

DR. BOHDAN WINIARSKI

Profesor Uniwersytetu Poznańskiego

NARODOWOŚĆ STATKÓW RZECZNYCH I PIERWSZA KONFERENCJA PRAWA RZECZNEGO

1.

Późno staje na porządku obrad międzynarodowych zagadnienie ujednostajnienia — w pewnych granicach — prawa rzecznego. Nie mówiąc o komunikacjach lądowych, prawo lotnicze, aczkolwiek tak młode, zdaje się wyprzedzać rozwój prawa rzecznego: być może zresztą, że tak się dzieje właśnie dlatego, iż w dziedzinie lotnictwa nie było dawniejszych norm prawnych, narodowych i międzynarodowych, któreby mogły utrudniać obecnie dzieło porozumienia. Natomiast *prima facie* niezrozumiałem może się wydawać, że prawo rzeczne nie podążało za rozwojem prawa morskiego, z którym — mimo wszystko — wiele ma wspólnego. Atoli przy bliższym wejrzeniu przyczynę łatwo zrozumieć.

W prawie morskiem pierwiastek ogólny z natury rzeczy musiał być zawsze bardzo silny: ta sama wielka droga wodna, na której spotykają się okręty wszystkich krajów; te same niebezpieczeństwa i te same doświadczenia; te same czynności żeglarskie i kupieckie; nieustanne stykanie się z sobą ludzi, z morza żyjących, nieuniknione naśladownictwo, przejmowanie wzajemne lepiej do potrzeb życia dostosowanych rozwiązań technicznych i prawnych. Nic dziwnego, że od czasów starożytnych w prawie morskiem można śledzić kolejny przypływ i odpływ fali, równającej tworzące się z biegiem czasu różnice; są to okresy unifikacji, przewyciężającej naturalne tendencje partykularystyczne w rozwoju prawa narodowego różnych krajów. Oto dlaczego już w połowie 19 wieku Stanisław Mancini, twórca narodowej włoskiej szkoły prawa międzynarodowego, twierdził jednak, że przyszłość prawa morskiego leży w odpowiadającym jego naturze ujednostajnieniu międzynarodowem jego przepisów.

Znamienny jest już sam początek rozwoju: były niem normy prawa rzymskiego, przeważnie, jeśli nie wyłącznie zwyczajowe, utrwalone w kodyfikacji justynjańskiej. Jeżeli po upadku Zachod-

niego Cesarstwa ustawodawstwo idzie różnemi torami na Zachodzie i na Wschodzie, niemniej grunt wspólny pozostaje. Nawet później, gdy wytwarzają się mnogie miejscowe prawa zwyczajowe morskie, ten grunt wspólny istnieje nadal i doprowadza do faktycznej komasacji prawa morskiego: tak z biegiem czasu różne nacje, ciężące ku morzu Śródziemnemu, przyjmują ostatecznie zasady „Konsulatu morskiego” barcelońskiego, który bynajmniej nie jest prawem z pochodzenia katalońskim; nad brzegami Atlantyku i nawet morza Północnego podobną rolę odgrywają czas jakiś *Rôles d'Oléron*, dopóki nie ustąpią prawom Północy; wreszcie na Bałtyku powstaje prawo zwyczajowe, silnie zaznaczające pierwiastki germańskie, acz nieobce także wpływom olerońskim: *leges Visbuenes*, tak zwane od miasta Wisby na Gotlandji. Było to prawo, którem żyły przedewszystkiem miasta hanzeatyckie, więc i Gdańsk, więc niewątpliwie Polska. Tak oto w późnym średniowieczu dokonano się ujednostajnienie, posiadające dwa bieguny: na Południu i na Północy. W czasach późniejszych ta jedność zatracca się, ale recepcja prawa rzymskiego wnosi pierwiastki wspólne, a potem znowu wzorem, na którym oparły się kodyfikacje prawa morskiego, stała się sławna Ordonansa morska Ludwika XIV (1681), która bynajmniej nie była oryginalną ustawą francuskiego pochodzenia: przeciwnie, jej autorowie czerpali zewsząd pełnemi garściami i stworzyli dzieło tyleż europejskie, co francuskie.

