicji. Dowodzi to, że występowanie w tej ustawie nawet poprawnej logicznie definicji statku nie jest konieczne.

Należy zauważyć, że w zasadzie tylko jeden kontekst w Kodeksie morskim wymaga ustalenia w konkretnym przypadku, że coś jest statkiem, albo że nim nie jest. Chodzi o przepisy rozdziału „Rejestr okrętowy”. Stanowią one o obowiązku wpisania do rejestru „statku” oraz (*a contrario*) o odmowie dokonania takiego wpisu czegoś, co nie jest „statkiem”. Jednakże czy do tego potrzebna jest legalna definicja statku? Czy bez takiej definicji byłoby możliwe zarejestrowanie jako statku czegoś, co nie mogłoby być używane do wykonywania nim żegluga morskiej, skoro Kodeks morski odnosi się - jak sam deklaruje w art. 1 - właśnie (i tylko) do żegluga morskiej?

Definicja statku w art. 2 § 1 występuje w kontekście przepisów wyjątkowych, do jakich rodzajów statków kodeks ten się stosuje. I tak, według art. 3 stosuje się on do „morskich statków handlowych”. Jego przepisy mają jednak ograniczone zastosowanie także do innych rodzajów statków. Czy do właściwej wykładni i stosowania ustawy wskazującej rodzaje statków, do których ma ona zastosowanie potrzebna jest definicja statku morskiego? Czy bez niej nie byłoby oczywiste, do czego - jako do statku - odnoszą się przepisy tego kodeksu o pomiarze statku i jego dokumentach, o kapitanie statku, o prawach rzeczowych, o umowach, o wypadkach morskich, o ubezpieczeniu morskim i postępowaniu w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie oraz dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki?

Przez pewien czas od wejścia w życie poprzedniego Kodeksu morskiego zawarta w nim definicja była jedyną definicją statku morskiego w naszym ustawodawstwie. Twierdziło się wówczas, że służy ona wykładni wszystkich pozostałych ustaw, w których występuje niezdefiniowane wyrażenie „statek morski” czy choćby tylko „statek”. Jednakże tautologia tej definicji unicestwiała takie jej zastosowanie.

Są ustawy, w których słowa „statek” i „statek morski” (także „statek wodny”) również występują, ale nie są w nich zdefiniowane klasycznie (np.

Przyjmijmy, że dany zestaw definicji można liniowo uporządkować w ten sposób, iż wyrażenie występujące w definiensie poprzedniej jest wyrażeniem definiowanym w następnej. Tak uporządkowany zestaw definicji jest obciążony błędnym kołem pośrednim, gdyż wyrażenie definiowane w pierwszej z nich występuje w definiensie ostatniej” (W. Patryas, *Definiowanie...*, s. 122). Nie ma więc znaczenia, że kodeks nie definiuje w sposób klasyczny *expressis verbis* żegluga morskiej poprzez termin „statek morski”, skoro definiują ją kontekstowo jako działalność wykonywaną statkiem.

¹⁵ W. Patryas, *Definiowanie...*, s. 122.

w Kodeksie postępowania cywilnego (dział zatytułowany „Egzekucja ze statków morskich”), w Kodeksie cywilnym (przepisy o testamentach szczególnych sporządzanych między innymi podczas podróży „statkiem morskim”) oraz w Kodeksie karnym (przepis o przestępstwie uzbrojenia „statku morskiego”). Jednakże nikt dotąd nie domagał się i zapewne nie będzie się domagał w przyszłości zdefiniowania statku morskiego na potrzeby wykładni tych przepisów. Ewentualne twierdzenie, że wykładni tych „niemorskich” przepisów mogą (powinny) służyć definicje z ustaw morskich, byłoby nieuprawnione. Stylizacja definicji „statku” w ustawach pozakodeksowych („w rozumieniu ustawy »statek« oznacza”) wskazuje, że każda z nich ma służyć wykładni tej i tylko tej ustawy, w której występuje. Natomiast definicja z kodeksu morskiego, jako tautologiczna, do tego celu się nie nadaje.

To samo zresztą odnosi się do ustaw *stricte* morskich bez definicji statku (np. do ustawy o obszarach morskich i administracji morskiej, do ustawy o pracy na morskich statkach handlowych oraz do ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich).

Inaczej natomiast ma się sprawa z ustawą o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków¹⁶. Głosi ona, że ilekroć w niej jest mowa o „statkach”, oznacza to statki w rozumieniu art. 2 § 1 Kodeksu morskiego, czyli ustawa ta odsyła w tym względzie do definicji, która, jako tautologiczna, nie wyjaśnia znaczenia słowa „statki” w tej ustawie.

W Kodeksie morskim znajduje się jeszcze jedna niefortunnie zredagowana i zbędna definicja statku. Zawiera ją przepis art. 2 § 2, który brzmi następująco: „Statkiem morskim w budowie jest statek, którego stępkę położono lub wykonano równorzędną pracę konstrukcyjną w miejscu wodowania, aż do zakończenia budowy”.

Definicja ta wiąże się z przepisami o rejestrze okrętowym, którego jednak z ksiąg „Rejestr statków w budowie”. Kodeks stanowi, że do takiego rejestru może być wpisany „statek budowany, jeżeli położona została jego stępka lub wykonana została równorzędna praca konstrukcyjna”. Czy to nie wystarcza? Czy do tego potrzebna jest osobna definicja wyrażenia „statek w budowie” na oznaczenie czegoś (np. stępki), co może być przedmiotem wpisu do rejestru okrętowego? Czyżby bez tej definicji, w kontekście przepisów o rejestracji nie było wiadomo, o czym mowa jako o „statku w budowie”?

2. Wraz z wejściem w życie drugiego Kodeksu morskiego zaczęła obowiązywać nowa legalna definicja armatora.

¹⁶ Dz. U. z 2002 r. Nr 166, poz. 1361, ze zm.

Według kodeksu poprzedniego armatorem był ten, kto „w swoim imieniu” uprawiał żeglugę „statkiem” własnym lub cudzym. Obecnie jest nim ten, kto „we własnym imieniu” uprawia żeglugę „statkiem morskim” własnym lub cudzym. Jeśli obecne „we własnym imieniu” oznacza co innego niż poprzednie „w swoim imieniu”, to co ono oznacza, a jeśli oznacza to samo, to w jakim celu je zastąpiono owym „we własnym imieniu”?

Wypada przy tej okazji przypomnieć, że w jednym z wcześniejszych projektów poprzedniego kodeksu morskiego, autorstwa J. Górskiego, armatorem był ten, kto uprawiał żeglugę właśnie „we własnym imieniu”¹⁷. Czy jest to powrót do tej definicji¹⁸. Jeśli tak, to należy zauważyć, że według niej armator uprawiał „żeglugę morską statkiem”¹⁹, a nie - jak obecnie - „żeglugę statkiem morskim”, co koliduje z przepisem art. 2 § 1 k.m., zgodnie z którym - jak wcześniej już wspomniano - w dalszych przepisach kodeksu powinno występować słowo „statek”, a nie wyrażenie „statek morski”.

3. „Statek żeglujący (uprawiający żeglugę) - pisał kiedyś Stanisław Matysik - musi mieć i zawsze ma armatora; jeśli jest to statek w końcowym okresie budowy, na próbach morskich - przed przekazaniem statku armatorowi - to armatorem jego jest stocznia”²⁰. Skłania to do następującego pytania: czy statek w budowie w rozumieniu takim, jakie nadaje temu pojęciu Kodeks morski, ma armatora „zawsze”, tj. od momentu położenia stępki lub wykonania równorzędnej pracy konstrukcyjnej w miejscu wodowania?

Na pewno takim „statkiem” nikt jeszcze nie „uprawia żeglugi”, zatem należałoby stwierdzić, że do - jak je określa S. Matysik - „prób morskich” nie ma on armatora; nie jest nim ani stocznia, ani zamawiający to dzieło (art. 627 Kodeksu cywilnego). Jeśli tak, to w konsekwencji należałoby uznać, że zamawiający nie mógłby zawrzeć umowy czarteru na czas, gdyż według art. 188 k.m. to właśnie „armator” zobowiązuje się oddać statek w czarter na czas. Możliwa jest sytuacja, w której zamawiający zamówiłby statek w stoczni właśnie po to, aby oddać go w przyszłości w czarter na czas ustalonemu kontrahentowi na podstawie odpowiednio wcześniej (nawet jeszcze przed zamówieniem statku w stoczni) zawartej z nim umowy. Czy zatem nie należałoby zrezygnować z określenia „armator” w definiującym umowę czarteru na czas art. 188 k.m.?

¹⁷ J. Górski, *Pojęcie armatora*, Państwo i Prawo, s. 5-6, s. 98.

¹⁸ A może tylko zasugerowano się wyrażeniem „w imieniu własnym” z art. 756 k.c. (komisant)?

¹⁹ J. Górski, *Pojęcie...*, s. 98.

²⁰ S. Matysik, *Podręcznik prawa morskiego*, Warszawa 1967, s. 107.

Umowa czarteru na czas przypomina umowę najmu, a przecież art. 659 k.c. nie wskazuje tytułu prawnego wynajmującego do przedmiotu najmu. Stronę tej umowy, oddającą rzecz najemcy, przepis nazywa po prostu „wynajmującym”. Tak więc, czy zamiast słowa „armator” nie powinno być np. słowo „wyczarterowujący”?

Zdaniem Wojciecha Adamczaka brak szczególnego terminu ustawowego właściwego dla określenia tej strony umowy czarteru na czas można uznać za strukturalną wadę tego uregulowania. Autor jednak dodaje, że słowo „wyczarterujący” powszechnie się nie przyjęło i m.in. z tego powodu wzorcowe formularze czarterów na czas określają tę stronę umowy jako „owners”, co też jest nieprecyzyjne i może być mylące, skoro nie tylko właściciel statku ma możliwość dysponowania statkiem i usługami jego załogi. Słowo „armator” nie jest w każdym razie - zdaniem W. Adamczaka - mylące²¹. Wyżej wykazano, że w pewnych kontekstach jednak może być mylące. Zapewne nie budziłoby wątpliwości słowo „wyczarterowujący” lub - jak u W. Adamczaka - „wyczarterujący”.

Centralną postacią w prawie morskim w ogólności jest nie właściciel statku, lecz właśnie armator²². Ta centralna postać także naszego prawa morskiego została w poprzednim kodeksie zdefiniowana niejako na użytek całego prawa morskiego. Definicja ta nie budziła w zasadzie żadnych zastrzeżeń i nie sprawiała kłopotów interpretacyjnych w żadnym kontekście prawnym. Nikt nie domagał się innego zdefiniowania pojęcia armatora na użytek tej czy innej ustawy spoza kodeksu, nie mówiąc już o samym kodeksie. Z czasem jednak legislatorzy wpadli na pomysł definiowania tego pojęcia w poszczególnych ustawach. I tak, np. armator to także „osoba, która przy użyciu własnego lub cudzego statku prowadzi w środowisku morskim we własnym imieniu...” (ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki) oraz „ten, kto uprawiając w swoim imieniu żeglugę statkiem własnym lub cudzym zatrudnia na nim pracowników” (ustawa o pracy na statkach). Analiza tych definicji wskazuje, że w gruncie rzeczy chodzi w nich o to samo, o czym mowa w poprzedniej i w obecnej definicji kodeksowej. Takie przekształcanie oraz mnożenie definicji armatora to po prostu „psucie” prawa morskiego.

4. Wraz z uchwaleniem drugiego Kodeksu morskiego prawa morskiemu przybył nowy przepis, a jest nim art. 55, który mówi, że kapitan może zgłosić armatorowi sprzeciw odnośnie do składu i kwalifikacji zawodowych osób wpisanych na listę załogi. Czyżby bez tego przepisu nie można było zgłosić

²¹ W. Adamczak, *Czarter na czas* [w:] J. Łopuski (red.), *Prawo morskie*, t. 2. 3. 1...., s. 545.

²² J. Łopuski, *Kodeks*..., s. 244 i n.

takiego sprzeciwu? A co dalej po takim zgłoszeniu? Jaki skutek prawny ma zrodzić takie zgłoszenie?

Art. 72 § 1 k.m. (tak samo, jak poprzedni kodeks) zobowiązuje kapitana statku do odpowiedniego działania w wypadku popełnienia na statku przestępstwa, nie czyniąc rozróżnienia na przestępstwa ścigane z urzędu, na wniosek pokrzywdzonego i z oskarżenia prywatnego. Czy tenże obowiązek kapitana obejmuje także te dwie ostatnie grupy przestępstw? Dawno już w literaturze przedmiotu pisano o konieczności nowelizacji odpowiednika tegoż przepisu w danym kodeksie, ale - jak widać - przeszło to bez echa.

Art. 97 dawnego kodeksu zobowiązywał kapitana do zawiadomienia izby morskiej o wypadku morskim. To samo czyni art. 66 obecnego kodeksu, ale ten przepis zobowiązuje go także do zawiadomienia właściwego „kapitana (bosmanatu) portu”, który z kolei może kierować do kapitana określone żądania. Dlaczego właśnie „kapitanat (bosmanat) portu”, a nie „dyrektor urzędu morskiego”? Kapitanat i bosmanat portu to tylko (w myśl ustawy o administracji morskiej) komórki organizacyjne urzędu morskiego, za pomocą których (ale też i innych) wypełnia swoje kompetencje dyrektor urzędu morskiego jako terenowy organ morskiej administracji rządowej. Wprowadzenie do kodeksu tego przepisu stoi zatem w rażącej sprzeczności z ustawą o administracji morskiej i zasadami tworzenia prawa. To samo zresztą odnosi się do art. 5 pkt 3 Przepisów wprowadzających Kodeks morski, dodającego do ustawy o administracji morskiej przepis o tymczasowym zatrzymaniu statku przez „kapitana portu”. Nazwa „kapitan portu” dotąd w ustawie o administracji morskiej w ogóle nie występowała. A oto pytanie natury praktycznej: skoro „kapitan portu”, to czy ma to oznaczać, że nie może tego uczynić urzędujący w porcie bez kapitana bosman portu? Jeżeli tak, to dlaczego właśnie tak?

Pilotaż

1. Jakiś czas przed ostatnią nowelizacją poprzedniego Kodeksu morskiego myślano o nowelizacji przepisów o pilotażu morskim. Powstał też projekt odrębnej ustawy²³. Ze strony osób zaangażowanych wówczas w legislację morską słyhać było wyraźne „nie” dla wyłączenia pilotażu z Kodeksu morskiego. Okazało się jednak, że później dokonano takiego wyłączenia, a uczyniono to ustawą o bezpieczeństwie morskim. Dokonano nawet czegoś więcej, bo „rozdzielono” przepisy o pilotażu pomiędzy dwie ustawy. Część

²³ Zob. Z. Godecki, *O potrzebie i założeniach nowej regulacji pilotażu morskiego*, Prawo Morskie, t. XII/1999, s. 39.

regulacji pozostała bowiem w Kodeksie morskim. Patrząc na to rozwarstwienie regulacji prawnej w materii tak zwartej jak pilotaż oraz biorąc pod uwagę dotychczasowy stan prawny (pilotaż wyłącznie w Kodeksie morskim), a także uwzględniając dyrektywy tworzenia ustaw, nie można znaleźć racjonalnego uzasadnienia dla tego faktu. Odrębność ustawy o bezpieczeństwie morskim to za słaby argument, szczególnie dlatego, że można przytoczyć wiele argumentów przeciw koncepcji wyłączenia z Kodeksu morskiego problematyki bezpieczeństwa morskiego na rzecz osobnej ustawy.

2. „Świadczenie usługi pilotowej” następuje na podstawie - głosi art. 223 k.m. - „umowy pilotowej”, ale wedle art. 225 k.m. jest to „umowa o usługę pilotową”, zaś według art. 226 k.m. - „umowa o świadczenie usług pilotowych”. Mamy więc trzy nazwy tej samej umowy.

Z kolei według art. 220 k.m. (także art. 36 ustawy o bezpieczeństwie morskim) udzielanie kapitanowi informacji i rady w prowadzeniu statku ze względu na warunki nawigacyjne danych wód jest „usługą pilotową”, jednakże według art. 223 „świadczenie usługi pilotowej” to czynność nie pilota, lecz przedsiębiorcy jako jednej ze stron umowy pilotowej. Natomiast według art. 221 to, co czyni pilot, jest „pilotowaniem statku”. Wreszcie to, co w szeregu przepisów (np. w art. 222, 223 i 227) zwie się „usługą pilotową” lub „usługami pilotowymi”, w art. 221 jest „usługą pilota”.

Ta kodeksowa terminologia pozostaje w sprzeczności z tą dyrektywą techniki prawodawczej, wedle której do oznaczania jednakowych pojęć należy używać jednakowych określeń²⁴. W świetle zaś dyrektywy, że ustawa powinna być zredagowana zwięźle i syntetycznie²⁵, najwłaściwsza byłaby, jako jedyna, powszechnie używana w potocznym języku żeglugowo-portowym, nazwa „umowa pilotowa”. Natomiast „usługą pilotową” powinno być określone tylko to, co należy do przedsiębiorcy jako strony umowy pilotowej, zaś owo udzielanie kapitanowi odpowiednich informacji i rady powinno zwać się „czynnością pilotową” albo - jak zwie to art. 221 - „pilotowaniem”.

3. Usługi pilotowe świadczone są - głosi art. 222 k.m. - w „pilotażu dobrowolnym lub obowiązkowym”, a ów „pilotaż obowiązkowy” „wprowadzany jest” na zasadach określonych w odrębnych przepisach. Te odrębne przepisy to ust. 5 i 6 art. 36 ustawy o bezpieczeństwie morskim, gdzie mowa jest o „wprowadzaniu pilotażu obowiązkowego” odpowiednimi aktami prawnotwórczymi organów administracji morskiej. Owo „wprowadzenie” w ten

²⁴ § 10 ZTP (rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r.; Dz. U. Nr 100, poz. 908).

²⁵ § 5 ZTP.

sposób „pilotażu obowiązkowego” to nie innego, jak wprowadzenie obowiązku korzystania z usług pilotowych na określonych akwenach, a nie jakieś z natury rzeczy obowiązkowe *quis*, które pozostaje tylko ewentualnie „wprowadzić”. Zauważmy, iż poprzedniemu Kodeksowi morskiemu obcy był termin „pilotaż obowiązkowy”. W art. 216 (222) tegoż kodeksu ustawodawca upoważniał organy administracji morskiej nie do wprowadzenia pilotażu obowiązkowego, lecz właśnie do „wprowadzenia obowiązku korzystania z usług pilota”. W konsekwencji o wprowadzeniu obowiązku korzystania z usług pilotowych, a nie o wprowadzeniu pilotażu obowiązkowego, mówiły odpowiednie przepisy podustawowe. Termin „pilotaż obowiązkowy” był im w ogóle nieznany.

4. W myśl art. 225 k.m. za szkodę wyrządzoną przez pilota przy świadczeniu usługi pilotowej odpowiada wobec armatora pilot. Dlaczego pilot, skoro w myśl art. 223 k.m. (słusznie) świadczenie usługi pilotowej następuje na podstawie umowy nie z pilotem, lecz z przedsiębiorcą świadczącym takie usługi?

5. Art. 228 § 3 k.m. to także *novum* (brak odpowiednika w poprzednim kodeksie). Pozwala on dyrektorowi urzędu morskiego na ograniczenie lub zawieszenie uprawnień pilotowych „prewencyjnie” ze względu na postępowanie pilota, które zagraża „bezpieczeństwu morskiemu”. Jest to regulacja pod każdym względem niesensowna, szczególnie zaś właśnie w aspekcie bezpieczeństwa morskiego. Zbyt rozległy to jednak temat, stanowiący tylko fragment problematyki pilotażu morskiego, dlatego nie można go wyczerpująco omówić w tym miejscu w oderwaniu od całej problematyki.

6. Świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym oraz szkolenie kandydatów na pilotów i pilotów - jak stanowi § 1 art. 229 k.m. - organizują i koordynują stacje pilotowe tworzone przez dyrektora terytorialnie właściwego urzędu morskiego dla określonego rejonu pilotowego. Tworząc stację pilotową, o której mowa w § 1 - brzmi z kolei § 2 tegoż art. 229 k.m. dyrektor urzędu morskiego wydaje regulamin jej funkcjonowania, po zasięgnięciu opinii organizacji społeczno-zawodowej pilotów. Z przepisu tego wynika przede wszystkim to, że dyrektor urzędu morskiego ma utworzyć coś o nazwie „stacja pilotowa”, zadaniem czego ma być „organizowanie i koordynowanie” świadczenia usług pilotowych oraz szkolenia pilotów i kandydatów na pilotów. Stacja pilotowa ma mieć wydany przez tegoż dyrektora „regulamin” jej funkcjonowania.

Coś, co ma organizować i koordynować świadczenie usług (jakichkolwiek) i szkolenie ludzi (w czymkolwiek), i co ma mieć regulamin funkcjonowania, musi być tworem realnym, składającym się z odpowiednio zorganizowanego

zespołu osób oraz rzeczy, czyli musi być jakąś jednostką organizacyjną. W myśl odnośnych przepisów ustawowych, wcześniejszych od Kodeksu morskiego, dyrektor urzędu morskiego to terenowy organ administracji rządowej. Kodeks morski przepisami działu o pilotażu niczego w tym zakresie nie zmienił. Oznacza to, że dyrektor urzędu morskiego może swoim zarządzeniem (czy inaczej nazwanym aktem prawnym) utworzyć tylko wewnętrzną jednostkę (komórkę) organizacyjną tego urzędu, a jako taką - także komórkę o nazwie „stacja pilotowa”, z własnymi pracownikami (funkcjonariuszami), z odpowiednim sprzętem oraz regulaminem jej funkcjonowania.

Każda działalność organizacyjna i koordynacyjna generuje koszty. Koszty generowane przez stację pilotową jako komórkę wewnętrzną urzędu morskiego musiałyby być kosztami budżetu (Skarbu Państwa). Z drugiej jednak strony znajduje się w kodeksie przepis, który temu przeczy. Jest to art. 230 § 1, który głosi, że koszty utrzymania stacji pilotowych ponoszone są przez przedsiębiorcę, o którym mowa w art. 223 § 1 k.m. Przedsiębiorca z art. 223 k.m. to strona zobowiązana na podstawie umowy z armatorem do świadczenia usługi pilotowej. Uwzględniając oczywisty fakt, że owi przedsiębiorcy pilotowi to po prostu niezależni od dyrektorów urzędów morskich przedsiębiorcy w rozumieniu prawa działalności gospodarczej, należy ustalić, w jaki sposób, zgodny z prawem i skuteczny, odpowiednie kwoty pieniężne na pokrycie tych kosztów miałyby być przez Skarb Państwa, za pośrednictwem urzędów morskich, uzyskane od tychże przedsiębiorców. Odpowiednią drogą do realizacji tego celu stanowi pozawieranie przez Skarb Państwa (dyrektorów urzędów morskich) stosownych umów cywilnoprawnych z poszczególnymi przedsiębiorcami pilotowymi²⁶. Pozostaje zatem pytanie, jak rozwiązać problem, jeśli do zawarcia takich umów nie doszło, bo przecież (swoboda umów z art. 353 k.c.) z różnych powodów (np. porozumienia co do wysokości tych kosztów) dojść nie musi.

W związku z tym można przyjąć założenie, że kodeks nie wymaga, aby stacje pilotowe były klasycznymi wewnętrznymi komórkami organizacyjnymi urzędów morskich, czyli tworam i obsadzonymi przez urzędników państwowych i wyposażonymi technicznie przez urzędy morskie, lecz dopuszcza obsadzenie ich przez pilotów oraz wykorzystanie w celu ich funkcjonowania potencjału organizacyjnego i technicznego istniejących przedsiębiorców pilotowych. Oczywiście i w takim wypadku nie ma innej drogi, jak odpowiednio umowy cywilnoprawne. Czy z powodu braku takich umów (np. ze względu na kontrowersje odnośnie do kosztów jej utrzymania) stacja pilotowa - jak kodeks to ujmuje - „określonym rejonie pilotowym” nie zaist-

²⁶ Liczba pojedyncza w tym przepisie jest merytorycznie nieuprawniona, bo o którego z przedsiębiorców miałyby chodzić.

nieje? Jeżeli tak, to kto będzie organizować i koordynować świadczenie usług pilotowych oraz (przewidziane w kodeksie) szkolenie pilotów i kandydatów na pilotów? Czy świadczenie usług pilotowych bez pośrednictwa takiej stacji pilotowej będzie nielegalne, a jeżeli tak, to z jakimi konsekwencjami prawnymi?

7. Kodeks morski przewiduje organizowania i koordynowania świadczenia usług pilotowych przez stacje pilotowe tylko w pilotażu obowiązkowym, wprowadzanym - jak informuje art. 222 k.m. - „na zasadach określonych w odrębnych przepisach”. Te odrębne przepisy to ust. 5 i 6 art. 36 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Brzmia one następująco: „5. Jeżeli tego wymagają warunki bezpieczeństwa morskiego, dyrektor właściwego urzędu morskiego wprowadza pilotaż obowiązkowy określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego. 6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, że względu na utrudnienia nawigacyjne, może wprowadzić, w drodze rozporządzenia, pilotaż obowiązkowy na morzu terytorialnym określając warunki korzystania z usług pilota i zwolnienia z pilotażu obowiązkowego”²⁷. Jednakże dla pilotażu dobrowolnego kodeks nie przewiduje stacji pilotowych, a to oznacza, że stacja pilotowa utworzona przez dyrektora urzędu morskiego na podstawie art. 229 k.m. nie będzie władna organizować i koordynować świadczenia usług w pilotażu dobrowolnym. Nie ma to racjonalnego uzasadnienia. W danym porcie czy w innym rejonie pilotowym uzasadnione jest istnienie tylko jednej stacji pilotowej, tak dla pilotażu dobrowolnego (jako zasady), jak i dla pilotażu obowiązkowego (jako wyjątku od tej zasady).

Tworzeniu stacji pilotowych w celu organizowania i koordynowania usług tylko w pilotażu obowiązkowym zaprzecza ten sam art. 229 § 1 k.m. skoro jako inne ich zadanie przepis ten wymienia organizowanie i koordynowanie szkolenia kandydatów na pilotów i pilotów - także dla pilotażu dobrowolnego. Zatem także dla akwenów bez pilotażu obowiązkowego stacje pilotowe powinny zostać utworzone w celu organizowania i koordynowania szkoleń co najmniej kandydatów na pilotów, bo bez stacji pilotowych nie może to mieć miejsca.

²⁷ Wynika z tego, że dyrektor urzędu morskiego może wprowadzić pilotaż obowiązkowy tylko na akwenach portowych i innych morskich wodach wewnętrznych.

Ratownictwo morskie

1. Wynagrodzenie należne statkowi z tytułu ratownictwa morskiego dzieli się po połowie pomiędzy armatora i załogę po odliczeniu szkód poniesionych przez statek oraz wydatków i strat armatora i załogi spowodowanych ratownictwem. Tak stanowił dawny Kodeks morski, tak też stanowi nowy kodeks w zdaniu pierwszym § 1 art. 244, zaś § 3 tegoż art. 244 brzmi: „Podział części wynagrodzenia za ratownictwo morskie przypadającego na załogę statku powinien uwzględniać ich osobisty wkład w ratownictwo. Projekt podziału sporządza armator statku. Udział kapitana nie powinien być mniejszy niż 30%”. Takiego przepisu w dawnym kodeksie nie było. W kwestii zasad podziału części wynagrodzenia należnego załodze pomiędzy jej członków kodeks ten odsyłał do przepisów podustawowych.

Owe przepisy podstawowe to przepisy wykonawcze do art. 243 dawnego Kodeksu morskiego (później: 249 § 3 tegoż Kodeksu morskiego), który nakazywał właściwemu ministrowi określenie zasad podziału pomiędzy kapitana i innych członków załogi części wynagrodzenia za ratownictwo przypadające dla załogi, a także trybu postępowania. Odpowiednio do tego wydane zostało zarządzenie²⁸, a po wejściu w życie Konstytucji z 1997 r., ustawą zmieniającą z 2000 r.²⁹ zostało nadane temuż § 3 art. 249 następujące brzmienie: „Minister (...) określi, w drodze rozporządzenia, procentowy podział części wynagrodzenia za ratownictwo przypadającego dla załogi statku, z uwzględnieniem osobistego wkładu załogi statku w ratownictwo oraz tryb postępowania w tych sprawach”. Przewidziane w tym upoważnieniu rozporządzenie nie zostało jednak wydane, gdyż ustawa ta nadto utrzymała w mocy odnośne przepisy podustawowe do czasu ich zastąpienia wydanymi na podstawie nowych upoważnień, a zapewne także dlatego, że zbliżał się moment uchwalenia nowego kodeksu morskiego, już bez takiego upoważnienia prawotwórczego. W ten sposób wymienione wyżej zarządzenie z 1964 r. pozostało i w niezmienionej postaci obowiązywało aż do momentu utraty mocy przez dawny Kodeksu morskiego.

W myśl tego zarządzenia wysokość wynagrodzenia poszczególnych członków załogi określić miał procentowo „plan podziału” sporządzony przez kapitana statku. Plan miał zatwierdzić (po ewentualnym wprowadzeniu zmian) armator, który obowiązany był odpisy swojej decyzji przekazać niezwłocznie członkom załogi. Od tej decyzji przysługiwało odwołanie do właściwej miejscowo izby morskiej. Wypłata wynagrodzenia członkom załogi

²⁸ MP Nr 33, poz. 146.

²⁹ Dz. U. Nr 120, poz. 1268.

powinna była nastąpić w ciągu 3 miesięcy od otrzymania wynagrodzenia przez armatora, nie wcześniej jednak niż po uprawomocnieniu się decyzji dotyczącej planu podziału.

Przysłowiową kością niezgody mógł być więc ów plan podziału. Ewentualna kontrowersja na jego tle rozstrzygała się ostatecznie w postępowaniu przed izbami morskimi. Dopiero, jeżeli członek załogi nie otrzymał w przepisanim terminie kwoty odpowiadającej tak ustalonemu jego procentowemu udziałowi w kwocie przypadającej załodze ogółem (albo gdy armator zaniechał sporządzenia planu podziału) w rachubę wchodziło postępowanie sądowe przeciwko armatorowi z powodztwa zainteresowanego członka załogi.

2. Na tle tak szczegółowej poprzedniej regulacji w sprawie planu podziału wynagrodzenia, w § 3 art. 244 nowego Kodeksu morskiego rzuca się w oczy przede wszystkim zdanie drugie, które brzmi: „Projekt podziału sporządza armator statku”. Rodzi ono nieodparcie następujące pytanie: co ma się dzieć dalej z „projektem” planu podziału? Kodeks nie daje na nie odpowiedzi. Zdanie to robi wrażenie, jakby ustawodawca zapomniał dokończyć regulację nim zapoczątkowaną.

Istotny jest także problem, co pozostaje członkowi załogi, któremu projekt armatora nie odpowiada, albo - co gorsze - gdy armator nie sporządził żadnego projektu i nie „podzielił” się wynagrodzeniem z załogą. Odpowiedź na to pytanie jest teoretycznie prosta: zainteresowany członek załogi może wystąpić przeciw armatorowi do sądu z roszczeniem o zapłatę stosownej kwoty pieniężnej. Praktycznie jednak zacznie się dlań i dla sądu poważny problem. Rozpocznie się on od pytania: jakiej kwoty powinien żądać powód i jaką kwotę powinien sąd zasądzić, szczególnie gdy nie jest znana powodowi ogólna kwota wynagrodzenia należnego statkowi, oraz nie są mu znane kwoty, które należy odliczyć od tego wynagrodzenia z tytułu szkód, strat i wydatków armatora i innych członków załogi oraz kwoty im przypadające z tytułu tego wynagrodzenia.

Upřednio także mógł zaistnieć taki sam problem, ale też mógł zakończyć się na szczeblu kapitana lub armatora, ewentualnie w izbie morskiej, bo kryteria podziału wynagrodzenia pomiędzy członków załogi były w określone w miarę precyzyjnie. Natomiast obecnie przesądza o tym jedno tylko zdanie (pierwsze zdanie § 3 art. 244 k.m.), które brzmi: „Podział części wynagrodzenia za ratownictwo morskie przypadającego na załogę statku powinien uwzględniać ich osobisty wkład w ratownictwo”.

3. Art. 244 k.m. określa osoby uprawnione do wynagrodzenia słowem „załoga”. Kodeks nie definiuje jednak tego słowa. Jedyne w polskim prawie definicję „załogi” zawierają przepisy o pracy na morskich statkach handlowych. Nie jest to jednak definicja miarodajna dla przepisów kodeksowych

o ratownictwie, ponieważ została sformułowana dla procesu wykładni i stosowania przepisów o stosunkach pracy (w rozumieniu Kodeksu pracy), i to w odniesieniu nie do wszystkich statków.

Awaria wspólna

1. Ponad czterdzieści lat temu J. Łopuski pisał, że narasta i będzie się pogłębiać świadomość anachroniczności i społecznej bezużyteczności instytucji awarii wspólnej, aż wreszcie dojdzie do jej likwidacji³⁰. U nas jednak dotąd nie tylko, że z niej nie zrezygnowano, i nie tylko, że przeniesiono ją z pierwszego kodeksu morskiego do drugiego, ale już po wejściu w życie tego drugiego dokonano pewnego „udoskonalenia” tej instytucji poprzez wprowadzenie do art. 255 przepisów §§ 1a, 1b i 1c. Na uwagę zasługuje przede wszystkim pkt 3) w owym § 1c. Według tego przepisu dyspaszer podlega skreśleniu z listy dyspaszerów między innymi w wypadku naruszenia „zasadytyki zawodowej”. W zestawieniu z przepisem § 1a, który stanowi, że dyspasza może być świadczona tylko przez dyspaszera wpisanego na listę dyspaszerów, oznacza to, że skreślenie z tej listy powoduje utratę prawa wykonywania funkcji (zawodu) dyspaszera. W tym kodeksowym odesłaniu nie byłoby może nic szczególnego, gdyby nie pewne „ale”.

Przed wszystkim pierwotnie w tym kodeksie tego odesłania nie było. Zostało ono wprowadzone dopiero w 2004 r.³¹ Nie było też takiego odesłania w poprzednim kodeksie. Powstają w związku z tym co najmniej dwa pytania. Pierwsze brzmi: co uzasadniało wprowadzenie tego odesłania do nowego Kodeksu morskiego, i to dopiero po ponad dwu latach jego obowiązywania? Natomiast pytanie drugie brzmi następująco: do czego w gruncie rzeczy kodeks ten przepisem tym odsyła i jak to odesłanie rzutuje na status dyspaszera?

2. Unormowanie statusu prawnego dyspaszera ma pouczającą historię. Sięga ono swymi korzeniami początków polskiej legislacji morskiej. Według recypowanego do naszego porządku prawnego w 1919 r. prawa pozaborowego dyspaszer był zaprzysiężonym rzeczoznawcą, wskazywanym przez uczestników awarii wspólnej lub wyznaczanym przez sąd. Zatwierdzona przez sąd dyspasza stanowiła tytuł wykonawczy w rozumieniu przepisów o postępowaniu cywilnym³². Później nastąpiła pewna zmiana w tym zakre-

³⁰ J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969, s. 208.

³¹ Dz. U. z 2004 r. Nr 93, poz. 895.

³² Zob. A. Majewski, *Prawo morskie*, Tczew-Gdynia 1930, s. 177-178; W. Sowiński, *Prawo handlowe morskie w zarzysie*, Warszawa-Lwów 1935, s. 227-229.

sie. Otóż według przepisów o izbach przemysłowo-handlowych „ustanawianie (i zaprzysięganie) dyspaszerów” należało do zakresu działania izby pomorskiej. Unormowanie to zostało jednak zastąpione odnośnymi przepisami Kodeksu morskiego z 1961 r. i odpowiednim rozporządzeniem wykonawczym przewidującym między innymi powoływanie dyspaszerów przez prezesa Polskiej Izby Handlu Zagranicznego. Dyspaszer przyrzekał, że czynności dyspaszerskie będzie wykonywał według najlepszej wiedzy i woli, uwzględniając w sposób bezstronny interesy wszystkich uczestników awarii i wspólnej. Temuż prezesowi służyło także prawo odwołania dyspaszera, jeżeli ten utracił przypisane kwalifikacje. Jako takie kwalifikacje rozporządzenie wymieniało między innymi „nieskazitelną opinię” oraz „rękojmie należytego wykonywania obowiązków (funkcji) dyspaszera”.

Status prawny dyspaszera był niejako pochodną charakteru prawnego dyspaszy. W związku z tym S. Matysik dopatrywał się pewnej analogii pomiędzy statusem dyspaszera a statusem sędziego, a nadto twierdził, że jako taki dyspaszer ponosi „pewną moralną odpowiedzialność”³³. S. Matysik jednak nie wyjaśnił, na czym miałyby polegać ta „moralna” (a więc nie prawna) odpowiedzialność dyspaszera.

Ten status prawny dyspaszera został jednak zmieniony w 1991 r., kiedy to nastąpiła zmiana Kodeksu morskiego i wspomnianego rozporządzenia wykonawczego. Odtąd nadal czynności dyspaszerskie mogły być wykonywane tylko przez osoby wpisane na listę dyspaszerów i w dalszym ciągu powoływano dyspaszerów, ale czynić to miał prezes Krajowej Izby Gospodarczej (KIG). Natomiast czynności dyspaszerskie podejmowane miały być na podstawie odpowiedniej umowy cywilnoprawnej (guasi-zlecenia) z dyspaszerem. Od tego czasu - jak pisze J. Łopuski - dyspasza ma już „tylko charakter ekspertyzy”³⁴. Tak więc dyspaszer przestał być - jak go pod rządami poprzednich przepisów określił S. Matysik - guasi-sędzią. Odtąd dyspasza była już tylko ekspertyzą, a dyspaszer - „zwykłym” rzeczoznawcą.

W porównaniu z unormowaniem poprzednim, nowe zawierało nadto pewne *novum* na poziomie rozporządzenia. Otóż przyznawało ono prezesowi KIG uprawnienie do pozbawienia dyspaszera prawa wykonywania zawodu poprzez skreślenie go z listy dyspaszerów w wypadku między innymi naruszenia „zasad etyki zawodowej”. Owe „zasady etyki zawodowej” pojawiły się następnie w zmienionym w 2004 r. przepisie art. 255 Kodeksu morskiego z 2001 r. Artykuł ten został zmieniony w ten sposób, że - jak już nadmieniono - wprowadzono do niego trzy dodatkowe (obok już istniejących czterech)

³³ S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. III, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1975, s. 131.

³⁴ J. Łopuski (red.), *Prawo morskie*, t. II.3.2, Bydgoszcz-Toruń 2000, s. 128.

paragrafy: § 1a, § 1b oraz § 1c (ten ostatni z podziałem na cztery punkty). W myśl § 1c prezes KIG skreśla dyspaszera z listy między innymi (pkt 3) w wypadku stwierdzenia naruszenia przez niego „zasad etyki zawodowej”. W ten sposób zawarte uprzednio na poziomie rozporządzenia odesłanie do „zasad etyki zawodowej” uzyskała rangę ustawową (kodeksową). Ten „awans” tegoż odesłania można wytłumaczyć potrzebą zadośćuczynienia Konstytucji, która dla ograniczeń w zakresie korzystania z wolności wykonywania zawodu (art. 31 ust. 3 oraz art. 65 ust. 1) wymaga ustawy i nie dopuszcza ogólnego (blankietowego) odesłania w tego rodzaju sprawach do rozporządzenia.

Nie ma dowodów na to, że wykonywanie czynności dyspaszerskich budziło zastrzeżenia z powodu nieistnienia wcześniej odesłania do „zasad etyki zawodowej”. Stąd bierze się pytanie o sens wprowadzenia go w nowym Kodeksie morskim, i to dopiero po ponad dwu latach od jego uchwalenia.

3. Ustawowe odesłania do „zasad etyki zawodowej” występują także w innych ustawach. Ustawy te zawierają również przepisy grożące określonymi sankcjami za naruszanie tego rodzaju zasad, ale zasad określonych kodeksami etycznymi tworzonymi przez odnośne samorządy zawodowe³⁵. O czymś takim w Kodeksie morskim mowy nie ma. Skoro jednak odsyła on do „zasad etyki zawodowej”, to niepodobna nie zadać sobie trudu szukania odpowiedzi na następujące pytanie: co w tym kontekście prawnym oznacza termin „zasady etyki zawodowej”, czy też - do czego konkretnie przepis ten odsyła?

Ustawodawca nie zdefiniował terminu „zasady etyki zawodowej”, i to nie tylko w Kodeksie morskim, ale także w żadnej innej ustawie. Być może ustawodawca uznaje, że termin ten jest na tyle powszechnie zrozumiały, że nie wymaga ustawowego zdefiniowania, albo że z łatwością można ustalić jego znaczenie na podstawie odpowiedniej literatury. Tymczasem termin ten wcale nie jest powszechnie jednoznacznie rozumiany. Jeżeli chodzi o literaturę przedmiotu, to można dowiedzieć się z niej, że „zasady etyki zawodowej” to normy (zasady) odpowiadające na pytanie, jak z moralnego punktu widzenia (ze względów moralnych) wykonawcy danego zawodu powinni, a jak nie powinni postępować. Owo „moralny punkt widzenia” sprawia jednak, że problemem staje się ustalenie treści tych zasad, gdyż ktoś (filozof, moralista, samorząd zawodowy lub inna grupa społeczna), kto wyraża jakieś tego rodzaju zasady, głosi w gruncie rzeczy swój punkt widzenia na moralność, czyli „swoją” moralność. Czyżby zatem w kodeksie morskim miało chodzić o moralny punkt widzenia prezesa KIG na postępowanie tego czy innego dyspaszera?

³⁵ Przykładowo, tak stanowi ustawa o adwokaturze.

W literaturze tej znajdujemy także dobrze uzasadnione twierdzenie, że brakuje wyraźnej, precyzyjnej definicji etyki zawodowej. „Wśród pytań odnoszących się do etyki - pisze Leszek Kołakowski - nie ma bodaj ani jednego, co do którego filozofowie, uczeni, moralisci czy myśliciele religijni byli w zgodzie”³⁶. A oto inne, znamienne wypowiedzi: „Musimy oddzielić zagadnienia moralne od zagadnień prawnych, gdyż (...) używanie tych samych słów przez prawo i etykę może prowadzić do błędów. Jest to zjawisko, które trzeba usunąć”³⁷; „Moralność, etyka i prawo stanowią różne płaszczyzny, które nie należy ze sobą mieszać”³⁸; „O ile prawo chce wytwarzać etykę, powstaje stan bezetyczny, amoralny, a po pewnym czasie cywilizacyjny”³⁹.

Cóż w takim razie oznacza owo kodeksowe „zasady etyki zawodowej” w odniesieniu do dyspaszerów?

4. Kodeks wskazuje trzy przesłanki skreślenia z listy dyspaszerów: „zawinionie, nienależyte wykonywanie czynności dyspaszerskich”, „naruszenie prawa” oraz „naruszenie zasad etyki zawodowej”. Jak mają się do siebie ich zakresy znaczeniowe?

Obecnie rola dyspaszera ogranicza się do ustalenia, czy doszło do awarii wspólnej oraz do obliczenia jej strat i ich rozliczenia pomiędzy uczestników w postaci dyspaszy. Dyspaszer dokonuje tego na zlecenie armatora lub innego uczestnika awarii wspólnej i zlecenie to powinien wykonać z uwzględnieniem interesów wszystkich uczestników awarii wspólnej. Zawiera on więc i wykonuje odpowiednią umowę cywilnoprawną, a wedle prawa cywilnego wykonać ją powinien z należyłą starannością wynikającą z zawodowego charakteru tej działalności. Niczym zatem innym nie może objawiać się ze strony dyspaszera naruszenie zasad etyki zawodowej, niż nienależyte tym wykonywaniem czynności dyspaszerskich czy naruszeniem prawa.

Kodeksowe wyrażenie „naruszenie zasad etyki zawodowej” (a także wyrażenie „naruszenie prawa”) obok wyrażenia „nienależyte wykonywanie czynności dyspaszerskich” to po prostu *superfluum* i przejaw wtłoczenia do tego kodeksu nazwy „zasady etyki zawodowej” bez zastanawiania się nad jej normatywnym znaczeniem i praktycznymi skutkami.

Z kolei na tle tak a nie inaczej (filozoficznie i prawniczo, bo nie ustawowo) zdefiniowanych zasad etyki zawodowej i odnośnych treści Kodeksu mor-

³⁶ L. Kołakowski, *Mała etyka* [w:] J. M. Dołęga, J. Kuczyński, A. Woźniak (red.), *Szkola przeżycia cywilizacyjnego*, Warszawa 1997, s. 21.

³⁷ D. Lyons, *Etyka i rządy prawa*, Warszawa 2000, s. 67.

³⁸ A. Anzenbacher, *Wprowadzenie do filozofii*, Kraków 1992, s. 337.

³⁹ E. Koneczny, *Państwo i prawo*, Kraków 1997, s. 20.

skiego powstaje następujące pytanie: na jakiej podstawie (aksjologicznej, filozoficznej, innej) ustawodawca przepisem tym wyposażył jednego, „przypadkowego” człowieka (i to akurat prezesa KIG) w prawo autorytatywnego przesądzenia o tym, że dany dyspaszer, choć postąpił zgodnie z prawem i należycie wykonał czynności dyspaszerskie, postąpił jednak nieetycznie, przez co należy orzec w stosunku do niego utratę prawa wykonywania tego zawodu?

Wbrew pozorom „skreślenie z listy dyspaszerów” w rozumieniu kodeksowym nie oznacza jakiejś czynności o charakterze techniczno-biurowym. „Skreślić” w tym kontekście to po prostu pozbawić dyspaszera prawa wykonywania tego zawodu (tak - „zawodu”, a nie - jak w kodeksie - „stanowiska”, skoro skreśla się go za naruszenie zasad etyki „zawodowej”).

W zawodach ustawowo usamorządowanych pozbawienie prawa wykonywania zawodu jest karą dyscyplinarną wymierzaną w określonym ustawowo dwuinstancyjnym postępowaniu przez sądy dyscyplinarne pod odpowiedzialnością następczą kontrolą sądów powszechnych⁴⁰, z prawem obwinionego do obrony i korzystania z pomocy obrońcy (nawet z urzędu) oraz z wieloma innymi gwarancjami procesowymi, przy czym unormowania ustawowe w tym zakresie są uwarunkowane odnośnymi wymogami konstytucyjnymi.

5. Kodeks morski nie normuje owej guasi-dyscyplinarnej (guasi-karnej) odpowiedzialności dyspaszerów w sposób wyczerpujący. W pewnych kwestiach odsyła do rozporządzenia wykonawczego. I tak, przepisem § 4 art. 255 zobowiązuje ministra do określenia między innymi „sposobu” skreślenia z listy dyspaszerów. Co w tym kontekście należy rozumieć przez słowo „sposób”? Czy chodzi może o przepisy postępowania w tym zakresie w rozumieniu takim, jakie np. ustawa o adwokaturze nadaje odnośnym przepisom sformułowaniem „szczegółowe przepisy o postępowaniu dyscyplinarnym”, wskazującym wyraźnie to, do określenia czego w drodze rozporządzenia ustawa ta zobowiązuje odpowiedni organ, a co ma odpowiednio uzupełniać przepisy ustawy adwokackiej o odpowiedzialności dyscyplinarnej adwokatów?

Jeśli odpowiedź na to pytanie miałyby być twierdząca, to należałoby uznać, że obowiązek ten został wykonany rozporządzeniem w sposób wręcz kuriozalny. Otóż wprawdzie rozporządzenie to deklaruje, że określa między innymi „sposób skreślenia z listy dyspaszerów”, ale ten „sposób” został określony następująco: „Skreślenia z listy dyspaszerów dokonuje Prezes Krajowej Izby Gospodarczej w przypadku, gdy dyspaszer przestanie spełniać jeden z warunków, o których mowa w § 2 pkt 1-3”. Owe punkty 1-3 § 2

⁴⁰ A nawet Sądu Najwyższego, w przypadku zawodów prawniczych.

są efektem realizacji obowiązku określenia tym samym rozporządzeniem wymagań kwalifikacyjnych w stosunku do kandydatów na dyspaszerów. Wynika z nich, że powodem skreślenia z listy dyspaszerów jest utrata zdolności do czynności prawnych, utrata możliwości korzystania w pełni z praw publicznych lub utrata nieskazitelnej opinii i rękojmi należytego wykonywania obowiązków dyspaszera. To odesłanie nie ma żadnej nowości normatywnej, bo o tym stanowi już Kodeks morski.

To samo odnosi się do dalszej części tego rozporządzenia, z tym jednak, że jest to także unormowanie mylące, gdyż według kodeksu skreślenie następuje również z innych przyczyn. Tworząc to rozporządzenie chyba nie zauważono, że w jako przyczyny skreślenia kodeks wymienia także: wniosek dyspaszera, naruszenie zasad etyki zawodowej i - co oczywiste samo przez się - śmierć dyspaszera. Jeśli ewentualnie upoważnienie kodeksowe do określenia „sposobu” skreślenia z listy dyspaszerów rzeczywiście należałoby uznać za zobowiązanie do wydania przepisów o postępowaniu w sprawie tegoż „skreślenia”, to przepis ten nie odpowiada wymaganiom stawianym takiemu upoważnieniu przez art. 92 Konstytucji. Upoważnienie to bowiem ani nie jest szczegółowe, ani nie zawiera wytycznych dotyczących treści rozporządzenia.

Z powyższego wynikają dwa wnioski *de lege ferenda*, z których pierwszy (minimum) brzmi: skreślić w art. 225 k.m. to wszystko, co do niego dodano w 2004 roku. Natomiast drugi wniosek wiąże się z faktem, że obecnie na urzędowej liście dyspaszerów nie ma (sic!) ani jednego nazwiska⁴¹. Biorąc to pod uwagę, oraz to, co J. Łopuski napisał o instytucji awarii wspólnej, należy wyeliminować z Kodeksu morskiego, jeżeli nie wszystkie przepisy o awarii wspólnej, to przynajmniej przepisy o dyspaszerze, jako że są one zbędne⁴².

⁴¹ Informacja uzyskana w KIG. Notabene, B. Ostrowska (*Reguły pekińskie*, Prawo Morskie, t. XXII/2006, s. 196) wprawdzie wspomina rozmowę z dwoma - jak ich nazywa - „polskimi dyspaszerami”, jednak bez wzmianki, czy chodzi o osoby wpisane na listę dyspaszerów.

⁴² Ramy wydawnicze nie pozwalają na ukazanie wszystkich niedoskonałości naszej kodyfikacji morskiej. Inne omawiane są obszernie przede wszystkim w wydawanych przez Komisję Prawa Morskiego Polskiej Akademii Nauk zeszytach „Prawo Morskie” (zob. np. M. H. Koziński, *Celowość nowelizacji nowego kodeksu morskiego*, Prawo Morskie, t. XVIII/2003), zaś szersze omówienia zagadnień objętych niniejszym tekstem (mego autorstwa) znajdują się w tomach XVII/2002, XVIII/2003, XXV/2009 i XXVI/2010.

dr hab. Zbigniew Godecki: O pewnych niedoskonałościach kodyfikacji morskiej

About the some of the imperfection
of codification maritime

ABSTRACT

Polish Maritime Code is not perfect. It requires an amendment or even replace it with new Act. This article outlines some of the imperfections on this act for the appropriate conclusions *de lege lata* and *de lege ferenda*.

Kodeks morski - nieuchronna zmiana perspektywy

ABSTRAKT

Zasadniczymi czynnikami kształtującymi nowe prawo morskie są dziś trzy zjawiska: ...globalizacja handlu, europeizacja prawa i internetyzacja komunikacji handlowej. Globalizacja handlu nie wymaga szerszego komentarza jako rzecz oczywista i łatwo dostrzegalna. Przez europeizację prawa rozumie się stale rosnący, przemożny wręcz wpływ prawa europejskiego na cały system prawa polskiego, które w rezultacie traci swą koherentność oraz wzajemną spójność poszczególnych rozwiązań i regulacji. Oddziaływanie to stanowi główny czynnik zmiany i wyznacza zarazem kierunki ewolucji prawa. Natomiast internetyzacja komunikacji handlowej oznacza praktycznie, iż nie tylko wymiana informacji handlowej, ale i zawieranie umów handlowych dokonywane jest za pośrednictwem Internetu i poczty elektronicznej, co nie pozostaje bez wpływu na funkcjonowanie prawa, szczególnie w aspekcie zawierania umów handlowych. Patrząc już z perspektywy krajowej, nie sposób pominąć dalszych negatywnych przemian struktury własnościowej w polskiej gospodarce morskiej. Są to przede wszystkim: utrwalenie sytuacji degradacji polskiej floty handlowej (z chwalebnyymi wyjątkami PŻM i Chipolbroku), zanik rybołówstwa pełnomorskiego, upadek dużych stoczni produkcyjnych, szerokie wejście zagranicznych przewoźników morskich na rynek polski, a także - ostatnimi laty - przechodzenie usług ładunkowych (terminale, firmy przeładunkowe) oraz spedycyjnych i logistycznych w ręce podmiotów zagranicznych, w efekcie wykupywania lub wypierania z rynku firm polskich. Nie bez znaczenia pozostają wreszcie czynniki handlowo-geograficzne, przez co rozumie się przesunięcie niemałej części strumienia ładunków przewożonych morzem z portów polskich do portów europejskich, głównie niemieckich.

Warunki powstania pierwszego kodeksu morskiego, a sytuacja obecna

Kodeks morski z roku 1961

Uwagi o ustawie z 1 grudnia 1961 r. - Kodeks morski, zwanej dalej pierwszym Kodeksem morskim mają oczywiście charakter post-historycznego komentarza i czynione są z pozycji następnego pokolenia prawników morskich, które może jedynie pozazdrościć starszym kolegom bogatego i różnorodnego środowiska zawodowego, w którym funkcjonowali prawnicy morscy w drugiej połowie XX wieku.

Polska była krajem rozwijającej się żeglugi i gospodarki morskiej z prawdziwego zdarzenia. Z jednej strony istniała już chyba możliwość kształtowania prawa w zgodzie ze zwyczajami, regułami i standardami międzynarodowymi, a zatem uwolnienie się od ograniczeń politycznych i systemowych w dziedzinie prawotwórstwa. Zarazem istniała możliwość aktywnego i skutecznego kształtowania polskiego prawa morskiego w taki sposób, by promowało ono żeglugę i czynnie kształtowało stosunki handlowe w zakresie shippingu w możliwie racjonalny sposób, nie pozbawiając zarazem państwa polskiego istotnego wpływu na gospodarkę morską. Potrzeba całościowego i kompleksowego uregulowania prawa morskiego była niewątpliwa.

Kodeks morski z roku 2001

Ustawa z 18 września 2001 r. - Kodeks morski, zwana dalej Kodeksem z 2001 r. stanowi fazę przejściową pomiędzy kodeksem z „dawnej, słusznie minionej epoki”, a spodziewanym kodeksem czasu globalizacji. Jest nieco spóźnioną reakcją na polityczne i gospodarcze przemiany lat dziewięćdziesiątych. Jednocześnie Kodeks z 2001 roku nie mógł jeszcze wziąć pod uwagę rychłego wejścia Polski do Unii Europejskiej, co wszak znacząco wpłynęło na stosunki żeglugowe i na gospodarkę morską, a także zasadniczo na cały system prawa polskiego.

Nowy Kodeks morski

Zasadniczymi czynnikami kształtującymi nowe prawo morskie są trzy okoliczności: globalizacja handlu, europeizacja prawa i internetyzacja komunikacji handlowej. Jeśli chodzi o globalizację handlu, to zjawisko to nie

wymaga szerszego komentarza, jako rzecz oczywista i łatwo dostrzegalna. Przez europeizację prawa rozumie się stale rosnący, przemożny wręcz wpływ prawa europejskiego na cały system prawa polskiego, które w rezultacie traci swą koherentność oraz wzajemną spójność poszczególnych rozwiązań i regulacji. Oddziaływanie to stanowi główny czynnik zmiany i wyznacza zarazem kierunki ewolucji prawa. Jakkolwiek bardziej dostrzegalne w dziedzinie prawa administracyjnego, nie pozostawia jednak na uboczu prawa cywilnego i handlowego. Natomiast internetyzacja komunikacji handlowej oznacza praktycznie, iż nie tylko wymiana informacji handlowej, ale i zawieranie umów handlowych dokonywane jest za pośrednictwem Internetu i poczty elektronicznej, co nie pozostaje bez wpływu na funkcjonowanie prawa, szczególnie w aspekcie zawierania umów handlowych.

Ponadto, patrząc już z perspektywy krajowej, nie sposób pominąć dalszych negatywnych przemian struktury własnościowej w polskiej gospodarce morskiej. Są to przede wszystkim: utrwalenie sytuacji degradacji polskiej floty handlowej (z chwalebnyymi wyjątkami PŻM i Chipolbroku), zanik rybołówstwa pełnomorskiego, upadek dużych stoczni produkcyjnych. W ślad za tym idzie już od 10 z górą lat szerokie wejście zagranicznych przewoźników morskich na rynek polski, a także - ostatnimi laty - przechodzenie usług ładunkowych (terminale, firmy przeładunkowe) oraz spe-
dycyjnych i logistycznych w ręce podmiotów zagranicznych, w efekcie wykupywania lub wypierania z rynku firm polskich. Nie bez znaczenia pozostają wreszcie czynniki handlowo-geograficzne, przez co rozumie się przesunięcie niemałej części strumienia ładunków przewożonych morzem z portów polskich do portów europejskich, głównie niemieckich. Według wiarygodnych statystyk najwięcej ładunków wysyłanych z lub kierowanych do Polski przeładowywanych jest w Hamburgu.

Co przyniosły zmiany ostatniego dwudziestolecia?

Wszystkie opisane wyżej czynniki spowodowały w skutkach przeniesienie ciężaru polskiej gospodarki morskiej z morza na ląd. Paradoksalnie, dziś powracamy do stanu rzeczy z okresu pomiędzy XV-XVII wiekiem, gdy co prawda Gdańsk był wielkim portem, ale ani Gdańsk, ani Rzeczpospolita nie miały własnej floty handlowej. Osiągnięcia dwudziestolecia międzywojennego, a następnie lat powojennych, szczególnie w odniesieniu do floty handlowej i rybołówstwa dalekomorskiego zostały w niemałej części bezpowrotnie zaprzepaszczone. Innym efektem owych przemian jest znaczące ograniczenie roli państwa w narzucaniu rozwiązań prawnych uczestnikom obrotu morskiego. Idzie to w parze ze swobodą nie tylko kształtowania treści i sposobu zawierania umów, ale i wyboru prawa regulującego te stosunki

oraz wyboru forum rozstrzygania sporów. Lecz zarazem swoboda ta staje się symboliczną, skoro:

- silni gracze, szczególnie wielcy przewoźnicy morscy narzucają dogodnie dla siebie prawo materialne oraz forum rozstrzygania potencjalnych sporów innym uczestnikom obrotu;
- podmioty zagraniczne operujące na stałe w Polsce, mające tu przedsiębiorstwa lokalne, spółki zależne, przedstawicielstwa, etc. poddają zawierane przez siebie umowy prawu obcemu, nawet jeśli same usługi regulowane przez te umowy są fizycznie świadczone w polskich portach (dotyczy to nie tylko stosowania konosamentów czy czarterów poddanych obcemu praw przez lokalne ekspozytury zagranicznych przewoźników, bo jest to przecież powszechną praktyką wszędzie na świecie, ale nawet poddawania usług przeładunkowych świadczonych przez działających w polskich portach przeładowców prawu obcemu)¹;
- powszechne obowiązywanie formularzy czarterowych, remontowych, stoczniowych, etc. (np. BIMCO, we wszystkich właściwych gałęziach żeglugi i związanych z tym usług - polskie firmy używające owych formularzy nie zastanawiają się zazwyczaj nad tym, iż formularze te zawierają zapisy, zazwyczaj na prawo angielskie i arbitraż w Londynie)².

Skutkiem europeizacji (wspólnotyzacji?) polskiego prawa jest też zauważalny wzrost znaczenia części administracyjnej prawa morskiego (tu ilość regulacji narzucanych konwencjami i prawem unijnym rośnie), kosztem osłabienia wpływu części cywilnoprawnej. Zarazem znacznie większa niż kiedyś jest liczba konwencji międzynarodowych wiążących Polskę, a także obligatoryjnych regulacji unijnych, które nawet jeśli nie obowiązują bezpośrednio, to muszą być w Polsce implementowane poprzez ustawodawstwo krajowe. Nie sposób też pominąć spektakularnego upadku wielkich stoczn produkcyjnych. Na ich gruzach funkcjonuje co prawda następna generacja mniejszych, bardziej elastycznych i - wreszcie (!) - dochodowych przedsiębiorców, jednak znaczna ich część pełni niestety rolę podwykonawców dla stoczn europejskich. Wartość dodana takiej produkcji nie jest zbyt wielka, a ich konkurencyjność opiera się w dużym stopniu na wykwalifikowanej i niedrogiej zarazem sile roboczej.

¹ Wynika to z faktu, iż firmy świadczące usługi przeładunkowe są obecnie własnością podmiotów zagranicznych. Podobny los czeka teraz - monopolistyczne dotąd - spółki świadczące usługi holownicze w portach polskich.

² Co prawda odwołanie takie można skutecznie usunąć poprzez wprowadzenie stosownego zapisu w pierwszej części umowy, ale wymaga to świadomości i woli zmiany takiego standardowego zapisu przez polskiego kontrahenta.

Osobną kwestią jest systematyczny uwiad polskiego rejestru okrętowego. Rejestr w obecnym kształcie, prowadzony przez izbę morską, a zatem funkcjonujący na zasadzie sądu i zgodnie z procedurami sądowymi, za całym bagażem praktyk sądowych i wymogów procedury cywilnej, kompletnie nie przystaje do wymogów stojących przed współczesnym rejestrem okrętowym. Jest tak pomimo wysiłków sędziów prowadzących rejestr okrętowy, którzy w tych niesprzyjających warunkach dokładają przecież wszelkich starań, by operował on sprawnie i szybko. Jakkolwiek izby morskie działają znacznie sprawniej od sądów powszechnych, to aktualna konstrukcja rejestru okrętowego jako takiego i zasady jego działania immanentnie uniemożliwiają mu skuteczną konkurencję z rejestrami zagranicznymi. Te ostatnie zostały zaprojektowane i są prowadzone jako przedsięwzięcia *stricte* komercyjne i dochodowe. Z założenia są obliczone na zaspokojenie określonych potrzeb i oczekiwań armatorów, będących po prostu ich klientami. Jak wiadomo klient niezadowolony z usługi zmienia prędzej czy później usługodawcę, zatem w warunkach konkurencji usługodawca musi dbać o klienta. Im rynek bardziej zdywersyfikowany, tym konkurencja większa, a co za tym idzie - lepsza troska o klienta. Polski rejestr nie działa w takich kategoriach, bo nie takie były jego założenia. Rejestr okrętowy prowadzony wyłącznie w języku polskim, wymagający przedstawiania wszystkich dokumentów w polskich tłumaczeniach i wydający dokumenty (z wyjątkiem certyfikatów okrętowych) wyłącznie w języku polskim jest dziś anachronizmem. Rejestr stosujący tak wygórowane stawki opłat rejestracyjnych, płatnych „raz na zawsze”, zamiast stosowanych powszechnie na świecie stawek rocznych, nie ma szans w konkurencji na rynku światowym.

Tytułem przykładu, rejestracja statku o pojemności 10.000 GRT i wartości 10.000.000 EURO kosztuje odpowiednio:

Rejestr polski	20.000 EURO (brak górnej granicy wpisu)
Rejestr cypryjski	1.533 EURO (maksymalny wpis wynosi 5.125 EURO) + 1.000 EURO rocznie
Rejestr maltański	1.980 EURO na początek + 3.180 EURO rocznie

Natomiast rejestracja hipoteki na statku o pojemności 10.000 ton, przy kwocie zabezpieczonej hipoteką do wysokości 10.000.000 EURO kosztuje odpowiednio:

Rejestr polski	2.000 EURO
Rejestr cypryjski	340 EURO (uzależnione od tonażu statku)
Rejestr maltański	470 EURO (niezależnie od wysokości hipoteki i tonażu statku)

Zważywszy wyżej zaprezentowane koszty, pytanie o to, kto w takiej sytuacji przyjdzie do polskiego rejestru wydaje się być pytaniem retorycznym.

Rejestr okrętowy na świecie jest dziś po prostu interesem, sposobem świadczenia specjalistycznych usług, przedmiotem działalności obliczonej na zysk, ale co za tym idzie - na zadowolenie klienta. Stosuje zatem sposób działania właściwe działalności usługowej. Natomiast o wymiarze sprawiedliwości w Polsce można powiedzieć wszystko, tylko nie to, iż kieruje się satysfakcją klienta jako naczelną zasadą działania. W takich warunkach polski rejestr okrętowy nie ma żadnych szans by konkurować nie tylko z wiodącymi rejestrami świata, ale nawet grać w drugiej lidze żeglugowej. Żadne zabiegi polityczne i administracyjne, czy to emocjonalnie odwołujące się do restytucji biało-czerwonej bandery, czy też prowadzone bardziej z pozoru zdroworozsądkowo, w postaci prób wprowadzania podatku tonażowego, racjonalnych regulacji za zakresu ubezpieczeń społecznych, czy reformy samego rejestru okrętowego, nie przyniosą raczej spodziewanych korzyści, tym bardziej, że Ministerstwo Finansów i Zakład Ubezpieczeń Społecznych nie wydają się w ogóle brać pod uwagę wprowadzenia autonomicznych regulacji w tym zakresie. Politycznie zresztą czas nie jest potemu odpowiedni. Toteż do prowadzenie efektywnego, wydajnego przedsięwzięcia o nazwie „Polski Rejestr Okrętowy” nie mamy chyba ani pomysłu, ani wykwalifikowanych kadr, ani umiejętności organizacyjnych. Nie bez znaczenia jest wreszcie swoisty *desinteressement* polskiego wymiaru sprawiedliwości w odniesieniu do spraw związanych z żeglugą i handlem morskim. Sądy polskie nie znają właściwie spraw morskich i co więcej nie chcą ich znać. Wydaje się, że nie chcą rozstrzygać takich sporów, uchylając się od tego, jeśli tylko nadarzy się okazja. Trudno się zresztą dziwić takiemu podejściu, gdyż w przeważającej większości sędziowie nie znają ani realiów żeglugowych, ani języka angielskiego, bez czego trudno doprawdy o fachowe rozstrzygnięcie takich spraw. Ponadto będąc notorycznie przepracowani nie mają czasu i siły by zgłębiać arkaną *shippingu*. Brak wiedzy i doświadczenia zawodowego spowodowany jest także niewielką ilością spraw tego rodzaju trafiających do polskich sądów. Wynika to tyleż z dominacji prawa obcego w stosunkach umownych - efekt skutecznych zapisów na obce sądy i zagraniczny arbitraż - co z niechęci stron do wdawania się w takie spory przed polskimi sądami, gdzie - skądinąd nieprzewidywalny - wyrok wydany będzie po kilku latach od wniesienia pozwu. Mamy zatem do czynienia ze swoistym sprzężeniem zwrotnym: im mniej spraw wpływa do polskich sądów, tym mniej sędziowie mają okazję praktykować prawo morskie. Podobnie rzeczy mają się z arbitrażem morskim - niewielka ilość spraw przezeń rozpatrywanych wiąże się bezpośrednio z nieznaną liczbą zapisów arbitrażowych na ten sąd. Polscy przedsiębiorcy stosują formularze będące w ogólnosiwiatowym obiegu, zawierające odwołania do arbitrażu

angielskiego, nie kłopotując się o to, by wprowadzić do umowy zapis na lokalny, tańszy i stosujący w razie potrzeby prawa polskie arbitraż MSA (Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy) w Gdyni. Wątpliwa przyjemność i nie- mały koszt wzięcia udziału jako strona w arbitrażu angielskim jest zwykle spóźnioną nauką dla polskiego przedsiębiorcy.

Kolejną uwagą jest refleksja, iż ostatnie dwie dekady były - w *shippingu* przynajmniej - świadkiem pewnego niepowodzenia koncepcji prawa kontynentalnego, jako prawa „wymyślającego” *ad hoc* nowe instytucje i rozwiązania prawne, na rzecz prawa anglosaskiego, będącego raczej prawem kodyfikującym istniejące już w praktyce rozwiązania. W Polsce przynajmniej prawo handlowe wydaje się być tworzone przez teoretyków prawa, co powoduje, iż kolejne regulacje i rozwiązania mające w zamyśle ułatwiać życie przedsiębiorcom okazują się w praktycznym zastosowaniu nieprzydatne, nieskuteczne czy po prostu niepotrzebne. Przykłady można by mnożyć - zastaw rejestrowy w przypadku którego przez 10 lat nie wydano rozporządzenia wykonawczego, niedopracowana w szczegółach hipoteka morska typu *mortgage*, ostatnie regulacje dotyczące umów deweloperskich, zamieszanie związane z hipotekami, itd. Prawo anglosaskie dla odmiany nie sili się na nowatorstwo, lecz po prostu kodyfikuje to, co wcześniej wymyślili, wdrożyli i przetestowali praktycy obrotu handlowego.

Ostatnią wreszcie kwestią jest zmiana pokoleniowa w kadrach żeglujących. Dziś odchodzą na emeryturę ci, którzy przez większość życia pracowali w polskich firmach, mających ośrodek dyspozycyjny w Polsce, i prowadzących przez to samodzielną politykę biznesową. Menadżerowie, którzy grali na własny rachunek i sami podejmowali strategiczne decyzje. Sytuacja taka dawała im szersze horyzonty, zmuszając zarazem do posiadania większej, uniwersalnej wiedzy, w tym także w zakresie prawa. Obecnie młodsze pokolenie żeglujących wychowało się już w dużej części w firmach zagranicznych, gdzie nie tylko właściciel firmy, ale i centrum decyzyjne znajduje się daleko poza Polską. Polski oddział takiej korporacji zobowiązany jest robić dokładnie to, czego wymaga jego centrala w Kopenhadze, Genewie czy Singapurze. Często decydemem nie jest nawet centrala firmy, a jedynie jej regionalne centrum operacyjne na Europę. Taka sytuacja w sposób nieuchronny zawęża horyzonty i ogranicza wiedzę fachową takich pracowników do ściśle zdefiniowanych zadań. Oczekuje się od nich bowiem jedynie wykonywania bardzo określonych, wąsko zdefiniowanych zadań i nic ponadto.

Jak zmiany te przekładają się na nową koncepcję Kodeksu morskiego?

Trudno pokusić się o konkretne wnioski i gotowe receptury. Zamiarem jest jedynie przedstawienie obecnych warunków zewnętrznych funkcjonowania prawa morskiego w Polsce, a nie przedstawienie własnej koncepcji kodeksu. Poniżej kilka spostrzeżeń i uwag.

1. „Zasad prawa morskiego” nie da się wymyślić *ad hoc*. W istocie nikt ich nie wymyśla. One, trawestując Stanisława Ignacego Witkiewicza: „wymyślają się same”. Dzieje się tak w toku upowszechniania się i ugruntowania się konkretnych praktyk handlowych, przy okazji wydawania precedensowych orzeczeń sądowych i arbitrażowych, a także w efekcie zmian technologicznych w żegludze oraz w środkach wymiany informacji.
2. Los polskiego rejestru okrętowego jest raczej przesadzony i doprawdy nie ma się czym ekscytować, nawołują raz po raz, zazwyczaj w okresie wyborczym, do restytucji biało czerwone bandery na morzach i ocenach. Wydaje się, że w ciągu najbliższych kilku lat nie będzie w nim praktycznie żadnych istniejących statków. Pozostaną jedynie martwe dusze - jednostki, których nikt na czas nie wykreślił z rejestru, mimo że w rzeczywistości dawno już fizycznie nie istnieją. Stanie się tak zatem po wykreśleniu z niego kutrów rybackich, które istnieją już tylko na papierze, a w istocie w latach siedemdziesiątych zostały przeznaczone na opał, oraz sprzedaży portowych spółek holowniczych firmom zagranicznym, co spowoduje przeflagowanie holowników pod bandery obce. Ten ostatni proces właśnie się odbywa w portach Trójmiasta, natomiast zakończył się już w Szczecinie. W efekcie rejestr okrętowy straci rację bytu. Pozostaną w nim jedyni statki w budowie, a właściwe kadłuby w budowie. Jest tak, a nie inaczej, gdyż związanie bandery statku z siedzibą podmiotu będącego właścicielem jednostki lub eksploatującego dany statek jest dziś anachronizmem. Wszelkie próby przymusowego związania polskich firm żeglugowych z polską banderą są już od 20 lat nie tylko nieskuteczne, ale po prostu bezsensowne. Jeśli zaś miałby być forsowane na siłę, mogłyby jedynie spowodować upadek tych ostatnich polskich przedsiębiorstw żeglugowych, które w takiej sytuacji nie podźwigną ciężaru obciążeń fiskalnych idących w ślad za polską banderą.
3. Hipoteka morska typu *mortgage* w praktyce niestety nie działa. Ponadto jej przepisy interpretowane są w taki sposób, iż jej egzekwowanie staje się niesłychanie utrudnione. Powiedziane nie znaczy wszakże, by przepisy Kodeksu morskiego regulujące hipotekę morską nie wymagały

istotnego doprecyzowania, co być może uratuje tę niezwykle potrzebną skądinąd instytucję.

4. Przemyslenie koncepcji statku o polskiej przynależności i statku uważanego za statek o polskiej przynależności. Konstrukcje są tak zawile i skomplikowane, a zarazem nienaturalne, iż powinny zostać gruntownie przemodelowane.
5. Uwzględnienie faktu, iż żegluga w ogóle, a umowa przewozu ładunków morzem w szczególności regulowana jest dziś powszechnie prawem obcym, a nie polskim. W przewidywalnej przyszłości okoliczność ta nie ulegnie zmianie. Nowy Kodeks morski powinien brać to pod uwagę.
6. W związku z powyższym pojawia się konieczność przeniesienia w regulacjach kodeksowych ciężaru z przewoźnika na stronę lądową, czyli na frachtującego, odbiorcę, przeładowcę, agenta morskiego, pilota, etc. Sytuacja tych podmiotów w dalszym ciągu będzie w znacznej mierze regulowana prawem krajowym; należy zatem zadbać, by uregulowania te były precyzyjne i wyczerpujące.
7. Kwestia kapitana statku. Czy Kodeks morski ma regulować tylko status kapitana statku o polskiej przynależności lub podnoszącego polską banderę, jak twierdzi doktryna? Uważam, że tak nie jest i zdanie to nie jest odosobnione wśród praktyków obrotu portowego. Kodeks powinien odnieść się - w pewnym zakresie - również do kapitanów wszystkich statków zawijających do polskich portów.
8. Pozostaje wreszcie zagadnienie szeroko rozumianych kontaktów z podmiotami mającymi siedzibę za granicą, a prowadzącymi działalność gospodarczą w obrębie polskich portów i dróg żeglownych. W tym w szczególności kwestia doręczeń pism sądowych i pozasądowych w sprawach aresztu i egzekucji ze statków morskich. Kwestia ta pozostaje piętą achillesową wszelkich procedur sądowych dotyczących żeglugi i handlu morskiego. Problematykę tę trzeba koniecznie uregulować, w takim przynajmniej zakresie, w jakim pozwalają nam konwencje międzynarodowe, prawo unijne i bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa polskiego.

Maritime Code Act - Inevitable Change in Perspective

ABSTRACT

Nowadays, the principal factors forming the new maritime law are three phenomena: the globalization of trade, the Europeanization of law and the Internetization of commercial communication. The globalization of trade does not demand further comment, being an obvious and easily noticeable phenomenon. The Europeanization of law is understood as constantly increasing, even predominant influence of European legislation over the whole Polish legal system, which eventually loses its cohesion and the coherence of particular solutions and regulations. This interaction constitutes the main factor of change and at the same time determines directions of the evolution of law. Whereas the Internetization of commercial communication means that not only the exchange of commercial information, but also the conclusion of trade agreements is done via the Internet and electronic mail, which has an impact on the functioning of law, particularly in the context of trade agreements. Looking from national perspective, there is no possibility to omit further negative changes of ownership structure of Polish maritime economy. These are above all: consolidation of the situation of degradation of Polish merchant fleet (with exceptions of PZM - Polish Sea Navigation and Chipolbrot), loss of deep-sea fisheries, the collapse of major shipyards, entrance of foreign shipping companies on the Polish market, as well as, recent transfer of cargo (terminals, trans-shipment companies), shipping and logistics services in the hands of foreign entities, as the effect of buying out or displacing Polish companies from the market. Finally, the geo-commercial factors are also significant, being understood as transferring a part of the sea cargo from Polish to European seaports, especially the German ones.

Dokumenty umowy przewozu w Kodeksie morskim. *Uwagi de lege lata i de lege ferenda*

ABSTRAKT

Regulacja Kodeksu morskiego dotycząca umowy przewozu ładunku morzem dotyczy wszelkich umów tego rodzaju, bez względu na to, czy i jaki dokument transportowy został wystawiony. Kodeks morski odróżnia dwa rodzaje umowy przewozu: umowę bukingową i czarterową (art. 104 k.m.), odpowiednio różnicując też pozycję prawną stron każdej z tych umów. W ślad za regulacją międzynarodową szczególny charakter mają unormowania dotyczące umów przewozu stwierdzonych konosamentem - tu bowiem w znaczącym zakresie ograniczona została swoboda kontraktowa stron, w szczególności w sferze odpowiedzialności przewoźnika (art. 169 k.m.). Przewóz dokumentowany konosamentem ma również swoją specyfikę z uwagi na charakter tego dokumentu (papier wartościowy ucieleśniający prawo do symbolicznego posiadania ładunku - *constructive possession*), a zwłaszcza, gdy jest to konosament zbywalny. Zagadnienia prawne powstają także, gdy umowie przewozu nie towarzyszy wystawienie konosamentu i, albo nie ma żadnego dokumentu, albo wystawiono dokument inny niż konosament; w żegludze liniowej najczęściej morski list przewozowy, w żegludze nieregularnej czarterpartię. Zgodnie z art. 143 k.m. prawo do dysponowania ładunkiem przysługuje frachtującemu, co jednak można zmienić umownie wskazując inny podmiot. Ponadto, jak stanowi art. 106 k.m., frachtujący może bez zgody przewoźnika odstąpić swoje prawa z umowy przewozu osobie trzeciej, pozostaje jednak odpowiedzialny za wykonanie umowy solidarnie z osobą, której swoje prawa odstąpił. Ewentualnie wystawiony dokument transportowy (inny niż konosament) i jego rodzaj nie ma dla rozstrzygnięcia tych kwestii żadnego znaczenia. Może on co najwyżej być dowodem treści zawartej umowy i przy odpowiednich zmianach umowy należałoby go aktualizować.

Regulacja Kodeksu morskiego (k. m.)¹ dotycząca umowy przewozu ładunku morzem dotyczy wszelkich umów tego rodzaju, bez względu na to, czy i jaki dokument transportowy został wystawiony. Jednocześnie art. 105 k. m. daje każdej ze stron prawo żądania potwierdzenia umowy przewozu na piśmie, zaś art. 129 k. m. stanowi, że przewoźnik na żądanie załadowcy obowiązany jest wydać konosament. Nie oznacza to jednak, że prawa i obowiązki stron umowy przewozu są w każdym przypadku takie same. Po pierwsze zależy to od rodzaju umowy przewozu. Kodeks morski odróżnia bowiem dwa jej rodzaje: umowę bukingową i czarterową (art. 104 k. m.), odpowiednio różnicując też pozycję prawną stron każdej z tych umów. W ślad za regulacją międzynarodową (RH², RHV³), szczególny charakter mają unormowania dotyczące umów przewozu stwierdzonych konosamentem - tu bowiem w znaczącym zakresie ograniczona została swoboda kontraktowa stron, w szczególności w sferze odpowiedzialności przewoźnika (art. 169 k. m.)⁴.

Przewóz dokumentowany konosamentem ma również swoją specyfikę z uwagi na charakter tego dokumentu (papier wartościowy ucieleśniający prawo do symbolicznego posiadania ładunku - *constructive possession*), a zwłaszcza, gdy jest to konosament zbywalny⁵. Ma to znaczenie w szczególności w kwestii prawa do dysponowania ładunkiem w czasie przewozu i do jego odbioru (art. 131 § 1 k. m.), z czym wiąże się też zagadnienie przenoszenia wraz z dokumentem prawa do symbolicznego posiadania ładunku. Prawo to przysługuje wyłącznie legitymowanemu posiadaczowi konosamentu. W zależności od rodzaju konosamentu może on te prawa przenieść na inną osobę bądź w drodze indosu (konosament na zlecenie), wydając jednocześnie dokument nabywcy, bądź przez wręczenie konosamentu (konosament na okaziciela) bądź też w drodze cesji, połączonej z wydaniem dokumentu (konosament imienny)⁶. Nabywca praw z konosamentu musi wejść w jego posiadanie, bowiem zawsze konosament musi być okazany przy wykonywaniu praw wynikających z symbolicznego posiadania ładunku (art. 144 § 2 i art. 143 § 1 k. m.). Tylko jednak konosamenty na zlecenie

¹ Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689 j. t.

² Konwencja brukselska o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, Dz. U. z 1933 r., Nr 33, poz. 258.

³ RH zrewidowane przez protokół brukselski z 1968 r., Dz. U. z 1980 r., Nr 14, poz. 48.

⁴ Szeroko na ten temat: M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontaktów żeglugowych*, Gdańsk 1996, s. 55 i nast.

⁵ M. Dragun-Gertner, *Zbywalność konosamentu jako papieru wartościowego*, Prawo Morskie, Gdańsk 2006, t. XXII, s. 99-111, J. Łopuski, *System prawa prywatnego. Prawo papierów wartościowych*, tom 18, red. A Szumański, Warszawa 2005, s. 310 i nast.

⁶ Art. 135 k. m.

i na okaziciela mają tę cechę, że nabywca uzyskuje wszelkie prawa stwierdzone konosamentem bez względu na to, czy przysługiwały one zbywcy (*negotiability*).

Te same zagadnienia powstają także, gdy umowie przewozu nie towarzyszy wystawienie konosamentu i, albo nie ma żadnego dokumentu, albo wystawiono dokument inny niż konosament; w żegludze liniowej najczęściej morski list przewozowy, w żegludze nieregularnej czarterpartię. Zgodnie z art. 143 k.m. prawo do dysponowania ładunkiem przysługuje frachtującemu, co jednak można zmienić umownie wskazując inny podmiot. Ponadto, jak stanowi art. 106 k.m. frachtujący może bez zgody przewoźnika odstąpić swoje prawa z umowy przewozu osobie trzeciej, pozostaje jednak odpowiedzialny za wykonanie umowy solidarnie z osobą, której swoje prawa odstąpił. Ewentualnie wystawiony dokument transportowy (inny niż konosament) i jego rodzaj nie ma dla rozstrzygnięcia tych kwestii żadnego znaczenia. Może on co najwyżej być dowodem treści zawartej umowy i przy odpowiednich zmianach umowy należałoby go aktualizować.

Prawo do odbioru ładunku (w braku konosamentu) ma osoba wskazana w umowie (ewentualnie z uwzględnieniem zmiany pierwotnej treści umowy) i przewoźnik musi podjąć czynności niezbędne dla jej zidentyfikowania. Pozycja prawna odbiorcy wynika z charakteru umowy przewozu, jako umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej. Odbiorcy, nie będącemu stroną umowy przewozu przysługuje prawo do odbioru ładunku i dopóki ładunku nie przyjmie, nie ciąży na nim żadne obowiązki (art. 146 § 1-3 k.m.). Prawo do dysponowania ładunkiem w czasie przewozu (zmiana miejsca odbioru) i ewentualnie oznaczenia innego odbiorcy niż ten pierwotnie wskazany w treści umowy przysługuje (o ile nie zastrzeżono wyłączenia tego prawa) stronie umowy przewozu z przewoźnikiem (frachtującemu lub czarterującemu) lub osobom przez nich upoważnionym.

Stwierdzić jednak należy, że zawsze ilekroć jakikolwiek dokument transportowy zostanie wystawiony (konosament lub inny) wiąże się z nim oczekiwanie, że zainteresowane podmioty mogą polegać na jego treści odnośnie swoich praw i ich ochrony, by bezpiecznie angażować się w transakcje handlowe. W przypadku umów przewozu ładunku morzem są to, co do zasady, transakcje o charakterze międzynarodowym. Te podmioty to nie tylko strony umowy przewozu, czy też odbiorca ładunku, lecz także inni uczestnicy obrotu, dla których ma znaczenie dokument transportowy, jego charakter i treść (strony umowy sprzedaży, podmioty uczestniczące w realizacji uwarunkowanych form płatności w handlu międzynarodowym, zwłaszcza akre-

⁷ M. Dragun-Gertner, *Zbywalność...*, op. cit., J. Łopuski, *System prawa prywatnego - Prawo papierów wartościowych...*, op. cit., s. 311-333.

dytyw dokumentowej: UCP 600⁸ wręcz określa wymagane elementy treści dokumentu transportowego dla jego zaakceptowania⁹).