Dziś podobieństwa i różnice ustawodawstw morskich pozwalają uczonym wyodrębnić zaledwie trzy grupy państw: anglosaską, niemiecko-skandynawską i trzecią (francuską?), do której można zaliczyć pozostałe państwa Europy i Ameryki. W końcu 19 wieku zjawiają się pierwsze dążenia do ujednostajnienia prawa morskiego drogą umów międzynarodowych. Poświęcił im dużo pracy naukowej Instytut Prawa Międzynarodowego. Pożytecznie pracuje na tem polu przez popularyzację zagadnień *International Law Association* (od roku 1873); trzy konferencje morskie: w Antwerpji (1885), Brukseli (1888) i Genui (1892), które nie doprowadziły zresztą do podpisania żadnej konwencji, stworzyły program, urzeczywistniany stopniowo w wieku 20-ym. Największą wszakże zasługę ma tu Międzynarodowy Komitet Morski z siedzibą w Antwerpji, organizacja społeczna, złożona z przedstawicieli narodowych towarzystw prawa morskiego.

Od r. 1897 Komitet odbył szereg sesyj, na których dyskutowano najważniejsze zagadnienia prawne, dotyczące stosunków żeglarskich i kupieckich. Pod wpływem tych prac wprowadzone zostały doniosłe zmiany w ustawodawstwach niektórych państw. Wreszcie odbyło się kilka konferencyj dyplomatycznych w Brukseli

(1905, 1909, 1910, 1922, 1926), które zakończyły się przyjęciem przez państwa szeregu konwencji brukselskich: o ujednostajnieniu niektórych prawideł w przedmiocie zderzenia okrętów (*abordage*, 1910); o ujednostajnieniu niektórych prawideł w przedmiocie pomocy i ratunku na morzu (1910); o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli okrętów (1924); o umowie przewozu (1924); o hipotekach i przywilejach morskich (1926); wreszcie częściowo tylko tu należy konwencja o immunitacie okrętów państwowych (1926). Inne zagadnienia są przedmiotem studjów Komitetu; gdy będą dostatecznie przygotowane, następne konferencje przyjmą nowe konwencje brukselskie prawa morskiego, jeżeli tego potrzeby życia praktycznego wymagać będą.

2.

Inaczej z prawem rzecznm.

Zasada wolności mórz stosowana jest od wieków; wolność żeglugi rzecznej jest względnie nowa. Proklamowana z patosem przez Rewolucję francuską, jako nakaz prawa naturalnego, rozumiana była przez tęż Rewolucję jako wolność dostępu do morza dla państwa, leżącego w górnym biegu rzeki żeglownej, przez terytorjum państwa leżącego w dolnym jej biegu. Zasady sformułowane przez Kongres Wiedeński winny były służyć za podstawę umów, jakie miały zawierać państwa, leżące nad tą samą rzeką żeglowną, celem zapewnienia sobie wzajem wolnej żeglugi po tej wspólnej drodze wodnej; tylko państwa nadreńskie zawarły takie porozumienie. Traktat paryski (1856) i konwencja berlińska (1885) stanowią dalsze etapy. Dopiero jednak traktat wersalski (1919) wprowadził bezwzględnie zasady wolności żeglugi i równości wszystkich bander na rzekach międzynarodowych (Ren, Dunaj, Łaba, Odra, Niemen); z mniejszem powodzeniem usiłowała wprowadzić te zasady na rzekach wspólnych dwu lub kilku państwom konwencja barcelońska (1921). Niezależnie od tego żegluga rzeczna była i jest przedmiotem umów między poszczególnymi państwami. Gdy niemiecki Mittellandkanal zostanie wykończony, gdy zbudowany zostanie kanał Ren-Dunaj — że pominie dalsze projekty połączenia Dunaju z rzekami Europy Środkowej i Wschodniej — cała Europa stanowić będzie jedną sieć dróg wodnych; na większości tych dróg już dziś obowiązują zasady wolności żeglugi i równego traktowania statków rzecznych. Zagadnienie uporządkowania warunków prawnych, wśród których odbywa się żegluga z kraju do kraju, dopiero od niedawna stało się aktualnem. Byłoby bardziej aktualne, gdyby nie ogólny kryzys gospodarczy, w szczególności kryzys przemysłu przewozowego i zabójcza dziś dla dróg wodnych konkurencja kolei żelaznych.

Jest i inna przyczyna.