Dokument transportowy winien więc, aby sprostać tym oczekiwaniom:

- a) potwierdzać przyjęcie przez przewoźnika ładunku, zgodnie z opisem w dokumencie;
- b) odzwierciedlać treść umowy przewozu;
- c) być wiążący w stosunkach między przewoźnikiem a nabywcą dokumentu, gdy w danym razie jest to konieczne.

Mając powyższe na uwadze rozważyć należy, czy obowiązujące przepisy Kodeksu morskiego odpowiadają tym wymogom i na ile - w toku prac nad unowocześnioną regulacją tej problematyki - należy je zmienić lub uzupełnić. Niewątpliwie kierunkowe znaczenie winna tu mieć nowa konwencja UNCITRAL o umowie przewozu ładunku drogą morską na całej trasie lub jej części (Reguły rotterdamskie - RR)¹⁰. Dotychczasowa regulacja Kodeksu morskiego uwzględnia stosowany dotychczas w dominującym zakresie w praktyce reżim RHV. Przyjęte tu jednak kryteria dla wyróżnienia umów czarterowych i bukingowych, a w konsekwencji odrębności prawnych reżimów tych przewozów budzą dziś wątpliwości¹¹. Co jednak bardziej znaczące, perspektywa wejścia w życie nowej konwencji wydaje się być coraz bardziej realna, toteż jedynym racjonalnym kierunkiem zmian w Kodeksie morskim może być jego dostosowanie do Reguł rotterdamskich i to tylko wtedy, gdy uzyskanie przez tę konwencję mocy wiążącej będzie symptomem otwarcia na nowy reżim prawny przewozu ładunku morzem w obrocie międzynarodowym. Dopóki tak się nie stanie, nie ma raczej uzasadnienia odejście w prawie wewnętrznym od reżimu prawnego opartego na unormowaniach RHV. Rozważanym dotychczas wyzwaniem legislacyjnym mogłoby być stworzenie krajowej regulacji hybrydowej, wzorowanej tylko na nowszych konwencjach i jednocześnie odpowiadającej współczesnym stosunkom transportowym w żegludze morskiej. Jak dotąd, poza przyjętymi w niektórych krajach regulacjami hybrydowymi uwzględniającymi Reguły hamburskie¹²,

⁸ Jednolite Reguły dotyczące akredytyw dokumentowych, ICCUCP 600.

⁹ *A New convention for the carriage of Goods by Sea-The Rotterdam Rules*, edited by D. R. Thomas, Lawtext Publishing Limited 2009, s.191.

¹⁰ Konwencja uchwalona w dniu 9 września 2009 r. Polska należy do nielicznej grupy państw, które jak dotąd ją podpisały.

¹¹ J. Łopuszki, *O żegludze i prawie morskim. Wspomnienia i refleksje*, Bydgoszcz-Gdynia 2011, s. 139-141.

¹² Ustawy hybrydowe wprowadzono w Chinach, Korei, Nowej Zelandii, Kanadzie, Japonii, Wietnamie, Krajach Skandynawskich, Australii. Por. M. Dragun-Gertner, *Zagadnienia kolizyjnoprawne związane z elektronicznie udokumentowanymi umowami przewozu*

podjęto też pierwsze próby stworzenia takich regulacji mających za punkt odniesienia RR. Najbardziej znaczący jest tu projekt niemiecki¹³. Spotkały się one jednak z krytyką, a coraz więcej głosów popiera dążenie do zaakceptowania zmian objętych systemem Reguł rotterdamskich¹⁴.

Mówiąc więc o regulacji umowy przewozu ładunku w Kodeksie morskim *de lege ferenda*, w szczególności rozstrzygnąć należy po pierwsze, czy zachowana winna być regulacja kompleksowa obejmująca wszystkie umowy przewozu ładunku morzem. Tu bez większych wątpliwości odpowiedź jest twierdząca. Jednakże o zakresie tej regulacji, jej szczegółowości, winna decydować istniejąca praktyka wykorzystywania swobody kontraktowej w umowach zawieranych głównie w żegludze nieregularnej, dokumentowanych tylko czarterpartią, gdzie mechanizm sił rynkowych w pełni zabezpiecza poszanowanie przez obie strony ich wzajemnych interesów, nie pozwalając na dominację żadnej z nich. W tej sferze stosunków przewozowych w praktyce stosuje się *lex mercatoria*, w tym w szczególności warunki określone we wzorcach umownych. Rola wewnętrznego prawa stanowionego jest tu znikoma. Z całą pewnością większe znaczenie będą miały między narodowe zwyczaje handlowe, uzupełnione w ostatecznym razie ogólnymi przepisami prawa właściwego o zobowiązaniach umownych. Mając to na uwadze można rozważyć ograniczenie przedmiotu unormowań dotyczących tego rodzaju umów w nowym Kodeksie morskim do niezbędnego minimum.

Istotne będą jednak kryteria przyjęte dla wyodrębnienia umów związanych z transportem ładunku pozostawionych swobodzie kontraktowej. Czy w tej mierze stosowany dotąd podział na umowy bukingowe i czarterowe, będzie nadal właściwy? Sięgając do koncepcji RR należy kierować się trzema wyznacznikami określonymi jako¹⁵:

1. *documentary approach* - zakres przedmiotowy przyjętej regulacji winien być zależny od wydania określonego rodzaju dokumentu;
2. *contractual approach* - stosowanie przyjętej regulacji winno zależeć od tego, czy strony zawrą umowę określonego rodzaju;
3. *trade approach* - stosowanie przyjętej regulacji winno być uzależnione od rodzaju transportu morskiego.

ładunku morzem [w:] *Kolizyjne aspekty zobowiązań elektronicznych*. Materiały z konferencji (red. J. Gołaczyński), WoltersKluwer Polska Sp. z o.o., OFICYNA, Warszawa 2007, s. 29-38.

¹³ Abschlussbericht der Sachverständigenkommission zur Reform des Seehandelsrechts.

¹⁴ Zob. dokumenty: EKG ONZ-ECE/TRANS/WP.24/2011/10; European Community Shipowner's Associations-The Rotterdam Rules. ECSA/ICS call on EU Member States to sign and ratify the Rotterdam Rules soonest (D 3971/12).

¹⁵ M. Dragun-Gertner, *Nowa konwencja o przewozie ładunku morzem* [w:] *Księga pamiątkowa ku czci Profesora Jana Białocerkiewicza*, Toruń 2009, s. 775-786.

Punkt wyjściowy stanowi *contractual approach*, tj. założenie, że przyjęte unormowanie stosuje się do umów przewozu ładunku morzem, uzupełnione przez *trade approach*, dla wyłączenia umów czarterowych i innych umów o korzystanie ze statku lub jego przestrzeni ładownej, zawieranych w żegludze nieliniowej i skorygowane przez *documentary approach*, poddające regulacji prawa stanowionego te nieliniowe kontrakty, gdzie tradycyjny konosament liniowy lub jego elektroniczny odpowiednik został wystawiony (art. 6 RR). Swobodzie kontraktowej będą więc pozostawione umowy w żegludze liniowej i nieliniowej, których przedmiotem jest pozostawienie do dyspozycji strony ładunkowej statku lub jego przestrzeni ładownej (umowy czarterowe lub inne o takim charakterze), o ile w ich ramach nie został wystawiony dokument transportowy, który zawiera treść umowy przewozu ładunku lub stanowi dowód jej zawarcia, a także dowód przyjęcia na jej podstawie ładunku do przewozu (art. 6 RR w powiązaniu z art. 1 pkt 14).

Szczególna regulacja ustawowa winna natomiast objąć umowy o przewóz ładunku w żegludze liniowej, a także w żegludze nieliniowej, w tym drugim wypadku, gdy stron nie wiąże umowa czarterowa lub inna umowa o korzystaniu ze statku lub jego przestrzeni ładownej i gdzie wystawiono określony wyżej dokument transportowy. Regulacji tej należy nadać charakter semiimperatywny. Oznacza to różnicę w porównaniu z aktualnym brzmieniem Kodeksu morskiego, który wiąże semiimperatywną regulację wyłącznie z przewozem ładunku na podstawie konosamentu (art. 169 k.m.). Ten rodzaj dokumentu wyznacza bowiem zakres stosowania reżimu hasko-visbijskiego, w dominującym ujęciu zawężony do konosamentów zbywalnych.

W RR zrezygnowano nie tylko z powiązania przedmiotowego zakresu regulacji z takim dokumentem transportowym, bowiem o stosowaniu konwencji decyduje opisany wyżej rodzaj umowy, bez względu na to, czy w ogóle dokument transportowy został wystawiony, ale także zrezygnowano ze stosowania określenia „konosament” w regulacjach dotyczących dokumentów transportowych. To istotna różnica z Regulacjami hamburskimi, gdzie mówi się o konosamencie jako dokumencie transportowym, definiując go jako: art. 1(7).

*7. Bill of lading means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, **and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document.** A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.*

W reżimie RR wyodrębniono natomiast regulacje dla przewozów, w ramach których wystawiono transportowe dokumenty zbywalne i niezbywalne,

w ramach tych drugich odróżniając takie, które wymagają okazania przy odbiorze ładunku. Podział ten ma znaczenie dla dalszych unormowań konwencyjnych w kwestii prawa do dysponowania ładunkiem (kontroli ładunku) i do jego odbioru, a także dotyczących przenoszenia tych praw w obrocie. Przewidziano także możliwość stosowania elektronicznych, funkcjonalnych odpowiedników tych dokumentów (art. 8, 9 i 10 RR) za wyjątkiem niezbywalnego dokumentu zastrzegającego obowiązek jego okazania przy odbiorze ładunku¹⁶. Zbywalny dokument transportowy, poza wymogami ogólnymi przewidzianymi dla dokumentu transportowego, musi zawierać ponadto w swej treści wskazanie, przez takie sformułowania jak „na zlecenie” (*to order*) albo „zbywalny” (*negotiable*) lub inne uważane za równoważne przez prawo właściwe dla dokumentu, że ładunek został wysłany na zlecenie frachtującego, na zlecenie odbiorcy, lub do okaziciela i który to dokument nie został wyraźnie oznaczony jako niezbywalny (*non-negotiable* lub *not negotiable*). Nie zdecydowano się jednak na określenie w konwencji, co oznacza termin *negotiable*, pozostawiając tę kwestię prawu wewnętrznemu¹⁷, a tu panuje duża niejednorodność¹⁸. W szczególności odróżnić należy szerokie rozumienie zbywalności, tj. samą możliwość przeniesienia dokumentu wraz z ucieleśnionym w nim prawem do symbolicznego posiadania ładunku i wąskie, gdzie o zbywalności przesądza dopiero za pewnienie nabywcy praw do ładunku bez żadnych ograniczeń, które mogły obciążać zbywcę. W każdym jednak razie konwencyjna definicja eliminuje z zakresu zbywalnych dokumentów konosamenty imienne (*straight b/l*, *nominative b/l*, *recta b/l*). Będą one bowiem należały do szczególnej kategorii dokumentów niezbywalnych wymagających okazania dla wykonywania praw związanych z dysponowaniem, kontrolą nad ładunkiem (art. 51 ust. 2 pkt „b” RR), jak też dla odbioru ładunku (art. 46 pkt „a” RR).

Wspólną cechą dokumentów niezbywalnych jest to, że prawo do dysponowania (kontroli nad ładunkiem) i do jego odbioru nie może być w ich przypadku przeniesione w drodze indosu lub wydania takiego dokumentu. Te zastrzeżone są dla dokumentów zbywalnych (art. 57 RR). Prawa te mogą być przenoszone w obrocie inną drogą tj. bądź określoną przez konwencję

¹⁶ Brak bowiem w art. 46 RR przepisu, który określałby zasady odbioru ładunku przy elektronicznej formie takiego dokumentu. Nie zdołano określić wymogów „przedstawienia” zapisu elektronicznego. Stwierdzono ponadto, że nie stosuje się takich wymogów w praktyce. Por. M. Dragun-Gertner, *Dokumenty transportowe i ich znaczenie w Regulach Rotterdamskich*, Prawo Morskie, t. XXVII, Wyd. Ossolineum, Gdańsk 2011, s.76.

¹⁷ A/CN.9/WG.III/WP. 32, s. 11, przyp. 17.

¹⁸ Szerzej na ten temat: M. Dragun-Gertner, *Dokumenty...*, op. cit., s. 73-6; *Zbywalność konosamentu jako papieru wartościowego*, Prawo Morskie, t. XXII, Wyd. Ossolineum, Gdańsk 2006, s. 111.

(np. przeniesienia prawa do kontroli ładunku), bądź wynikającą z prawa krajowego (np. przelew)¹⁹.

Generalnie dokumenty niezbywalne nie muszą być przedstawiane przy wykonywaniu przez osobę uprawnioną do ładunku jej praw. Inaczej jest, zgodnie z konwencją, w przypadku dokumentów niezbywalnych przewidujących, że należy je przedstawić przy odbiorze ładunku. Konwencja nie określiła ogólnych zasad, według których prawa z takich dokumentów mają być przenoszone. Stanowi tylko, że frachtujący może przenieść prawo do kontroli ładunku na odbiorcę przenosząc na niego dokument bez indosowania (art. 51 ust 2 pkt a). Uznano więc konosamenty imienne, bo o nie głównie tu chodzi, za takie szczególne dokumenty, które jak dokumenty zbywalne ucieleśniają prawo do symbolicznego posiadania ładunku, jakie może być waz z dokumentem przeniesione przez frachtującego na oznaczonego nabywcę, pod warunkiem, że taki dokument wyraźnie stanowi, że musi być przedstawiony przy odbiorze ładunku²⁰.

Jest to oczywiście konsekwencja podążania za anglosaską koncepcją wąskiego rozumienia *document of title*. Nie wystarczy tu by dokument przewozowy ucieleśniał symboliczne posiadanie ładunku, był jego nośnikiem (definicja szeroka akcentująca funkcję legitymacyjną dokumentu), lecz by towarzyszyła mu możliwość przenoszenia na nabywcę wraz z wydaniem dokumentu uprawnień wynikających z niego (jedność dokumentu i inkorporowanego w nim prawa, obiegowość). Rozporządzenie prawem z dokumentu następuje przez rozporządzenie dokumentem²¹. Przy takim założeniu konosament imienny nie będąc *document od title* dopiero wtedy uzyskuje szczególną pozycję w obrocie, gdy w jego treści zostanie zastrzeżone, że trzeba go okazać, by wykonywać powiązane z nim prawa. Bez tego zastrzeżenia pełni tylko funkcję dowodową.

Według RR dokument będący konosamentem może funkcjonować jako:

- dokument zbywalny;
- jako dokument niezbywalny, na równi z morskim listem przewozowym (gdy nie ma zastrzeżenia obowiązku jego okazania przy odbiorze ładunku), bądź
- jako konosament imienny, gdy powyższe zastrzeżenie w jego treści zamieszczono.

¹⁹ M. Dragun-Gertner, *Prawo do kontroli nad ładunkiem w Regulach Rotterdamskich i w Kodeksie morskim* [w:] *Współczesne problemy prawa. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Młynarczykowi*, Gdynia 2011, s. 120-130.

²⁰ A. Diamond QC, *The Rotterdam Rules*, Lloyd's Maritime and Commercial Quarterly 2009, no 4, s. 496.

²¹ M. Romanowski [w:] *System prawa prywatnego. Prawo papierów wartościowych*, t. 18, Warszawa 2005, s. 26.

Takie założenie odbiega od dominującej, polskiej koncepcji papierów wartościowych, wywodzącej się z tradycji prawa germańskiego²², przyjmującej jako kryterium wyróżnienia papieru wartościowego spełnianie przez ten papier funkcji legitymacyjnej, powiązanej gospodarczo z funkcją obiegową. Nie ma zaś zwolenników w polskiej doktrynie koncepcja oparcia się wyłącznie na kryterium obiegowości²³. Ponadto określony w RR status konosamentu imiennego odbiega też od przyjętego w większości ustawodawstw kryterium charakteryzującego konosament, jakim jest nałożenie na przewoźnika obowiązku wydania ładunku po okazaniu dokumentu, które to kryterium uwzględniono również w Regulach hamburskich²⁴.

W ujęciu prawa polskiego konosamenty imienne jako papiery wartościowe ucieleśniają prawo do symbolicznego posiadania ładunku, legitymując osobę imiennie wskazaną lub na którą przeniesiono konosament w drodze cesji (art. 134 i 135 k.m.). W ich treści nie jest więc konieczne zastrzeżenie, że wymagają okazania przy wykonywaniu ucieleśnionych w nich praw. Wynika to bowiem z uznania ich za towarowy papier wartościowy, w oparciu o funkcję legitymacyjną, wiązaną z takimi dokumentami. Daje temu wyraz art. 131 § 1 k.m. stanowiąc, że każdy konosament, także imienny jest dokumentem legitymującym do dysponowania ładunkiem i do jego odbioru.

Reasumując RR przewidują trzy rodzaje dokumentów/elektronicznych zapisów transportowych: zbywalne, niezbywalne, niezbywalne wymagające przedstawienia przy odbiorze (bez formy elektronicznej). Ich definicje są ogólnie skomplikowane, sformułowane w sposób bardzo złożony, a wręcz nazbyt wyrafinowane, jak na uwarunkowania codziennych stosunków handlowych²⁵. To będzie też przyczyna niewątpliwych trudności w formułowaniu odnośnych przepisów prawa krajowego. Skonfrontujmy konwencyjną klasyfikację dokumentów przewozowych z dotychczasowymi unormowaniami prawa polskiego, pamiętając, że rodzaj dokumentu przewozowego nie ma być decydujący, jak dotąd, w kwestii zakresu regulacji semiimperatywnej, lecz wiąże się z jego charakterem zasady nabywania i wykonywania praw do ładunku, wynikających z takiego dokumentu (kontrola, odbiór), zwłaszcza, gdy stanie się on przedmiotem obrotu.

Specjalny status konosamentu imiennego zastrzegającego konieczność jego okazania przy odbiorze ładunku opisany w RR w pełni realizuje dotych-

²² Ibidem, s.19.

²³ H. Tiberg, *Transfer of documents*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2002, s. 539; M. Romanowski, *System prawa prywatnego. Prawo papierów wartościowych.*, op. cit., s. 26, 31.

²⁴ Por. M. Dragun-Gertner, *Dokumenty.*, op. cit., s. 74.

²⁵ A. Diamond QC, *The Rotterdam Rules.*, op. cit., s. 498 i 499.

czasowe unormowania Kodeksu morskiego: wymóg okazania, bo jest papierem wartościowym, przekazywanie praw przez cesję wraz z wydaniem dokumentu, przyznanie każdemu legitymowanemu posiadaczowi konosamentu, w tym imiennego, prawa do dysponowania ładunkiem (art. 143 k.m.) i do jego odbioru (art. 144 k.m.). W żadnym jednak razie konosament imienny nie jest zrównany z morskim listem przewozowym. Musi być zawsze okazywany i pełnić wszystkie funkcje konosamentu określone w art. 131 § 1 i § 2 k.m. Rozwiązanie to jest wkomponowane w polski system papierów wartościowych i powinno zostać utrzymane. Konosamenty imienne są rzadko stosowane w obrocie żeglugowym, gdyż nie zapewniają ułatwień w przenoszeniu praw z konosamentu, jakie zapewnia konosament wystawiony na zlecenie²⁶.

Pozostałe rodzaje konosamentów: na zlecenie, na okaziciela, odpowiadają kryteriom RR w sprawie zbywalnych dokumentów transportowych: są zbywalne przez indos lub przez wydanie. Nie różnią się również podstawy uznawania konosamentów za wystawione na zlecenie i na okaziciela. Jak wskazuje J. Łopuski²⁷ konosament na zlecenie stanowi koncepcję dokumentu przeniesionego z prawa wekslowego. W prawie wekslowym nie wymaga się wyraźnego wskazania w dokumencie, że jest zbywalny lub wystawiony na zlecenie (klauzula pozytywna). Decyduje o tym sposób oznaczenia w treści dokumentu osoby legitymowanej. W przypadku weksla na zlecenie uważa się go za taki, dopóki nie znajdzie się w jego treści tzw. klauzula negatywna, tj. zastrzeżenie, że nie jest wystawiony na zlecenie, czyli ma charakter dokumentu imiennego²⁸.

Kodeks morski natomiast, określając treść konosamentu, wymaga by zawarte w nim zostało stwierdzenie, że konosament został wystawiony na zlecenie albo na okaziciela (art. 136 § 1 pkt. 3 k.m.). Podobnie więc jak RR, stawia się wymóg klauzuli pozytywnej. Artykuł ten co prawda nie ma charakteru imperatywnego, ale wskazane w nim dane uważa się za niezbędne ze względu na istotę konosamentu. W praktyce, używane w obrocie i redagowane w języku angielskim wzorce konosamentów zawierają często formułę *to order*²⁹. Z całą pewnością nie będzie też przeszkodą by stwierdzenie, że konosament został wystawiony na zlecenie wynikało z jego oznaczenia jako *negotiable*. Co będzie, gdy zabraknie takich oznaczeń jak: *to order* albo *negotiable* na konosamencie. Czy może to sprawić, że zmieni się charakter

²⁶ J. Łopuski, *Prawo papierów wartościowych. System Prawa prywatnego.*, op. cit., s. 300.

²⁷ Ibidem.

²⁸ Dz. U. 36.37.282, ustawa *Prawo wekslowe*, art. 11. ust. 1: Każdy weksel można przenieść przez indos, chociażby nie był wystawiony wyraźnie na zlecenie.

²⁹ J. Łopuski, op. cit., s. 302.

dokumentu ze wszystkimi tego skutkami? Sugeruje się, że dużo bardziej praktyczne byłoby wprowadzenie domniemania zbywalności, w braku zastrzeżenia, że dokument jest niezbywalny. Jeśli wyczytać się w brzmieniu art. 1 pkt 15 RR definiującego dokument zbywalny, to w istocie wyraża się tam myśl, że sposób oznaczenia zbywalności może być dowolny, co będzie oceniane stosownie do prawa właściwego dla dokumentu, wyklucza się jedynie uznanie za taki dokumentu oznaczonego jako niezbywalny/nie na zlecenie. Można więc rozważyć czy w polskim prawie tak nie rozwiązać tego problemu.

Dotychczasowa regulacja Kodeksu morskiego odnosi się do konosamentów, jako papierów wartościowych pełniących specjalne funkcje, innym dokumentom przypisując wyłącznie skutki dowodowe. Ponieważ najczęściej dziś stosowanym w transporcie morskim dokumentem zbywalnym pozostaje konosament, nie ma chyba na razie potrzeby, by w Kodeksie morskim termin „konosament” zastąpić konwencyjną, opisową kategorią zbywalnych dokumentów transportowych, tym bardziej, że:

- nie ma legalnej definicji zbywalności papieru wartościowego w prawie polskim;
- termin ten nie jest ogólnie w obrocie międzynarodowym i w innych systemach prawnych jednoznacznie rozumiany;
- prowadziło to do przeformułowania charakteru prawnego konosamentu imiennego, naruszając polską systematykę papierów wartościowych.

Pozostać więc należy przy wyodrębnieniu konosamentów od innych dokumentów transportowych, wraz z wyżej wskazanymi skutkami w kwestii prawa do dysponowania ładunkiem i jego odbioru. Ewentualnie w praktyce można będzie sięgnąć do analogii wobec innych dokumentów, spełniających konwencyjne wymogi zbywalności dokumentu, stosownie do zasad prawa właściwego dla dokumentu.

Według RR z założenia frachtujący jest uprawniony do żądania wystawienia zbywalnego dokumentu transportowego, albo też zbywalnego elektronicznego zapisu, gdy taką elektroniczną formę strony zgodnie zaakceptowały. Mają one też możliwość ustalenia, bądź wynika to z praktyki lub zwyczajów, że wystawiony dokument/zapis elektroniczny będzie niezbywalny, albo że żaden dokument / elektroniczny zapis transportowy nie będzie sporządzony (art. 35). Jak to już wielokrotnie podkreślono rodzaj dokumentu wiąże się z zasadami dysponowania ładunkiem, odbioru ładunku i przenoszenia praw do ładunku na os. 3. W przypadku konosamentów wszystkie te kwestie wynikają z ich statusu towarowych papierów wartościowych i obowiązujące w tym względzie regulacje pozostają aktualne. Mając na uwadze inne niż konosament dokumenty, w tym także elektroniczne

zapisy transportowe można rozważać, czy dotychczasowe unormowania Kodeksu morskiego wymagają modyfikacji, czy też są wystarczające dla zharmonizowania prawa polskiego z RR. Zwłaszcza, czy konieczna jest tu regulacja tak rozbudowana jak w konwencji.

Dysponowanie ładunkiem (takiego określenia używa Kodeks morski, art. 131, art. 143) oznacza możliwość wydawania przewoźnikowi wiążących poleceń. W RR używa się w tym kontekście terminu „prawo kontroli ładunku” (*right of control of the goods* - art. 1 pkt 13). Względy semantyczne przemawiają za zachowaniem w Kodeksie morskim terminu „dysponowanie ładunkiem”.

Według RR polecenia, które może wydawać osoba uprawniona do kontroli ładunku to:

- a) polecenia odnoszące się do ładunku, które nie stanowi zmiany umowy przewozu, a także (zmieniające treść umowy);
- b) zadanie wydania ładunku w porcie wymienionym w rozkładzie podróży (innym niż docelowy);
- c) wskazanie innego odbiorcy, w tym także osoby której przysługuje prawo do kontroli³⁰.

Stosownie do art. 143 k.m. osoba uprawniona, może w szczególności przed rozpoczęciem podróży żądać zwrotu ładunku w porcie załadowania, jak również nawet po rozpoczęciu podróży zmienić pierwotne wskazania dotyczące osoby odbiorcy i miejsca wyładowania - za zabezpieczeniem wszelkich związanych z tym strat i kosztów.

Uprawnienia do poleceń jednostronnych, zmieniających treść umowy są w tych dwóch przepisach ujęte analogicznie. W RR wyraźnie wskazano jednostronne prawo do poleceń nie zmieniających treści umowy. Prawo to jednakże mieści się ogólnie w dysponowaniu ładunkiem zgodnie z umową, a zawarty w art. 143 k.m zwrot „w szczególności” wskazuje ponadto, że dalsze, zamieszczone tu wyliczenie poleceń nie jest zamknięte.

³⁰ Chapter 10. Rights of the controlling party

Article 50

Exercise and extent of right of control

1. The right of control may be exercised only by the controlling party and is limited to:
 - (a) The right to give or modify instructions in respect of the goods that do not constitute a variation of the contract of carriage;
 - (b) The right to obtain delivery of the goods at a scheduled port of call or, in respect of inland carriage, any place en route; and
 - (c) The right to replace the consignee by any other person including the controlling party.
2. The right of control exists during the entire period of responsibility of the carrier, as provided in article 12, and ceases when that period expires.

W art. 54 RR podkreślono, że inne zmiany w umowie przewozu wymagają porozumienia osoby uprawnionej z przewoźnikiem. To zastrzeżenie, jako konsekwencja powszechnej zasady *pacta sunt servanda* nie wydaje się konieczne. Czasokres prawa do dysponowania ładunkiem określony w dotychczasowym art. 143 k.m. pokrywa się z okresem wynikającym z art. 50 § 2 RR (w związku z art. 12 RR) i trwa od chwili wydania ładunku do przewozu, do chwili wydania ładunku odbiorcy.

Kodeks morski przyznaje to prawo w art. 143 frachtującemu, a gdy wystawiono konosament każdemu legitymowanemu posiadaczowi konosamentu. Regulacja RR, choć znacznie rozbudowana, prowadzi do tych samych skutków (art. 51). Szczególnym rozwiązaniem jest wskazanie, że frachtujący przy zawarciu umowy, gdy nie wystawiono dokumentu zbywalnego, jego elektronicznego odpowiednika, lub dokumentu niezbywalnego wymagającego okazania), może w chwili zawarcia umowy wskazać jako podmiot mający prawo do kontroli nad ładunkiem albo odbiorcę ładunku, albo inną osobę, w tym też taką, która zaakceptuje oznaczenie jej w dokumencie lub elektronicznym zapisie transportowym, jako frachtującego (*documentary-shipper*)³¹.

Zgodnie z art. 54 ust. 2 RR zmiany w umowie przewozu, w tym polecenia związane z dysponowaniem ładunkiem, których osoba uprawniona może dokonać jednostronnie, winny być odnotowane w dokumencie zbywalnym lub jego elektronicznym odpowiedniku, a także w dokumencie niezbywalnym, wymagającym okazania przy odbiorze ładunku. Do pozostałych niezbywalnych transportowych dokumentów lub zapisów elektronicznych zmiany takie zostaną wprowadzone na żądanie strony uprawnionej do kontroli nad ładunkiem. Dokonanie tych zmian powinno być podpisane przez przewoźnika lub osobę przez niego upoważnioną³².

³¹ Art. 1 pkt. 9. „Documentary shipper” means a person, other than the shipper, that accepts to be named as „shipper” in the transport document or electronic transport record.

³² Article 54

Variations to the contract of carriage

1. The controlling party is the only person that may agree with the carrier to variations to the contract of carriage other than those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c).
2. Variations to the contract of carriage, including those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c), shall be stated in a negotiable transport document or in a non-negotiable transport document that requires surrender, or incorporated in a negotiable electronic transport record, or, upon the request of the controlling party, shall be stated in a non-negotiable transport document or incorporated in a non-negotiable electronic transport record. If so stated or incorporated, such variations shall be signed in accordance with article 38.

Art. 38:

1. A transport document shall be signed by the carrier or a person acting on its behalf.

Biorąc pod uwagę dotychczasową regulację Kodeksu morskiego reguły art. 54 ust 2 RR dotyczące zmian treści umowy, realizują w przypadku konosamentów zasady ich stosowania w obrocie, a w przypadku innych dokumentów ogólne reguły zmiany umowy stwierdzonej na piśmie (art. 77 k.c.).

Kolejny problem to przenoszenie prawa do dysponowania ładunkiem. Gdy nie wystawiono konosamentu w prawie polskim znajdzie zastosowanie przywoływany wyżej art. 106 k.m., który przyznaje frachtującemu prawo do przekazania swoich uprawnień osobie trzeciej bez zgody przewoźnika i nakłada na frachtującego i nabywcę odpowiedzialność solidarną. W RR, jeśli w danym razie przewóz nie został udokumentowany ani w formie papierowej ani elektronicznej, frachtujący (lub osoba przez niego wskazana jako podmiot mający prawo do kontroli) może przenieść to prawo na inny podmiot. Transfer staje się skuteczny wobec przewoźnika z chwilą powiadomienia go przez zbywcę³³. Konosament imienny tak długo nie stwarza żadnych uprawnień po stronie osoby w nim określonej jako legitymowana, dopóki nie wejdzie ona w jego posiadanie. Do tego czasu faktycznie prawo do dysponowania ładunkiem jest po stronie frachtującego. Tak też taką sytuację określają RR w kwestii dokumentu niezbywalnego, wymagającego okazania (art. 51 ust 2). Reguły ogólne związane z przenoszeniem praw z konosamentów (indos, wydanie) pokrywają się z regulacją art. 57 RR.

Pozostaje jeszcze odniesienie się do elektronicznych zapisów transportowych stanowiących odpowiedniki zbywalnych i niezbywalnych dokumentów transportowych. Zgodnie z art. 8 RR, określającym podstawy stosowania i skuteczność elektronicznych zapisów transportowych³⁴, w formie takiego zapisu może zostać zamieszczone to wszystko co zgodnie z konwencją

2. An electronic transport record shall include the electronic signature of the carrier or a person acting on its behalf. Such electronic signature shall identify the signatory in relation to the electronic transport record and indicate the carrier's authorization of the electronic transport record.

³³ Art. 51 ust. 1 (b) The controlling party is entitled to transfer the right of control to another person. The transfer becomes effective with respect to the carrier upon its notification of the transfer by the transferor, and the transferee becomes the controlling party;

³⁴ Elektroniczny zapis transportowy oznacza informację zawartą w jednej lub kilku wiadomościach sporządzonych przez przewoźnika przy użyciu komunikacji elektronicznej na podstawie umowy przewozu, włączając w to informację logicznie związaną z elektronicznym zapisem transportowym poprzez jej dołączenie lub inne powiązanie z elektronicznym zapisem transportowym równocześnie z jego sporządzeniem przez przewoźnika, lub w późniejszym czasie, jako zamierzonej części elektronicznego zapisu transportowego, który

- stanowi dowód, że przewoźnik lub faktyczny wykonawca przewozu przyjęli ładunek objęty umową i który
- zawiera umowę przewozu lub (stanowi dowód jej zawarcia) - art. 1pt. 18.8.

może być zawarte w lub na dokumencie transportowym (papierowym), a wystawienie, wyłączna kontrola nad zapisem elektronicznym i jego przeniesienie jest zrównane w skutkach z wystawieniem, posiadaniem i przeniesieniem papierowego dokumentu transportowego³⁵. W tym artykule konwencji zrównuje się więc dokument transportowy z elektronicznym zapisem transportowym.

W prawie polskim zawarcie umowy przewozu ładunku morzem przy użyciu środków komunikacji elektronicznej jest w pełni skuteczne. Wszystkie więc sposoby pisemnego udokumentowania zawarcia umowy przewozu ładunku morzem, inne niż konosamenty, a więc z którymi nie wiąże się cecha papieru wartościowego, sporządzone w formie elektronicznej w polskim systemie prawnym mogą uzyskać pełną skuteczność, tak jak ich papierowe odpowiedniki. Jeśli jednak sporządzony elektroniczny dokument transportowy miałby być, zgodnie z zamiarem stron - co obecnie spotyka się w praktyce - odpowiednikiem konosamentu, to dokument taki nie zostanie za konosament uznany. Taki charakter może mieć bowiem tylko dokument papierowy i tylko w tej formie jest uznawany za papier wartościowy. Zasadne jednak będzie zaadaptowanie do prawa wewnętrznego art. 9 ust.1 RR³⁶, określającego warunki ewentualnego uznawania umownych reguł i procedur stosowanych w praktyce, stwarzających możliwość potraktowania tak sporządzonych dokumentów na nośnikach elektronicznych, jako odpowiedników konosamentów. W efekcie będą respektowane przez prawo polskie zasady przyznawania, wykonywania i przenoszenia prawa do kon-

³⁵ *Chapter 3. Electronic transport records*

Article 8 Use and effect of electronic transport records

Subject to the requirements set out in this Convention:

(a) Anything that is to be in or on a transport document under this

Convention may be recorded in an electronic transport record, provided the issuance and subsequent use of an electronic transport record is with the consent of the carrier and the shipper; and

(b) The issuance, exclusive control, or transfer of an electronic transport record has the same effect as the issuance, possession, or transfer of a transport document.

³⁶ *Article 9*

Procedures for use of negotiable electronic transport records

1. The use of a negotiable electronic transport record shall be subject to procedures that provide for:

(a) The method for the issuance and the transfer of that record to an intended holder;

(b) An assurance that the negotiable electronic transport record retains its integrity;

(c) The manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder; and

(d) The manner of providing confirmation that delivery to the holder has been effected, or that, pursuant to articles 10, paragraph 2, or 47, subparagraphs

1 (a) (ii) and (c), the electronic transport record has ceased to have any effect or validity.

2. The procedures in paragraph 1 of this article shall be referred to in the contract particulars and be readily ascertainable.

troli nad ładunkiem rozwijane w praktyce, jeśli spełniają postawione im wymogi. Podstawowym spośród nich jest, by na każdym etapie wobec takiego zapisu zapewnić jednemu tylko podmiotowi prawo do wyłącznej kontroli nad nim³⁷. W efekcie na prawa związane z zapisem będzie mógł się powoływać w danej chwili wyłącznie jeden podmiot. Istnieje różnica w obrocie rzeczywistym i wirtualnym co do terminu „posiadanie”, które w tym przypadku wiąże się z wyłączną kontrolą nad zapisem. Zgodnie z RR przeniesienie zapisu na kolejną osobę uprawnioną, legitymowaną z zapisu oznacza przekazanie na jej rzecz wyłącznej kontroli nad zapisem³⁸. Każdej osobie legitymowanej, uprawnionej z zapisu przysługuje z kolei prawo do kontroli nad ładunkiem. Kodeks morski należy uzupełnić opartymi na unormowaniach konwencyjnych definicjami i regułami obrotu elektronicznego.

Podsumowując, zakres koniecznych zmian i uzupełnień w Kodeksie morskim dla dostosowania go do nowych, konwencyjnych standardów dokumentacji przewozu ładunku morzem nie musi oznaczać pełnego literalnego odwzorowania treści konwencji. Wiele spośród istniejących rozwiązań odpowiada jej unormowaniom.

To jednak tylko część zagadnień związanych z pełną implementacją konwencji. W szczególności pozostają takie zagadnienia jak: odpowiedzialność przewoźnika, przewozy morskie ładunku połączone z przewozami dokonywanymi inną drogą, kontrakty ilościowe. Każdy z nich wymaga szczególnej analizy.

BIBLIOGRAFIA

A New convention for the carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules, edited by D. R. Thomas, Lawtext Publishing Limited, 2009.

Diamond QC. A, *The Rotterdam Rules*, "Lloyd's Maritime and Commercial Quarterly", 2009, no 4.

Dragun-Gertner M., *Dokumenty transportowe i ich znaczenie w Regulach Rotterdamskich*, Prawo Morskie, t. XXVII, Wyd. Ossolineum, Gdańsk 2011.

Dragun-Gertner M., *Nowa konwencja o przewozie ładunku morzem [w:] Księga pamiątkowa ku czci Profesora Jana Białocerkiewicza*, Toruń 2009.

³⁷ Art. 1 pkt 21. The „issuance” of a negotiable electronic transport record means the issuance the record in accordance with procedures that ensure that the record is subject to exclusive control from its creation until it ceases to have any effect or validity.

³⁸ Art. 1 pkt. 22. The „transfer” of a negotiable electronic transport record means the transfer of exclusive control over the record.

Dragun-Gertner M., *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontaktów żeglugowych*, Gdańsk 1996.

Dragun-Gertner M., *Prawo do kontroli nad ładunkiem w Regulach Rotterdamskich i w Kodeksie morskim [w:] Współczesne problemy prawa. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Młynarczykowi*, Gdynia 2011.

Dragun-Gertner M., *Zagadnienia kolizyjnoprawne związane z elektronicznie udokumentowanymi umowami przewozu ładunku morzem [w:] Kolizyjne aspekty zobowiązań elektronicznych. Materiały z konferencji* (red. J. Gołaczyński), Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o. - OFICYNA, Warszawa 2007.

Dragun-Gertner M., *Zbywalność konosamentu jako papieru wartościowego*, Prawo Morskie, t. XXII, Wyd. Ossolineum, Gdańsk 2006.

Łopuski J., *O żegludze i prawie morskim. Wspomnienia i refleksje*, Bydgoszcz-Gdynia 2011.

Łopuski J., *System prawa prywatnego. Prawo papierów wartościowych*, t. 18, (red. A. Szumański), Warszawa 2005.

Romanowski M., *System prawa prywatnego. Prawo papierów wartościowych*, t. 18, (red. A. Szumański), Warszawa 2005.

Tiberg H., *Transfer of documents*, "Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly", 2002, No 4.

Transport Documents in Maritime Code Act. Remarks on de lege lata and de lege ferenda

ABSTRACT

The regulation of the Maritime Code Act concerning the contract of sea carriage refers to all agreements of this kind, irrespective of what kind of document, if any, was issued. The Maritime Code Act distinguishes between two types of contract of carriage: booking agreement and charter agreement (art.104, Maritime Code Act), differentiating the legal status of the respective parties. Following the international regulations, the norms concerning contracts of carriage determined by the bill of lading are of special character - it is here that the contract freedom of the parties has been limited to a significant extent, in particular in the area of the carrier's liability (art. 169 Maritime Code Act). The carriage documented by the bill of lading is also specific due to the character of the document (constructive possession), particularly when it is a transferable bill of lading. Legal issues also arise when there is no bill of lading accompanying

the contract of carriage and, either there is no document or a document other than the bill of lading was issued; in line traffic most often it is a consignment note, while in tramp it is charter party. According to art. 143 of the Maritime Code Act, the right to dispose of the cargo belongs to a shipper, what can be changed contractually by indicating another subject.

Moreover, art. 106 of the Maritime Code Act states that the shipper may, without the carrier's consent, yield their rights of the contract of carriage to a third party. The shipper will, however, remain responsible for the performance of the contract jointly and severally with the person whom they yielded their rights. A possibly issued transport document of any type (other than the bill of lading) is irrelevant for resolving these issues. It may, at most, serve as the evidence of the content of the contract, and should be updated after introducing any amendments to the contract.

dr hab. Dorota Pyć

Wyższa Szkoła Administracji Biznesu
im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni

Dokumenty statku w żegludze międzynarodowej

ABSTRAKT

Każdy statek zobowiązany jest do przestrzegania obowiązujących zasad bezpieczeństwa. Wymagania dotyczące posiadania dokumentów statku i certyfikatów służą wykonaniu prawa w zakresie bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska. Wiele dokumentów statku ma charakter obowiązkowy z mocy prawa i określoną prawem formę. Zdarność statku do żeglugi rozciąga się na posiadanie przez statek wymaganych dokumentów w celu zapewnienia, że statek może wejść i wyjść z portu w sposób zapewniający bezpieczeństwo. Jeżeli statek nie posiada wymaganych dokumentów może to negatywnie wpłynąć na jego zdarność żeglugową. Statek musi posiadać dokumenty przewidziane w umowach międzynarodowych (np. SOLAS 1974, MARPOL 73/78, STCW 1978) i prawie krajowym. Należy podkreślić, że kodeksy IMO wymagają również, żeby statek posiadał określone w nich dokumenty (np. Dokument Zgodności - DOC, Certyfikat Zarządzania Bezpieczeństwem). Według polskiego kodeksu morskiego (2001) statek o polskiej przynależności jest zobowiązany do prowadzenia dziennika i innych dokumentów. Wszystkie dokumenty wymagane od statku powinny znajdować się na statku. Wykaz certyfikatów i dokumentów wymaganych w żegludze morskiej na statkach określa Załącznik nr 2. do polskiego rozporządzenia w sprawie inspekcji państwa portu (2012). Obecnie kontrola dokumentów statku przeprowadzana przez *Port State Control* (PSC) jest powszechną praktyką w portach morskich na świecie i pozwala na sprawdzenie czy dany statek jest w zdalny do żeglugi i wykonuje normy przewidziane prawem międzynarodowym.