Okręt morski od niepamiętnych czasów traktowany był nie jako zwykła ruchomość, lecz jako indywidualność prawna, podlegająca nietylko na otwartem morzu, ale w szerokim zakresie i na wodach obcych, prawu swego kraju. Okręt, podobnie jak każdy człowiek w średniowieczu, nosi ze sobą swoje prawo, prawo państwa, pod którego banderą płynie. Statek rzeczny naogół jeszcze traktowany jest, jako zwykła rzecz ruchoma, względem której stosuje się zasadę *lex rei sitae*. Naogół, bo w ostatnich czasach ustawy niektórych państw wyodrębniły je w osobną kategorię, nadając im *status* prawny mniej więcej zbliżony do stanowiska prawnego okrętów, jak to niebawem zobaczymy.

3.

Zainteresowanie sytuacją prawną statków rzecznych w żegludze międzynarodowej powstało niedawno, ale wzrasta szybko. Dziesiąty z kolei Kongres Żeglugi (Medjolan 1905) zajmował się zagadnieniem prawa prywatnego w zastosowaniu do żeglugi rzecznej. Międzynarodowy Komitet Morski zajął się także zagadnieniem zderzenia okrętu ze statkiem rzeczny (konwencja I) i uznał za konieczne wysunąć zagadnienie hipoteki rzecznej na wzór hipoteki morskiej¹⁾. Art. 40 Konwencji zawierającej Akt Żeglugi (Statut Dunaju (z 23 lipca 1921 r.) stanowi w tej materji: „Państwa podpisujące niniejszą konwencję będą usiłowały ustalić w oddzielnych umowach jednolite przepisy cywilne, handlowe, sanitarne i weterynaryjne, dotyczące wykonywania żeglugi i umów przewozowych”.

Akt żeglugi Łaby (z 22 lutego 1922 r.) zawiera w art. 48 przepis podobny. Wreszcie Centralna Komisja Renu w r. 1921 postanowiła przystąpić do studjów nad ujednostajnieniem prawa rzeczno państw, posiadających żeglugę na Renie. Ona też jedna utworzyła specjalny „Komitet prawa prywatnego”, który od r. 1921 odbył szereg posiedzeń; dyskutowane przezeń projekty stanowiły znakomite przygotowanie dla prac Komitetu Ligi Narodów, który przez pewien czas prowadził swe studia niemal równolegle z pierwszym, często biorąc za punkt wyjścia rezultaty osiągnięte przez komitet reński.

Liga Narodów postawiła zagadnienie na gruncie szerszym, europejskim; jej Komisja Komunikacyjna i Tranzytowa uchwałą z marca 1922 r. zadecydowała, że Liga podejmie prace w tym kierunku,

¹⁾ Te i następne dane powtarzam za ogólną, mojego pióra, częścią sprawozdania, przeznaczonego dla pierwszej Konferencji prawa rzeczno (Conférence pour l'unification du droit fluvial. Documents préparatoires. Vol. II. Rapports).

skoro tylko zagadnienie dojrzeje, albo gdy się okaże, że jego rozwiązanie europejskie nastrożać będzie mniej trudności, niż unifikacja częściowa, w obrębie państw nad jedną leżących rzeką. Stało się to w r. 1924. Utworzony został specjalny „Komitet prawa prywatnego żeglugi wewnętrznej”, od r. 1928 istniejący pod dokładniejszą nazwą Komitetu Prawa Rzecznego. Złożony z 10 wybitnych prawników, znawców zagadnień żeglugi rzecznej, pod przewodnictwem autora tych słów, odbył on od r. 1926 sześć sesyj w różnych miastach, w których mógł się zetknąć z różnorodnymi sprawami żeglugi i poglądami kół zainteresowanych (Strasburg), Hamburg, Genewa, Wiedeń, Genewa, Wiedeń). Prace swe zaczął od opracowania szeregu kwestjonariuszy, które przesłane zostały przez Ligę Narodów rządowi poszczególnych państw; otrzymane odpowiedzi umożliwiły studjum porównawcze zagadnień i obowiązujących ustawodawstw. Dopiero po takim przygotowaniu można było ustalić metodę działania: w niektórych wypadkach było możliwe — czasami konieczne — zaproponować normy materialne, które, przyjęte przez państwa, sprowadziłyby ujednostajnienie ich ustawodawstw w tych dziedzinach; w innych należało ograniczyć się do zaprojektowania reguł, zapewniających jednolite rozwiązywanie kolizyj różnych ustawodawstw; wreszcie tylko w ten sposób można było uwzględnić w największej mierze przepisy, a przynajmniej zasady prawodawstw narodowych.