1. Dokumenty statku jako niezbędny element zdatności statku do żeglugi

Statek morski uprawiający żeglugę międzynarodową podlega prawu wewnętrznemu państwa bandery oraz reżimowi prawa międzynarodowego. Statek jest obowiązany posiadać przewidziane prawem dokumenty. Dokumenty statku przede wszystkim pozwalają na jego odpowiednią identyfikację. Poza wieloma istotnymi funkcjami, dokumenty statku są świadectwem zdatności statku do żeglugi¹ i spełniania norm bezpieczeństwa. Z tego też względu dokumenty statku podlegają kontroli właściwych organów państwa portu.

Zdatność żeglugowa statku morskiego to stan statku polegający na spełnieniu wszystkich wymogów umożliwiających odbycie podróży morskiej przez ten statek. Statek zdalny do żeglugi to taki statek, który znajduje się w stanie nadającym się do żeglugi, jest odpowiednio wyposażony, tzn. właściwie do celu, w jakim jest wykorzystywany. Stan ten obejmuje sprawność techniczną, należyte obsadzenie wykwalifikowaną załogą, zaopatrzenie w paliwo i żywność, odpowiedni sposób załadowania zapewniający statkowi stateczność, oraz posiadanie przez statek niezbędnych dokumentów.

Kapitan jest obowiązany osobiście dbać, żeby statek posiadał dokumenty bezpieczeństwa. Jednak posiadanie przez statek wymaganych dokumentów nie decyduje jeszcze o jego zdalności do żeglugi. Natomiast dokumenty bezpieczeństwa są dowodem, że w dniu inspekcji stan techniczny statku był zgodny z wymogami bezpieczeństwa. Istnieje domniemanie, że zadowolający stan trwa również po tej dacie, do czasu upływu okresu ważności, na jaki dokumenty zostały wystawione. Utratę zdalności żeglugowej statku powoduje upływ ważności dokumentów bezpieczeństwa oraz każde zdarzenie, którego skutek narusza potwierdzone w dokumencie wymagania techniczne. Dokumenty bezpieczeństwa nie zwalniają kapitana ani członków załogi z obowiązku własnej oceny zdalności statku do żeglugi. Istnieje obowiązek stałego monitorowania rzeczywistej zdalności statku do żeglugi przez całą załogę i informowania kapitana o zauważonych wadach związanych z bezpieczeństwem statku. Zarządzanie techniczne polega na zapewnieniu i utrzymaniu zdalności statku do żeglugi i jej pełnej zgodności z wymaganiami w zakresie technicznym, bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

¹ B. Soyer, *Warranties in Marine Insurance*, Cavendish Publishing, Londyn 2006, s. 51, 55-58.

2. Rodzaje dokumentów statku morskiego

2.1. Dokumenty legitymacyjne statku i inne dokumenty wymagane przez Kodeks morski

Dokumenty statku według kryterium funkcji, jaką spełniają, dzieli się na: legitymacyjne, bezpieczeństwa, klasyfikacyjne i eksploatacyjne (ładunkowe lub podróży) oraz dzienniki. Do dokumentów statku o charakterze legitymacyjnych zalicza się: certyfikat okrętowy, świadectwo o banderze oraz świadectwo pomiarowe.

Certyfikat okrętowy to dowód polskiej przynależności statku (art. 36 § 2 k. m.)² i jest on wydawany przez izbę morską po wpisaniu statku do rejestru okrętowego. Certyfikat okrętowy stały (*Certificate of Permanent Registry*) powinien zawierać treść wszystkich aktualnych wpisów zamieszczonych w dziale pierwszym i drugim księgi rejestrowej oraz stwierdzenie, że statek posiada polską przynależność. Certyfikat okrętowy tymczasowy (*Certificate of Temporary Registry*) powinien zawierać wszystkie aktualne wpisy zamieszczone w księdze rejestrowej oraz stwierdzenie, że statek uzyskał czasowo polską przynależność. Certyfikat statku w budowie (*Certificate of Registry of Ship under Construction*) powinien zawierać treść wszystkich aktualnych wpisów zamieszczonych w dziale pierwszym księgi rejestrowej (zob. tab.1).

Świadectwo o banderze (*Certificate of Flag*) wystawia polski urząd konsularny według wzoru określonego w załączniku nr 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego³. W razie nabycia za granicą statku podlegającego obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru okrętowego zobowiązany do zgłoszenia statku do rejestru powinien zwrócić się do najbliższego polskiego urzędu konsularnego o wydanie dla statku świadectwa o banderze.

Na podstawie przeprowadzonego pomiaru organ pomiarowy wystawia: **Międzynarodowe świadectwo pomiarowe** (*International Tonnage Certificate*) dla statków o długości co najmniej 24 m, odbywających podróże międzynarodowe, według wzoru określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie

² Kodeks morski - ustawa z dnia 18 września 2001 r. obowiązuje od 5 czerwca 2002 r. (tekst jedn.: Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, z 2010 r., Nr 127, poz. 857, z 2011 r., Nr 80, poz. 432 i Nr 228, poz. 1368, zwany dalej Kodeksem morskim (k.m.).

³ Dz. U. z 2003 Nr 47, poz. 400.

pomiaru statków morskich; **Świadectwo pomiarowe** (*tonnage certificate*) dla statków, do których nie mają zastosowania przepisy konwencji według wzoru określonego w załączniku nr 3 w sprawie pomiaru statków morskich; **Świadectwo pomiarowe Kanału Sueskiego** lub **Świadectwo pomiarowe Kanału Panamskiego** według wzoru ustalonego przez zarządy tych kanałów; Międzynarodowe świadectwo pomiarowe lub świadectwa pomiarowe dla statków o obcej przynależności i dla statków, których polska przynależność została czasowo zawieszona. Międzynarodowe świadectwo pomiarowe lub świadectwo pomiarowe może być wystawione dla statku o obcej przynależności lub statku, którego polska przynależność została czasowo zawieszona, na wniosek właściciela, armatora lub kapitana tego statku, po przedstawieniu wniosku właściwemu organowi państwa, którego banderę statek podnosi (§ 6 w sprawie pomiaru statków morskich).

Tabela 1.

Certyfikaty wymagane przepisami kodeksu morskiego dla statków uprawiających żeglugę międzynarodową

Nazwa dokumentu	Podstawa prawna	Organ lub instytucja wydająca certyfikat
Certyfikat okrętowy	Art. 36 k.m.	Izba morska
Polisa lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia	Art. 182 k.m.	(do uznania przewoźnika pasażerskiego - najczęściej ubezpieczyciel)
Certyfikat stwierdzający zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejem bunkrowym	Art. 271b k.m.	Dyrektor urzędu morskiego
Certyfikat stwierdzający zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejem	Art. 273 k.m.	Dyrektor urzędu morskiego

Polisa lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia. Przewoźnik, który podejmuje się przewozu pasażera statkiem o polskiej przynależności, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera do wysokości sum określonych przy zastosowaniu granic odpowiedzialności przewoźnika przewidzianych w Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu (art. 7 i art. 8 PAL 1974). Obowiązek ten

⁴ Dz. U. z 2004 Nr 119, poz. 1248.

dotyczy również przewoźnika, który podejmuje się przewozu statkiem o obcej przynależności, jeżeli przewóz wykonywany jest na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub między portami polskimi. Dowodem spełnienia przez przewoźnika powyższego obowiązku jest polisa lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia. Powinien on być przechowywany na statku i okazywany na żądanie organów inspekcji morskiej. Statek o polskiej przynależności nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada polisy lub certyfikatu ubezpieczeniowego stwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia. Natomiast statek o obcej przynależności nie może wejść na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ani go opuścić, jeżeli nie posiada polisy lub certyfikatu ubezpieczeniowego stwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia (zob. art. 182 § 3 k.m.).

Certyfikat stwierdzający zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejem bunkrowym. Zgodnie z przepisami kodeksu morskiego właściciel statku o polskiej przynależności, o tonażu brutto przekraczającym 1 000 ton, jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, stwierdzone odpowiednim certyfikatem. Certyfikat wydaje lub poświadcza dyrektor urzędu morskiego, na wniosek właściciela statku (art. 271b k.m.). Statek taki nie może być używany w żegludze, jeśli nie posiada certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem. Certyfikat powinien być przechowywany na statku (art. 271d k.m.).

Certyfikat stwierdzający zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejem. Właściciel statku o polskiej przynależności, przewożącego więcej niż 2 000 ton oleju luzem jako ładunek, jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe

- ° Wprowadzenie w 2009 r. do działu III k.m. nowego rozdziału 1a „Zanieczyszczenia olejami bunkrowymi” związane było z wykonaniem zobowiązań wynikających z ratyfikowanej przez Polskę Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (konwencja bunkrowa) przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie w dniu 23 marca 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939). Certyfikat stwierdzający zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem uregulowany w art. 271b i 271d k.m. stanowi realizację wymagań międzynarodowych konwencji bunkrowej.
- ° Certyfikat stwierdzający zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, o którym mowa w art. 273 i 274 k.m. stanowi realizację wymagań międzynarodowych zawartych w Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) z dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184) zmienioną Protokołem w sprawie zmiany Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej

odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, stwierdzone odpowiednim certyfikatem. Statek ten nie może być używany w żegludze, jeśli nie posiada certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem. Certyfikat powinien być przechowywany na statku.

Certyfikat wydaje lub poświadcza dyrektor urzędu morskigo, na wniosek właściciela statku.

Należy zwrócić uwagę na ostatnie zmiany do Kodeksu morskiego, które wejdą w życie w drugiej połowie 2012 r. Wynikają one z ustawy z 2012 r. o zmianie ustawy - Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, która dokonuje w zakresie swojej regulacji wprowadzenia przepisów dyrektywy Rady 2009/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich⁷ oraz zapewnia wykonanie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków⁸, i wprowadza dwa nowe certyfikaty: ***certyfikat odpowiedzialności za roszczenia morskie*** (art. 1 pkt. 5 ustawy z 2012 r. o zmianie ustawy - Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej wprowadzający art. 102c do k.m.) oraz ***certyfikat stwierdzający ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera*** (art. 1 pkt. 9 ustawy z 2012 r. o zmianie ustawy - Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej wprowadzający art. 182a do k.m.; zob. też tab. 2).

Certyfikat odpowiedzialności za roszczenia morskie. Posiadanie ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie powinno być potwierdzone jednym lub kilkoma certyfikatami. Certyfikaty wystawia ubezpieczyciel lub inny podmiot, który udziela zabezpieczenia finansowego. Posiadanie i przechowywanie na statku certyfikatu lub certyfikatów ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie podlega sprawdzeniu

za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzonej w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r., sporządzony w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526 z późn. zm.).

⁷ Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 128.

⁸ Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 24.

⁹ Wprowadzenie do k.m. przepisów dotyczących certyfikatu odpowiedzialności za roszczenia morskie stanowi realizację wymagań międzynarodowych zawartych w Międzynarodowej konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzona w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175).

Tabela 2.

Certyfikaty dla statków uprawiających żeglugę międzynarodową wprowadzane do kodeksu morskiego ustawą z 2012 r. o zmianie ustawy - Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej

Nazwa dokumentu	Podstawa prawna	Organ lub instytucja wydająca certyfikat
Certyfikat odpowiedzialności za roszczenia morskie	Art. 102c k.m. (ustawa z 2012 r. o zmianie ustawy - Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej)	Ubezpieczyciel lub inny podmiot, który udziela zabezpieczenia finansowego
Certyfikat stwierdzający ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera	Art. 182a k.m. (ustawa z 2012 r. o zmianie ustawy - Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej)	Dyrektor urzędu morskiego

podczas inspekcji statku przeprowadzanej w polskim porcie (art. 102c k.m.). Statek o polskiej przynależności nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada jednego lub kilku certyfikatów ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie (art. 102d k.m.). Kontrolę przestrzegania przepisów o ubezpieczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie sprawują dyrektorzy urzędów morskich (art. 102g k.m.).

Certyfikat stwierdzający ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera¹⁰. Przewoźnik, który faktycznie wykonuje, statkiem uprawnionym do przewozu ponad 12 pasażerów, całość lub część przewozu, o którym mowa w art. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera, w wysokości nie niższej niż określona w art. 4a ust. 1 załącznika I do rozporządzenia nr 392/2009. Ubezpieczenie lub zabezpieczenie finansowe powinno być stwierdzone odpowiednim certyfikatem. Przewoźnikowi

¹⁰ Wprowadzenie do k.m. przepisów dotyczących certyfikatu stwierdzającego ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera zapewnia wykonanie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków.

wykonującemu faktycznie przewóz statkiem o polskiej przynależności, na jego wniosek, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku, po stwierdzeniu, że spełnia on wymogi określone w art. 3 rozporządzenia nr 392/2009, wydaje lub poświadcza certyfikat. Kopię wydanego lub poświadzonego certyfikatu dyrektor urzędu morskiego przesyła organowi prowadzącemu rejestr, w którym statek jest zarejestrowany. Certyfikat, przewoźnikowi wykonującemu faktycznie przewóz statkiem o obcej przynależności, wydaje lub poświadcza, na jego wniosek, dyrektor urzędu morskiego, po stwierdzeniu, że spełnia on wymogi określone w art. 3 rozporządzenia nr 392/2009. Kopię wydanego lub poświadzonego certyfikatu dyrektor urzędu morskiego przesyła właściwemu organowi państwa rejestracji statku w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 392/2009. Statek o polskiej przynależności uprawniony do przewozu więcej niż 12 pasażerów nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada certyfikatu lub jego poświadczenia.

2.2. Dokumenty bezpieczeństwa statku morskiego

Umowami międzynarodowymi, na podstawie których prowadzi się dokumenty, są następujące konwencje: Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974¹¹); Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL 73/78)¹²; Międzynarodowa konwencja w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach (AFS 2001)¹³; Międzynarodowa konwencja

¹¹ Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), oraz Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r., (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174).

¹² Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzona w Londynie 2 listopada 1973 r. (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) wraz Załącznikami I-V oraz Protokół z 1978 r. dotyczący tej konwencji, wraz z załącznikiem I, sporządzony w Londynie 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokół z 1977 r. uzupełniający Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, zmodyfikowaną przynależnym do niej protokołem z 1978 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679).

¹³ Międzynarodowa konwencja w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach (*International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships*) z dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 134, poz. 851).

o liniach ładunkowych (LL 1966)¹⁴; Protokół w sprawie zmiany Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (CLC PROT 1992)¹⁵; Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków (TONNAGE 1969)¹⁶; Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW 1978)¹⁷; Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (konwencja bunkrowa 2001)¹⁸; Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu (PAL 1974)¹⁹; Międzynarodowa konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (LLMC 1976)²⁰; oraz kodeksy IMO: Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (Kodeks ISM)²¹; Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (Kodeks ISPS)²²; Międzynarodowy kodeks budowy i wyposaże-

¹⁴ Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych (*International Convention on Load Lines*), sporządzona w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282 z późn. zm.) wraz z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372).

¹⁵ Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) z dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184) zmieniona Protokołem w sprawie zmiany Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzonej w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r., sporządzony w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526 z późn. zm.).

¹⁶ Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków (*International Convention on Tonnage Measurement Ships*) sporządzona w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247).

¹⁷ Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 z późn. zm.).

¹⁸ Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie w dniu 23 marca 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939).

¹⁹ Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu (*Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*), sporządzona w Atenach dnia 13 grudnia 1974 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108 z późn. zm.).

²⁰ Międzynarodowa konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzona w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175).

²¹ Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (*International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention* - ISM Code 1993, Res. A.741/18 ze zm.).

²² Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (*International Ship and Port Facility Security* - ISPS Code 2002, SOLAS/CONF.5/34).

nia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks IBC)²³; Kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks BCH)²⁴; Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeks IGC)²⁵; Kodeks wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (Kodeks STCW)²⁶; Kodeks techniczny kontroli emisji tlenków azotu (Kodeks Techniczny)²⁷; Kodeks bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców (Kodeks BLU)²⁸.

Tabela 3.

Zestawienie dokumentów statku wymaganych w żegludze międzynarodowej zgodnie z postanowieniami umów międzynarodowych, których Polska jest stroną

1. DOKUMENTY WYMAGANE OD WSZYSTKICH STATKÓW KONWENCYJNYCH	PODSTAWA KONWENCYJNA
Międzynarodowy certyfikat pomiarowy 1969 <i>(International Tonnage Certificate)</i>	TONNAGE art. 7
Informacja o stateczności <i>(Intact Stability Booklet)</i>	SOLAS 1974 II-1/5 i II-1/5-1; LL PROT 1988 Prawidło 10
Międzynarodowy certyfikat wolnej burty 1966 <i>(International Load Line Certificate)</i>	LL art. 16 LL PROT 1988 art. 16
Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty <i>(International Load Line Exemption Certificate)</i>	LL art. 6 LL PROT 1988 art. 16

²³ Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (*International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk*-IBC Code 1990 (sharmonizowany), Res. MEPC.40(29) i MSC.16(58) z późn. zm.).

²⁴ Kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (*Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk* - BCH Code 1971, Res. MEPC.41(29) i MSC.16(58) z późn. zm.).

²⁵ Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (*International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk* - IGC Code 1990 (sharmonizowany), Res. MSC.17(58) z późn. zm.).

²⁶ Kodeks wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (*Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping* - STCW Code 1995, STCW.6/Circ.1).

²⁷ Kodeks techniczny kontroli emisji tlenków azotu (*NOx Technical Code*, IMO Res. MEPC.177(58)).

²⁸ Kodeks bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców (*Code of Practice for Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers* - BLU Code, IMO Res. A.962(20)).

Plany zabezpieczenia niezatapialności i wytyczne postępowania (<i>Damage control plans and booklets</i>)	SOLAS 1974 II-1/19; MSC.1/Circ.1245
Dokument bezpiecznej obsługi (<i>Minimum safe manning document</i>)	SOLAS 1974 V/14.2
Wykaz godzin pracy i odpoczynku marynarzy (<i>Records of hours of work and rest of seafarers</i>)	Kodeks STCW A-VIII/1 (poprawki z Manili 2010, weszły w życie w 1 stycznia 2012); Konwencja Nr 180 ILO dotycząca czasu pracy i stanu załogi na statkach z 1996 r. (zob. wersja skonsolidowana MLC 2006).
Podręcznik ćwiczeń pożarowych (<i>Fire safety training manual</i>)	SOLAS 1974 II-2/15.2.3
Plan ochrony przeciwpożarowej (<i>Fire control plan/ booklet</i>)	SOLAS 1974 II-2/15.2.4; II-2/15.3.2
Zapisy ćwiczeń pożarowych i alarmowych (<i>Onboard training and drills records</i>);	SOLAS 1974 II-2/15.2.2.5
Książka bezpieczeństwa pożarowego (<i>Fire safety operational booklet</i>)	SOLAS 1974 II-2/16.2
Dyplomy kapitanów i oficerów oraz świadectwa marynarzy (<i>Certificates of masters, officers and ratings</i>), a także świadectwa lekarskie członków załogi (<i>health certificate</i>)	STCW 1978 art. VI, I/2; Kodeks STCW A-I/2
Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniu olejami (<i>International Oil Pollution Prevention Certificate</i>)	MARPOL 73/78 Załącznik I Prawidło 7
Książka zapisów olejowych (<i>Oil Record Book</i>)	MARPOL 73/78 Załącznik I Prawidło 7 i 36
Okrętowy plan zapobiegania rozlewom olejowym (<i>Shipboard Oil Pollution Emergency Plan</i>)	MARPOL 73/78 Załącznik I Prawidło 37; Res.MEPC.54(32) ze zm.: Res.MEPC.86(44)
Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczeniu ściekami (<i>International Sewage Pollution Prevention Certificate</i>)	MARPOL 73/78 Załącznik IV Prawidło 5; MEPC/Circ.408
Plan postępowania ze śmieciami (<i>Garbage Management Plan</i>)	MARPOL 73/78 Załącznik V Prawidło 9
Książka zapisów śmieciowych (<i>Garbage Record Book</i>)	MARPOL 73/78 Załącznik V Prawidło 9

Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza przez silnik <i>(International Air Pollution Prevention Certificate)</i>	MARPOL 73/78 Załącznik VI Prawidło 6
Certyfikat zgodności system rejestratora danych z podróży (VDR) <i>(Voyage Data Recorder System - Certificate of Compliance)</i>	SOLAS 1974 V/18.8
Podręcznik mocowania ładunków <i>(Cargo Securing Manual)</i>	SOLAS 1974 VI/5.6 oraz VII/5; MSC.1/Circ.1353
Dokument zgodności <i>(Document of Compliance)</i>	SOLAS 1974 IX/4; Kodeks ISM, część B/13
Certyfikat zarządzania bezpieczeństwem <i>(Safety Management Certificate)</i>	SOLAS 1974 IX/4; Kodeks ISM, część B/13
Międzynarodowy certyfikat ochrony statku lub Tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku <i>(International Ship Security Certificate - ISSC or Interim International Ship Security Certificate)</i>	SOLAS 1974 XI-2/9.1.1; Kodeks ISPS część A/19
Plan ochrony statku i związane z nim zapisy <i>(Ship Security Plan and associated records)</i>	SOLAS 1974 XI-2/9; Kodeks ISPS część A/9 i 10
Zapishistorii statku <i>(Continuous Synopsis Record - CSR)</i>	SOLAS 1974 XI-1/5
Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej w przypadku zanieczyszczenia morza olejami bunkrowymi <i>(Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for bunker oil pollution damage)</i>	Konwencja bunkrowa 2001 art. 7
Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących towary niebezpieczne <i>(Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods)</i>	SOLAS 1974 II-2/19/4
Certyfikat bezpieczeństwa jednostek szybkich <i>(High-Speed Craft Safety Certificate)</i>	SOLAS 1974 X/3; Kodeks HSC 1994 1.8, Kodeks HSC 2000 1.8
Pozwolenie na eksploatację jednostki szybkiej <i>(Permit to Operate High-Speed Craft)</i>	Kodeks HSC 1994 1.9, Kodeks HSC 2000 1.9
Manifest towarów niebezpiecznych albo wykaz ładunku lub szczegółowy plan ładunku <i>(Dangerous Goods Special List or Manifest or Detailed Stowage Plan)</i>	SOLAS 1974 VII/4.5, VII/7.2; MARPOL 73/78 Załącznik I I I Prawidło 4

Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego <i>(Special Purpose Ship Safety Certificate)</i>	Res. A.534(13) ze zm.: MSC/Circ.739; Kodeks SPS 2008; Res. MSC.266(84); SOLAS 1974 I/12 SOLAS PROT 1988 I/12
Certyfikat bezpieczeństwa morskich ruchomych jednostek wiertniczych <i>(Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate)</i>	Res. A.414(XI) 1.6; Res. A.649(16) 1.6. ze zm.: Res. MSC.38(63) 1.6; Kodeks MODU 2009; Res. A.1023(26)
Międzynarodowy certyfikat użycia system antyporostowego <i>(International Anti-fouling System Certificate)</i>	AFS 2001 Załącznik 4 Prawidło 2(1)
Deklaracja użycia system antyporostowego <i>(Declaration on Anti-fouling System)</i>	AFS 2001 Załącznik 4 Prawidło 5(1)

2. STATKI TOWAROWE

(oprócz certyfikatów wymienionych w pkt 1 - Wszystkie statki)

Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego <i>(Cargo Ship Safety Construction Certificate)</i>	SOLAS 1974 I/12; SOLAS PROT 1988 I/12
Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego <i>(Cargo Ship Safety Equipment Certificate)</i>	SOLAS 1974 I/12; SOLAS PROT 1988 I/12
Certyfikat bezpieczeństwa urządzeń radiowych statku towarowego <i>(Cargo Ship Safety Radio Certificate)</i>	SOLAS 1974 I/12; ze zm. GMDSS; SOLAS PROT 1988 I/12
Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego <i>(Cargo Ship Safety Certificate)</i>	SOLAS PROT 1988 I/12
Certyfikat zwolnienia <i>(Exemption Certificate)</i>	SOLAS 1974 I/12 SOLAS PROT 1988 I/12
Dokument uprawniający do przewozu ziarna <i>(Document of authorization for the carriage of grain)</i>	SOLAS 1974 VI/9; Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa przewozu ziarna luzem, część 3
Certyfikat ubezpieczenia lub inny dokument zabezpieczenia finansowego od odpowiedzialności cywilnej w przypadku uszkodzenia powodującego zanieczyszczenie morza olejami <i>(Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage)</i>	CLC 1992, art. VII

Zbiór sprawozdań z rozszerzonych przeglądów <i>(Enhanced survey report file)</i>	SOLAS 1974 XI-1/2 Res. A.744(18)
Zapisy dotyczące monitorowania kontroli postępowania z olejami podczas ostatniej podróży w stanie balastowym <i>(Record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage)</i>	MARPOL 73/78 Załącznik I Prawidło 31
Informacja o ładunku <i>(Cargo Information)</i>	SOLAS 1974 VI/2 i XII/10; MSC/Circ.663
Instrukcja operacji ładunkowych na masowcu <i>(Bulk Carrier Booklet)</i>	SOLAS 1974 VI/7 i XII/8 Kodeks B L U
Instrukcja postępowania i wyposażenia statku w system mycia surową ropą naftową <i>(Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual - COW Manual)</i>	MARPOL 73/78 Załącznik I Prawidło 35; Res. MEPC.81(43)
Ocena stanu technicznego (CAS) - świadectwo zgodności <i>(Condition Assessment Scheme (CAS) Statement of Compliance, CAS Final Report and Review Record)</i>	MARPOL 73/78 Załącznik I Prawidło 20 i 21; Res. MEPC.94(46) Res. MEPC.99(48) Res. MEPC.112(50) Res. MEPC.131(53) Res. MEPC.155(55)
Instrukcja eksploatacji systemu kontrolno-pomiarowego usuwania oleju <i>(Oil Discharge Monitoring and Control (ODMC) Operational Manual)</i>	MARPOL 73/78 Załącznik I Prawidło 31; Res. A.496(XII) Res. A.586(14) Res. MEPC.108(49)
Informacja o niezatapialności i stateczności <i>(Subdivision and stability information)</i>	MARPOL 73/78 Załącznik I Prawidło 28

3. STATKI PRZEWOŻĄCE LUZEM SZKODLIWE SUBSTANCJE CIEKŁE
(oprócz certyfikatów wymienionych w pkt 1 - Wszystkie statki)

Międzynarodowy certyfikat o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe <i>(International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk - NLS Certificate)</i>	MARPOL 73/78 Załącznik II Prawidło 8
Książka zapisów ładunkowych <i>(Cargo record book)</i>	MARPOL 73/78 Załącznik II Prawidło 15.2

Instrukcja operacji ładunkowych i balastowych <i>(Procedures and Arrangements Manual - P&A Manual)</i>	MARPOL 73/78 Załącznik II Prawidło 14; Res. MEPC.18(22)
--	---

Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczeniu szkodliwymi substancjami ciekłymi <i>(Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances)</i>	MARPOL 73/78 Załącznik II Prawidło 17
--	--

4. CHEMIKALIOWCE
(oprócz certyfikatów wymienionych w pkt 1 - Wszystkie statki)

Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem <i>(International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk)</i>	SOLAS 1974 VII; MARPOL 73/78 Załącznik II; Kodeks IBC 1.5, ze zm.: Res. MSC.16(58) i MEPC.40(29)
---	--

Certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem <i>(Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk)</i>	MARPOL 73/78 Załącznik II; Kodeks BCH 1.6, ze zm.: Res. MSC.18(58)
--	--

5. GAZOWCE
(oprócz certyfikatów wymienionych w pkt 1 - Wszystkie statki)

Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem <i>(International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk)</i>	SOLAS 1974 VII; Kodeks IGC 1.5 ze zm.: Res. MSC.17(58)
--	--

Certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem <i>(Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk)</i>	Kodeks GC 1.6
---	---------------

6. STATKI PASAŻERSKIE
(oprócz certyfikatów wymienionych w pkt 1 - Wszystkie statki)

Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego <i>(Passenger Ship Safety Certificate)</i>	SOLAS 1974 I/12; SOLAS PROT 1988 I/12
---	--

Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego w ruchu specjalnym <i>(Special Trade Passenger Ship Safety Certificate)</i>	STP 71 norma 5
--	----------------

Certyfikat pomieszczeń na statkach pasażerskich w ruchu specjalnym <i>(Special Trade Passenger Ship Space Certificate)</i>	SSTP 73 norma 5
--	-----------------

Plan współpracy w poszukiwaniu i ratownictwie (<i>Search and rescue co-operation plan</i>)	SOLAS 1974 V/7.3
Lista ograniczeń eksploatacyjnych (<i>List of operational limitations</i>)	SOLAS 1974 V/30
System wspomagania decyzji kapitana (<i>Decision support system of master</i>)	SOLAS 1974 III/29

Źródło: Opracowanie własne, na podstawie FAL.2/Circ.123; MEPC.1/Circ.769 i MSC.1/Circ.1409.

2.3. Dokumenty klasyfikacyjne

Instytucja klasyfikacyjna na ściśle określonych zasadach wydaje dla statku dokumenty klasyfikacyjne. Polski Rejestr Statków jest uznana przez wszystkie państwa Unii Europejskiej instytucją klasyfikacyjną i może podejmować czynności na wszystkich statkach uprawiających żeglugę na zasadach określonych w umowach międzynarodowych²⁹. Przyznanie statkowi klasy jest równoznaczne z uznaniem przez instytucję klasyfikacyjną zgodności konstrukcji, wykonania i stanu statku (kadłuba, urządzeń maszynowych, instalacji, wyposażenia) z właściwymi wymaganiami Przepisów (PRS)³⁰. Klasyfikacja nie jest obligatoryjna. Klasyfikator potwierdza klasę statku *Świadectwem klasy*. Na podstawie umowy zawieranej pomiędzy właścicielem (lub armatorem) a instytucją klasyfikacyjną statek zostaje objęty klasą³¹. Inne dokumenty klasyfikacyjne to m.in. świadectwo urządzeń maszynowych oraz świadectwo klasy urządzenia chłodniczego.

2.4. Dokumenty eksploatacyjne

Dla statków towarowych dokumentem o podstawowym znaczeniu związanym z eksploatacją jest manifest ładunkowy. **Manifest statkowy** (*Ship's Manifest*) albo **ładunkowy** (*Cargo Manifest*) jest zbiorczym zestawieniem

²⁹ W dniu 6 czerwca 2011 r. Polski Rejestr Statków został przyjęty w poczet Międzynarodowego Stowarzyszenia Towarzystw Klasyfikacyjnych (*International Association of Classification Societies - IACS*; www.iacs.org.uk).

³⁰ Zob. Przepisy klasyfikacji i budowy statków morskich, Część I Klasyfikacja statków, PRS Gdańsk 2011; www.prs.pl.

³¹ J. Łopuski, *Klasyfikacja statku* [w:] red. J. Łopuski, *Prawo morskie*, t. II, część trzecia *Prawo żeglugi morskiej*, Bydgoszcz 1998, s. 80.

poszczególnych partii przyjętego na statek ładunku zgodnie z konosamentem. W każdym porcie, w którym załadowano na statek ładunek wystawia się osobne manifesty do poszczególnych portów wyladunku. Funkcją manifestów jest sprawna identyfikacja ładunku. Manifesty służą także do kontroli wyladunku towarów ze statku oraz do celów statystycznych. Dokumentem wymaganym do inspekcji jest manifest towarów niebezpiecznych albo wykaz ładunku lub szczegółowy plan ładunkowy (*Dangerous goods special lists or manifest, or detailed stowage plan*), który jest wykazem towarów niebezpiecznych znajdujących się na statku. Wiedza władz portowych na temat przewożonych przez statek towarów niebezpiecznych pozwala na sprawne zarządzanie w sytuacji, w której niezbędne jest podjęcie specjalnych środków ostrożności. Na statku powinny się znajdować kopie konosamentów oraz innych dokumentów przewozowych. Statki pasażerskie są obowiązane posiadać listę pasażerów³².

2.5. Dzienniki

Z Kodeksu morskiego wynika obowiązek prawny prowadzenia przez statek o polskiej przynależności dzienników i posiadania odpowiednich dokumentów (art. 50 § 1). Natomiast rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 czerwca 2004 r. w sprawie prowadzenia dzienników statku o polskiej przynależności³³ oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 kwietnia 2005 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie prowadzenia dzienników statku o polskiej przynależności³⁴ wydane na podstawie art. 52 k.m. określa rodzaje, wzory i sposób prowadzenia dzienników i innych dokumentów na statkach o polskiej przynależności. Obowiązek prowadzenia dzienników powstaje z chwilą wyznaczenia kapitana i obsadzenia statku załogą, choćby w niepełnym składzie, niezależnie od stanu gotowości statku do eksploatacji. Obowiązek ten nie dotyczy statku, którego przynależność została zawieszona na wniosek właściciela statku, w trakcie trwania zawieszenia. Dziennik oraz inne dokumenty zawierające dane dotyczące statku należy dostarczyć wraz z wnioskiem o poświadczenie dziennika do dyrektora urzędu morskiego. Dziennik powinien być zarejestrowany i opatrzony numerem nadanym przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku. Numer dziennika oraz miejsce i datę

³² J. Łopuski, *Dokumenty statku* [w:] red. J. Łopuski, *Prawo morskie*, t. II, część trzecia *Prawo żeglugi morskiej*, Bydgoszcz 1998, s. 137-138.

³³ Dz. U. Nr 162, poz. 1696 z późn. zm.

³⁴ Dz. U. Nr 86, poz. 738.

dokonania rejestracji dziennika wpisuje się w oznaczonych miejscach i opatruje pieczęcią rejestrującego urzędu oraz podpisem dyrektora urzędu morskiego lub osoby przez niego upoważnionej. Wyróżnia się następujące rodzaje dzienników: pokładowy, maszynowy i GMDSS.

3. Kontrola dokumentów statku morskiego uprawiającego żeglugę międzynarodową

Rozporządzenie MTBiGM z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu³⁵, wydane na podstawie ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim³⁶ (art. 58), określa m.in. sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, tryb, zakres i sposób przeprowadzanych inspekcji oraz listę dokumentów podlegających inspekcji. Załącznik Nr 2 rozporządzenia w sprawie inspekcji państwa portu zawiera „Listę certyfikatów i dokumentów” (podlegających inspekcji, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia). Znajdują się na niej następujące dokumenty statku: Międzynarodowy certyfikat pomiarowy (*International Tonnage Certificate*); Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego (*Passanger Ship Safety Certificate*); Certyfikat bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego (*Cargo Ship Safety Construction Certificate*); Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*); Certyfikat bezpieczeństwa radiowego statku towarowego (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*); Certyfikat zwolnienia wraz z, w odpowiednich przypadkach, wykazem ładunków (*Exemption certificate, including, where appropriate, the list of cargoes*); Certyfikat bezpieczeństwa statku towarowego (*Cargo Ship Safety Certificate*); Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (*International Ship Security Certificate - ISSC*); Zapis historii statku (*Continous Synopsis Record - CSR*); Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem (*International Certificate of Fitness for Carriage of Liquefied Gases in Bulk*); Certyfikat zdolności do przewozu ciekłych gazów luzem (*Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk*); Międzynarodowy certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem (*International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk*); Certyfikat zdolności do przewozu niebezpiecznych chemikaliów luzem (*Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk*); Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniu olejami (*International Oil*

³⁵ Dz. U. z 2012 poz. 597.

³⁶ Dz. U. z 2011 Nr 228, poz. 1368.

Pollution Prevention Certificate); Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe (*International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*); Międzynarodowy certyfikat wolnej burty (*International Load Line Certificate*); Międzynarodowy certyfikat zwolnienia od wymagań wolnej burty (*International Load Line Exemption Certificate*); Książka zapisów olejowych, sekcja I i II (*Oil Record Book, parts I and II*); Książka zapisów ładunkowych (*Cargo Record Book*); Certyfikat bezpiecznej obsługi (*Minimum Safe Manning Document*); Dokumenty kwalifikacyjne lub wszelkie inne dokumenty wymagane zgodnie z przepisami Konwencji STCW (*Certificates or any other documents required in accordance with the provisions of the STCW*); Świadectwa lekarskie (*Medical certificates*); Wykaz godzin pracy dla poszczególnych stanowisk na statku (*Table of shipboard working arrangements*); Rejestr godzin pracy i odpoczynku marynarzy (*Records of hours of work and rest of seafarers*); Informacje o stateczności (*Stability information*); Kopia dokumentu zgodności i certyfikat zarządzania bezpieczeństwem wydane zgodnie z Kodeksem ISM (*Copy of the Document of Compliance and Safety Management Certificate issued in accordance with International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention*); Świadectwa dotyczące wytrzymałości kadłuba statku i urządzeń maszynowych wydane przez stowarną uznaną organizację (wymagane tylko w przypadkach, kiedy statek utrzymuje klasę w uznanej organizacji) (*Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the recognized organisation in question - only to be required if the ship maintains its class with a recognized organisation*); Dokument zgodności ze specjalnymi wymaganiami dla statków przewożących towary niebezpieczne (*Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods*); Certyfikat bezpieczeństwa jednostek szybkich oraz pozwolenie na ich eksploatację (*High-Speed Craft Certificate and Permit to Operate High-Speed Craft*); Manifest towarów niebezpiecznych lub wykaz ładunku, lub szczegółowy plan ładunkowy (*Dangerous goods special lists or manifest, or detailed stowage plan*); Dziennik pokładowy zawierający zapisy testów i ćwiczeń, w tym ćwiczeń związanych z ochroną oraz dziennik inspekcji i konserwacji środków ratunkowych i przeciwpożarowych oraz ich rozmieszczenia (*Ship's log book with respect to the records of test and drills, including security drills, and the log for records of inspection and maintenance of lifesaving appliance and arrangements and of the fire fighting appliances and arrangements*); Certyfikat bezpieczeństwa statku specjalistycznego (*Special Purpose Ship Safety Certificate*); Certyfikat bezpieczeństwa morskiej ruchomej platformy wiertniczej (MODU) (*Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate*); dla zbiornikowców do przewozu ropy naftowej -

zapis systemu monitorowania i kontroli postępowania z olejami podczas ostatniego rejsu w stanie balastowym (*for oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last balast voyage*); Rozkład alarmowy, plan kontroli przeciwpożarowej, a dla statków pasażerskich - plan zabezpieczenia niezatapialności (*The muster list, fire control plan, and for passanger ships - a damage control plan*); Plan zapobiegania rozlewom olejowym (*Shipboard oil Pollution Emergency Plan*); Dokumentacja przeglądów (w przypadku masowców i zbiornikowców do przewozu ropy naftowej) (*Survey reports files in case of bulk carriers and oil tankers*); Protokoły z poprzednich inspekcji w ramach inspekcji państwa portu (*Reports of previous port State control inspections*); Dla statków pasażerskich typu ro-ro - informacja o maksymalnym współczynniku A/A (*for ro ro passenger ships - information on the A/A maximum ratio*); Dokument uprawniający do przewozu ziarna (*Document of authorisation for the carriage of grain*); Poradnik mocowania ładunków (*Cargo Securing Manual*); Plan postępowania ze śmieciami i książka zapisów śmieciowych (*Garbage Management Plan and Garbage Record Book*); System wspomagania decyzji kapitana dla statków pasażerskich (*Decision support system for masters of passenger ships*); Plan współpracy w poszukiwaniu i ratownictwie dla statków pasażerskich prowadzących żeglugę na liniach regularnych (*SAR cooperation plan for passenger ships trading on fixed routes*); Wykaz ograniczeń eksploatacyjnych dla statków pasażerskich (*Lists of operational limitations for passenger ships*); Instrukcje operacji ładunkowych na masowcu (*Bulk Carrier Booklet*); Plan załadunku i rozładunku dla masowców (*Loading and unloading plan for bulk carriers*); Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami - Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, 1992 (*Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992*); Świadczenia wymagane zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (*Certificates required under Directive 2009/20/EC of European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims*); Świadczenie wymagane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (*Certificate required under Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents*); Międzynarodowy certyfikat zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza (*International Air Pollution Prevention Certi-*

ficat); Międzynarodowe świadectwo zapobiegania zanieczyszczeniom ściekami (*International Sewage Pollution Prevention Certificate*); Certyfikat ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi - Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, 2001 (*Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for bunker oil pollution damage - International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*); Międzynarodowy certyfikat użycia systemu antyporostowego lub deklaracja użycia systemu antyporostowego (*International Anti-fouling System Certificate, or Declaration of Anti-fouling System*).

Inspektor podczas przeprowadzania inspekcji wstępnej statku sprawdza certyfikaty i dokumenty podlegające inspekcji; ogólny stan statku pod względem bezpieczeństwa żeglugi, skład załogi i warunki pracy i życia marynarzy; oraz czy zostały usunięte uchybienia wykryte podczas poprzedniej inspekcji przeprowadzonej przez inspektora państwa regionu Memorandum Paryskiego³⁷. Zgodnie z rozporządzeniem, inspektor może sprawdzić dokumenty inne niż wymienione w Załączniku 2 do rozporządzenia, jeżeli zgodnie z wymaganiami umów międzynarodowych lub na podstawie przepisów dotyczących bezpieczeństwa żeglugi lub ochrony środowiska morskiego powinny one znajdować się na statku. Bardziej szczegółową inspekcję przeprowadza się, jeżeli w wyniku przeprowadzenia inspekcji wstępnej stwierdzono istnienie tzw. wyraźnych powodów. Do wyraźnych powodów dotyczących dokumentów statku zalicza się m.in.: niepoprawnie prowadzoną na statku książkę zapisów olejowych i uchybienia w certyfikatach i innych dokumentach, a także stwierdzenie, że Międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) jest nieważny oraz, gdy statek posiada wydany po raz kolejny z rządu Tymczasowy międzynarodowy certyfikat ochrony statku (ISSC) i według wiedzy i doświadczenia zawodowego inspektora, jednym z celów, jaki ma statek lub armator występując z wnioskiem o kolejne wydanie takiego certyfikatu, jest uniknięcie spełnienia wszystkich wymagań rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS 1974³⁸ w czasie

³⁷ Do Memorandum Paryskiego (*Paris Port State Control Memorandum of Understanding - MOU*, www.parismou.org) Polska przystąpiła w dniu 1 stycznia 1992 r., po spełnieniu przez polską administrację warunków członkostwa (zob. komunikat Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2010 r. w sprawie międzynarodowego porozumienia administracji morskich państw Europy i Kanady w sprawie regionalnego systemu portowej kontroli statków obcych bander zawierających do ich portów, Dz. Urz. MI Nr 14, poz. 49).

³⁸ Zob. art. 5 pkt 33 lit. a ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2008 Nr 171, poz. 1055) oraz część A Kodeksu ISPS, o którym mowa w art. 1 ust 1 pkt 2 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich.

przekraczającym okres ważności poprzedniego certyfikatu tymczasowego. Zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 428/2010 z dnia 20 maja 2010 r. w sprawie wykonania art. 14 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE w odniesieniu do rozszerzonych inspekcji statków, podczas przeprowadzania rozszerzonej inspekcji inspektor sprawdza tzw. obszary ryzyka, w tym dokumentację. Odnośnie wymaganych dokumentów statku, dokonując oceny, czy statek ma zostać zatrzymany³⁹, inspektor przede wszystkim przy podejmowaniu decyzji kieruje się wynikiem przeprowadzonej inspekcji, w wyniku której stwierdzono brak ważnych certyfikatów i dokumentów zgodnie z wymaganiami konwencji lub utratę ich ważności; a także brak możliwości zapewnienia odpowiedniej załogi wymaganej przez certyfikat bezpiecznej obsługi. Ponadto inspektor bada braki w zakresie możliwości zapewnienia podczas mającego nastąpić rejsu: bezpiecznego prowadzenia nawigacji, bezpiecznej obsługi, przewozu i monitorowania stanu ładunku, bezpiecznej obsługi siłowni, utrzymania właściwego stanu napędu i prawidłowej sterowności statku, skutecznego zwalczania pożaru w każdej części statku, skutecznego przeprowadzania akcji ratunkowej oraz bezpiecznego opuszczenia statku, niedopuszczenia do zanieczyszczenia środowiska, zachowania właściwej stateczności statku, zachowania odpowiedniej wodoszczelności statku, nawiązania łączności w sytuacjach niebezpieczeństwa, właściwych warunków sanitarnych i bezpieczeństwa pracy marynarzy, przekazywani niezbędnych informacji w czasie wypadku i zagrożenia.

4. Wnioski

Dokumenty statku pełnią nie tylko istotną funkcję legitymacyjną. W związku z tym, że swoim zakresem obejmują sprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska oraz eksploatacji statków i ich klasyfikacji przyczyniają się one do poprawy bezpieczeństwa na morzu. Wymóg posiadania przez statki uprawiające żegludę międzynarodową odpowiednich certyfikatów i innych dokumentów wynika przede wszystkim z umów międzynarodowych o charakterze powszechnym, takich jak SOLAS 1974, MARPOL 73/78 i STCW 1978. Posiadanie przez statek wymaganych prawem dokumentów stanowi dowód jego zdatności do żeglugi.

³⁹ Zob. też Rozporządzenie MTBiGM z dnia 8 lutego 2012 r. w sprawie sposobu postępowania w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu określa m.in. sposób postępowania w przypadku zatrzymania w obcym porcie statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu, w tym sposób przekazywania informacji i jego zatrzymaniu; Dz. U. z 2012 poz. 180.

Statek musi mieć wszystkie certyfikaty i inne dokumenty przewidziane prawem międzynarodowym, prawem państwa bandery lub wymagane na podstawie przepisów państwa, do którego statek będzie zawijać. Dokumenty statku podlegają inspekcji państwa portu (PSCI). Celem PSC jest sprawdzenie czy statek jest zdalny do żeglugi. Statek, który nie spełnia przewidzianych prawem wymagań może zostać zatrzymany.

Ship's Documents in International Shipping

ABSTRACT

Every vessel is required to comply with applicable rules. Requirements to have certificates and documents come from the maritime regulations and maritime protection principles. A great number of documents are compulsory by law and have well prescribed form. Vessel seaworthiness extends to cover the documents required to ensure that the ship can enter and leave ports in a safety way according to maritime safety norms and procedures. If the ship does not have such certificates and other documents this might affect her seaworthiness. Ship must have on board certain documents to ensure her safe navigation and compliance with both international agreements (e.g. SOLAS 1974, MARPOL 73/78, STCW 1978) as well as national law. It should be emphasized that IMO Codes are also required the vessel to comply with their provisions in order to obtain certain documents and certificates (e.g. Document of Compliance - DoC, Safety Management Certificate - SMC or International Ship Security Certificate - ISSC). According to the Polish Maritime Code (2001) a vessel of polish nationality is bound to keep log books and possess documents as prescribed by law. All documents required of the vessel should be carried on board. The List of certificates and documents required to be carried on board ships is added as Annex no 2. to the polish regulation on Port State Control (2012). A Port State Control inspection is a common practice followed by port authorities around the world to ensure that foreign ships, entering their ports are in a proper condition and comply with the standards put forth by international maritime conventions.

BIBLIOGRAFIA

• ródła

Prawo międzynarodowe

Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), oraz Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174).

Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, sporządzona w Londynie 2 listopada 1973 r. (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) wraz Załącznikami I - V oraz Protokół z 1978 r. dotyczący tej konwencji, wraz z załącznikiem I, sporządzony w Londynie 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokół z 1977 r. uzupełniający Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, zmodyfikowaną przynależnym do niej protokołem z 1978 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679).

Międzynarodowa konwencja w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach (*International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships*) z dnia 5 października 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 134, poz. 851).

Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) z dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184) zmieniona Protokołem w sprawie zmiany Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzonej w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r., sporządzony w Londynie dnia 27 listopada 1992 r., Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526 z późn. zm.

Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (konwencja bunkrowa) przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie w dniu 23 marca 2001 r., Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939.

Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych (*International Convention on Load Lines*), sporządzona w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r.

Nr 33, poz. 282 z późn. zm.) wraz z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372).

Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) z dnia 29 listopada 1969 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184) zmieniona Protokołem w sprawie zmiany Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzonej w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r., sporządzony w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526 z późn. zm.).

Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków (*International Convention on Tonnage Measurement Ships*) sporządzona w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247).

Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 z późn. zm.).

Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie w dniu 23 marca 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939).

Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu (*Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*), sporządzona w Atenach dnia 13 grudnia 1974 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108 z późn. zm.).

Międzynarodowa konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzona w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175).

Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (*International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention - ISM Code 1993, Res.A.741/18 ze zm.*).

Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (*International Ship and Port Facility Security - ISPS Code 2002, SOLAS/CONF.5/34*).

Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (*International Code for the Construction and*

dr hab. Dorota Pyć: Dokumenty statku w żegludze międzynarodowej

Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk - IBC Code 1990 (sharmonizowany), Res. MEPC.40(29) i MSC.16(58) z późn. zm.).

Kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (*Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk* - BCH Code 1971, Res. MEPC.41(29) i MSC.16(58) z późn. zm.).

Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (*International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk* - IGC Code 1990 (sharmonizowany), Res. MSC.17(58) z późn. zm.).

Kodeks wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (*Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping* - STCW Code 1995, STCW.6/Circ.1).

Kodeks techniczny kontroli emisji tlenków azotu (NO_x Technical Code, *IMO Res. MEPC.177(58)*).

Kodeks bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców (Code of Practice for Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers - *BLU Code, IMO Res. A.962(20)*).

Prawo Unii Europejskiej

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 24).

Dyrektywa Rady 2009/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich, (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 128).

Prawo polskie

Ustawa - Kodeks morski z dnia 18 września 2001 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689 ze zm).

Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368).

Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz. U. z 2008 r. Nr 171, poz. 1055).

Rozporządzenie MTBiGM z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2012 r. poz. 597).

Rozporządzenie MTBiGM z dnia 8 lutego 2012 r. w sprawie sposobu postępowania w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu (Dz. U. z 2012 r. poz. 180).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 kwietnia 2005 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie prowadzenia dzienników statku o polskiej przynależności (Dz. U. z 2005 r. Nr 86, poz. 738).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 czerwca 2004 r. w sprawie prowadzenia dzienników statku o polskiej przynależności (Dz. U. 2004 r. Nr 162, poz. 1696 z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie pomiaru statków morskich (Dz. U. z 2004 Nr 119, poz. 1248).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego (Dz. U. z 2003 Nr 47, poz. 400).

Komunikat Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2010 r. w sprawie międzynarodowego porozumienia administracji morskich państw Europy i Kanady w sprawie regionalnego systemu portowej kontroli statków obcych bander zawijających do ich portów (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 14, poz. 49).

Przepisy klasyfikacji i budowy statków morskich, Część I - Klasyfikacja statków, PRS Gdańsk 2011; www.prs.pl

LITERATURA

Łopuski J., *Klasyfikacja statku* [w:] red. J. Łopuski, *Prawo morskie*, t. II, część trzecia *Prawo żeglugi morskiej*, Bydgoszcz 1998.

Łopuski J., *Dokumenty statku* [w:] red. J. Łopuski, *Prawo morskie*, t. II, część trzecia *Prawo żeglugi morskiej*, Bydgoszcz 1998.

Soyer B., *Warranties in Marine Insurance*, Cavendish Publishing, Londyn 2006.

dr Piotr Lewandowski

Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu
im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni

Kodeks morski o odpowiedzialności za szkody ekologiczne

ABSTRAKT

Prawu międzynarodowemu przypada pierwszeństwo w identyfikacji problemów ochrony środowiska morskiego w skali globalnej. Regulacja ochrony morza przed zanieczyszczeniami ze statków obejmuje obszerny zespół norm prawa międzynarodowego składający się na tzw. *quadrivium* (czwórdoże - termin określający w średniowieczu grupę czterech nauk: arytmetykę, geometrię, astronomię i muzykę) ochrony prawnej środowiska. *Quadrivium* obejmuje prewencję, kontrolę, interwencję oraz odpowiedzialność i składa się z norm zróżnicowanych pod względem metodologicznym. Są one połączone ze sobą teleologicznie, nie spełniają jednak wymogów przewidzianych dla systemu, przede wszystkim zupełności. Kodeks morski z 2001 r. zawiera regulację, która w dużym stopniu usunęła braki poprzedniego kodeksu z 1961 r., przy czym regulacja kodeksowa objęła jeden element z *quadrivium*, a mianowicie odpowiedzialność za szkody spowodowane zanieczyszczeniem pochodzącym ze statku. Przepisy w tym zakresie znalazły się w dziale III zanieczyszczenia ze statków, który zawiera cztery rozdziały - odpowiednio: zanieczyszczenia różne (art. 265-271), zanieczyszczenia olejami bunkrowymi (art. 271a-271h), zanieczyszczenia ze statków przewożących oleje (art. 272-278) i międzynarodowy fundusz odszkodowań za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (art. 279-281). Formułując treść przepisów Kodeksu morskiego z 2001 r., ustawodawca szeroko korzystał z wcześniejszych ustaleń międzynarodowej socjologii prawniczej.

1. Bezpieczeństwo ekologiczne

Obecnie obowiązujący Kodeks morski¹ jest następcą Kodeksu morskiego z 1961 r.², który wszedł w życie sześć miesięcy od daty ogłoszenia i utracił moc obowiązującą sześć miesięcy po ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw tekstu nowego kodeksu. Stary kodeks obowiązywał zatem od 16.06.1962 r. do 5.06.2002 r., tj. czterdzieści lat bez dziewięciu dni. W tym czasie zaszły zasadnicze zmiany, tak w stosunkach faktycznych na morzu, jak i w otoczeniu prawnym. Jedną z najbardziej znaczących zmian była ekologizacja prawa morskiego, wyrażająca się doktrynalną konstrukcją bezpieczeństwa ekologicznego. Normy prawne, regulujące różnymi metodami stosunki prawne, związane z żeglugą morską posługiwały się już wcześniej terminem „bezpieczeństwo”. Regulacja bezpieczeństwa żeglugi zawarta jest w normach o charakterze administracyjnoprawnym i ma na celu zapewnienie takiego stanu faktycznego, w którym załoga i statek nie stwarzają zagrożenia dla siebie i innych użytkowników dróg morskich. Morskie prawo cywilnego sformułowało z kolei terminami „zdatności statku do żeglugi (*seaworthiness*)”³ 1. „zdatność statku do przyjęcia ładunku (*cargoworthiness*)”, z których pierwsze obejmuje właściwe wyposażenie, zaopatrzenie i obsadzenie załogą statku, z kolei drugie odnosi się do właściwych warunków dla ładunku w trakcie przewozu³.

Pojęcie bezpieczeństwa występuje również w odniesieniu do portu morskiego, który powinien być tzw. portem bezpiecznym, tzn. miejscem odpowiednim, bezpiecznym i dostępnym bez trudności dla podejścia statku, jego pozostawiania tam i wyjścia z ładunkiem bez przeszkód. Merytorycznie żaden z tych terminów nie nadawał się do zastosowania w prawnej ochronie środowiska morskiego, przede wszystkim z przyczyn aksjologicznych. Wartością chronioną w każdym z trzech przypadków zastosowania pojęcia bezpieczeństwa jest albo statek i człowiek albo ładunek albo wreszcie port, nie środowisko morskie. W epoce pre-ekologicznej ochrona wymienionych wartości odbywała się nawet kosztem środowiska morskiego. Osiągnano natomiast ekologiczny efekt dodany: środowisko morskie, narażone na negatywne skutki w przypadku, gdy statek, port i ładunek nie są bezpieczne, jest lepiej chronione, gdy statek, ładunek lub port są bezpieczne. Katastrofa tankowca

¹ Ustawa z 18.09.2001r. - Kodeks morski, t.j. Dz. U. z 2009r. Nr 217, poz.1689, ze zm., zwany dalej Kodeksem morskim z 2001 r. (km).

² Ustawa z 1.12.1961r. - Kodeks morski, Dz. U. z 1961r. Nr 58., poz.318 ze zm., zwany dalej Kodeksem morskim z 1961 r.

³ J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997, s. 119.

„Torrey Canzon” w 1968 r. aż nadto pokazała, że wartość dodatkowa nie wystarczała. Nie wystarczała również z tego powodu, że w przeciwieństwie do środowiska, statek, ładunek, port czy wreszcie człowiek miały swój wyraz ekonomiczny, pozwalający na ich wartościowanie w pieniądzu. W epoce pre-ekologicznej sytuacje kolizyjne, sprowadzające się do dylematu, co chronić, a co poświęcać, rozstrzygano na korzyść wartości ekonomicznych. Elementem ekologiczacji było również uczynienie środowiska morskiego kategorią ekonomiczną, wyrażaną w pieniądzu i obciążającą koszty produkcji pod postaciami danin publicznoprawnych. Nie można nie zauważyć, że środowisko morskie jest szczególnym przedmiotem ochrony w tym sensie, że nie można go zabezpieczyć przed działaniami z zewnątrz. Możliwym jest natomiast takie oddziaływanie na obiekty korzystające ze środowiska, aby ich stan nie stwarzał zagrożenia dla środowiska. Innymi słowy, im bezpieczniejsze obiekty korzystające ze środowiska, tym bezpieczniejsze samo środowisko.

Teoretycznie można wyróżnić dwie konstrukcje regulacji bezpieczeństwa: jedna - oparta na konstrukcji „safety”, rozumianej jako zapobieganie zagrożeniu dla otoczenia ze strony systemu, druga - oparta na konstrukcji „security”, regulującej zapobieganie zagrożeniu systemu ze strony otoczenia (w ujęciu teoretycznym w obu konstrukcjach systemem jest statek wraz załogą i ładunkiem). Bezpieczeństwo ekologiczne, w przeciwieństwie do tradycyjnego bezpieczeństwa, stosującego konstrukcję „security”, opiera się na konstrukcji „safety”. Konstrukcja „security” w żegludze odnosi się do zabezpieczenie statku, załogi i ładunku przed tzw. niebezpieczeństwami morza. Prawodawca, wskazując jednostronnie statek jako głównego emitenta zanieczyszczeń, wprowadził do systemu prawa sozologiczną konstrukcję równorzędności ochrony człowieka, wartości materialnych i środowiska morskiego przed działalnością człowieka. W ten sposób doszło do „upodmiotowienia” morza, któremu przysługują określone „prawa”. Tym prawom z kolei odpowiadają określone obowiązki, spoczywające na podmiotach czerpiących korzyści z działalności na morzu. „Upodmiotowienie” morza nie stanowiło jednak odrzucenia wcześniejszych konstrukcji antropocentrycznych: nie można nie zauważyć, że u podstaw upodmiotowienia morza leży interes człowieka związany z jego dążeniem do życia w zdrowym środowisku⁴.

Prawu międzynarodowemu przypada pierwszeństwo w identyfikacji problemów ochrony środowiska morskiego w skali globalnej. Regulacja ochrony morza przed zanieczyszczeniami ze statków obejmuje obszerny zespół norm prawa międzynarodowego składający się na tzw. *quadrium*⁵ ochrony

⁴ P. Lewandowski, *Prawna ochrona wód morskich i śródlądowych przed zanieczyszczeniami*, Gdańsk 1996, s. 6.

⁵ Czwórdoże - termin określający w średniowieczu grupę czterech nauk: arytmetykę, geometrię, astronomię i muzykę.

prawnej środowiska. *Quadrivium* obejmuje prewencję, kontrolę, interwencję oraz odpowiedzialność i składa się z norm zróżnicowanych pod względem metodologicznym. Są one połączone ze sobą teleologicznie, nie spełniają jednak wymogów przewidzianych dla systemu, przede wszystkim zupełności. *Quadrivium* jako konstrukcja interdyscyplinarna jest odpowiedzią na transgraniczny, w dosłownym i przenośnym znaczeniu tego słowa, charakter problemu zanieczyszczeń środowiska morskiego. *Quadrivium* przełamało podziały doktrynalne, grupujące normy w zależności od metody i przedmiotu regulacji w różne gałęzie prawa⁶.

Osią konstrukcyjną bezpieczeństwa ekologicznego środowiska morskiego jest wypadek statku morskiego na morzu traktowany jako zdarzenie prawne. Tym samym, poza konstrukcją przyjętą dla ochrony przed zanieczyszczeniami ze statków, muszą się znaleźć zanieczyszczenia z lądu. Ich specyfika, wymagająca innej konstrukcji regulacji normatywnej, wynika z ewolucyjnego charakteru degenerujących zmian w środowisku oraz zasadniczych trudności w identyfikacji sprawcy, którego działanie lub zaniechanie pozostaje w związku przyczynowo-skutkowym z degradacją środowiska. Sytuacja prawna przed wypadkiem, w czasie wypadku i po wypadku statku jest zróżnicowana tak merytorycznie, jak metodologicznie. Regulacja prawna obowiązków przed wypadkiem opiera się na metodzie administracyjnoprawnej, a więc na zakazach i nakazach obwarowanych sankcjami administracyjnymi. Środki prawne przysługujące w razie zaistnienia wypadku są z kolei przedmiotem regulacji, opartej na uprawnieniach państw wraz z sankcjami prawnomiędzynarodowymi w razie nadużycia tych uprawnień. Sytuacja powypadkowa należy natomiast do sfery prawa cywilnego z konstrukcją prawa podmiotowego względnie jako podstawy regulacji prawnej. Naturalną kolejną rzeczą sytuacja przedwypadkowa jest objęta prewencją i kontrolą, sytuacja wypadkowa to domena interwencji, natomiast konsekwencje prawne powypadkowe to przede wszystkim odpowiedzialność odszkodowawcza sprawcy wobec uprawnionego, którym nie musi być poszkodowany w rozumieniu konwencyonalnej odpowiedzialności odszkodowawczej.

⁶ P. Lewandowski, *Quadrivium bezpieczeństwa ekologicznego środowiska morskiego* [w] *Bezpieczeństwo w administracji i biznesie we współczesnym świecie*, pod red. M. Chrabkowskiego, C. Tatarczuka, J. Tomaszewskiego, Gdynia 2011, s. 503.

2. Regulacja kodeksowa i pozakodeksowa

Pod rządami Kodeksu morskiego z 1961 r. zagadnienia ochrony środowiska morskiego była poza regulacją normatywną. Kodeks z 1961 r. zawierał przepisy⁷ dotyczące bezpieczeństwa żeglugi, zawierające tradycyjne treści prewencyjne, służące ochronie wyłącznie życia na morzu jako pochodnej właściwej budowy i wyposażenia statku oraz liczebności i kwalifikacji zawodowych załogi. Odpowiedzialność odszkodowawcza *ex delicto* uregulowana była w sposób szczególny tylko w odniesieniu do zderzeń statków⁸, w pozostałym zakresie stosowane były przepisy Kodeksu cywilnego⁹. Nasze prawo nie było przygotowane, podobnie jak większość systemów prawnych obowiązujących na świecie, na katastrofę zbiornikowca „Torrey Canyon”. Obowiązujące w tym czasie prawo morskie w ogóle nie regulowało kwestii odpowiedzialności armatora zbiornikowca za szkody wyrządzone w okolicznościach faktycznych innych niż zderzenia statków (np. wejście na skały)¹⁰, pozostawiając rozwiązanie tej kwestii prawu cywilnemu. Uszczerbek w postaci zanieczyszczenia obszarów morskich nie mógł być uznany w świetle obowiązującego wówczas prawa zarówno międzynarodowego, jak i polskiego za szkodę. Jedynie uszkodzenia rzeczy w sensie technicznym, które były przedmiotem prawa własności, mogły być dochodzone przez ich właścicieli na zasadach ogólnych. W takiej sytuacji byli np. rybacy, których łodzie zostały zanieczyszczone ropą naftową lub właściciele budowli hydrotechnicznych zanieczyszczonych ropą naftową. Prawne pojęcie szkody, oparte na konstrukcji rzymskiej, obejmowało w niewielkim stopniu uszkodzenie środowiska morskiego¹¹, mimo że sam uszczerbek spowodowany rozlewem substancji niebezpiecznych w większym stopniu dotyczył właśnie środowiska morskiego niż mienia osób fizycznych lub prawnych albo państw. Technicznie rzecz ujmując, uszczerbek w środowisku morskim polegał przede wszystkim na uszkodzeniu fauny i flory (*impairment of marine environment*), które nie stanowią przedmiotu prawa własności. Podjęte przez Francję i Wielką Brytanię działania przywracające stan środowiska morskiego sprzed wypadku nie mogły być przedmiotem roszczeń odszkodowawczych wobec sprawcy zanieczyszczenia, ponieważ państwa te nie były właścicielami wód terytorialnych w sensie cywilnoprawnym, a same

⁷ Art. 36-48 km z 1961 r.

⁸ Art. 224-231 km z 1961 r.

⁹ Ustawa z 1960 - Kodeks cywilny, Dz. U. z 1960 r. Nr 16, poz. 83, z późn. zm.

¹⁰ Z. Brodecki, *Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza*, Gdańsk 1983, s. 10.

¹¹ Ibidem, s. 33.

wody nie były rzeczą w sensie technicznym. Tym samym nie było możliwość restytucji szkody w ramach odpowiedzialności cywilnej. W roku 1968 tylko jedno państwo mogło występować jako właściciel z roszczeniami cywilnoprawnymi z tytułu uszkodzenia wód morskich w obrębie jego terytorium. To był Związek Radziecki. Dekretem o ziemi z 26.10/8.11. 1917 r. znacjonalizowano nie tylko ziemię, ale także wody morskie w obrębie terytorium Związku Radzieckiego i w efekcie uznano środowisko morskie za mienie państwowe w rozumieniu prawa cywilnego. Pozwoliło to Związkowi Radzieckiemu skutecznie dochodzić roszczeń odszkodowawczych po katastrofie tankowca „Antonio Gramsci”.

Kodeks morski z 2001 r. zawierał już regulację, która w dużym stopniu usunęła braki poprzedniego kodeksu, przy czym regulacja kodeksowa objęła jeden element z *quadrivium*, a mianowicie odpowiedzialność za szkody spowodowane zanieczyszczeniem pochodzącym ze statku. Przepisy w tym zakresie znalazły się w Dziale III Zanieczyszczenia ze statków, który zawiera cztery rozdziały, odpowiednio: Zanieczyszczenia różne (art. 265-271), Zanieczyszczenia olejami bunkrowymi (art. 271a-271h), Zanieczyszczenia ze statków przewożących oleje (art. 272-278) i Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami (art. 279-281). Pozostałe elementy *quadrivium* znalazły się w regulacjach pozakodeksowych, przede wszystkim ustawie z 16.03.1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza ze statków¹², w ustawie o ochronie żeglugi i portów morskich¹³ oraz w dyrektywie 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27.06.2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statku i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG¹⁴, dyrektywie 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7.09.2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statku oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa¹⁵, w dyrektywie 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26.10.2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów¹⁶ oraz w rozporządzeniu (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31.03.2004 r. w sprawie podniesienia

¹² Dz. U. z 2006 r., Nr 99., poz. 692, z późn. zm.

¹³ Dz. U. z 2008 r. Nr 171, poz. 1055.

¹⁴ Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002, str. 10. Ta dyrektywa wprowadziła do porządku prawnego rezolucję IMO z 5.12.2004r. o miejscach schronienia dla statków potrzebujących pomocy (Guidelines on Places of Refuge for Ships In Need of Assistance IMO A.23/Res.949 5 March 2004, Assembly 23rd Session), która tym samym zyskała przymiot normy prawnej obowiązującej w państwach członkowskich. Por. P. Lewandowski, *Problemy prawne miejsca schronienia*, Prawo Morskie t. XXIV/2008, s. 67.

¹⁵ Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005 r., s. 11.

¹⁶ Dz. Urz. UE L 310 z 25.11.2005 r., s. 28.

ochrony statków i obiektów portowych¹⁷. Kwestii ujętych w *quadrivium* dotyczą również ustawa z 20.04.2004 r. o wyposażeniu morskim¹⁸, ustawa z 9.11.2000 r. o bezpieczeństwie morskimi¹⁹ oraz dyrektywa 96/98/WE z 20.12.1996 r. w sprawie wyposażenia statków²⁰, dyrektywa 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych przepisów i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odnośnych działań Administracji Morskiej²¹, dyrektywa 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją państw członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (kontrola państwa portu)²², dyrektywa 95/64/WE z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską²³, dyrektywa 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej²⁴, dyrektywa 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich²⁵, dyrektywa 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty²⁶, dyrektywy 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich²⁷, dyrektywy 2001/25/WE z dnia 4 kwietnia 2001 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy²⁸,) dyrektywa 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę 93/75/WE²⁹.

¹⁷ Dz. Urz. UE L 129 z 9.04.2004 r., s. 6.

¹⁸ Dz. U. z 2004 r. Nr 93, poz. 899.

¹⁹ Dz. U. z 2000 r. Nr 109, poz. 1156, tekst jednolity wielokrotnie zmieniany.

²⁰ Dz. U. WE L 046 z 17.02.1997 r., z późniejszymi zmianami.

²¹ Dz. Urz. WE L 319 z 12.12.1994 r., z późn. zm.

²² Dz. Urz. WE L 157 z 07.07.1995 r., z późn. zm.

²³ Dz. Urz. WE L 320 z 30.12.1995 r., z późn. zm.

²⁴ Dz. Urz. WE L 34 z 09.02.1998 r., z późn. zm.

²⁵ Dz. Urz. WE L 144 z 15.05.1998 r., z późn. zm.

²⁶ Dz. Urz. WE L 188 z 02.07.1998 r., z późn. zm.

²⁷ Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999 r., z późn. zm.

²⁸ Dz. Urz. WE L 136 z 18.05.2001 r., z późn. zm.

²⁹ Dz. Urz. WE L 208 z 05.08.2002 r.

Regulacja pozakodeksowa obejmuje również konwencje znane pod angielskojęzycznymi akronimami MARPOL 1973/1978³⁰, SOLAS 1974³¹, COLREG 1972³², INMARSAT 1976³³, STCW³⁴ oraz Intervention 1969³⁵. Uwzględniając jeszcze rozporządzenia wykonawcze do ustaw, nie sposób nie zauważyć, że powstał obszerny zespół norm prawnych mający zapewnić bezpieczeństwo ekologiczne środowiska morskiego.

3. Sozologia a odpowiedzialność cywilna

Formułując treść przepisów Kodeksu morskiego z 2001 r., ustawodawca szeroko korzystał z wcześniejszych ustaleń międzynarodowej sozologii prawniczej. Ich przedstawienie jest o tyle uzasadnione, że ustalenia koncepcyjne sozologii międzynarodowej zostały w całości spetryfikowane w przepisach prawa międzynarodowego, regulującego odpowiedzialność cywilną za zanieczyszczenie olejami, tj. CLC³⁶, Fund Convention³⁷ i konwencji bunkrowej³⁸, które z kolei zostały w całości recypowane do prawa polskiego na podstawie przepisów art. 271a, 272 i 279 km³⁹. Pierwszym symptomem

³⁰ Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki 1973/1978, ratyfikowana przez Polskę (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101).

³¹ Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 61).

³² Konwencja o zapobieganiu zderzeniom na morzu (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61).

³³ Konwencja o ustanowieniu systemu morskiej łączności satelitarnej (Dz. U. z 1980 r. Nr 7, poz. 19).

³⁴ Konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201).

³⁵ Międzynarodowa konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami Dz. U. z 1976 r. Nr 35, poz. 207, załącznik).

³⁶ Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, zwana CLC (ratyfikowana przez Polskę, Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184).

³⁷ Międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody spowodowane Zanieczyszczeniami Olejami, zwana Fund Convention (ratyfikowana przez Polskę Dz. U. z 1986 r. Nr 14, poz. 79) i Protokół zmieniający z 1992 (ratyfikowany przez Polskę, Dz. U. z 2001r. Nr 136, poz. 136).

³⁸ Międzynarodowa Konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejami bunkrowymi (ratyfikowana przez Polskę, Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz.939).

³⁹ Efekt tego zabiegu legislacyjnego może być uznany, w świetle przepisu art. 91 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 1997 r., za superfluum. Ratyfikowane umowy międzynarodowe, po ich ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw stają się częścią krajowego porządku prawnego i są bezpośrednio stosowane. Nie ma zatem potrzeby formułowania szczególnego przepisu km o stosowaniu do odpowiedzialności za szkodę olejową w CLC, Fund Convention czy konwencji bunkrowej.

zmian filozofii ochrony prawnej środowiska morskiego było rozszerzenie zbioru tradycyjnych funkcji⁴⁰ odpowiedzialności cywilnej funkcji tzw. *cost allocation*“, oznaczającej redystrybucję kosztów użytkowania środowiska. Praktyczny wymiar tej funkcji wyrażał się odejściem od dotychczasowej zasady „bezpłatnego“ korzystania ze środowiska dla tych, którzy czerpali korzyści z takiego użytkowania. Kolejną nowością było przyjęcie zasady „zanieczyszczający płaci“, znanej pod angielskim skrótem PPP (*Polluter Pays Principle*). PPP konkurowała z dwoma innymi sformułowanymi w różnych kręgach zasadami: *Victim Pays Principle*(VPP), która obciążała „ofiara” kosztami oraz preferowaną przez OECD i przedstawianą jako kompromis między PPP i VPP *Equally Shared Responsibility Principle* (ESRP)⁴¹. Uzupełnieniem PPP była zasada kanalizacji (*channeling*) odpowiedzialności, która pozwalała na obciążenie odpowiedzialnością wyłącznie „zanieczyszczającego”. Wielkie katastrofy tankowców unaocznily społeczności międzynarodowej zakresy szkód w środowisku i koszty usunięcia skutków rozlewów substancji niebezpiecznych. Koszty te w wielu przypadkach przekraczały możliwości jednego podmiotu, obciążonego odpowiedzialnością odszkodowawczą. Powstała zatem alternatywa: albo porzucić na wyłącznym stosowaniu zasady kanalizacji i godzić się na bankructwo podmiotu obciążonego, traktując to jako swoistą sankcję za spowodowanie szkody w środowisku albo przyjąć priorytet dla przywrócenia środowiska do stanu sprzed katastrofy i wprowadzić formułę dodatkowego źródła finansowania kosztów usuwania skutków rozlewu, w przypadku niemożności samodzielnego finansowania tych prac przez zanieczyszczającego. Nie można nie zauważyć, że pierwszy człon alternatywy stwarzał przesłanki swoistego ograniczenia odpowiedzialności zanieczyszczającego, który mógł uniknąć poniesienia wszystkich kosztów niezbędnych do przywrócenia stanu środowiska sprzed katastrofy ogłaszając bankructwo. W takiej sytuacji powstawało zasadnicze pytanie, w jaki sposób finansować prace, umożliwiające całkowite przywrócenie do stanu sprzed katastrofy. Rozwiązaniem wspomnianej alternatywy aksjologicznej była konstrukcja tzw. *shared liability*. Wbrew nazwie nie dzieli ona odpowiedzialności, gdyż ta ciąży na jednym podmiocie. Podziałowi podlega obowiązek odszkodowawczy, innymi słowy dług. Pierwszym dłużnikiem jest zanieczyszczający, drugim, subsydiarnym, jest inny podmiot czerpiący korzyści z użytkowania morza, niebędący jednak

⁴⁰ J. Łopuszki, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969, s.19-22, W. Warkalno, *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa 1972, passim.

⁴¹ OECD, *The Polluter pays principle. Definition-Analysis-Implementation*, 1975, s. 11.

⁴² Z. Brodecki, *Liability in International Law* [w:] *Studia Europejskie*, t. V, 2000 r., s. 140.

sprawcą zanieczyszczenia. Na gruncie prawa konwencyjnego ustalono, że pierwszym dłużnikiem jest właściciel statku przewożącego olej, dłużnikiem subsydiarnym jest właściciel ładunku, z tym że jego świadczenie odszkodowawcze następuje przez międzynarodowy fundusz, powstały ze składek importerów ropy naftowej⁴³.

Najpełniejszy wyraz tendencja proekologiczna znalazła w konstrukcjach poszkodowanego i szkody spowodowanej zanieczyszczeniem. Odpowiedzialność odszkodowawcza miała działać na rzecz jakiegokolwiek osoby, która podjęła działalność mającą na celu zapobieżenie lub zmniejszenie szkody powodowanej zanieczyszczeniem. Ta zasada stanowiła udaną próbę rozwiązania problemu kompensacji z tytułu przywracania środowiska do należytego stanu i stworzyła podstawę koncepcyjną dla roszczeń z tego tytułu. Już wcześniej zarysowała się w praktyce orzeczniczej⁴⁴ tendencja do określania szkód ekologicznych na podstawie wielkości wydatków przeznaczonych na przywracanie środowiska do właściwego stanu w oderwaniu od prawa własności uszkodzonej rzeczy. Prawo konwencyjne spetryfikowało tę tendencję, wprowadzając drugi, obok właściciela rzeczy uszkodzonej, podmiot uprawniony do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych. W ramach odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem występować o odszkodowanie mógł podmiot, który nie miał uprawnień prawnorzeczowych do rzeczy uszkodzonej, a odszkodowawczy stosunek prawny ze sprawcą opierał się na zdarzeniu prawnym, na które składało się poniesienie kosztów w celu zapobieżenia lub zmniejszenia szkody spowodowanej zanieczyszczeniem, z uwzględnieniem obszaru morza, na którym doszło do użycia środków zapobiegawczych

3.1. Zakres terytorialny

W zakresie *quadrivium* aspekt terytorialny ogrywał znaczną rolę na płaszczyźnie interwencji i odpowiedzialności. W obu tych przypadkach należało wypracować nowatorskie rozwiązania dla innego rodzaju problemów. W odniesieniu do interwencji koniecznym było przede wszystkim zmodyfikowanie tradycyjnej koncepcji prawa morza, opartej na doktrynie Grotiusa⁴⁵,

⁴³ CLC i Fund Convention.

⁴⁴ Na gruncie orzecznictwa amerykańskiego zasadnicze znaczenie miały dwa orzeczenia w sprawie Rząd USA i stan Wirginia przeciwko The Steuart Transportation Company z 1980 r. i w sprawie zbiornikowca Zoe Colotroni z 1978 r.; Z. Brodecki, *Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza*, op. cit., s. 134-135.

⁴⁵ W XVII wieku pojawiły się dwie koncepcje urządzenia oceanu światowego, koncepcja Mare

zgodnie z którą morze pełne stanowi obszar wyłączony spod jurysdykcji jakiegokolwiek państwa, na którym panuje wolność żeglugi. Wolność morza pełnego obowiązuje między państwami. Polega na tym, że morze pełne jest dostępne dla wszystkich (łącznie z państwami śródlądowymi) i żadne państwo nie może rozciągać na nie suwerenności⁴⁶. W ramach doktryny *mare liberum* Grotius sformułował również zasadę zwierzchnictwa okrętowego, według której do państwa bandery należy wyłączna jurysdykcja nad statkiem, znajdującym się na obszarach, co do których nie można wskazać na istnienie zwierzchnictwa terytorialnego innego państwa. W latach 60-tych XX wieku jakiegokolwiek działanie państwa innego niż państwo bandery wobec statku znajdującego się na obszarze morza pełnego, nie mieszczące się w ramach ratownictwa morskiego, byłoby uznane za delikt międzynarodowy. Koniecznym stało się zmodyfikowanie zasady zwierzchnictwa okrętowego w kierunku przyznania państwu nadbrzeżnemu uprawnień wobec statku na morzu pełnym. To z kolei wymagało uprzedniej zmiany idei terytorialności na ideę uniwersalizmu⁴⁷ jako podstawy jurysdykcji. W tym celu wykorzystano tzw. *universality principle*, terminu stosowanego już w prawie międzynarodowym, w takich instytucjach jak *delicti iuris gentium*, prawo pościgu lub prawo wizyty na pokładzie statku w związku z podejrzeniem piractwa, nielegalnej emisji fal radiowych czy niewolnictwa. Modyfikacja zwierzchnictwa okrętowego dokonana została postanowieniami Intervention 1969. Konwencja dopuściła możliwość zastosowania przez państwo nadbrzeżne wobec statków obcych poza swoim morzem terytorialnym daleko idących środków, nie wyłączając środków prowadzących do zniszczenia statku i ładunku⁴⁸.

W kontekście odpowiedzialności cywilnej problemem było istnienie ugruntowanej konstrukcji szkody opartej na prawie rzymskim, która łączyła uprawnienia do dochodzenia odszkodowania za uszkodzenie rzeczy z istnieniem prawa podmiotowego do tej rzeczy. W tradycyjnym, rzymskim ujęciu, co do zasady z roszczeniem odszkodowawczym występować mógł uprawniony do rzeczy (z reguły właściciel lub inny podmiot praw rzeczowych) i w przypadku uszkodzenia rzeczy, a więc przedmiotu materialnego nie wyłączonego z obrotu. Prawo rzymskie nie знаło z oczywistych przyczyn

liberum Huig de Groot, zwanego Grotiusem i koncepcja Mare clausum Jana Seldena; J. Łopuszki, *Podręczna encyklopedia prawa morskiego*, Gdańsk 1982, s. 60. Koncepcja Grotiusa, funkcjonująca najpierw jako zwyczaj międzynarodowy, została spetryfikowana w konwencji geneńskiej o morzu pełnym z 1958 r.

⁴⁶ Ibidem, s. 60.

⁴⁷ B. D. Smith, *State responsibility and the marine environment - The Rules of decision*, Oxford 1988, s. 217.

⁴⁸ P. Lewandowski, *Quadrivium bezpieczeństwa ekologicznego...*, op. cit., s. 510-511.

konstrukcji umożliwiającej uruchomienie odpowiedzialności cywilnej za szkodę, polegającą na uszczerbku wód morskich, które nie były rzeczą w sensie technicznym (stanowiąc jeszcze justyniańska kategorię *res omnium communes*). Konstrukcja nawiązująca do rzymskiej konstrukcji szkody w tym sensie nie odpowiadała wyzwaniom ery katastrof ekologicznych na morzu, że nie pozwalała na dochodzenie odszkodowania od sprawcy w przypadku podjęcia działań usuwających skutki rozlewu na morzu pełnym. Społeczność międzynarodowa zaakceptowała zmianę koncepcji wolności morza w związku z prawem do interwencji, godząc się na jej ograniczenie. Natomiast odpowiedzialność cywilna łączy się z zagadnieniem własności obszarów morskich, w tym morza pełnego, prowadząc do ich zawłaszczania przez państwa. W tym zakresie społeczność międzynarodowa jest zdecydowanie mniej nowatorska. CLC 1969 określiła zakres terytorialny konserwatywnie, zawężając go do terytorium państwa wraz z morzem terytorialnym. CLC 1984, zmieniona Protokołem z 1984 r., dodała obszar wyłącznej strefy ekonomicznej, stworzonej zgodnie z prawem międzynarodowym lub obszar 200 mil morskich od granicy morza terytorialnego, jeśli nie stwarza wyłącznej strefy ekonomicznej. Protokół z 1984 r. nie wszedł w życie, CLC 1969 została wypowiedziana przez Polskę, w konsekwencji zakres terytorialny jest uregulowany w prawie polskim poprzez akt prawa międzynarodowego, stanowiący protokół zmieniający konwencję nieobowiązującą w Polsce. Chodzi o protokół z 27.11.1992 r. w sprawie zmiany międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami⁴⁹. Ten akt prawa międzynarodowego publicznego określił zakres terytorialny w sposób tradycyjny, a więc terytorium (włączając w to morze terytorialne), wyłączne strefy ekonomiczne lub obszar 200 mil morskich od granicy morza terytorialnego. Rozlewy olejowe ze statków przewożących oleje stanowią szkodę, jeśli miały miejsce na obszarach konwencyjnych. Zasadnym jest zatem wniosek, że rozlewy olejowe na morzu pełnym w dalszym ciągu są poza instytucją odpowiedzialności cywilnej za szkody olejowe. To samo odnosi się do kwestii użycia środków zapobiegawczych, które z kolei nie podlegają zwrotowi, jeśli zostały użyte do zwalczania lub zapobiegania zanieczyszczeniom na morzu pełnym, a samo zanieczyszczenie nie spowodowało szkody na terytorium państwa lub jego wyłącznej strefie ekonomicznej⁵⁰.

⁴⁹ Dz. U. z 2001r. Nr 136, poz. 1526.

⁵⁰ Tak, odnosząc się do Protokołu z 1984 r., który zawierał analogiczne zapisy określające zakres terytorialny: Z. Brodecki, *Extension of Geographical Scope of the Convention on Liability for Pollution Damage* [w:] *Prawo Morskie*, t. II/1988, s. 49.