W wyborze zagadnień, które miał opracować, Komitet kierował się przede wszystkim logiczną ich kolejnością: tak np. uważał, że podstawą do dalszych unormowań musi być zgoda państw na zasadę przynależności państwowej („narodowości”) statków rzecznych; dalej zagadnienia stosunkowo proste i łatwe (np. przepisy co do zderzenia statków rzecznych) rozwiązywał przed trudniejszymi; wreszcie korzystał z dróg utorowanych przez konwencje brukselskie (hipoteki, przywileje); gdyż prawo rzeczne jest jakby rzutowaniem na inną płaszczyznę zasad prawa morskiego.

Zadanie Komitetu nie jest skończone: ma on na warsztacie zagadnienia ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku rzeczno-ego, właściwości sądów w tej materji i kilka innych, które, jeśli warunki sprzyjać będą, przedłożone zostaną następnej konferencji.

4.

Pierwsza konferencja prawa rzeczno-ego obradowała na zaproszenie Ligi Narodów w Genewie, w dniach od 17 listopada do 9 grudnia 1930 r.; miała ona charakter nie ogólny, lecz tylko europejski (Statut Organizacji Komunikacyjnej i Tranzytowej Ligi Narodów

przewiduje takie konferencje „częściowe” czy „regionalne”). Przedłożone jej zostały trzy projekty konwencji: 1° w sprawie narodowości statków rzecznych; 2° w sprawie niektórych zagadnień prawa rzecznego; 3° w sprawie zderzenia między statkami rzeczniemi.

Jak zazaczyłem wyżej, Komitet Prawa Rzecznego wychodził z założenia, że podstawą wszelkiego uporządkowania prawnego stosunków, wynikających z międzynarodowej żeglugi rzecznej, powinno być uznanie zasady przynależności państwowej („narodowości”, „bandery”) statków rzecznych. To też początkowo kilka artykułów, poświęconych temu zagadnieniu, stanowiło poprostu pierwszy rozdział projektowanej konwencji „w sprawie niektórych zagadnień prawa prywatnego rzecznoego”. Z biegiem czasu przekonał się Komitet, że uznanie przynależności państwowej statków rzecznych napotka na zacięty opór Niemiec, a może także Holandji i Szwajcarii; ze względów taktycznych wyodrębnił więc te artykuły w osobną konwencję (I-a), natomiast na początku konwencji II-ej rozwinął przepisy dotyczące rejestracji statków rzecznych, a będące wyrazem tej samej myśli przewodniej: gdyby nawet projekt konwencji I-ej został odrzucony, przyjęcie konwencji II-ej musiałoby w praktyce doprowadzić do tych samych wyników.

Na konferencji genewskiej idea narodowości statków rzecznych była zacięcie zwalczana przez delegację niemiecką; w pewnej chwili rozeszła się wieść, że Niemcy uzależniają podpisanie II-ej i III-ej konwencji od poniechania przez wszystkie delegacje konwencji I-ej. Otóż dla państw nadreńskich przystąpienie Niemiec do konwencji II-ej, normującej zagadnienia rejestracji statków rzecznych, własności, hipotek, wierzytelności uprzywilejowanych i egzekucji, było niezmiernie ważne, i to tak dalece, że ich delegacje skłonne były zadowolić się w prawie narodowości podpisaniem deklaracji, któraby w kilku zdaniach zawierała całą treść projektowanej I-ej konwencji. Byłoby to ustępstwo formalne, bowiem moc obowiązująca takiej deklaracji dla państw, któreby ją podpisały, nie różniłaby się wcale od mocy obowiązującej konwencji. Ostatecznie załatwiono rzecz inaczej: podpisano konwencję, w której wyrażenie „narodowość” zastąpione zostało terminem: „prawo do bandery”. W istocie przez to nic nie uległo zmianie.

5.

Prawda, że w prawie międzynarodowem niema umowy, któraby uroczyście uznawała zasadę narodowości okrętów. Ale umowa taka nie była potrzebna, bo zasada ta od wieków jest stosowana

w praktyce; konwencje międzynarodowe liczą się z nią zawsze²⁾). W stosunku do statków rzecznych nie było takiej powszechnej praktyki, niektóre państwa kwestionują banderę, prawo zwyczajowe powszechne nie mogło się wytworzyć. Wprawdzie i umowy międzynarodowe i ustawodawstwa znają i stosują tę zasadę, jednak państwa pragną uzyskać dla niej uznanie powszechne, a to w przedmiocie tak jeszcze nowym i bądź co bądź spornym da się osiągnąć jedynie przez umowę.