3.2. Szkoda ekologiczna

Odrębnym zagadnieniem na płaszczyźnie odpowiedzialności cywilnej jest kwestia szkody. Zdarzenie, prowadzące do zanieczyszczenia środowiska, może spowodować szkodę w zakresie dóbr chronionych prawem począwszy od czasów rzymskich, a mianowicie uszczerbek w postaci szkód na osobie, na który składają się utrata życia, uszkodzenia ciała lub rozstrój zdrowia, następstwa szkód na osobie oraz koszt środków zapobiegawczych i leczniczych (np. koszty leczenia i pobytu w szpitalu), wreszcie szkody rzeczowe, na który składają się straty rzeczywiste (*damnum emergens*), utracone korzyści (*lucrum cessans*). Odpowiedzialność cywilna za tego rodzaju szkody funkcjonuje od lat w ramach ogólnej odpowiedzialności za szkody deliktowe. Jednak zakres skutków zdarzenia powodującego zanieczyszczenie jest daleko bardziej złożony. Przyjmując nazwę „szkoda” na oznaczenie tych skutków, można rozszerzyć ten zakres o szkody w środowisku, termin również wieloelementowy, na który składają się takie desygnaty jak uszkodzenie samego środowiska (środowisko traktowane jest *per analogiam* jak rzecz), straty w rezultacie uszkodzenia środowiska oraz koszty środków zapobiegawczych lub kosztów przywrócenia środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia. Każdy z tych trzech zbiorów desygnatów nazwy szkoda w środowisku jest rozdzielny, niemniej można wskazać wąskie zakresy wspólne. Wspólne dla uszkodzenia środowiska i mienia są utrata dochodów osób fizycznych lub prawnych z tytułu prowadzenia działalności gospodarczej (np. zmniejszenie dochodów hotelarzy lub rybaków w związku z zanieczyszczeniem pobliskiej plaży i wód wewnętrznych), a także straty, jakie ponosi państwo w wyniku zanieczyszczenia w postaci np. kosztów zwalczania zanieczyszczenia lub utrata korzyści w postaci utraty wpływów z tytułu określonych opłat lub danin publicznoprawnych⁵¹. Specyfiką środowiska morskiego jest to, że nie ma w nim, w przeciwieństwie do środowiska lądowego lub powietrznego, przedmiotów prawa rzeczowego (poza przypadkiem rosyjskim), w konsekwencji nie ma uszczerbku wspólnego dla środowiska i majątku osób fizycznych lub prawnych. Porównanie zakresu uszczerbków w środowisku, szkód na osobie i szkód rzeczowych pozwalało stwierdzić, że „zaledwie kilka lub kilkanaście procent wszelkich szkód wyrządzonych środowisku jest uznawane przez prawo za szkodę”⁵². Taka proporcja wynika z faktu, iż konstrukcja szkody oparta na koncepcji prawa rzymskiego umożliwiła wręcz objęcie uszczerbków w środowisku odpowiedzialnością

⁵¹ Z. Brodecki, *Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza*, op. cit., s. 33.

⁵² Ibidem, s. 33.

cywilną i wykorzystanie wszystkich jej funkcji, przede wszystkim funkcji restytucyjnej i prewencyjnej.

CLC w treści art. 1 pkt 6 zdefiniowała nową szkodę, nazwaną „szkodą spowodowaną zanieczyszczeniem” jako „(...) stratę albo szkodę spowodowaną poza statkiem przewożącym olej przez zanieczyszczenie wynikające z wycieku lub wypuszczenia oleju ze statku, gdziekolwiek taki wyciek lub wypuszczenie może nastąpić, i obejmuje także koszt środków zapobiegawczych, a ponadto stratę lub szkodę spowodowaną przez środki zapobiegawcze”. W związku z tym, że do zakresu szkody spowodowanej zanieczyszczeniem włączono również tzw. środki zapobiegawcze, w art. 1 pkt 7 CLC zdefiniowano ten termin jako „wszelkie rozsądne środki podjęte przez jakąkolwiek osobę po zaistnieniu wypadku w celu zapobieżenia lub zmniejszenia szkody powodowanej zanieczyszczeniem”. Źródłem szkody spowodowanej zanieczyszczeniem jest wydobywanie się na zewnątrz statku oleju konwencyjnego, przez który rozumie się każdy trwały olej, taki jak: ropa naftowa, paliwo olejowe, ciężki olej dieslowy, olej smarowy i wielorybiczny, bez względu na to czy są przewożone jako ładunek, czy w zasobnikach bunkrowych zbiornikowców jako paliwo⁵³. Reżim konwencji CLC przewiduje znaczące wyłączenia w zakresie przedmiotowym. Do nich należy olej przewożony inaczej niż luzem (*in bulk*). Także olej bunkrowy statków innych niż zbiornikowce nie był objęty zakresem przedmiotowym reżimu CLC. I wreszcie poza CLC jest olej przewożony statkami państwowymi pełniącymi służbę niepaństwową. Protokół z 1984 r., na niezależne wnioski Polski i Wielkiej Brytanii⁵⁴, rozszerzył zakres pojęcia „środek zapobiegawczy”, do tej pory obejmujący tylko środki rzeczywiście podjęte po wypadku, na te środki, które mogą zostać podjęte w przyszłości, jeśli ujawnią się dalsze skutki wydobywania się oleju do morza (*actually undertaken or to be undertaken*). Podmiot obciążony odpowiedzialnością odpowiada do wysokości rozsądnie poniesionych kosztów środków prewencyjnych poniesionych przez kogokolwiek na zapobieżenie lub zminimalizowanie zanieczyszczenia powstałego na morzu pełnym.

Protokół z 1992 r., recypowany do prawa polskiego przepisem Kodeksu morskiego z 2001 r. i przepisem Konstytucji, w zakresie definiowania pojęcia szkody, w pełni wykorzystał dorobek pierwotnej CLC 1969/84. System odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem obejmuje szkodę na mieniu w zakresie *damnum emergens* (np. zniszczone wyciekami łodzi rybackie), jak i *lucrum cessans* (utracony zysk rybaków,

⁵³ Ta kwestia była przedmiotem sporów interpretacyjnych, które ostatecznie ustaly po przyjęciu zmian do CLC, sformułowanych w protokole z 1984 r. do CLC 1969 r.

⁵⁴ LEG/Conf.6/50 i LEG/Conf.6/25.

którzy nie mogli poławiać w wyniku zniszczenia ich sieci), szkodę na osobie, tzw. czystą szkodę ekonomiczną, szkodę w środowisku, tylko w zakresie rozsądnych kosztów przywrócenia środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia i koszt rozsądnych środków zapobiegawczych oraz szkodę przez nie wywołaną. Konstrukcja czystej szkody ekonomicznej jest nowością w polskim prawie, jest stosowana natomiast w *common law*⁵⁵. Obejmuje ona szkodę majątkową, która nie wynika ze zniszczenia mienia ani szkody na osobie. Ta postać szkody pojawia się u podmiotów, które swoje dochody uzyskują w oparciu o środowisko morskie np. hotelarze i restauratorzy w kurtortach nadmorskich, dotkniętych zanieczyszczeniem morza i plaż. Jednak nie sposób nie zauważyć dalszych elementów łańcucha podmiotów poszkodowanych: szkoda hotelarzy pociąga za sobą utracony zysk pralni świadczącej usługi dla hotelu, z kolei mniejsze obroty pralni spowodują utratę zysku hurtowni sprzedającej środki czystości. Powstaje problem, gdzie postawić granicę między szkodami, do których kompensacji zobowiązemy osobę odpowiedzialną, a tymi, które są zbyt odległe, przez co nie zasługują na wynagrodzenie. Normy konwencyjne, a tym samym również normy kodeksowe, nie dają w tej kwestii żadnej wskazówki⁵⁶. Współczesna konstrukcja szkody spowodowanej zanieczyszczeniem, przyjęta w Protokole z 1992 r., zawiera również bardzo proekologicznej formuły środków zapobiegawczych, obejmującej środki, które mogą zostać podjęte w przyszłości, jeśli ujawnią się dalsze skutki wydobycia się oleju do morza. Stosowny przepis art. 2 pkt 3 Protokołu z 1992 r. zawiera zapis definiujący szkodę objętą odpowiedzialnością cywilną właściciela statku jako straty albo szkodę spowodowaną poza statkiem przez zanieczyszczenie wynikające z wycieku lub wypuszczenia oleju ze statku, gdziekolwiek taki wyciek lub wypuszczenie może nastąpić, z zastrzeżeniem, że odszkodowanie za pogorszenie stanu środowiska naturalnego lub utrata korzyści z tytułu tego pogorszenia zostanie ograniczone do kosztów działań podjętych lub takich, które będą podjęte w rozsądnych granicach, w celu przywrócenia stanu pierwotnego oraz kosztów środków zapobiegawczych, a ponadto strat lub szkód spowodowanych przez środki zapobiegawcze. Kodeks morski z 2001 r. szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem definiuje w przepisie art. 268 jako szkodę wyrządzoną działaniem substancji zanieczyszczających, jak również celowym użyciem środków zapobiegawczych zastosowanych po zdarzeniu powodującym zanieczyszczenie, obejmującą straty poniesione przez poszkodowanego oraz korzyści, które

⁵⁵ Z. Peplowska, *Konwencyjny system odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami a amerykański Oil Pollution Act*, [w:] *Prawo Morskie*, t. XXVII, s. 121.

⁵⁶ *Ibidem*, s. 112.

móglby osiągnąć, gdyby nie nastąpiło zanieczyszczenie środowiska, a nadto zwrot kosztów środków zapobiegawczych, o których mowa w § 1, oraz niezbędnych wydatków i nakładów, które zostały lub będą poniesione w celu przywrócenia środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia, w tym ostatnim przypadku każdy, kto poniósł lub poniesie koszty przywrócenia środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia może dochodzić ich zwrotu od sprawcy. Mimo różnej stylistyki obu przepisów wynik wykładni jest w zasadzie taki sam. Pewnym problemem jest natomiast odpowiedź na pytanie o wzajemną relację przepisu konwencyjnego i kodeksowego. Uwzględniając usytuowanie przepisu art. 268 i przepisu art. 272 k m, można zasadnie przyjąć, że przepis art. 272 jest przepisem szczególnym wobec ogólnego charakteru przepisu art. 268, zatem Protokół z 1992 r. będzie miał zastosowanie wprost w przypadkach zanieczyszczeń olejami. Natomiast zanieczyszczenia pochodzące ze statku w związku z przewozem ładunków, eksploatacją statku lub zatapianiem w morzu odpadów, z wyłączeniem oleju i oleju bunkrowego, regulowane są przepisem art. 268 oraz pozostałymi przepisami zawartymi w rozdziale III Zanieczyszczenia różne.

3.3. Zasada odpowiedzialności

Tendencja ekologiczna wykorzystwała również instytucje znane prawu tradycyjnemu bez konotacji sozologicznych, tj. zasadę ryzyka i brak bezprawności. CLC 1969 nie pozostawiała żadnych wątpliwości, że zanieczyszczający odpowiada na zasadzie ryzyka⁵⁷. Co więcej, odpowiada wyłącznie na zasadzie ryzyka⁵⁸, co oznacza, że nie jest możliwe dochodzenie roszczeń w oparciu o inną zasadę odpowiedzialności, wynikającą z zasad ogólnych odpowiedzialności deliktowej tzn. winę. Poza sporem jest zasadność twierdzenia, że zasada ryzyka stanowi zaostrzenie odpowiedzialności cywilnej. W stosunku do generalnej zasady odpowiedzialności deliktowej, jaką jest wina, przesłanki odpowiedzialności na zasadzie ryzyka sprowadzone zostały do dwóch tj. istnienie szkody i jej wartość oraz związku przyczynowego. Wina w konstrukcji odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem wykorzystana jest tylko, jako przesłanka wyłączająca przywilej ograniczenia odpowiedzialności przez właściciela statku⁵⁹. Konsekwencją odejścia od zasady wina jest brak bezprawności jako przesłanki odpowiedzialności. W kontekście ochrony środowiska ta kwestia ma znaczenie

⁵⁷ Art. III CLC 1969.

⁵⁸ Art. III pkt 4 CLC 1969.

⁵⁹ Art. V CLC 1969.

w kontekście tzw. zrzutów legalnych. Brak absolutnego zakazu zrzutów substancji niebezpiecznych skutkuje tym, że zrzut legalny może doprowadzić do powstania szkody, degenerującej środowisko. Wyłączenie bezprawności pozwala objąć odpowiedzialnością cywilną również te szkody. Można zasadnie przyjąć, że zrzut dopuszczalny na podstawie przepisów MARPOL, będzie objęty odpowiedzialnością cywilną, jeśli spełnione pozostaną pozostałe dwie przesłanki odpowiedzialności deliktowej tj. zaistnienie szkody i jej wartościowy wyraz oraz związek przyczynowy między działaniem sprawcy a powstaniem szkody. W dalszym ciągu zachowuje aktualność stwierdzenie B. Petrykowskiej-Lewaszkiewicz, że zgodność z porządkiem prawnym nie musi oznaczać prawa do wyrządzenia szkody⁶⁰.

Polskie prawo stosuje zasadę ryzyka jako podstawę odpowiedzialności związanej z działalnością niebezpieczną dla społeczeństwa, ale przynoszącą korzyści prowadzącemu taką działalność. Przepis art. 435 i 436 kc zawierają normy statuujące odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, obciążając prowadzącego na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody lub posiadacza pojazdu mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody. Przepisy te znajdują mocą przepisu art. 1 § 2 km subsydiarne zastosowanie do stosunków cywilnoprawnych związanych z żeglugą. W odniesieniu do szkód powstałych w wyniku zanieczyszczenia przepisy te nie znajdują zastosowania ze względu na istnienie przepisów kodeksowych regulujących skutki prawne szkód wynikających z zanieczyszczenia. Regulacja kodeksowa jest natomiast oparta na rzadko występującej w prawie konstrukcji recypowania do porządku prawnego konwencji międzynarodowej nieobowiązującej w stosunku do Polski w związku z wypowiedzeniem tej konwencji. W ten sposób usunięto dwoistość źródła obowiązywania zapisów konwencji CLC 1969 poprzez rezygnację z podstawy konstytucyjnej. Jednocześnie pozwala to na stosowanie wprost przepisów CLC 1969 w zakresie zasady odpowiedzialności i przesłanek egzoneracyjnych w przypadkach szkód spowodowanych zanieczyszczeniem ze statków przewożących olej. W zakresie innych zanieczyszczeń znajdują zastosowanie przepisy art. 266 km, który w sposób autonomiczny reguluje przesłanki egzoneracyjne, natomiast samą zasadę ryzyka jako podstawę odpowiedzialności należy wyprowadzić z powołanych przepisów Kodeksu cywilnego.

W zakresie odpowiedzialności za inne niż olejowe zanieczyszczenia ze statków armator odpowiada za szkody spowodowane ruchem pojazdu mechanicznego. Obciążające armatora domniemanie odpowiedzialności, przyjęte

⁶⁰ B. Petrykowska-Lewaszkiewicz, *Odpowiedzialność cywilna prowadzącego na własny przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody* (art. 435 kc), Warszawa 1967, s. 75.

w przepisie art. 435 kc, może być obalone poprzez dowód na istnienie przesłanki egzoneracyjnej określonych w przepisach konwencji CLC 1969. Udowodniona przesłanka egzoneracyjna oparta na zachowaniu poszkodowanego lub osoby trzeciej musi być jedyną przyczyną powstania szkody, co z kolei wynika z polskiej doktryny i orzecznictwa związanych z przepisem art. 435 kc⁶¹. Recypując wprost CLC w brzmieniu nadanym Protokołem z 1992 r. Kodeks morski z 2001 r. wprowadził do polskiego języka prawnego nowe sformułowania, które wymagały ustalenia czy wyraża innymi słowami znane polskiemu prawu instytucje czy też jest wprowadzenie zupełnie nowej instytucji. Bardzo ilustracyjnym jest zapis art. 6 ust. 2 Protokołu z 1992 r., który brzmi jak następuje: „Właściciel nie będzie uprawniony do korzystania z ograniczenia odpowiedzialności przewidzianego w niniejszej konwencji, jeśli zostanie dowiedzione, że szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała w wyniku jego osobistego działania lub zaniechania z zamiarem wywołania takiej szkody albo wskutek niedbalstwa i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania takiej szkody”. Polskie prawo używa terminu wina umyślne oraz, jako postaci winy nieumyślnej, niedbalstwo, rażące niedbalstwo i lekkomyślność. Wydaje się, że zasadnym jest przyjęcie, iż osobiste działanie lub zaniechanie z zamiarem wywołania szkody odpowiada winie umyślnej, natomiast niedbalstwo ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody ma zakres merytoryczny identyczny z polskim rażącym niedbalstwem.

Maritime Code Act on the Liability for Ecological Damage

ABSTRACT

International law has primacy in identifying problems regarding protection of the marine environment on a global scale. Regulation on protecting sea against pollutions from ships covers a wide set of international law standards composing a so called quadrivium of legal protection of the environment (the four ways - a term describing four subjects in the Middle Ages - arithmetic, geometry, astronomy and music). Quadrivium includes prevention, control, intervention and liability and consists of standards diverse in terms of methodology. They are connected with each other teleologically, yet they do not comply the requirements of a system, most of all - completeness. The Maritime Code of 2001 includes a regulation which has corrected imperfections of the

⁶¹ *Kodeks cywilny Komentarz*, pod redakcją K. Pietrzykowskiego, tom I, Warszawa 1999, s. 1029 i tam cytowana literatura i orzecznictwo.

previous Code to a large extent, with the codex regulation covering one element of quadrivium being the liability for pollution from ships. Provisions in this field has been included in Part III *Pollution from a ship* which consists of 4 chapters, being *Various Pollutions* (Art. 265-271), *Bunker Oil Pollution* (Art. 271a-271h), *Pollution from Oil Tankers* (Art. 272-278) and the *International Oil Pollution Compensation Funds* (Art. 279-281). Creating the provisions of the Maritime Code of 2001, the lawmaker widely applied prior findings of international legal zoology.

BIBLIOGRAFIA

- Z. Brodecki, *Extension of Geographical Scope of the Convention on Liability for Pollution Damage* [w:] *Prawo Morskie*, t. II/1988.
- Z. Brodecki, *Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza* [w:] *Prawo Morskie*, t. II/1988.
- Z. Brodecki, *Liability in International Law* [w:] *Studia Europejskie*, t. V, 2000.
- P. Lewandowski, *Quadrivium bezpieczeństwa ekologicznego środowiska morskigo* [w:] *Bezpieczeństwo w administracji i biznesie we współczesnym świecie*, pod red. M. Chrabkowskiego, C. Tatarczuka, J. Tomaszewskiego, Gdynia 2011.
- P. Lewandowski, *Prawna ochrona wód morskich i śródlądowych przed zanieczyszczeniami*, Gdańsk 1996.
- J. Łopuszki, *Podręczna encyklopedia prawa morskiego*, Gdańsk 1982.
- J. Łopuszki, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969.
- J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997.
- Z. Peplowska, *Konwencyjny system odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami a amerykański Oil Pollution Act* [w:] *Prawo Morskie*, t. XXVII.
- B. Petrykowska-Lewaszkiwicz, *Odpowiedzialność cywilna prowadzącego na własny przedsiębiorstwo uprawiane w ruch za pomocą sił przyrody* (art. 435 kc), Warszawa 1967.
- B. D. Smith, *State responsibility and the marine environment - The Rules of decision*, Oxford 1988.
- W. Warkalło, *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*, Warszawa 1972.
- Kodeks cywilny. Komentarz*, pod red. K. Pietrzykowskiego, tom I, Warszawa 1999.
- OECD, *The Polluter pays principle. Definition-Analysis-Implementation*, 1975.

Wizja nowego Kodeksu morskiego

ABSTRAKT

Przedmiotem artykułu są zagadnienia odpowiadające podstawowym pytaniom, przed jakimi stają wszyscy bez wyjątku stratedzy rozwoju określonej dyscypliny naukowej. W celu wyostrenia i uproszczenia obrazu wypowiedź została zaprezentowana na zasadzie dwóch podejść do kodyfikacji morskiej: tradycyjnego i nowoczesnego. Te dwa stanowiska pełnią funkcję tezy i antytezy, podczas gdy zadaniem Komisji Kodyfikacyjnej jest znalezienie syntezy - podejścia łączącego to, co najlepsze po obu stronach. Cechą charakterystyczną polskiej kodyfikacji prawa związanego z żeglugą morską jest jej rozczłonkowanie. Kodeks morski w wersji z 2001 roku zasługuje na miano epigona IV księgi HGB, bowiem pozostawia poza swoim zasięgiem problematykę związaną z bezpieczeństwem na morzu i w portach morskich, która jest przedmiotem współczesnych kodeksów morskich. Wizja scalonej regulacji zakłada połączenie prawa morza i żeglugi w jedną całość

1. Pytania badawcze

Cel	DLACZEGO?
Proces	KTO, JAK, KIEDY?
Treść	CO?
Kontekst	GDZIE?

W refleksji zawartej w tej prezentacji skomponowałem bukiet kwiatów, które zebrałem przez cały okres swej pracy naukowej, dodając jedynie wstążkę, która je związała. Jej przedmiotem są zagadnienia odpowiadające pod-

stawowym pytaniom, przed jakimi stają wszyscy bez wyjątku stratedzy rozwoju określonej dyscypliny naukowej. W celu wyostrenia i uproszczenia obrazu wypowiedź została zaprezentowana na zasadzie dwóch podejść do kodyfikacji morskiej: tradycyjnego i nowoczesnego. Te dwa stanowiska pełnią funkcję tezy i antytezy, podczas gdy zadaniem dla Komisji Kodyfikacyjnej jest znalezienie syntezy - podejścia łączącego to, co najlepsze po obu stronach.

2. Cel kodyfikacji

Tradycja: oddzielność regulacji

Prawo morskie i (międzynarodowe) prawo morza

Nowoczesność: wizja scalonej regulacji

Prawo morskie (morza i żeglugi)

Większość autorów pisze o kodyfikacji bez odniesienia do celu jej istnienia. Maryniści zastanawiają się nad tym, jak poprowadzić okręt przez wzburzone wody, ale nie zaprzatają sobie głowy pytaniem o sens tego rejsu. Ten brak odniesienia do celu kodyfikacji jest bardzo charakterystyczny dla kodyfikacji prawa morskiego, będącej tworem praktycznym.

Zarys dziejów prawa morskiego sięga korzeniami starożytności (prawa Asyryjczyków, Fenicjan, Kartagińczyków, Greków, Rzymian), statutów śródziemnomorskich miast portowych (Konsulatu morskiego, zwojów z Oleron), ordynacji hanzeatyckich, Aktu nawigacyjnego (wydanego w 1651 roku przez Cromwella) i aktu zwanego Ordonans de la mer (uchwalonego w 1681 roku z inicjatywy Colberta)¹. Zasadniczy wpływ na kształt późniejszych kodeksów morskich miały wielkie kodyfikacje handlowe XIX wieku: *Code de commerce* z 1807 roku², *Merchant Shipping Act* z 1894 roku³ i *Handelsgesetz-*

¹ Zob. Stanisław Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, tom I, Ossolineum 1971, s. 24-35.

² Francuski kodeks handlowy z 1807 roku inspirował hiszpański kodeks handlowy z 1885 roku i portugalski kodeks handlowy z 1888 roku, a za pośrednictwem języków francuskiego, hiszpańskiego i portugalskiego - kodyfikację handlową z Brazylii, Meksyku, Argentyny, Urugwaju, Chile, Gwatemali, Kolumbii, Wenezueli. Tej inspiracji uległo też

buch z 1897 roku⁴. Obecnie obowiązujące ustawodawstwo związane z uprawianiem żeglugi międzynarodowej wciąż przesiąknięte jest aksjologią kupiecką⁵ i dbałością o bezpieczeństwo na morzu i w portach morskich⁶.

Rozwój prawa morza dokonywał się w łonie prawa międzynarodowego, które reguluje status obszarów morskich. Pierwszą kodyfikację przeprowadziły państwa w Genewie w 1958 roku, uchwalając cztery konwencje: O morzu terytorialnym i strefie przyległej; o morzu pełnym; w sprawie rybołówstwa i konserwacji zasobów biologicznych mórz pełnych oraz o szelfie kontynentalnym. Nie zahamowały one roszczeń państw zwanych „pełzającą jurysdykcją”. Dlatego już w latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia rozpoczęła się konferencja, która doprowadziła do uchwalenia w 1982 roku konwencji o prawie morza. Ten dokument z Montego Bay jest współczesnym kodeksem prawa morza, o ile nie „konstytucją prawa morza”.

Cechą charakterystyczną polskiej kodyfikacji prawa związanego z żeglugą morską jest jej rozczłonkowanie. Kodeks morski w wersji z 2001 roku⁷ zasługuje na miano epigona IV księgi HGB, bowiem pozostawia poza swoim zasięgiem problematykę związaną z bezpieczeństwem na morzu i w portach morskich, która jest przedmiotem współczesnych kodeksów morskich⁸.

ustawodawstwo handlowe poszczególnych państw z okresu rozbitcia Włoch. Ten kodeks (zwany też Kodeksem Napoleona) obowiązywał m.in. w Królestwie Polskim.

³ Ta ustawa stała się symbolem brytyjskiej dominacji na morzach. Prawo angielskie zostało przejęte niemal dosłownie przez kolonie brytyjskie, a późniejsze dominia, m.in. przez Indie, Pakistan, Cejlon. W Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej duże znaczenie dla żeglugi handlowej miała ustawa Hartera (*Harter Act*) z 1893 roku, niemal dosłownie powtórzona w ustawodawstwie Australii, Nowej Zelandii i Kanady.

⁴ Prawo IV księgi HGB zostało uznane za obowiązujące po roku 1920 w Polsce na terytorium b. zaboru pruskiego.

⁵ Dotyczy to również ustawodawstwa państw skandynawskich, które zostało skodyfikowane już w drugiej połowie XIX wieku w Norwegii, Danii, Szwecji i Finlandii. Te wszystkie kodeksy zostały wzbogacone o umowy międzynarodowe inspirowane początkowo przez Międzynarodowy Komitet Morski (*Comite Maritime International* - CMI).

⁶ W tej dziedzinie obowiązują wiele konwencji międzynarodowych (w tym SOLAS Convention i MARPOL Convention), które zostały uchwalone pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (*International Maritime Organisation*). W tym artykule warto zwrócić uwagę na kodeksy międzynarodowe: IMDG, BC, CSS, IBC, IGC, ISM, LAS, ISPC. Są one przedmiotem komentarza do kodeksu morskiego przygotowywanego do druku.

⁷ Dz. U. z 2001 r. Nr 138, poz. 1545. Tekst jednolity z 2009 r. - Dz. U. Nr 217, poz. 1689, zm. - Dz. U. z 2010 r. Nr 127, poz. 857.

⁸ Do ich grona należał polski kodeks morski z 1961 roku, który - zdaniem Profesora Stanisława Matysika i wielu zagranicznych prawników - należał do najbardziej nowoczesnych kodeksów morskich (S. Matysik, *Prawo*, „, op. cit., s. 87). Ostatnio zostały wydane kodeksy morskie w Niemczech, Panamie, Portugalii, Hiszpanii, Chinach, Chorwacji, Francji, Holandii, Norwegii, Słowenii i Wietnamie.

Wizja scalonej regulacji zakłada połączenie prawa morza i żeglugi w jedną całość⁹. Jej spoiwem powinny być zasady ogólne prawa ukształtowane w kulturze morskiej¹⁰, takie jak:

- racjonalny prawodawca (zintegrowany porządek prawny na morzu) i sprawny rząd (uniwersalna przestrzeń administracyjna);
- solidarność (*res usus publicum*);
- racjonalność proceduralna (przejrzystość, spójność i pewność procedur).

3. Proces rozwoju nowoczesnej kodyfikacji

Tradycja: logika

Styl poznawczy	analityczny
Orientacja myślenia	wertykalna (SPECJALIZACJA)
Metoda	strategia jako nauka („prawnik - rzemieślnik")

Nowoczesność: kreatywność

Styl poznawczy	intuicyjny
Orientacja myślenia	horyzontalna (INTEGRACJA)
Metoda	strategia jako sztuka („prawnik - artysta")

⁹ Systemowe założenia tej wizji zasygnalizowałem w artykule *Współczesne prawo mor-
skie*, opublikowanym w książce *Pokój i sprawiedliwość przez prawo międzynarodowe* (zbiór
studiów z okazji sześćdziesiątej rocznicy urodzin Profesora Janusza Gilasa), pod redakcją
Cezarego Mika, Toruń 1997, s. 29-38.

¹⁰ Kulturę morską można przeciwstawić kulturze kontynentalnej, zwanej też alpejską. Zob.
Z. Brodecki, *Prawo integracji - Konstytucja dla Europy*, wyd. 4, Lexis Nexis, Warszawa
2011, s. 130.

Wiedza przechowywana w umysłach strategów przyjmuje postać „map poznawczych”, zwanych także „modelami myślowymi”, „strukturami wiedzy” lub „objaśnioną rzeczywistością”¹¹. Wadą tych schematów jest ich wysoka oporność na zmiany. Można to zaobserwować podczas analizy poglądów reprezentowanych przez tradycyjnych marynistów, którzy raczej niechętnie odступują od podziału na prawo morza (*law of the sea*) i prawo żeglugi (*shipping law*). Są oni ślepi i głusi na wszelkie sygnały nieodpowiadające ich wyobrażeniom. Niechęć do wykraczania poza ramy przyjętego paradygmatu jest niepokojąca wśród kodyfikatorów, którzy powinni na bieżąco obserwować rozwój sytuacji na rynku i w kulturze.

Niemal wszyscy maryniści kładą nacisk na logikę, która legła u podstaw klasycznej analizy prawniczej w łonie określonej specjalizacji: prawa morza albo prawa żeglugi. Ta strategia pozwala tradycyjnie myślącym prawnikom odrzucić te pomysły, które są - ich zdaniem - zwykłymi wybrykami fantazji. Dzieje się tak nawet wtedy, gdy jedni i drudzy zasiadają w tej samej komisji kodyfikacyjnej, zajmującej tak statusem prawnym mórz i portów morskich, jak i uprawianiem żeglugi międzynarodowej statkiem własnym lub cudzym. Między specjalistami tych odrębnych dyscyplin naukowych w zasadzie nie ma dialogu gospodarczego, społecznego czy też politycznego.

Stratedzy przyjmujący perspektywę rozumowania kreatywnego kładą nacisk na racjonalność innowacyjnych rozwiązań. Ich myślenie sprowadza się do „wymyślenia” czegoś nowego bez osłony w postaci dominującej logiki. Przelamywanie stereotypów jest wyjątkowo ryzykowne w sferze prawa, w której wiedza wydaje się być ważniejsza niż wyobrażenia. W przelamywaniu tych stereotypów mogą być pomocne prace „ojców chrzestnych” dyscypliny zarządzania strategicznego, która zaczyna odgrywać niezwykle istotną rolę w prawie Oceanu Światowego¹². Wiele wskazuje na to, że zarządzanie środowiskiem morskim wywiera wpływ nie tylko na prawo morza, ale i prawo morskie związane z uprawianiem żeglugi międzynarodowej. Jest to widoczne zwłaszcza na tle odpowiedzialności za szkody wyrządzone w środowisku morskim, gdzie status obszarów morskich decyduje o pojęciu szkody ekologicznej. Patrząc przez ten pryzmat widać wyraźnie, jak rodzi się nowoczesna kodyfikacja - zakładająca integrację *international law of the sea* i *shipping law* pod hasłem prawa morskiego (w jego nowym znaczeniu!). U podstaw tej integracji legło przekonanie o konieczności uznania **teorii zintegrowanego porządku prawnego** w perspektywie przestrzennej

¹¹ Bob de Wit, Ron Meyer, *Synteza strategii*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2007, s. 55.

¹² Zob. Dorota Pyć, *Prawo Oceanu Światowego. Res usus publicum*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, *passim*.

(scalającej prawo międzynarodowe, ponadnarodowe i krajowe) oraz w perspektywie procesu tworzenia prawa (prawo zwyczajowe, prawo stanowione, prawo precedensowe)¹³ i - w efekcie - odrzucenia podziału prawa na publiczne i prywatne¹⁴.

4. Treść kodyfikacji

Tradycja: uprawianie żeglugi międzynarodowej

Stosunki prawne związane z uprawianiem żeglugi
statkiem morskim

Nowoczesność: korzystanie z morza

Stosunki prawne związane z działalnością
człowieka na morzu

Nie ma mowy o racjonalnej legislacji bez zewnętrznej harmonii i wewnętrznej spójności. Tę racjonalność należy rozważać na poziomie: obszaru działalności (w perspektywie egzogenicznej i endogenicznej), korporacji (w perspektywie organizacji portfelowej i zintegrowanej) i sieci (w perspektywie organizacji osobnej i uwikłanej)¹⁵. Te rozważania stanowią podstawę dla ekonomicznej analizy prawa, którą powinien znać każdy racjonalny prawodawca.

Kodeks morski zazwyczaj reguluje stosunki prawne związane z żeglugą morską¹⁶. O sukcesie w tej sferze działalności decydują dwa podstawowe

¹³ Zob. Zdzisław Brodecki [w:] *Komparatystyka kultur prawnych*, Wolters Kluwer, Warszawa 2010, *passim*.

¹⁴ Ten podział nie przyjął się w tradycyjnym prawie żeglugi, gdzie odróżnianie norm publicznych (m.in. systemu konwencji SOLAS i MARPOL) od norm prywatnych (ujednoliconych z inicjatywy CMI) miało sens tylko w dydaktyce, nie zaś w praktyce. Kodeks morski z 2001 roku „wyrzucił” problematykę bezpieczeństwa morskiego „za burtę”, regulującą w odrębnej ustawie. To, co w nim pozostało, jest w istocie jedną z ustaw, i to nie najważniejszą! Ten akt nie zasługuje na miano kodeksu.

¹⁵ Bob de Wit, Ron Meyer, *Synteza*, op. cit., s. 241-249.

¹⁶ Tak określa zakres regulacji zdecydowana większość kodeksów morskich. Jedynie polski kodeks morski uzupełnia § 1 o § 3 art. 1 o stwierdzenie, że m.in. „sprawy bezpieczeństwa morskiego” regulują odrębne przepisy.

czynniki: odporność na działania konkurencji i dostosowanie do otoczenia (paradoks rynku i zasobów), odpowiednia strategia na poziomie korporacji (paradoks refleksu i synergii) oraz odpowiednia strategia na poziomie sieci (paradoks rywalizacji i współpracy). Te względy powinny być brane pod uwagę przy określaniu zakresu regulacji przyszłego kodeksu morskiego. Zasadniczy problem natury legislacyjnej sprowadza się do rozstrzygnięcia, czy ten podstawowy akt prawa morskiego powinien ograniczać się do stosunków cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską czy objąć swym zakresem wszelkie stosunki prawne związane z żeglugą morską? Za pierwszym rozwiązaniem przemawia chęć wyeksponowania kupieckiej aksjologii kodeksu morskiego, a za drugim rozwiązaniem dążenie do połączenia rynku (stosunków cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską) i kultury (stosunków publicznoprawnych związanych z żeglugą morską) i wzbogacenia aksjologii kodeksu morskiego o ideę solidarności - głęboko zakorzenionej w świadomości ludzi morza. Jest to niezwykle istotne, bowiem wolność żeglugi jest we współczesnych stosunkach prawnych organicznie związana z jej granicami (tzw. klauzulami porządku publicznego na morzu i w portach morskich).

Trudno jest dzisiaj proponować uchwalenie kodeksu morskiego, którego przedmiotem byłyby stosunki prawne związane z działalnością człowieka na morzu. Jest to bowiem rozwiązanie zbyt rewolucyjne, nie zaś ewolucyjne. Nie oznacza to rezygnacji ze zgłoszenia tego pomysłu jako czegoś, co może być w legislacji morskiej metaforycznym „portem przeznaczenia”. Taki kodeks morski byłby w stanie odzwierciedlić pożądaną aksjologię, zbudowaną w oparciu o grocjuszowską teorię wolności mórz i teorię jedności Oceanu Światowego jako *res usus publicum*. W ten sposób zaistniałaby możliwość uwzględnienia w kodeksie morskim nie tylko klauzul porządku publicznego (które określają granice wolności), ale również innych wartości, jak choćby wspólne dziedzictwo ludzkości (które mają tę samą wagę co wolność). Konflikt między tymi wartościami rozstrzyga się w oparciu o „ważenie” zasad.

5. Kontekst kodyfikacji

Tradycja

Międzynarodowy charakter żeglugi morskiej

Nowoczesność

Międzynarodowy, regionalny i krajowy wymiar kultury morskiej

Większość strategów ma ambiwalentny stosunek do kontekstu strategicznego, który rozpatruje się między innymi w wymiarze krajowo-międzynarodowym¹⁷. We współczesnych stosunkach międzynarodowych pojawił się ostatnio trzeci wymiar: ponadnarodowy. Te trzy wymiary cechuje określony zasięg działalności (światowy, ponadnarodowy, krajowy), jednorodność (ogólnoświatowa, ponadnarodowa) i integracja (ogólnoświatowa, ponadnarodowa). Ten kontekst był od początku cechą wyróżniającą prawo morza i prawo żeglugi.

Tradycyjne prawo morskie nie miało przymiotnika „międzynarodowe”, chociaż międzynarodowy charakter żeglugi morskiej był jego istotną cechą¹⁸. Towarzyszyło temu zjawisko ujednoczania norm związanych z przewozem osób i towarów morzem¹⁹.

I odwrotnie, prawo morza było określane przymiotnikiem „międzynarodowe”, chociaż status obszarów morskich i związana z nimi działalność człowieka na morzu zawsze miała wymiar międzynarodowy i krajowy zarazem, a ostatnio również wymiar ponadnarodowy²⁰. Te trzy wymiary przesądzają o kształcie kultury morskiej. Znaczy to, że krajowe ustawy o obszarach morskich (i administracji morskiej) w większym stopniu zasługują na miano kodeksu niż współczesne kodeksy morskie.

Vision of New Maritime Code Act ABSTRACT

The article presents topics answering basic questions faced by all strategists of a specific scientific discipline. In order to sharpen and simplify the image, the statement was presented on the basis of two approaches to the maritime codification: traditional and modern. These two approaches serve as thesis and anti-thesis, while the task of Codification Commission is to find synthesis - an approach which integrates the best of both approaches. The characteristic feature of Polish codification of maritime law is its fragmentation. The Maritime Code Act from 2001 deserves to be called the epigone of the 4th volume of Handelsgesetzbuch (HGB) since it leaves out of its range the problems related to safety at sea and in seaports, which is the subject of contemporary maritime codes. The vision of unified regulations assumes integration of maritime and shipping law.

¹⁷ Bob de Wit, Ron Meyer, *Synteza*, op. cit., s. 251-252.

¹⁸ Zob. np. S. Matysik, *Prawo*, op. cit., s. 9-13.

¹⁹ Tamże, s. 49-59.

²⁰ Zob. np. L. B. Sohn, K. G. Juras, J. E. Noyes, E. Franckx, *Law of the Sea*, West Publishing Co. 2010, *passim*.

BIBLIOGRAFIA

Brodecki Z., *Prawo integracji - Konstytucja dla Europy*, wyd. 4, Lexis Nexis, Warszawa 2011.

Brodecki Z., Konopacka M. [w:] *Komparatystyka kultur prawnych*, Wolters Kluwer, Warszawa 2010.

Brodecki Z., *Współczesne prawo morskie* [w:] *Pokój i sprawiedliwość przez prawo międzynarodowe* (zbiór studiów z okazji sześćdziesiątej rocznicy urodzin Profesora Janusza Gilasa), pod redakcją Cezarego Mika, Toruń 1997.

Matysik S., *Prawo morskie. Zarys systemu*, tom I, Ossolineum 1971.

Dorota Pyć, *Prawo Oceanu Światowego. Res usus publicum*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011.

Sohn L. B., Juras K. G., Noyes J. E., Franckx E., *Law of the Sea*, West Publishing Co. 2010

De Wit B., Meyer R., *Synteza strategii*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2007.

dr hab. Mirosław H. Koziński
prof. Akademii Morskiej w Gdyni

Nowy Kodeks morski - wybrane propozycje legislacyjne

ABSTRAKT

Dziesiąta rocznica uchwalenia ustawy z 18.09.2001 r. - Kodeks morski skłania do wielu refleksji. Zasadnicza kwestia polega na tym, czy przyjęta przez Drugą Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego koncepcja głębokiej nowelizacji Kodeksu morskiego z 1.12.1961 r., którą w literaturze określa się jako „rekodyfikację”, była właściwa, czy już wtedy nie należało przygotować zupełnie nowej kodyfikacji morskiej. Dzisiaj jednak potrzeba nowej kodyfikacji morskiej w Polsce nie powinna już budzić wątpliwości. Konieczność dostosowania do nowych regulacji konwencyjnych przede wszystkim prawa przewozów morskich ładunku (Reguły Rotterdamskie) i pasażera (PAL 2002), a także uzupełnienie innych braków polskiego prawa morskiego (*bareboat charter, volume contract, ship management*), a także wielu innych wystarczająco uzasadnia tę potrzebę. Niestety koncepcji nowej kodyfikacji morskiej w naszym kraju nie wspiera w dostateczny sposób praktyka obrotu morskiego. Trzeba bowiem przyznać, że w braku polskich przewoźników morskich, zakres stosowania polskiego k.m. jest coraz bardziej ograniczony. Trzecia Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego przygotowała większość przepisów nowej kodyfikacji morskiej. Obejmują one m.in. część ogólną, przynależność i rejestrację statków, armatora, kapitana, pośrednictwo morskie, pilotaż i holowanie. Zaawansowane są prace nad przepisami dotyczącymi przewozu morskiego.

1. Uwagi wprowadzające

Dziesiąta rocznica uchwalenia ustawy z 18.09.2001 r. - Kodeks morski¹, zwanej dalej Kodeksem morskim z 2001 r. (k.m.), skłania do wielu refleksji. Zasadnicza kwestia polega na tym, czy przyjęta przez Drugą

¹ Tekst jednolity Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689.

Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego² koncepcja głębokiej nowelizacji ustawy z 1.12.1961 r. - Kodeks morski³, zwanej dalej Kodeksem morskim z 1961 r. (d.k.m.), którą w literaturze określa się jako „rekodyfikację”⁴, była właściwa, czy już wtedy nie należało przygotować zupełnie nowej kodyfikacji morskiej.