Dotychczas można by wskazać na szereg umów, które mówią o banderze statków rzecznych, rozumiejąc przez to ich przynależność państwową. Już kongres wiedeński stosował tę koncepcję, mówiąc o „żegludze wszystkich narodów”. Komisja rzeczna Kongresu Wiedeńskiego (na piątym posiedzeniu, 24 lutego 1815 r.) powzięła w sprawie Renu uchwałę następującą: „Co do bandery uznano za pożyteczne dać wyraz przekonaniu, że każdy właściciel lub kierownik statku będzie miał obowiązek i będzie mógł wywiesić banderę handlową swego rządu”. Art. 2 konwencji mogunckiej z 21 marca 1831 r. wprowadzał świadectwa żeglugi, które mogły być wydawane tylko przez państwa nadrzeczne, a dodatkowy art. XIX do powyższego artykułu, podpisany 9 grudnia 1848 r., stanowi, że kierownik statku będzie miał obowiązek „udowodnić narodowość statku” zapomocą świadectwa, wystawionego przez władze kraju, do którego statek należy. Traktat handlowy między Holandją a Niemieckim Związkiem Celnym z 21 stycznia 1819 r. w art. 3 przynosi pewne korzyści na terytorjum holenderskim statkom pływającym „pod banderą pruską lub innego państwa nadrzecznego”. Traktat między temiż stronami, zawarty w d. 31 grudnia 1851 r. mówi w art. 10, że postanowienia artykułów 1—9 (o równości bander) stosują się do żeglugi morskiej i rzecznej, poczem dodaje: „zrównanie tych bander z banderą narodową. . . rozciągnięte zostaje wyraźnie na prawo żeglugi po drogach wodnych i t. d.”. Art. 12 zaś stanowi: „Narodowość statków będzie uznana z jednej i drugiej strony stosownie do właściwych ustaw i rozporządzeń każdego kraju”. . . Podobnie traktat między Francją a Niemieckim Związkiem Celnym z 2 sierpnia 1862 r. w art. 9 stanowi, że towary wprowadzone do Francji przez port strasburski „pod banderą niemiecką” będą trak-

²⁾ Warto tu przytoczyć deklarację barcelońską z 20 kwietnia 1921 r.: „Niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, oświadczają, że reprezentowane przez nich Państwa uznają banderę okrętów każdego Państwa nie posiadającego wybrzeża morskiego, jeżeli te okręty są zarejestrowane w jakimś jedynym oznaczonym miejscu na jego terytorjum; to miejsce stanowić będzie dla tych okrętów port rejestracyjny”.

owane jak towary wwiezione pod banderą francuską. Akt żeglugi Renu, zmieniony konwencją mannheimską z 17 października 1868 r. stanowi w art. 2, ust. 3: „Jako należący do żeglugi reńskiej (pamiętajmy, że wolność żeglugi była ograniczona do państw nadrzecznych, *p. a.*) uważany będzie każdy statek, mający prawo nosić banderę jednego z państw nadrzecznych i mogący udowodnić to prawo świadectwem, wystawionem przez właściwą władzę”.

Traktatów takich możnaby wymienić więcej; cytowaliśmy specjalnie te, do których należały lub należą Niemcy, z powodów, o których niżej.

Traktat paryski z r. 1856 zapewnił równość wszystkich bander na dolnym Dunaju, w żegludzie zarówno morskiej jak rzecznej. Konwencja afrykańska, podpisana w Berlinie 26 lutego 1885 r. zapewnia wszystkim banderom wolność żeglugi po rzekach Kongo, Niger i ich dopływach. Wreszcie traktat wersalski we wszystkich postanowieniach części XII (Porty, drogi wodne i koleje żelazne) mówi stale o statkach rzecznych i banderach „wszystkich mocarstw”, o statkach niemieckich, o „obywatelach, własności i banderze któregokolwiek z Mocarstw” i t. d. Jest rzeczą oczywistą, że dla państw, traktat wersalski podpisujących, pojęcie przynależności państwowej statków rzecznych, ich bandery, było czemś naturalnem, rozumiejącem się samo przez się, niekwestionowanem.

6.

Wiele państw posiada dziś przepisy, wprowadzające pojęcie narodowości statków rzecznych i określające warunki, pod któremi statek może być uznany za narodowy. Francja traktuje statki co do narodowości analogicznie do okrętów morskich, choć pozatem, oprócz ustawy o rejestracji z 5 lipca 1917 r., rządzi się wciąż kilkunastu artykułami kodeksu cyw. (1782—1786) i handlowego (art. 96—108³). Belgja, która posiada kodeks prawa rzecznoego od roku 1908, poszła w tym kierunku bardzo zdecydowanie; uznaje ona za statek belgijski, mający prawo do bandery belgijskiej, statek będący własnością obywatela lub towarzystwa belgijskiego. Podobnie Jugosławja: statek musi być w całości własnością obywatela jugosłowiańskiego. Rumunja wymaga, aby właściciel był obywatelem rumuńskim, albo, jeżeli jest cudzoziemcem, aby był urodzony na

³) Projektowany kodeks żeglugi rzecznej (*Chambre des députés, Sess. de 1925, N1520*), nie stał się prawem. W Alzacji obowiązuje ustawa niemiecka z 15 czerwca 1895 r. i tylko tam dekret z 29 kwietnia 192 r. postanowił, że za francuskie statki reńskie mogą być uważane jedynie statki zarejestrowane we Francji.

terytorjum rumuńskim i posiadał tam stałe miejsce zamieszkania. Danja, Grecja, Szwecja wymagają, aby statek był najmniej w $\frac{2}{3}$ własnością ich obywatela, przyczem w Danji obywatelstwo może być zastąpione przez pięcioletni domicyl cudzoziemca; nadto w Danji wymaga się, aby miał macierzysty port w kraju. Węgry zadowolają się połową własności. Wszystkie te państwa przez obywateli rozumieją także towarzystwa i spółki krajowe, przyczem naturalnie kryterja, według których uznaje się je za krajowe, są różne i zależne od rodzaju tych spółek i towarzystw. Tradycyjnie siedziba towarzystwa największą odgrywa rolę, ale coraz bardziej toruje sobie drogę sprawdzian rzeczywistego wpływu: decyduje fakt, że towarzystwo znajduje się pod kontrolą (w angielskim znaczeniu tego wyrazu) kapitału krajowego, nie zaś obcego.

Inaczej w Niemczech. Ustawa z 15 czerwca 1895 r. zobowiązuje do zapisania w specjalnie na ten cel utrzymywanym rejestrze sądowym każdego statku, który przekracza ustalone przez nią rozmiary. Właściwym jest sąd, w którego okręgu znajduje się port macierzysty (miejsce postoju, *Heimatsort*, *port d'attache*) statku; przez ten port zaś rozumie się miejsce, z którego jest wykonywana żegluga, przyczem art. 6 rzeczony ustawy wprowadza na wypadek wątpliwości dalsze kryterja, według których określać należy miejsce postoju statku, a więc i sąd właściwy do rejestracji.

Otóż obywatelstwa właściciela nie bierze się pod uwagę; każdy może i ma obowiązek zarejestrować swój statek, jeśli wykonywa żeglugę z miejsca położonego na terytorjum Rzeszy: statek rzeczny w Niemczech nie posiada narodowości (por. ustawę o banderze okrętów z 22 czerwca 1899 r.⁴). To nam pozwala zrozumieć bezwzględną opozycję Niemiec przeciwko konwencji w sprawie narodowości statków rzecznych, niemniej jednak trzeba przypomnieć dwie rzeczy.

Pierwsza jest ta, że według ścisłego brzmienia ustawy Niemcy mogłyby zmusić każdy statek obcy, uprawiający stałe żeglugę na wodach niemieckich, do zarejestrowania w sądzie niemieckim, co dla każdego innego państwa byłoby jednoznaczne z uznaniem go za statek niemiecki. Otóż Traktat Wersalski wyraźnie przyznaje wolność żeglugi 'na wodach niemieckich statkom obcym, rozumie się, pod ich własną banderą: gdyby bowiem statki te musiały przyjmować banderę niemiecką, nie byłoby wolności żeglugi.

Powtóre zaś: Niemcy, jak widzieliśmy, podpisywały umowy, uznające narodowość statków rzecznych i dziś do takich umów należą.

⁴) Podobnie w Holandji i Szwajcarji.