Dzisiaj jednak potrzeba nowej kodyfikacji morskiej w Polsce nie powinna już budzić wątpliwości. Konieczność dostosowania do nowych regulacji konwencyjnych przede wszystkim prawa przewozów morskich ładunku (Reguły Rotterdamskie) i pasażera (PAL 2002), a także uzupełnienie innych braków polskiego prawa morskiego (*bareboat charter, volume contract, ship management*), a także wielu innych wystarczająco uzasadnia tę potrzebę. Niestety koncepcji nowej kodyfikacji morskiej w naszym kraju nie wspiera w dostateczny sposób praktyka obrotu morskiego. Trzeba bowiem przyznać, że w braku polskich przewoźników morskich, zakres stosowania polskiego Kodeksu morskiego z 2001 r. jest coraz bardziej ograniczony.

Trzecia Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego przygotowała większość przepisów nowej kodyfikacji morskiej. Obejmują one m.in. część ogólną⁵, przynależność i rejestrację statków, armatora, kapitana, pośrednictwo morskie, pilotaż i holowanie. Zaawansowane są prace nad przepisami dotyczącymi przewozu morskiego. Warto podkreślić, że Komisja przygotowała szóstą (Konwencja bunkrowa) i siódmą (LLMC 1996, Rozporządzenie nr 392/2009, FUND 2003) nowelizację Kodeksu morskiego z 2001 r.⁶ W sumie Komisja dysponuje niemal całością projektów nowych przepisów Kodeksu morskiego z 2001 r. Są to jednak projekty wstępne wymagające dyskusji i wielu dalszych prac legislacyjnych.

Licząc się z tym, że perspektywa dalszej pracy nad nowym Kodeksem morskim nie jest pewna. Trudno bowiem przewidzieć jakie będą preferencje nowego Rządu w zakresie prawa morskiego. Autor tego opracowania stara się utrwalić i zaprezentować szerszemu gronu zainteresowanych przynajmniej własne pomysły legislacyjne, prezentowane na forum Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego⁷.

² Zob. bliżej M. H. Koziński, *Sugestie legislacyjne dotyczące nowego Kodeksu Morskiego* [w:] *Współczesne problemy prawa. Księga Pamiątkowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Młynarczykowi*, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni, Gdynia 2011, s. 131-148.

³ Dz. U. Nr 58, poz. 318 z późniejszymi zmianami.

⁴ Por. M. H. Koziński, *Kodeks morski. Umowy międzynarodowe, przepisy Unii Europejskiej, akty wykonawcze*, Gdynia 2010, s. 14 i nast.

⁵ Omówioną szczegółowo w pracy cytowanej w przyp. 2.

⁶ Ta ostatnia nowelizacja została uchwalona przez Sejm VIII kadencji w dniu 27 lipca 2012 r.

⁷ Poza cytowanymi wyżej, są to następujące opracowania (dotyczące izb morskich): *Wstępny*

2. Proponowana stratyfikacja nowego Kodeksu morskiego

W każdej ustawie, a zwłaszcza w kodeksie, podział materii normatywnej na poszczególne części, ich kolejność i układ mają istotne znaczenie. Jednym z ważniejszych dokonań Kodeksu morskiego z 2001 r. były zmiany w tym zakresie w porównaniu do Kodeksu morskiego z 1961 r.

Obecny układ tytułów k.m. jest następujący:

Tytuł I	- Przepisy ogólne	(art. 1-8)
Tytuł II	- Statek morski	(art. 10-52)
Tytuł III	- Kapitan statku	(art. 53-72)
Tytuł IV	- Prawa rzeczowe	(art. 73-96)
Tytuł V	- Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie	(art. 97-102)
Tytuł VI	- Umowy	(art. 103-249)
Tytuł VII	- Wypadki morskie	(art. 250-291)
Tytuł VIII	- Ubezpieczenie morskie	(art. 292-338)
Tytuł IX	- Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki	(art. 339-354)
Tytuł X	- Przepisy kolizyjne	(art. 355-360)

Wiele nowelizacji uczyniło z Kodeksu morskiego z 2001 r. akt prawny, który wyraźnie zatracił logikę podziału. Powstały luki i niekonsekwencje. Kodeks nie posiadał zwartej systematyki, tak charakterystycznej dla aktów prawnych rangi kodeksowej.

Obecny układ tytułów i zawartych w nich mniejszych jednostek redakcyjnych tekstu kodeksu, tworzy znacznie bardziej przemyślany system norm morskiego prawa cywilnego. Jest oczywiste, że nowy Kodeks morski powinien także opierać się na racjonalnej stratyfikacji. Sądzić jednak można, że nie wszystkie rozwiązania dotychczasowe, nawet uwzględniając tradycjonalizm typowy dla prawa morskiego, powinny być utrzymane. W 2001 r. w miejsce dotychczasowych „Przepisów wstępnych” wprowadzono nowy tytuł

projekt ustawy o sądach morskich, Gdańsk 2006; *Projekt ustawy o sądach morskich*; *Prawo Morskie* 2008, vol. XXIV, s. 229-262; *Koncepcja administracyjna rozwiązania problemu izb morskich*, *Prawo Morskie* 2011, vol. XXVII, s. 375-396 (dotyczące nowego k.m.); *Wybrane problemy nowej regulacji przewozu ładunku w polskim prawie morskim*, *Prawo Morskie* 2011, vol. XXVII, s. 23-24.

- „Przepisy ogólne”. Dotychczasowy tytuł I - „Statek morski” stał się tytułem drugim, przy czym dość istotnie ograniczono jego treść. Wyeliminowano z projektowanego Kodeksu morskiego przepisy dotyczące bezpieczeństwa żeglugi. Uznano, że dotychczasowa regulacja kodeksowa w tym zakresie nie odpowiada już potrzebom i postanowiono tę problematykę szeroko unormować w odrębnej ustawie o bezpieczeństwie morskim. Z tytułu I wyłączono także problematykę praw rzeczowych, którą wyodrębniono w nowy tytuł IV - „Prawa rzeczowe”. To wyodrębnienie praw rzeczowych jest wątpliwe, a poprzedzenie tego tytułu przepisami o kapitanie nie ma sensu, gdyż przepisy o własności i innych prawach rzeczowych ściślej wiążą się z przynależnością i rejestracją.

Dotychczasowy tytuł II - „Armator”, zawierający tylko dwa artykuły, wobec uchylecia przepisów o ograniczonej odpowiedzialności armatora, został całkowicie usunięty z Kodeksu morskiego z 2001 r. Definicję armatora wprowadzono do przepisów ogólnych, a odpowiedzialność armatora podlega obecnie zasadom ogólnym regulowanym w przepisach k.c. Z wyjątkiem zagadnień szczegółowych, takich jak: ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie, zderzenia statków, odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza. Wydaje się, że takie obniżenie legislacyjnej rangi armatora nie jest właściwe i w nowym k.m. powinien być osobny tytuł „Armator”. W nowym kodeksie planuje się bowiem szereg przepisów dotyczących armatora i chociaż armator nie odgrywa takiej roli w innych systemach prawnych, jak w polskim prawie morskim, to w nowym k.m. nadal ma zachować kluczową pozycję. Można zaproponować by w tytule tym uregulować następujące zagadnienia: pojęcie armatora, obowiązki armatora, relacje armatora z innymi osobami uprawiającymi żeglugę statkiem morskim, ograniczenie odpowiedzialności, obowiązek ubezpieczenia. Wydaje się, że tytuł o armatorze powinien znaleźć się po tytule dotyczącym statku morskiego (przedmiotowy zakres kodeksu), a przed tytułem o kapitanie (w sumie tytuły o armatorze i kapitanie formułowałyby zakres podmiotowy kodyfikacji).

Tytuł III - „Kapitan statku”, nie zmienił swej lokalizacji w k.m. z 2001 r. Tytuł ten został jednak gruntownie uporządkowany przez wprowadzenie wewnętrznego podziału norm na cztery działy i poprawiony w wielu przepisach. Propozycje zmian w tym tytule są niewielkie. Przepisy o kapitanie zweryfikowała praktyka i mogą one w większości znaleźć się w nowym Kodeksie morskim.

Dwa nowe, w stosunku do Kodeksu morskiego z 1961 r., tytuły to już wspomniany tytuł IV - „Prawa rzeczowe”, który szeroko uzupełnia przepisy o hipotecę morską, czyniąc z niej praktycznie nową instytucję, służącą zabezpieczeniu wykonania zobowiązań w obrocie morskim i tytuł V - „Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie”. Jak wspomniano można byłoby wrócić do dawnego rozwiązania i włączyć go do przepisów o statku, ale

może być on jednakże ujęty odrębnie, zaraz po przepisach o statku, a przed regulacjami dotyczącymi armatora i kapitana. Nowy tytuł V obejmuje treść dotychczasowego tytułu VII Kodeksu morskiego z 2001 r. z wyłączeniem jednak przepisów proceduralnych. Tytuł ten powinien - moim zdaniem - znaleźć się, jako dział, w tytule o armatorze. Może to budzić pewne wątpliwości teoretyczne albowiem inkorporuje się w nim konwencję londyńską o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r.⁸, która obecnie ma zastosowanie nie tylko do armatora, ale także do ratujących i ubezpieczycieli.

Najobszerniejszym zdecydowanie jest tytuł VI - „Umowy”; dotychczas był to tytuł IV Kodeksu morskiego z 1961 r. Treść tego tytułu nie uległa większym zmianom w zakresie przewozu morskiego ładunku i pasażerów. Tytuł został jednak uzupełniony o ratownictwo morskie, przeniesione z dawnego tytułu V - „Wypadki morskie”. Tytuł ten obecnie składa się z ośmiu działów, każdy dotyczy innej umowy k.m., zaś najobszerniejszy dział dotyczący przewozu morskiego ładunku jest ponadto podzielony na dziewięć rozdziałów. Ten obszerny tytuł w projektowanym Kodeksie morskim będzie istotnie zmieniony. Przede wszystkim w zakresie przewozu morskiego ładunku, ale także przewozu pasażera. Uzupełniony zostanie zapewne nowymi umowami, jak np. *bareboat* czarterem, *slot* czarterem, planuje się nawet nowy dział - Umowy o korzystanie ze statku morskiego. Na pewno powinna się znaleźć w tym tytule nowa umowa - *volume contract*. Wprawdzie jest ona zdominowana w praktyce przez swobodę umów, ale ze względu na jej ogromne znaczenie praktyczne powinna być sformułowana, chociaż na zasadzie *ius dispositivum* w nowym Kodeksie morskim. W tytule tym nowe propozycje legislacyjne obejmują usługi agencyjne, maklerskie, a także holowanie i pilotaż.

Poprzedni tytuł V stał się tytułem VII - „Wypadki morskie”. Został on uzupełniony o dział trzeci (poza awarią wspólną i zderzeniami statków) dotyczący zanieczyszczenia ze statków. Zdecydowano się tym samym na zniesienie dotychczasowego tytułu VIII Kodeksu morskiego z 2001 r. - „Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem ze statków”. Osobiście uważam, że można było utrzymać ten tytuł, albowiem nazwą lepiej odpowiadał treści przepisów wprowadzonych nowelizacją z 1991 r. Problematyka odszkodowawcza⁹ w zakresie zanieczyszczeń morza jest tak

⁸ Dz. U. z 1986 r., Nr 35, poz. 175.

⁹ Por. M. H. Koziński, *Zasady odpowiedzialności cywilnej armatora za inne zanieczyszczenia niż olejowe w kodeksie morskim*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, 1996, nr 2, s. 196 i nast., tegoż, *Aktualne tendencje w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej w stosunkach morskich*, Prawo Morskie 1999, vol. XI,

bogata i specyficzna, że byłoby uzasadnione ją szczególnie wyodrębnić w projektowanym Kodeksie morskim. Tym bardziej, że obecnie dodano nową część dotyczącą odpowiedzialności cywilnej za szkody bunkrowe. W sensie teoretycznym jest to chyba najbardziej kontrowersyjny tytuł w Kodeksie morskim z 2001 r. Historyczna awaria wspólna nie jest wypadkiem morskim, podobnie jak wydobywanie mienia. Dlatego w nowym Kodeksie morskim proponowałbym podzielenie tego tytułu na dwie części - „Odpowiedzialność za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza” i „Awaria wspólna, zderzenie statków, mienie zatopione lub znalezione”.

Dotychczasowy tytuł VI - „Ubezpieczenia morskie” staje się tytułem VIII z niewielkimi zmianami w treści przepisów. Tytuł IX - „Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki” celowo umieszczono pod koniec ustawy. Chodziło o to, że są to wprawdzie normy ściśle związane przepisami materialnoprawnymi prawa morskiego, ale są to przepisy publicznoprawne, formalnoprawne, procesowe¹⁰. Można mieć nadzieję, że w przyszłości zostaną one przeniesione do kodeksu postępowania cywilnego. W pracach nad nowym Kodeksem morskim nie podjęto jednak takiej decyzji, dlatego w moich sugestiach legislacyjnych utrzymuję ten tytuł. Dodać wypada, że Komisja Kodyfikacyjna będzie miała nie mniejszy kłopot z morskim prawem ubezpieczeniowym. Przepisanie tytułu o ubezpieczeniach bez zmian do nowego Kodeksu morskiego nie wydaje się właściwe. Zauważyć wypada, że toczą się prace nad scaleniem całego prawa ubezpieczeniowego w Polsce. Ranga kodeksowych przepisów ubezpieczeniowych jest odwrotnie proporcjonalna do znaczenia ubezpieczeń morskich w praktyce żeglugi i handlu morskiego. Umowy ubezpieczeń morskich są zdominowane przez standardy międzynarodowe, w tym głównie brytyjskie.

Kodeks morski z 2001 r. wyodrębnił normy morskiego prawa prywatnego międzynarodowego w tytule X - „Przepisy kolizyjne”. Są w tym tytule drobne modyfikacje w porównaniu z obowiązującymi morskimi normami kolizyjnymi. Wydaje się, że znaczenie tych norm maleje wskutek dominacji regulacji kolizyjnych Unii Europejskiej. Wydaje się, że te normy kolizyjne, które ostaną się w projektowanym Kodeksie morskim, powinny być zawarte w części ogólnej.

s. 63 i nast., tegoż, *Odpowiedzialność cywilna za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem morza*, Prawo Morskie 1999, vol. XII, s. 49 i nast.

¹⁰ Por. M. H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2010, s. 99 i nast.; autor tego opracowania zaproponował przeniesienie tych norm do ustawy o sądach morskich., zob. M. H. Koziński, *Projekt ustawy ...*, s. 229-262.

W sumie proponowany układ tytułów nowego Kodeksu morskiego mógłby być następujący:

- Tytuł I - Część ogólna
- Tytuł II - Statek morski
- Tytuł III - Prawa rzeczowe na statku
- Tytuł IV - Armator
- Tytuł V - Kapitan
- Tytuł VI - Umowy
- Tytuł VII - Odpowiedzialność za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza
- Tytuł VIII - Awaria wspólna, zderzenie statków, mienie zatopione lub znalezione
- Tytuł IX - Ubezpieczenia morskie
- Tytuł X - Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskiej dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem morza

3. Przynależność i rejestracja

Tytuł II nowego Kodeksu morskiego, podobnie jak obecnie, ma dotyczyć szeroko rozumianej problematyki statku morskiego. Propozycję tych przepisów autor tego opracowania przygotował wspólnie z M. Reszewiczem. Omówienie wszystkich nowych przepisów wymagałoby zbyt wiele miejsca, dlatego przedstawione zostaną zasadnicze kierunki zmian i niektóre propozycje legislacyjne z tego tytułu.

Przed wszystkim w tytule tym znajdują się przepisy o statku dotychczas zawarte w tytule I Kodeksu morskiego z 2001 r. Dlatego działowi pierwszemu przepisów o statku morskim proponujemy nadanie następującego tytułu - „Pojęcie statku morskiego i zakres stosowania przepisów Kodeksu morskiego do poszczególnych rodzajów statków”. Definicja statku morskiego pozostaje bez zmian, ale w definicji statku morskiego w budowie proponuje się zastąpienie określenia „w miejscu wodowania” sformułowaniem „w Rzeczypospolitej Polskiej”, lub „na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”. Chodzi o to, że budowa statków nie musi się rozpoczynać i kończyć w miejscu wodowania. Zmienić należałoby także definicję statku specjalnej służby państwowej. Obecnie w Kodeksie morskim z 2001 r. (art.5 § 2 k.m.) mamy dość wątpliwe (wprawdzie przykładowe) wyliczenie takich statków. W projekcie znajduje się definicja ogólna „Statkami pełniącymi specjalną służbę państwową są statki będące własnością Skarbu Państwa, państwowej osoby

prawnej lub państwowej jednostki organizacyjnej nieposiadającej osobowości prawnej lub przez te podmioty eksploatowane, używane wyłącznie do celów publicznych, w żegludze niehandlowej".

Zasadniczą zmianę proponujemy w zakresie pojęcia polskiej przynależności statku. Jak wiadomo obecny art. 10 k. m. jest wyjątkowo niefortunnie sformułowany. Po pierwsze zawiera fikcję prawną statku „uważanego za stanowiący polską własność”. Ta próba ułatwienia uzyskiwania polskiej bandery nie była w pełni zrozumiała, zaś zdefiniowanie tej instytucji prawnej w art. 73 § 3 k. m. trudno uznać za doskonałe. Na jego bazie powstał nadto zupełnie błędny art. 73a k. m. Proponujemy całkowite usunięcie z Kodeksu morskiego pojęcia statku uważanego za stanowiący polską własność. Podobnie jak całkowicie absurdalnej regulacji art. 10 § 1 pkt 2a k. m.¹¹ Odpowiedni przepis w projekcie nowego Kodeksu morskiego ma następujące brzmienie:

„Art. 46. Statkiem o polskiej przynależności jest statek¹²:

- 1) stanowiący polską własność,
- 2) nie stanowiący polskiej własności, eksploatowany przez armatora, mającego siedzibę w kraju członkowskim Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Konfederacji Szwajcarskiej, który za zgodą właściciela lub wszystkich współwłaścicieli, uzyskał stałą polską przynależność,
- 3) nie stanowiący polskiej własności, który uzyskał czasową polską przynależność”.

Najwięcej problemów nastroczał dział III tego tytułu - Rejestr okrętowy. W projekcie używa się określenia „organ rejestrowy” nie przesadzając na razie, jaki to będzie organ. Obecnie organem tym jest izba morska, ale autor tego opracowania przygotował zarówno koncepcję sądową, jak i administracyjną nowego rejestru okrętowego¹³.

Novum jest propozycja modyfikacji struktury ksiąg rejestrowych. Proponowany przepis miałby następujące brzmienie:

„Art. 61 § 1. Rejestr okrętowy składa się z ksiąg rejestrowych prowadzonych odrębnie dla statków:

¹¹ Zob. bliżej M. H. Koziński, *Kodeks morski...*, s. 25 i nast.

¹² Wszystkie cytowane w tej pracy przepisy nowego k. m. mają numerację roboczą, która nie przesądza o ich miejscu w ostatecznej wersji projektu ustawy.

¹³ Zob. M. H. Koziński, *Projekt ustawy o sądach morskich...* i *Koncepcja administracyjna rozwiązania problemu izb morskich...*

- 1) stanowiących polską własność oraz tych, o których mowa w art. 46 pkt 2 (rejestr stały) przy czym dla obu wspomnianych rodzajów statków prowadzone są oddzielne księgi rejestru (A i B),
- 2) które uzyskały czasową polską przynależność (rejestr tymczasowy),
- 3) w budowie (rejestr statków w budowie).

§ 2. Oddzielną częścią rejestru okrętowego, jest rejestr statków, które nie są statkami handlowymi. W rejestrze tym, o którym mowa jest w art. 76 § 1, prowadzone są dla tych statków takie same księgi rejestrowe, jak określone w § 1".

Założeniem projektu było rozdzielenie wpisów rejestrowych statków stanowiących polską własność i statków „armatorów europejskich”. Celowe wydaje się także oddzielenie morskich statków handlowych od statków specjalnej służby państwowej, naukowo-badawczych, a zwłaszcza sportowych i rekreacyjnych. Te ostatnie mogą bowiem stanowić największy problem ilościowy w rejestrze okrętowym. Zwrócić należy uwagę, na likwidację polskiego rejestru jachtów, wprowadzonego do Kodeksu morskiego z 2001 r. Formuła prowadzenia rejestru nadającego polską przynależność przez związek sportowy, a więc organizację społeczną, nie przystaje do regulacji Kodeksu morskiego z 2001 r. Zapewne propozycja ta wzbudzi liczne protesty, ale wydaje się, że problematyka rejestrowa powinna być unormowana jednolicie.

Nowością w przepisach rejestrowych będzie art. 67 § 3 projektu Kodeksu morskiego, który pozwala organowi rejestrowemu, po upomnieniu armatora, wykreślić z rejestru statek, jeżeli jest on „eksploatowany wbrew zadeklarowanemu przeznaczeniu”. Chodzi o to, że liczni armatorzy wykorzystują statki w różnych celach (np. rybołówstwo - turystyka, specjalna służba państwowa - przewóz pasażerów). Taka praktyka podważa sens przepisów Kodeksu morskiego o rodzajach statków i zakresie stosowania przepisów prawa morskiego¹⁴.

W projekcie eksponuje się w osobnym dziale, istniejący obecnie jedynie w art. 39 k.m., tzw. rejestr administracyjny. Uzupełnia się przepisy Kodeksu morskiego o kategorię statków zupełnie niezauważoną, a w praktyce wpisywaną zawsze do rejestru administracyjnego, jaką stanowią statki w budowie mające odbyć podróż próbną poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Całkowitym *novum* w polskim prawie morskim jest dział V projektu tego tytułu - „Rejestr żeglugi międzynarodowej”. Autor tego opracowania

¹⁴ Jak się wydaje ten rodzaj sankcji przejmuje nowy projekt ustawy o bezpieczeństwie morskim (z 1. 06. 2011 r.), który przewiduje wykreślenie z rejestru statku, który „w okresie ostatnich 24 miesięcy został dwukrotnie zatrzymany przez inspekcję państwa portu z przyczyn leżących po stronie armatora, kapitana lub załogi statku”.

od lat zabiegał o to, by polskie prawo morskie zwierało zachęty ekonomiczne i organizacyjne dla armatorów do powrotu pod polską banderę. Przygotował nawet projekt odpowiedniej ustawy¹⁵, ale sprzeciw m.in. związków zawodowych i Ministra Finansów nie pozwolił na wprowadzenie w Polsce tzw. drugiego rejestru. Z projektu tego ostała się jedynie koncepcja podatku tonażowego, która została przyjęta w ustawie z 24.08.2006 r. o podatku tonażowym¹⁶.

Ten nowy dział zawiera 15 obszernych artykułów. Przedstawić można kilka.

„Art. 78 § 1. Do rejestru żeglugi międzynarodowej, zwanego dalej „rejestrem” mogą być wpisane morskie statki handlowe o polskiej przynależności i pojemności brutto większej niż 500, uprawiające żeglugę międzynarodową.

§ 2. Rejestr jest rejestrem dodatkowym, związanym z rejestrem okrętowym i prowadzony jest przez organ rejestrowy właściwy dla rejestru okrętowego.

§ 3. Żeglugą międzynarodową, w rozumieniu wymagań rejestru, jest żegluga między polskimi portami a portami zagranicznymi lub między portami zagranicznymi, a także żegluga poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez zawijania do portów zagranicznych, będąca działalnością gospodarczą na morzu, polegająca w szczególności na uprawianym statkiem morskim: zaopatrywaniu i obsłudze platform wiertniczych położonych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, poszukiwaniu i wydobywaniu zasobów morskich, robotach czerpально-podwodnych i wydobywaniu zatopionego mienia, holowaniu oraz pilotażu.

Art. 79. Wniosek o wpis w rejestrze można złożyć także w polskich placówkach dyplomatycznych i konsularnych, które niezwłocznie przekażą go organowi rejestrowemu...

Art. 83 § 1. Po wpisaniu do rejestru statek otrzymuje certyfikat żeglugi międzynarodowej.

§ 2. Certyfikat stanowi dowód uprawnień, jakie ustawa przyznaje armatorowi w związku z eksploatacją statku.

§ 3. Certyfikat wydawany jest na czas oznaczony, określony przez armatora, nie dłuższy jednak niż 10 lat i nie krótszy niż 5 lat...

¹⁵ Por. M. H. Koziński, *Projekt ustawy o Rejestrze Żeglugi Międzynarodowej*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni 2002, nr 13, s. 153-170.

¹⁶ Dz. U. Nr 186, poz.1353 z póź. zm. 4.

Art. 89 § 1. Właściciel statku, wpisanego do rejestru okrętowego, powracającego pod polską banderę, ma prawo do 50% ulgi w opłatach rejestrowych z tytułu odzyskania polskiej przynależności.

§ 2. Zwrot opłaty następuje po wpisaniu takiego statku do rejestru.

Art. 90 § 1. Wniosek o wpis do rejestru może być połączony z wyborem przez armatora opodatkowania podatkiem tonażowym, zgodnie z ustawą z 24.08.2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. Nr 186, poz.1353).

§ 2. Armator posiadający certyfikat żeglugi międzynarodowej nie musi przedkładać dokumentów obejmujących dane zawarte w treści certyfikatu.

§ 3. Armator posiadający certyfikat żeglugi międzynarodowej opłaca od statku, o pojemności netto ponad 1000, dobową stawkę podatku tonażowego w skali o jednej przedział niższej od rzeczywistej pojemności statku".

Sformułowanie w nowym Kodeksie morskim specjalnych „przywilejów" dla polskich armatorów nie jest łatwe. Zwłaszcza, że prawo Unii Europejskiej utrudnia preferowanie grupy przedsiębiorców. Wydaje się jednak, że we współpracy z organizacjami skupiającymi armatorów można spróbować wprowadzić dalej idące preferencje dla armatorów. Jednym z oryginalnych pomysłów jest koncepcja tzw. Narodowej Rezerwy Tonażowej.

„Art. 91 § 1. Statki wpisane do rejestru mogą być zaliczone do Narodowej Rezerwy Tonażowej, zwanej dalej „Rezerwą".

§ 2. Rezerwa może być utworzona decyzją Prezesa Rady Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w celu zapewnienia tonażu do przewozów morskich w sytuacjach kryzysowych, związanych z zagrożeniem bezpieczeństwa narodowego, klęsk żywiołowych, zagrożeń ekologicznych i innych niebezpieczeństw.

Art. 92 § 1. Statki Rezerwy, dokonujące przewozów w celach określonych w art. 91 § 2, są zwolnione od wszelkich krajowych opłat publicznoprawnych, a także od opłat portowych.

§ 2. Jeśli zajdzie taka potrzeba do Rezerwy mogą być zaliczone także statki morskie nie przeznaczone do przewozu morskiego.

§ 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady działania Rezerwy, uprawnienia i obowiązki armatorów statków Rezerwy, formę umów zawieranych w ramach Rezerwy, mając na uwadze zadania Rezerwy i wymagania prawa Unii Europejskiej".

4. Armator

O lokalizacji i zakresie przepisów o armatorze była już wyżej mowa. Prezentujemy poniżej nowe przepisy o pojęciu armatora, jego obowiązkach i relacjach z innymi uczestnikami obrotu morskiego.

„Tytuł III. Armator

Dział I. Pojęcie armatora

Art. 1. Armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym.

Art. 2 § 1. Armatorem może być przedsiębiorca.

§ 2. Armatorem może być osoba fizyczna, osoba prawna lub jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną, której ustawa przyznaje zdolność prawną, niebędąca przedsiębiorcą.

Art. 3. Domniemywa się, że armatorem statku podnoszącego obcą banderę, bądź czasowo podnoszącego polską banderę, jest osoba, która uprawia żeglugę statkiem morskim, w sposób określony w art. 1, bądź uznawana jest za taką osobę, w rozumieniu prawa właściwego dla stałego rejestru danego statku.

Dział II. Obowiązki armatora

Art. 4. Armator ponosi odpowiedzialność za roszczenia morskie, związane z eksploatacją statku morskiego, chyba że przepis Kodeksu morskiego, ustawy, rozporządzenia Unii Europejskiej lub umowy międzynarodowej, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowi inaczej.

Art. 5. Armator zobowiązany jest w stosunku do każdego statku morskiego, którym uprawia żeglugę, w porozumieniu z jego kapitanem, dbać o zapewnienie zdatności żeglugowej statku, utworzenie i utrzymanie systemów zarządzania bezpieczeństwem i ochroną środowiska oraz ochrony, a także by statek odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej, co do bezpieczeństwa, obsadzenia właściwą załogą, należytego wyposażenia i zaopatrzenia.

Dział III. Armator a inne osoby uprawiające żeglugę statkiem morskim

Art. 6. Armator może powierzyć uprawianie żeglugi statkiem morskim innej osobie, która będzie nim uprawiać żeglugę we własnym imieniu, bądź w cudzym imieniu. Osoba taka nie staje się armatorem, chyba że ma prawo powoływać kapitana statku, lub sama kieruje statkiem.

Art. 7. Powierzając uprawnienie żeglugi statkiem morskim innej osobie, armator może jej przekazać wszystkie lub niektóre obowiązki, o których mowa w art. 4.

Art. 8 § 1. Armator na podstawie umowy może oddać statek w zarząd innej osobie.

§ 2. Zarządca działa w imieniu armatora i na jego rzecz. Umowa określa szczegółowo obowiązki i uprawnienia zarządcy, w tym jego stosunek do załogi i organów administracji".

Jak wyżej wspomniano, w nowym Kodeksie morskim nie powinno zabraknąć przepisów o armatorze, skoro np. są przepisy o statusie prawnym kapitana. Nie należy odstępować od definicji armatora istniejącej w polskim prawie morskim od wielu lat, a obecnie zawartej w art. 7 k.m. Wprawdzie można byłoby zastanowić się, czy określenie „w imieniu własnym” jest wystarczające, czy nie powinno się rozważyć także kwestii działania na „własny rachunek”, ale to uzupełnienie mogłoby spowodować komplikacje w innych zapisach k.m.

Dwa dalsze przepisy działu I projektu są celowym uzupełnieniem Kodeksu morskiego z 2001 r. Pierwszy jest nawiązaniem do Kodeksu cywilnego drugi zaś wprowadzono m. in. dlatego, że pojęcie „armator” np. w dyrektywie o obowiązku ubezpieczenia armatorów unijnych¹⁷, ma nieco inną treść niż w Kodeksie morskim z 2001 r. Także nowe brzmienie przepisów o przynależności spowoduje, że nie tylko czasowo, ale i na stałe mogą być wpisane do polskiego rejestru statki, które - w rozumieniu naszego prawa morskiego - nie mają armatora, gdyż w ich macierzystych systemach prawnych pojęcie armatora nie występuje, np. w prawie brytyjskim. Ponieważ nasze prawo morskie nadal nadaje armatorowi zasadnicze znaczenie w całym Kodeksie

¹⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz. Urz. UE z 28.05.2009, L 131), zob. bliżej M. H. Koziński, *Kodeks morski...*, s. 104 i 254.

morskim z 2001 r., dlatego potrzebne jest swoiste „domniemanie bycia armatorem” w rozumieniu polskiego Kodeksu morskiego.

Autor tego opracowania stawia istotny problem, dlaczego tylko kapitan w naszym Kodeksie morskim odpowiada za zdatność żeglugową i bezpieczeństwo morskie. Przecież jeśli armator nie udzieli mu w tym zakresie czynnego wsparcia, to kapitan będzie mógł być tylko ukarany za brak zdatności żeglugowej statku. To armator, a niekiedy właściciel, może uzyskać odpowiednie dokumenty, wprowadzić wymagania kodeksów ISM i ISPS. Dlatego należy wprowadzić nowy art. 4.

Istnieje konieczność wprowadzenia do Kodeksu morskiego popularnej instytucji zarządzania statkiem. Ponieważ w pracach Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego nie przygotowano dotychczas odpowiednich przepisów, art. 7 projektu może być namiastką takiej regulacji, zaś art. 5 nie będzie stał w kolizji z ewentualnymi nowymi przepisami o *bareboat* czarterze.

5. Kapitan

Autor niniejszego opracowania już w 1993 r. przedstawił nową redakcję przepisów o kapitanie, z której szereg rozwiązań zostało przejęte do k.m. Jednak nie wszystkie wspomniane propozycje spotkały się z akceptacją ówczesnej Komisji Kodyfikacyjnej, warto przeto przedstawić pod dyskusję kolejną, autorską wersję przepisów Kodeksu morskiego o kapitanie statku morskiego. Jest to tym bardziej celowe, że w ostatnim okresie weszła w życie istotna nowelizacja konwencji STCW i praktyką obrotu morskiego stają się kodeks ISM i kodeks ISPS. Coraz więcej obowiązków nakładają na kapitanów nowe przepisy prawa publicznego.

Rola kapitana wyraźnie się zmienia. Pozycja kapitana słabnie. Wpływają na to nie tylko okoliczności, które uznać można za obiektywne (postęp techniczny, elektronizacja), ale praktyka żeglugowa, która praktycznie odsuwa kapitana od wielu decyzji, np. w zakresie administracji statku, gestii handlowej, a nawet kwestii dotyczących załogi. Generalnie jednak obecne przepisy Kodeksu morskiego o kapitanie - jak o tym była wyżej mowa - nie budzą zasadniczego sprzeciwu. Dlatego w prezentowanym poniżej projekcie starano się zachować ich generalny kształt dokonując jedynie pewnych zmian i uzupełnień.

Nie ulega wątpliwości, że najważniejszym zadaniem kapitana statku morskiego jest sprawowanie funkcji kierownika statku morskiego. Zgodnie z art. 53 § 1 k.m. kapitan sprawuje kierownictwo statku. Kodeks nie utożsamia w żadnym wypadku funkcji kierowniczych kapitana z kierownictwem nautycznym, chociaż jest ono zasadniczym obowiązkiem kapitana. Kierownictwo oznacza również kierownictwo administracyjne i gospodarcze. Do

zadań kapitana, jako kierownika statku należy właściwe pod względem gospodarczym wykorzystanie statku. Winien on zatem wykonywać podróże morskie z odpowiednią szybkością, najkrótszą, właściwą trasą, wykazując należytą staranność w stosunku do wszystkich zainteresowanych, a więc przede wszystkim armatora, czarterującego, właścicieli ładunków oraz ubezpieczycieli. Pozycję kapitana określa nie tylko Kodeks morski z 2001 r., ale także ustawa o pracy na morskich statkach handlowych. Ustawa ta stanowi bowiem, że kapitan kieruje także pracą na statku. Tak daleko idące uprawnienia wymagają w stosunkach pomiędzy armatorem i kapitanem szczególnego zaufania, dlatego wyłącznie kapitan wyznaczony przez armatora ma kompetencje określone w Kodeksie morskim z 2001 r.

Głównym warunkiem sprawowania w należyty sposób kierownictwa statku jest troska o bezpieczeństwo statku, pasażerów i załogi, oraz powierzonych ładunków. Kapitan jest głównym adresatem norm bezpieczeństwa i stanowi zasadnicze ogniwo w systemie bezpiecznego zarządzania i zapobiegania zanieczyszczeniu, zgodnie z kodeksem ISM. Jest także kluczowym ogniwo systemu ochrony zgodnie z kodeksem ISPS. Wydaje się, że konieczne jest choćby nawiązanie w Kodeksie morskim do tej roli kapitana. Dlatego próbuje się w art. 1 § 2 projektu wyjaśnić na czym polega kierownictwo statku. Zaś w § 3 starano się uchronić kapitana przed tym, o czym wyżej wspomniano, przed „kruszeniem” kierowniczej roli kapitana przez nowe przepisy.

Kapitan wykonuje ogólne kierownictwo nautyczne statku i reguluje tok służby na statku, jako przełożony wszystkich członków załogi. Odpowiada on za powierzenie nawigacji oficerowi o odpowiednich kwalifikacjach oraz za sposób poinstruowania tego oficera, o sposobie pełnienia wachty nawigacyjnej. Kapitan nie ponosi jednak odpowiedzialności, za błędy nawigacyjne popełnione przez oficera pełniącego wachtę podczas nieobecności kapitana, jeżeli sytuacja nie wymagała obecności kapitana na mostku. Kapitan winien dokładnie znać rzeczywiste kwalifikacje zawodowe swoich podwładnych, a w przypadku stwierdzenia braku wymaganej sprawności psychofizycznej lub rzeczywistych kwalifikacji zawodowych, mimo stwierdzenia ich odpowiednimi świadectwami i dyplomami, kapitan może polecić takiemu członkowi załogi zejście ze statku w porcie, jeżeli jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku, załogi lub pasażerów. To daleko idące uprawnienie kapitana wynika z art. 23 ustawy o pracy na morskich statkach handlowych. Sądzić można, że przepis ten winien raczej znajdować się w Kodeksie morskim, a nie w ustawie żeglarskiej, ma bowiem podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa żeglugi.

W przepisach ogólnych tytułu umieszczono zasadnicze uprawnienie kapitana, jakim jest jego przedstawicielstwo ustawowe (art. 2). Wydaje się to właściwe, gdyż przedstawicielstwo to jest instytucją centralną w odniesieniu

do działalności kapitana. Tak samo klauzula generalna z art. 3 powinna odnosić się do całokształtu działalności kapitana. Jest to tradycyjne podwyższenie pułapu staranności kapitana.

W Kodeksie morskim brakowało od lat przepisu mówiącego o tym, kto powołuje i odwołuje kapitana. Być może znalazłby się taki przepis w nowych regulacjach o armatorze, ale wydaje się, że może być także w tym tytule. Wreszcie w części ogólnej znalazł się nowy przepis podkreślający niepełny katalog uprawnień i obowiązków kapitana w Kodeksie morskim. Z paragrafu drugiego art. 6 projektu wynika „wiodąca” w prawie morskim rola Kodeksu morskiego. Na to zwrócono uwagę także w projekcie części ogólnej nowego Kodeksu morskiego.

Jeśli idzie o obowiązki kapitana to nie zmieniono klauzuli generalnej z art. 8 projektu. Natomiast w art. 9 dodano § 2, który umożliwia umowne „zacieśnienie” obowiązku nieopuszczania statku.

Zasadniczym obowiązkiem nautycznym kapitana jest osobiste prowadzenie statku przy wchodzeniu do portów, kanałów i rzek, wychodzeniu z nich oraz w obrębie portów, jak również w każdym przypadku uzasadniającym szczególne trudności lub niebezpieczeństwa (art. 59 k.m.). Z obowiązku tego kapitan nie może się zwolnić powierzając kierowanie statkiem swoim podwładnym lub pilotowi. W sytuacjach trudnych lub niebezpiecznych kapitan musi osobiście kierować statkiem. Przepis ten nie od dziś budzi wątpliwości w literaturze prawniczej, bowiem z jednej strony zwraca się uwagę na to, iż obowiązek ten wywodzi się XIX-wiecznej tradycji dowódczych flot wojennych, z drugiej podkreśla się anachroniczność tej regulacji w związku z możliwością większej ilości błędów, które może popełnić przemęczony kapitan. Poza tym można mieć wątpliwości, czy zasada wyrażona w tym przepisie pozostaje w zgodzie z zasadami systemu wacht nawigacyjnych i przepisami o czasie pracy.

Kwestia uzupełnienia lub zmiany art. 59 k.m. wymaga poświęcenia więcej uwagi. W szeregu wypowiedziach, głównie praktyków, podkreśla się od lat celowość wprowadzenia stanowiska zastępcy kapitana statku. Przypomnieć należy, że przez wiele lat polska ustawa żeglarska przewidywała funkcję zastępcy kapitana „w sprawach nawigacyjnych”. Konkretnie art. 59 dawnej ustawy z 18.04.1952 r. o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej¹⁸ stanowił, że w sprawach nawigacyjnych zastępcą kapitana jest oficer nawigacyjny, pełniący na statku funkcję starszego oficera. W 1958 r. znacznie rozszerzono ten zapis w sposób następujący: „Zastępcą kapitana jest starszy oficer służby nawigacyjnej”. Były to regulacje powstałe przed wejściem w życie Kodeksu morskiego

¹⁸ Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502 z późn. zm.

z 1961 r. Aktualnie ani Kodeks morski z 2001 r., ani nowa ustawa o pracy na morskich statkach handlowych już nie wprowadza funkcji zastępcy kapitana.

W projekcie dołączonym do tego opracowania, zawarta jest nowa koncepcja wyjścia naprzeciw tym sugestiom. Nie jest to naturalnie powrót do pojęcia zastępcy kapitana, lecz wyciągnięcie praktycznego wniosku z sytuacji, które zdarzają się w praktyce, gdy kapitan nie jest w stanie wykonać obowiązku osobistego prowadzenia statku, np. kapitan umiera. Wydaje się, że jest to rozwiązanie zgodne z nową wersją konwencji STCW 78/95.

Proponowany przepis art. 10 § 3 projektu Kodeksu morskiego wzbudził zapewne wątpliwości, co wydaje się nieuzasadnione w zestawieniu z obowiązującą od lat normą prawidła I/1, pkt 6 konwencji STCW 1978/1995, która definiuje pojęcie „starszego oficera”, jako „officera pokładowego kolejnego stopniem po kapitanie, na którego spada obowiązek kierowania statkiem w razie niezdolności do pracy kapitana”; w oryginale jeszcze bardziej definicja odpowiada proponowanej regulacji (*„Chiefmate” means the officer next in rank to the master and upon whom command of the ship will fall in the event of incapacity of the master*).

Z kierownictwem statku wiąże się także dbałość o zdatność statku do żeglugi, a w szczególności o to, by odpowiadał on wymaganiom bezpieczeństwa wynikającym z omówionych wyżej przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej. Przypomnijmy, że w nowym Kodeksie morskim obowiązki związane ze zdatnością żeglugową będą ciążyć także na armatorze. Kapitan winien dbać także o to, by statek posiadał wszystkie niezbędne dokumenty, a także o dokumenty załogi, pasażerów i ładunku. Wreszcie jego obowiązkiem jest przestrzeganie odpowiednich przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych, sanitarnych i porządkowych, obowiązujących w portach i na obszarach morskich poszczególnych państw. Regulacja art. 11 projektu Kodeksu morskiego odpowiada dotychczasowym zapisom, podobnie jak tradycyjne normy art. 11-13. Natomiast nowy jest przepis art. 14. Zdumiewające jest to, że przez tyle lat nie wyeksponowano obowiązków kapitana wobec pasażerów.

Nowy jest także art. 15 § 2. Wielokrotnie, nawet na forum Komisji Kodyfikacyjnej, była mowa o braku w naszym kraju dokładniejszej regulacji obowiązków kapitana w czasie wojny. W projekcie próbuje się tę lukę wypełnić trudnym (tajemnice, poufność) rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej.

Uzupełniono w art. 17 obowiązki kapitana o dbałość o honor polskiej bandery. Niektórzy uznają tego typu imponderabilia za anachronizm. Odpowiednia norma wypadła zresztą, z ustawy żeglarskiej. Osobiście uważam, ten zapis za ważny, zwłaszcza w kontekście sytuacji, że na statku o polskiej przynależności może nie być żadnego obywatela naszego kraju.

Kierownicza rola kapitana nie jest łatwa, zważywszy na wielość jego obowiązków, a ponadto dlatego, że kapitan za niedopełnienie swych obowiązków może być w różny sposób sankcjonowany. Przede wszystkim może odpowiadać za niedopełnienie niektórych obowiązków karnie, np. z art. 164 k.k. Niewykluczona jest również jego odpowiedzialność cywilna, zwłaszcza z tytułu tzw. czynów niedozwolonych (odpowiedzialność deliktowa). Kapitan może także ponosić odpowiedzialność pracowniczą w stosunku do armatora. Jednak obecnie najczęstszą jest odpowiedzialność z tytułu kar pieniężnych, które dotyczą niedopełnienia różnych nakazów administracyjnych. Wreszcie należy mieć nadzieję, że po planowanej likwidacji izb morskich zostanie utrzymana swoista odpowiedzialność zawodowa.

Nowym przepisem jest art. 19, który zwraca uwagę na współpracę kapitana z organami administracji. Ta funkcja kapitana jest stale rozbudowywana w nowych regulacjach. Zwłaszcza system *port state control* tego wymaga, ale także inne obowiązki „europejskie” jak meldowanie określonych danych, np. przekazywanie elektronicznie danych o ilości przewożonych osób, o odpadach, które statek ma zdawać etc.

Jeśli chodzi o uprawnienia kapitana, należy zwrócić uwagę na - zdaniem autora niezmiernie istotny - art. 21 § 1 projektu. Przewidziane w nim formy pomocy, jakiej może żądać kapitan są znacznie ważniejsze niż wynikająca z konwencji SOLAS rekwizycja statków. W projekcie rozbudowane zostały przepisy o zatrzymaniu w osobnym pomieszczeniu. Zwracam zwłaszcza uwagę na nową delegację. Z wielu wypowiedzi kapitanów wiem, że mają trudności z „oddaniem” w naszych portach np. blindziarzy.

Zwrócić trzeba uwagę na nowy art. 23. Być może należałoby ten przepis wprowadzić w części o ratownictwie. Ustawowe przedstawicielstwo, moim zdaniem, nie obejmuje tego typu umów. Do dyskusji w Komisji pozostawiam kwestię, czy nie należałoby dodać i innych umów związanych z eksploatacją statku, ale wykraczających poza „zwykłe wykonywanie żeglugi i zwykły zarząd statkiem”.

Uzupełnieniem jest art. 26 § 1 projektu, który dotyczy tzw. testamentu morskiego, który reguluje art. 953 k.c.

Projekt zawiera nadto liczne poprawki językowe. Sądzić należy, że niekonsekwentnie w tej części Kodeksu morskiego pisze się albo „kapitan”, albo „kapitan statku”. Przyjęto, że w tytułach stosujemy pojęcie „kapitan statku”, a poszczególnych nomach „kapitan”. W całej dalszej treści kodeksu należałoby stosować określenie „kapitan”. Projekt świadomie pomija rekwizycję żywności, jako zupełny anachronizm.

„Tytuł IV. Kapitan statku

Dział I. Przepisy ogólne

Art. 1 § 1. Kapitan sprawuje kierownictwo statku i wykonuje inne funkcje określone przepisami.

§ 2. Kierownictwo statku obejmuje w szczególności osobiste prowadzenie statku oraz nadzór nad jego prowadzeniem, kierowanie pracą na statku, a także wykonywanie obowiązków w systemach zarządzania bezpieczeństwem i zapobieganiem zanieczyszczaniu morza, ochrony statku oraz wykonywanie związanych z eksploatacją statku czynności administracyjnych i handlowych.

§ 3. Obowiązujące na statku systemy zarządzania, ochrony, zapobiegania zanieczyszczaniu i inne nie mogą być sprzeczne z § 1.

Art. 2 § 1. Kapitan jest z mocy prawa ustawowym przedstawicielem armatora i zainteresowanych ładunkiem w zakresie zwykłych spraw związanych z wykonywaniem żeglugi oraz zwykłym zarządzeniem statkiem i ładunkiem. W tych granicach kapitan może w imieniu armatora i zainteresowanych ładunkiem dokonywać poza portem macierzystym czynności prawnych i zastępować ich przez sąd.

§ 2. Ograniczenie ustawowego umocowania kapitana dokonane przez armatora lub osoby zainteresowane ładunkiem ma skutek prawny między tymi osobami a kapitanem, natomiast wobec osób trzecich, jeżeli ograniczenie to było im znane.

Art. 3. Kapitan powinien dochować staranności sumiennego kapitana statku przy wykonywaniu wszystkich czynności związanych z kierownictwem statku i powierzonymi mu funkcjami.

Art. 4 § 1. Kapitana powołuje i odwołuje armator spośród osób mających odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie zawodowe.

§ 2. Armator jest zobowiązany do odwołania kapitana, jeżeli jego działania lub zaniechania zagrażają bezpieczeństwu statku, załogi, pasażerów i ładunku.

Art. 5 § 1. Wszystkie osoby znajdujące się na statku obowiązane są podporządkować się zarządzeniom kapitana, wydanym w związku z kierownictwem statku i wykonywaniem innych powierzonych mu funkcji.

§ 2. W sytuacji bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia, bądź bezpieczeństwa statku, a także zagrożenia środowiska morskiego, kapitan może użyć środków niezbędnych do wyegzekwowania wydanych zarządzeń.

Art. 6 § 1. W zakresie nieuregulowanym przepisami Kodeksu morskiego obowiązki i uprawnienia kapitana związane bezpieczeństwem morskim, ochroną statku, zapobieganiem zanieczyszczeniu morza przez statki i stosunkami pracy na statkach morskich określają odrębne przepisy.

§ 2. Przepisy, o których mowa w § 1, nie naruszają obowiązków i uprawnień kapitana wynikających z Kodeksu morskiego.

Art. 7 § 1. Kapitan może zgłosić armatorowi sprzeciw odnośnie składu i kwalifikacji zawodowych osób wpisywanych na listę załogi.

§ 2. Może on także odmówić prawa wejścia na statek każdej osobie, która może zagrozić bezpieczeństwu statku, pasażerów, załogi lub ładunku.

Dział II. Obowiązki kapitana statku

Art. 8. Kapitan, przed rozpoczęciem i w trakcie podróży morskiej, powinien dbać, by statek był zdatny do żeglugi, a w szczególności, aby odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej, co do bezpieczeństwa, obsadzenia właściwą załogą, należytego wyposażenia i zaopatrzenia.

Art. 9 § 1. Kapitanowi nie wolno opuszczać statku, który znajduje się na morzu, z wyłączeniem postoju na redzie lub kotwiczowisku, lub któremu zagrożą jakiekolwiek niebezpieczeństwo, chyba że wymaga tego bezwzględna konieczność.

§ 2. Umowa o pracę zawarta z kapitanem może określać dalej idące obowiązki w tym zakresie, jeżeli uzasadnia to specyfika statku lub sposób jego eksploatacji.

Art. 10 § 1. Kapitan obowiązany jest osobiście prowadzić statek przy wchodzeniu do portów, kanałów i rzek, wychodzeniu z nich oraz w obrębie portów, jak również w każdym przypadku uzasadnionym szczególnymi trudnościami lub niebezpieczeństwem.

§ 2. Kapitan obowiązany jest korzystać z usług pilota lub holownika, gdy wymagają tego przepisy lub bezpieczeństwo statku albo, gdy uzna to za wskazane. Korzystanie z tych usług nie zwalnia kapitana od obowiązku wymienionego w § 1.

§ 3. W przypadku nieobecności kapitana lub niezdolności do wykonywania przez niego obowiązku, o którym mowa w § 1, obowiązany do jego wykonywania jest kolejny stopniem po kapitanie oficer pokładowy.

Art. 11 § 1. Kapitan jest obowiązany nieść wszelką pomoc ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie, jeżeli udzielenie tej pomocy nie

naraża na poważne niebezpieczeństwo jego statku, załogi, pasażerów i osób znajdujących się na nim.

§ 2. Armator nie odpowiada za naruszenie przez kapitana obowiązku, określonego w § 1.

Art. 12 § 1. Kapitan jest obowiązany przedsięwziąć wszelkie środki dla uchronienia statku oraz znajdujących się na nim osób i ładunku przed szkodą.

§ 2. Jeżeli statkowi grozi zagłada, kapitan obowiązany jest najpierw zastosować wszelkie dostępne mu środki dla ocalenia pasażerów, a następnie załogi. Kapitan opuszcza statek jako ostatni, czuwając nad ocaleniem, jeżeli jest to możliwe, dzienników, dokumentów, map, kosztowności i kasy statku.

Art. 13 § 1. Kapitan obowiązany jest dołożyć należytej staranności by ładunek był należycie załadowany i zabezpieczony oraz wyładowany, chociażby czynności te powierzono osobom trudniącym się zawodowo takimi czynnościami.

§ 2. W czasie podróży morskiej kapitan obowiązany jest dbać, aby ładunek nie uległ uszkodzeniu lub utracie. Obowiązany jest nadto podejmować działania konieczne dla zabezpieczenia interesów osób zainteresowanych ładunkiem oraz w miarę możliwości zawiadamiać je o szczególnych zdarzeniach dotyczących ładunku.

Art. 14. Kapitan obowiązany jest dbać by pasażerowie i inne osoby przebywające na statku były bezpieczne, należycie traktowane przez załogę, oraz by mogły właściwie korzystać z przysługujących im praw.

Art. 15 § 1. W razie zagrożenia wojennego, w tym ogłoszenia strefy bezpieczeństwa działań wojennych na morzu, a także blokady portu przeznaczenia, kapitan obowiązany jest przedsięwziąć wszelkie środki potrzebne do uchronienia statku oraz znajdujących się na nim osób, mienia i dokumentów przez zawładnięciem przez nieprzyjaciela lub przed innym niebezpieczeństwem.

§ 2. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrami Spraw Zagranicznych i właściwym do spraw gospodarki morskiej, określi w drodze rozporządzenia, uwzględniając obowiązek zachowania właściwych przepisów dotyczących jawności, formy i sposoby udzielania kapitanom statków o polskiej przynależności szczegółowych instrukcji na wypadek zagrożenia wojennego.

Art. 17 § 1. Kapitan obowiązany jest:

- 1) dbać o honor polskiej bandery;
- 2) okazywać banderę statku okrętom Marynarki Wojennej i jednostkom pływającym Straży Granicznej;
- 3) podnosić banderę przy wprowadzaniu statku do portu i w innych sytuacjach przewidzianych prawem lub zwyczajami międzynarodowymi.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi w drodze rozporządzenia sposób i warunki okazywania bandery statku okrętom Marynarki Wojennej i jednostkom pływającym Straży Granicznej, zasady podnoszenia polskiej bandery, oddawania nią honorów przez statki, z uwzględnieniem zwyczajów międzynarodowych.

Art. 18 § 1. Jeżeli statek, osoba na nim przebywająca lub ładunek uległy wypadkowi powodującemu znaczną szkodę albo istnieje prawdopodobieństwo, że szkoda taka nastąpiła, kapitan obowiązany jest w ciągu dwudziestu czterech godzin od chwili przybycia statku do pierwszego portu albo w takim samym czasie od wypadku, który nastąpił w porcie, zgłosić protest morski:

1) w kraju - izbie morskiej¹⁹, a w porcie, w którym nie ma takiego sądu - sądowi rejonowemu;

2) za granicą zaś - polskiemu urzędowi konsularnemu.

Jeżeli nie jest to możliwe, kapitan podejmuje czynności niezbędne dla ustalenia okoliczności wypadku i zabezpieczenia dowodów w trybie przewidzianym prawem miejscowym.

§ 2. Kapitan obowiązany jest przy zgłaszaniu protestu morskiego przedłożyć listę załogi, dziennik okrętowy oraz poświadczony przez siebie wypis z dziennika okrętowego ze szczegółowym opisem wypadku, a w razie zaginięcia dziennika okrętowego - szczegółowy opis wszystkich okoliczności wypadku.

§ 3. Organ przyjmujący protest za wiadomia, w miarę możliwości, o dacie przyjęcia protestu osoby zainteresowane.

§ 4. Organ przyjmujący protest sporządza protokół, w którym zamieszcza zeznania złożone przez kapitana i członków załogi wskazanych przez kapitana. W miarę potrzeby po ich zeznaniach należy w protokole zamieścić dodatkowo zeznania innych członków załogi, a także zeznania innych osób przesłuchanych według uznania organu przyjmującego protest - na wniosek osób zainteresowanych. O przyjęciu protestu organ, który go sporządza winien zamieścić wzmiankę w dzienniku okrętowym lub wydać odpowiednie poświadczenie.

§ 5. Za przyjęcie protestu morskiego pobiera się opłatę, która stanowi dochód budżetu państwa.

§ 6. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości oraz Ministrem Spraw Zagranicznych, określi w drodze rozporządzenia, wysokość opłat pobieranych za przyjęcie protestu morskiego, mając na względzie ich jednolitość i biorąc pod uwagę wysokość innych opłat tego rodzaju.

¹⁹ W zależności od wyboru sądowej lub administracyjnej formy organu, który ma zastąpić izbę morską będzie to sąd morski lub dyrektor urzędu morskiego.

Art. 19 § 1. Kapitan jest obowiązany na żądanie właściwego miejscowo polskiego przedstawicielstwa dyplomatycznego lub urzędu konsularnego przedstawić odpowiednie dokumenty statku i udzielić niezbędnych informacji.

§ 2. Kapitan ma obowiązek niezbędnej współpracy z organami administracji morskiej, władzami portowymi i innymi instytucjami związanymi z eksploatacją statku.

Art. 20 § 1. Kapitan jest obowiązany niezwłocznie po wypadku morskim zawiadomić o nim kapitanat (bosmanat) pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku, a także właściwy organ upoważniony do badania wypadków morskich, zgodnie z odrębnymi przepisami.

§ 2. Kapitan obowiązany jest na żądanie organu, o którym mowa w § 1, a także kapitanatu (bosmanatu) portu udzielić wyjaśnień o każdym wypadku lub incydencie morskim.

Dział III. Uprawnienia kapitana statku

Art. 21 § 1. Kapitan statku znajdującego się na morzu w niebezpieczeństwie, może wzywać pomocy w sposób określony w odrębnych przepisach i po porozumieniu się ze statkami, które odpowiedziały na jego wezwanie o pomoc, ma prawo zażądać, aby wskazany przez niego statek lub statki udzieliły mu pomocy.

§ 2. Kapitan ma prawo żądać pomocy od służb ratowniczych, w tym udzielenie statkowi miejsca schronienia, pomocy z lądu i z powietrza, o ile może być ona skutecznie udzielona.

Art. 22 § 1. Kapitan ma prawo w czasie podróży morskiej, zatrzymać w osobnym pomieszczeniu osobę, której zachowanie zagraża bezpieczeństwu statku, osób lub mienia albo osobę, która przebywa na statku nielegalnie.

§ 2. Sposób zatrzymania nie powinien narażać życia lub zdrowia zatrzymanego na niebezpieczeństwo.

§ 3. Zatrzymanie nie może trwać dłużej niż do momentu przybycia statku do najbliższego portu polskiego albo do portu państwa, którego obywatelem jest osoba zatrzymana.

§ 4. W razie zawinięcia statku do portu innego państwa, niż określone w § 3, kapitan zawiadamia o zatrzymaniu najbliższy polski urząd konsularny i właściwe władze miejscowe.

§ 5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z ministrami: Sprawiedliwości, Spraw Zagranicznych, właściwym do spraw wewnętrznych i administracji, określi w drodze rozporządzenia sposób współpracy władz imigracyjnych i innych organów z kapitanem statku o polskiej przynależności, który w polskim porcie przekazuje osobę, o której mowa w § 1.

Art. 23. Przedstawicielstwo ustawowe, o którym mowa w art. 2, uprawnia kapitan do zawierania umów o ratownictwo morskie w imieniu armatora i zainteresowanych ładunkiem.

Art. 24 § 1. Kapitan statku będącego poza portem macierzystym uprawniony jest do zaciągania w imieniu armatora pożyczek oraz dokonywania w jego imieniu czynności na kredyt tylko w granicach nieodzownej potrzeby na prawy statku, uzupełnienia załogi, zaopatrzenia statku lub kontynuowania podróży.

§ 2. W granicach określonych w § 1 kapitan może sprzedać zbędne przy należności statku lub zbędną część zaopatrzenia, jeżeli oczekiwanie na polecenia armatora lub fundusze od niego jest niemożliwe lub niecelowe.

§ 3. Jeżeli w czasie podróży morskiej nie zdołano w inny sposób uzyskać środków koniecznych do jej zakończenia, kapitan - po uprzednim, jeżeli to możliwe, zasięgnięciu wskazówek frachtującego i armatora - może oddać ładunek w zastaw, a nawet sprzedać jego część.

§ 4. Przy doborze środków w celu uzyskania funduszy potrzebnych do zakończenia podróży kapitan obowiązany jest kierować się tym, by szkoda wynikła dla armatora i zainteresowanych ładunkiem była jak najmniejsza.

Dział IV. Publiczne funkcje kapitana statku

Art. 25 § 1. O każdym przypadku urodzenia lub śmierci na statku w czasie podróży morskiej kapitan sporządza wzmiankę w dzienniku okrętowym oraz protokół, a w przypadku śmierci ponadto zabezpiecza mienie pozostałe po zmarłym.

§ 2. Kapitan zgłasza urodzenie lub zgon na statku urzędowi stanu cywilnego pierwszego portu polskiego, do którego statek zawinął, a za granicą polskiemu urzędowi konsularnemu.

Art. 26 § 1. Podczas podróży morskiej kapitan przyjmuje oświadczenie woli testatora, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

§ 2. Testament osoby zmarłej na statku i akt zabezpieczenia jej mienia kapitan przekazuje sądowi rejonowemu właściwemu dla pierwszego portu polskiego, do którego statek zwinął, a za granicą polskiemu urzędowi konsularnemu.

Art. 27 § 1. W przypadku popełnienia na statku przestępstwa, kapitan powinien sporządzić szczegółowe zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa, przedsięwziąć odpowiednie środki dla zapobieżenia uchyleniu się sprawcy od odpowiedzialności karnej, zabezpieczyć dowody i stosownie do okoliczności przekazać osobę podejrzaną o popełnienie przestępstwa wraz z zawiadomieniem o przestępstwie właściwemu organowi w pierwszym porcie polskim,

do którego statek zawinął, lub napotkanemu polskiemu okrętowi wojennemu, jednostce pływającej Straży Granicznej lub Policji albo zawiadomić o przestępstwie polskie przedstawicielstwo dyplomatyczne lub urząd konsularny i postąpić zgodnie z jego poleceniem.

§ 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości i Ministrem Spraw Zagranicznych, określi w drodze rozporządzenia, tryb postępowania kapitana odnośnie do osób podejrzanych o popełnienie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej i sposoby przekazywania informacji oraz dowodów odnoszących się do takich przestępstw władzom innych państw, uwzględniając wymagania żeglugi i uwzględniając umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną".

6. Pośrednictwo morskie

Tzw. usługi pomocnicze (*ancillary services*)²⁰ nie należą do najważniejszych instytucji prawa morskiego i w niektórych krajach pozostawione są całkowicie praktyce umownej opartej na ogólnych regulacjach cywilnych, czy biznesowych. Odgrywają one jednak w praktyce obrotu morskiego ważną rolę. Być może dlatego w naszej legislacji morskiej tradycyjnie są uwzględnione w Kodeksie morskim. W art. 201-230 k.m. unormowano cztery rodzaje usług morskich: agencyjne, maklerskie, holownicze i pilotowe. Wszystkie te usługi są potraktowane przez ustawodawcę wręcz zdawkowo, o czym może świadczyć nie tylko sama ilość artykułów k.m., ale np. definicje ustawowe holowania, czy pilotażu. Nieco szerzej uregulowano umowy pośrednictwa morskiego (agencja, maklerstwo). Przypomnieć można, że przepisy te powstały przed uchwaleniem Kodeksu cywilnego. W założeniu więc problematyczna była zawsze zasada stosowania przepisów Kodeksu cywilnego do agencji i maklerstwa morskiego. Zupełnie zaś skomplikowały relacje między agencją cywilną, a agencją morską zmiany w Kodeksie cywilnym wprowadzone w 2000 r.²¹

Wydaje się, że nowe unormowanie umów pośrednictwa morskiego powinno przyjąć następujące założenia:

- należy sformułować jednolitą formę pośrednictwa morskiego; rozróżnianie agenta od maklera w polskiej praktyce wyraźnie się zaciera (w naszym

²⁰ Zob. bliżej M. H. Koziński, *Usługi pomocnicze w żegludze morskiej* [w:] W. Adamczak, M. H. Koziński, J. Łopuski (red. J. Łopuski), *Prawo morskie*, t. II, cz. 3, *Prawo żeglugi morskiej*, Bydgoszcz-Toruń 2000, s. 17-75.

²¹ Por. M. H. Koziński, *Agencja morska a nowe unormowanie umowy agencyjnej w kodeksie cywilnym*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni 2001, nr 11, s. 196-217.

obrocie portowo-morskim pośredników jest znacznie więcej, niż dawniej i ostro konkurują oni między sobą, przyjmując niemal „każde” zlecenie; ze względów, o których była mowa wyżej, umowa morskiego pośrednictwa powinna się maksymalnie emancypować w stosunku do prawa cywilnego - takie instytucje k.c. (wymuszone prawem unijnym o agencji) jak: prowizja po rozwiązaniu umowy, oświadczenie dającego zlecenie o danych dotyczących określenia prowizji, ustawowe prawo zastawu dla zabezpieczenia prowizji, świadczenie wyrównawcze, nie są i nie powinny być stosowane w praktyce morskiej;

- najważniejszą wytyczną dla regulacji morskiego pośrednictwa jest także odrzucenie dwustronnie podmiotowo kwalifikowanego charakteru agencji z k.c., a także jednostronnie podmiotowo kwalifikowanego charakteru z k.m., oraz umiejscowienia pośrednictwa w porcie lub na określonym obszarze (proponujemy znaczną liberalizację pośrednictwa morskiego, co zapewne podkreśli znaczenie swobody umów w tym zakresie);
- pozbyć się także należy przesadnej kazuistyki, np. wyliczania zakresu działania pośrednika (nigdy prawo nie nadaży w tym zakresie za praktyką; pozostawiamy tylko „przyjście, postój i wyjście z portu”, jako najbardziej charakterystyczne dla stosunków morskich;
- należy wyłączyć z kodeksowej regulacji formę pośrednictwa, chyba dzisiaj najważniejszą, jaką jest pośrednictwo załogowe. Tę materię powinna uregulować ustawa o pracy na morskich statkach handlowych, w duchu konwencji MLC 2006.

Projekt może budzić wątpliwości, jeśli chodzi o nazwę umowy. Świadomie jednak chcemy się odciąć od k.c., a zwłaszcza wytycznych unijnych w zakresie tzw. profesjonalnej agencji. Wyeliminowanie tradycyjnych nazw agent i makler może być oprotestowane przez istniejące już firmy, ale rekompensatą dla nich powinno być to, że projekt daje daleko większą elastyczność w kształtowaniu umów pośrednictwa morskiego, niż ma to miejsce w Kodeksie morskim z 2001 r.

Projekt kładzie duży nacisk na wynagrodzenie pośrednika morskiego. Nie trzeba będzie już sięgać w tym zakresie do k.c. Wprowadza także możliwość zastosowania gwarancji *del credere*, czego dotychczas prawo morskie nie знаło. Proponowana regulacja jest krótka i nie narusza proporcji w Kodeksie morskim. Na koniec zwrócić trzeba uwagę na bardzo ostrą dyskusję w ramach Komisji Kodyfikacyjnej w sprawie wprowadzenia do projektu świadczenia wyrównawczego (art. 764³ k.c.). Autor projektu kategorycznie sprzeciwił się tym pomysłom, bowiem mogłoby to być typowe *privilegium odiosum*, które pozbawiłoby pośredników morskich znacznej ilości potencjalnych kontrahentów.

„Tytuł VI. Umowy

Dział IV. Pośrednictwo morskie

Art. 1 § 1. Przez umowę pośrednictwa morskiego, przyjmujący zlecenie (pośrednik morski) podejmuje się stałego pośredniczenia, za wynagrodzeniem, przy zawieraniu z klientami umów, oraz do dokonywania zwykłych czynności, związanych z obrotem morskim, w szczególności z uprawianiem żeglugi, na rzecz dającego zlecenie.

§ 2. Do zawierania umów w imieniu dającego zlecenie, odbierania dla niego oświadczeń, dokonywania wymagających tego czynności, pośrednik morski jest uprawniony tylko wtedy, gdy ma odpowiednie umocowanie.

§ 3. Przy zawieraniu umowy w imieniu dającego zlecenie pośrednik morski może działać również na rzecz drugiej strony umowy, jeżeli dający zlecenie wyrazi na to zgodę.

§ 4. Umowa pośrednictwa morskiego, z wyjątkiem pośrednictwa jednorazowego, powinna być stwierdzona pismem.

Art. 2 § 1. Strony umowy pośrednictwa morskiego mogą nadać zobowiązaniu pośrednika morskiego charakter jednorazowy, albo ograniczyć, albo rozszerzyć zakres pośrednictwa. Mogą one także ustanowić pośrednika morskiego na zasadzie wyłączności, jak również określając zakres terytorialny jego działania.

§ 2. Dający zlecenie może uzależnić zawarcie umowy pośrednictwa morskiego od posiadania przez pośrednika morskiego szczególnych uprawnień lub kwalifikacji wymaganych w żegludze i obrocie morskim.

Art. 3 § 1. W razie wątpliwości uznaje się, że pośrednik morski jest upoważniony do załatwiania dla statku wszelkich czynności, składania i przyjmowania oświadczeń związanych z przyjściem, postojem i wyjściem statku z portu.

§ 2. Jeżeli pośrednik morski, dokonując czynności prawnej w imieniu dającego zlecenie, przekracza granice swego umocowania, czynność ta wiąże dającego zlecenie, chyba że niezwłocznie po otrzymaniu wiadomości o jej dokonaniu, oświadczył drugiej stronie, że nie potwierdza czynności pośrednika morskiego.

Art. 4 § 1. Pośrednik morski powinien dbać o interesy dającego zlecenie, stosować się do jego poleceń i wskazówek, rozliczać się należycie z kwot pobranych i wydatkowanych, a w szczególności dokonywać niezbędnych czynności w celu zabezpieczenia praw dającego zlecenie.

§ 2. Pośrednik morski powinien przekazywać wszelkie informacje mające znaczenie dla dającego zlecenie.

Art. 5 § 1. Pośrednikowi należy się wynagrodzenie, którego wysokość zależy od liczby lub wartości zawartych umów (prowizja).

§ 2. Wysokość wynagrodzenia pośrednika morskiego określa umowa. Jeżeli wysokość prowizji nie została w umowie określona, należy się ona w wysokości zwyczajowo przyjętej w stosunkach danego rodzaju.

§ 3. Na żądanie pośrednika morskiego dający zlecenie zobowiązany jest udzielać mu odpowiednich zaliczek na pokrycie kosztów czynności związanych z wejściem, postojem i wyjściem statku, a także w innych uzasadnionych przypadkach.

§ 4. Sposób rozliczeń stron określa umowa.

Art. 6 § 1. O ile umowa nie stanowi inaczej, prowizja należy się tylko wówczas, gdy umowa przy której pośredniczył pośrednik morski została zawarta wskutek jego działania.

§ 2. O ile umowa nie stanowi inaczej, prowizja od umów zawartych przez pośrednika morskiego w imieniu dającego zlecenie, należy się z chwilą, w której dający zlecenie powinien był, zgodnie z umową z klientem, spełnić świadczenie albo faktycznie je spełnił, albo też swoje świadczenie spełnił klient.

§ 3. Termin wypłaty prowizji w innych przypadkach określa umowa.

§ 4. Roszczenie o zapłatę prowizji staje się wymagalne w ostatnim dniu miesiąca, w którym pośrednik morski nabył prawo do prowizji.

Art. 7. W umowie pośrednictwa morskiego można zastrzec, że pośrednik morski za odrębnym wynagrodzeniem (prowizja *del credere*), w uzgodnionym zakresie, będzie odpowiadał za wykonanie zobowiązania przez klienta.

Art. 8 § 1. Każda ze stron umowy pośrednictwa morskiego, zawartej na czas nieoznaczony, może ją wypowiedzieć z zachowaniem trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia.

§ 2. Umowa pośrednictwa morskiego, choćby była zawarta na czas oznaczony, może być wypowiedziana bez zachowania terminu wypowiedzenia z powodu istotnego naruszenia obowiązków przez jedną ze stron w całości lub w części, a także w przypadku zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności.

§ 3. Każda ze stron umowy pośrednictwa morskiego może z ważnej przyczyny odstąpić od umowy, nie później jednak niż w ciągu 14 dni od momentu, w którym dowiedziała się o tej przyczynie.

Art. 9. Roszczenia wynikające z umowy pośrednictwa morskiego przedawniają się z upływem dwóch lat od dnia wymagalności".

7. Holowanie i pilotaż

Projekt przepisów o holowaniu i pilotażu przygotowała na zlecenie Komisji Kodyfikacyjnej E. Kszysztoporska. Autor tego opracowania miał do tych propozycji tyle uwag, że postanowił, w charakterze kontrprojektu, przygotować własne propozycje. Proponuje się zatem, by działom V i VI w tytule VI k. m. (obecne art. 214-230) nadać następujące brzmienie:

„Tytuł VI. Umowy

Dział V. Holowanie

Art. 1 § 1. Przez umowę holowania uprawniony do dysponowania statkiem, zdatnym do wykonania umówionych usług holowniczych (holujący), zobowiązuje się za wynagrodzeniem, do świadczenia umówionych usług holowania statku lub innego urządzenia pływającego, na rzecz osoby uprawnionej do dysponowania tym statkiem lub urządzeniem (holowanego).

§ 2. Przez usługi holownicze rozumie się w szczególności holowanie lub pchanie statku, bądź innego urządzenia pływającego, dopychanie, odciąganie, przytrzymywanie lub inną pomoc w wykonywaniu manewru nawigacyjnego, jak również przebywanie statku holującego w stanie gotowości w pobliżu statku lub innego urządzenia pływającego w celu służenia mu pomocą holowniczą (asysta holownicza).

Art. 2 § 1. Zawarcie umowy holowania może być obowiązkowe. Obowiązek holowniczy określają odrębne przepisy.

§ 2. Wspomniane przepisy mogą określać niektóre wymagania dotyczące tej umowy.

Art. 3 § 1. Kapitan statku holowanego może zawrzeć umową holowania w ramach swego przedstawicielstwa ustawowego.

§ 2. Każda ze stron umowy może żądać jej potwierdzenia na piśmie. Potwierdzeniem zawarcia umowy może być kwit holowniczy.

Art. 4 § 1. Zespół holowniczy powstaje z chwilą osiągnięcia gotowości do wykonywania przez wchodzące w jego skład statki potrzebnych manewrów na polecenie kierownika zespołu holowniczego, a rozwiązuje z chwilą wykonania ostatniego manewru i oddalenia się statków na bezpieczną odległość.

§ 2. Kierownictwo nawigacyjne zespołu holowniczego należy do kapitana statku holowanego, chyba że z umowy lub okoliczności wynika co innego.

§ 3. Szczególne zasady żeglugi zespołu holowniczego i jego oznakowania określają odrębne przepisy.

Art. 5 § 1. Holujący obowiązany jest dostawić na umówiony czas i miejsce statek lub statki holujące należycie wyposażone, zaopatrzone i obsadzone załogą, mającą odpowiednie kwalifikacje do wykonania umówionych usług holowniczych.

§ 2. Usługi holownicze powinny być świadczone ze sprawnością, jakiej wymagają okoliczności, bez zbędnych przerw i zwłoki oraz zgodnie z zasadami dobrej praktyki morskiej.

§ 3. Statek będący pod kierownictwem nawigacyjnym kapitana statku holowanego nie jest zwolniony od obowiązku dbania o bezpieczeństwo zespołu holowniczego i ponosi odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną z jego winy innemu statkowi wchodzącemu w skład zespołu holowniczego oraz osobom i rzeczom znajdującym się na tym statku.

Art. 6 § 1. Holowany jest zobowiązany współdziałać z holującym mając na uwadze wymagania bezpieczeństwa i zasady dobrej praktyki morskiej.

§ 2. Statek, którego kapitan sprawuje kierownictwo nawigacyjne zespołu holowniczego, odpowiada ze szkodę wyrządzoną innemu statkowi wchodzącemu w skład zespołu oraz osobom i rzeczom znajdującym się na tym statku, chyba że udowodni, iż szkoda jest następstwem okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności.

Art. 7. Wysokość wynagrodzenia za usługi holownicze określa umowa, a w jej braku należy się holującemu słuszne wynagrodzenie. Wynagrodzenie w holowaniu obowiązkowym określa taryfa.

Art. 8. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, po zasięgnięciu opinii przedsiębiorców zajmujących się holowaniem obowiązkowym, określi, w drodze rozporządzenia, taryfę maksymalnych wysokości opłat ze usługi holownicze w holowaniu obowiązkowym świadczone na określonych obszarach, objętych obowiązkiem holowania, jak również zasady holowania obowiązkowego przez statki o obcej przynależności. Taryfa powinna uwzględniać warunki holowania.

Art. 9. Roszczenia wynikające z umowy holowania przedawniają się z upływem 2 lat od dnia ukończenia usług holowniczych.

Dział VI. Pilotaż

Art. 10 § 1. Przez umowę pilotażu pilot morski lub pełnomorski, bądź przedsiębiorca, który ich zatrudnia (pilot), zobowiązuje się za wynagrodzeniem do udzielania kapitanowi statku pilotowanego (pilotowany) informacji i rady w prowadzeniu statku ze względu na warunki nawigacyjne wód, na których usługa pilotażu jest świadczona.

§ 2. Pilotowany reprezentuje w umowie pilotażu swojego armatora, jako jego przedstawiciel ustawowy.

Art. 11 § 1. Zawarcie umowy pilotażu może być obowiązkowe. Obowiązek pilotażu, kwalifikacje pilotów, nadawanie im uprawnień pilotowych, zasady prowadzenia listy pilotów i działalność stacji pilotowych określają odrębne przepisy.

§ 2. Wspomniane przepisy mogą określać sposób zawierania umowy pilotażu obowiązkowego i niektóre postanowienia tej umowy.

Art. 12. Armator statku pilotowanego odpowiada wobec osób trzecich za szkodę wyrządzoną przez pilota przy świadczeniu usługi pilotowej, jak za szkodę wyrządzoną przez członka załogi swego statku.

Art. 13 § 1. Pilot zobowiązany jest wykonywać usługę pilotową ze starannością wynikającą z swojej wiedzy, doświadczenia i zasad dobrej praktyki morskiej.

§ 2. Pilot pozostaje w czasie pilotowania statku pod kierownictwem pilotowanego.

§ 3. Pilot może odmówić przystąpienia do wykonywania usługi pilotowej, jeżeli statek stwarza zagrożenie dla bezpiecznej żeglugi, w szczególności, gdy jest przeladowany, ma ograniczoną stateczność lub jego stan nie pozwala na wejście do portu lub przejście określoną drogą wodną. Obowiązki pilota związane z podejrzeniem, że stan statku mógłby utrudnić bezpieczną żeglugę określają odrębne przepisy.

§ 4. Pilot może uzależnić wykonanie usługi pilotowej od zawarcia przez pilotowanego umowy holowania.

§ 5. W przypadku niewykonania usługi pilotowej w okolicznościach określonych w § 3 i 4 należy mu się wynagrodzenie stanowiące jedną trzecią umówionej opłaty pilotowej.

Art. 14 § 1. Jeżeli w umowie nie ustalono inaczej, świadczenie usługi pilotowej obejmuje okres od wejścia pilota na statek do czasu jego zejścia ze statku.

§ 2. Pilotowany obowiązany jest zapewnić pilotowi bezpieczne wejście i zejście ze statku, a także korzystanie z urządzeń statku w takim zakresie, w jakim jest to konieczne do wykonywania usługi pilotowej.

§ 3. Pilotowany obowiązany jest udzielić pilotowi wszelkich informacji, dotyczących właściwości nawigacyjnych statku.

§ 4. Pilotowi w czasie przebywania na statku należy się odpowiednie pomieszczenie i wyżywienie, jeżeli okoliczności tego wymagają.

Art. 15 § 1. Pilot odpowiada wobec armatora statku pilotowanego za szkodę wyrządzoną ze swojej winy przy wykonywaniu usługi pilotowej.

§ 2. Odpowiedzialność pilota wobec armatora statku pilotowanego ze szkodę wyrządzoną przy wykonywaniu umowy pilotażu jest ograniczona do wysokości kwoty równej dwudziestokrotnej opłacie pilotowej należnej za usługę pilotową, w czasie świadczenia, której szkoda powstała.

§ 3. Ograniczenie odpowiedzialności na podstawie § 2 nie przysługuje pilotowi, jeżeli wyrządził szkodę umyślnie lub w wyniku rażącego niedbalstwa.

§ 4. Jeżeli umowę pilotażu armator statku pilotowanego zawarł z przedsiębiorcą, zatrudniającym pilota, odpowiedzialność wobec armatora ponosi ten przedsiębiorca. Przepisy § 1-3 stosuje się odpowiednio.

Art. 16. Wysokość wynagrodzenia za usługi pilotowe określa umowa, a w jej braku należy się pilotowi słuszne wynagrodzenie. Wynagrodzenie w pilotażu obowiązkowym określa taryfa.

Art. 17. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, po zasięgnięciu opinii organizacji społeczno-zawodowej pilotów, określi, w drodze rozporządzenia, taryfę maksymalnych wysokości opłat pilotowych za usługi pilotowe świadczone w określonych portach i na określonych akwenach morskich w pilotażu obowiązkowym oraz tryb ich pobierania, jak również elementy umów w pilotażu obowiązkowym. Taryfa powinna uwzględniać warunki świadczenia usług pilotowych.

Art. 18. Roszczenia wynikające z umowy pilotażu przedawniają się z upływem 2 lat od dnia ukończenia usług pilotowych".

Nawiązując jeszcze do projektu E. Kszysztoporskiej być może warto byłoby wprowadzić, w zakresie usług holowniczych, przepis w brzmieniu: „Usługi holownicze w polskich portach lub pomiędzy tymi portami może wykonywać statek o polskiej przynależności lub podnoszący banderę państwa członkowskiego: Unii Europejskiej, Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu, Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Konfederacji

Szewajcarskiej. Statek podnoszący banderę innego państwa, niż wyżej określone, może świadczyć wspomniane usługi tylko w szczególnie uzasadnionych przypadkach, za zgodą dyrektora urzędu morskiego, właściwego miejscowo dla portu świadczenia usług". Dostrzegając ten ważny dla polskich przedsiębiorców problem w moim projekcie kwestię tę odesłano do rozporządzenia wykonawczego (art. 8 projektu). Wydaje się poza tym, że podobny przepis nie może naruszać zasad konkurencji w zakresie holowania dobrowolnego i powinien się ograniczyć do holowania obowiązkowego.

Zarówno wyżej przedstawiony projekt, jak i propozycja E. Kszysztoporskiej eliminują z Kodeksu morskiego przepisy o liście pilotów i stacjach pilotowych. Są to regulacje publicznoprawne i sądzić należy, że powinny znaleźć się w ustawie o bezpieczeństwie morskim, albo w ustawie o obszarach morskich i administracji morskiej.

Już po przekazaniu tej pracy jej autor przygotował dwa uzupełnienia do projektowanych przepisów. Pierwsze dotyczy instytucji cumowania. Odpowiednie przepisy miałyby uzupełnić regulację holowania i pilotażu. Drugie dotyczy części ogólnej nowego k. m. i dotyczy immunitetu statku państwowego, morskiego prawa zatrzymania, aresztu statku i egzekucji ze statków morskich.

8. Uwagi końcowe

Jak widać z powyższych uwag III Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego poczyniła już pierwsze kroki w tworzeniu nowej kodyfikacji morskiej w naszym kraju, regulacji niezbędnej dla utrzymania jakości polskiego prawa morskiego. Jeśli do propozycji zawartych w tym opracowaniu dodać przepisy części ogólnej i prawa przewozowego, to zarys nowej ustawy staje się coraz bardziej czytelny.

Niestety tworzenie prawa, a zwłaszcza kodyfikacji wymaga wiele pracy. Zwłaszcza w obecnym systemie krańcowego zbiurokratyzowania procesu tworzenia prawa, cyklu niekończących się uzgodnień, trudno przecenić rolę Komisji Kodyfikacyjnej. Kodeksu morskiego nie sformułują urzędnicy, muszą to zrobić prawnicy morscy. Dlatego nie można zaprzepaścić dotychczasowego wysiłku tego środowiska.

New Maritime Code Act - Selected Legislative Proposal

ABSTRACT

The 10th anniversary of passing the Maritime Code Act from 18.09.2001 provokes thoughts. The fundamental question is whether the concept of significant amendments to Maritime Code Act from 01.12.1961 adopted by the Second Codification Commission of Maritime Law, referred to as „recodification”, was correct or whether already at that time there was a need to prepare a completely new maritime codification. Nowadays, however, the need for the new maritime codification in Poland should no longer be questioned. This is fully justified by the necessity to adapt to new conventional regulations, especially the sea carriage law of cargo (Rotterdam Rules) and of passengers (PAL 2002), as well as the completion of other deficiencies of Polish maritime law (bareboat charter, volume contract, ship management). Unfortunately, the concept of new maritime codification in our country is not sufficiently supported by the practice of maritime traffic. It must be said, that because of the scarcity of Polish shippers, the scope of Maritime Code Act is getting more and more limited.

The Third Codification Commission of Maritime Law prepared the majority of provisions of the new maritime codification. They include, among others, the general part, membership and registration of vessels, the shipowner, the master, maritime agency, piloting and towage. There has been advanced work on provisions concerning the sea carriage.



**WYŻSZA SZKOŁA
ADMINISTRACJI
I BIZNESU**

IM. E. KWIATKOWSKIEGO W GDYNI