Stanowisko Niemiec nie może być i nie jest konsekwentne. Tak np. gdy na mocy Traktatu Wersalskiego Czechosłowacji przyznana została pewna liczba statków odrzańskich niemieckich, statki te pozostały na Odrze i nie mają fizycznej możności dostać się na wody ojczyste, ponieważ ta rzeka nie jest żeglowna powyżej Koźła. Uprawiają więc żeglugę wyłącznie między portami niemieckimi i winny być wpisane do rejestrów niemieckich; a jednak Niemcy wykreśliły je ze swych rejestrów, przez co powstała sytuacja, w której stan prawny tych statków pozostaje nieuregulowany.

Z drugiej strony rozporządzeniem z 15 października 1926 r. zmienione zostały przepisy o pozbywaniu zagranicę statków rzecznych z 17 stycznia 1918 r. i zniesione przepisy o pozbywaniu ich na rzecz cudzoziemców z 26 czerwca 1926 r. Art. 1 rozporządzenia brzmi:

„Wszelkie czynności prawne, mające za przedmiot przeniesienie na cudzoziemca, przez Niemca lub spółkę mającą swą siedzibę w Niemczech, całkowitej lub częściowej własności statku przeznaczonego do żeglugi na rzekach lub innych wodach wewnętrznych (statku żeglugi śródlądowej), albo też mające za przedmiot zobowiązanie dokonania podobnego przeniesienia, są zabronione.

Zabronione są również czynności, które mają za przedmiot nabywanie na rachunek cudzoziemców statków żeglugi śródlądowej, będących własnością Niemców lub spółek z siedzibą w Niemczech.

Podobnie, jak nabycie na mocy czynności prawnej, traktowane jest w myśl ust. 1 i 2 nabycie z egzekucji. Podobnie, jak nabycie przez cudzoziemców lub na rachunek cudzoziemców traktowane jest nabycie przez Niemców lub na rachunek Niemców nie mających domicylu w Rzeszy Niemieckiej; te same przepisy stosują się również do nabycia przez spółki lub na rachunek spółek, które mają siedzibę zagranicą lub których kapitały należą w większości do cudzoziemców”.

Art. 2 tegoż rozporządzenia dodaje, że „przeniesienie zagranicę portu macierzystego (miejsca postoju) statku należącego do kategorii oznaczonej w art. 1-ym jest zabronione”.

Cóż oznaczają te przepisy, jeśli nie stanowisko skrajnie etatystyczne w stosunku do statków rzecznych, których nie chce się nazywać otwarcie niemieckimi? Jest rzeczą pewną, że w razie wojny, mobilizacji lub innych wydarzeń, w których w grę będzie wchodziło bezpieczeństwo Rzeszy, rząd niemiecki położy rękę na wszystkich statkach, zarejestrowanych w Niemczech, jako na statkach niemieckich. Wydaje się więc rzeczą niewątpliwą, że jest to tylko kwestja słów; zresztą na 100 zarejestrowanych w Niemczech statków napewno więcej niż 99 żegluje pod banderą niemiecką.

W końcu trzeba dodać, że wyżej wymieniona ustawa z 22-go czerwca 1899 r. zmieniona ustawą z 29 maja 1901 r. przewiduje możliwość nadania bandery statkom uprawiającym żeglugę zagranicą. Na tej podstawie rozporządzenie z 1 marca 1900 r. wprowadziło banderę niemiecką dla statków na dolnym Dunaju i rzekach Dalekiego Wschodu. Tak prawdopodobnie rozumiał sytuację Rząd polski, gdy na ankietę Komitetu Prawa Rzecznego odpowiedział w r. 1926, że w b. dzielnicy pruskiej „statkom żeglugi śródlądowej nadaje się n a r o d o w o ś ć . . . przez zarejestrowanie w sądzie, przy czem narodowość właściciela statku jest obojętna”.

Wkrótce jednak namyślono się inaczej. Rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z 6 marca 1928 r. (D. U. Nr. 29 z r. 1928) stanowi w art. 1-ym: „Żegluga i spław na śródlądowych drogach wodnych dozwolone są dla statków, łodzi i tratw polskich” . . . „Dla statków, łodzi i tratw obcych żegluga i spław są dozwolone na mocy umów międzynarodowych lub na mocy zezwoleń udzielanych przez Ministra Robót Publicznych” . . . Zaś art. 3 określa:

„Za statki i łodzie polskie w rozumieniu niniejszego rozporządzenia uważa się statki i łodzie:

- a) stanowiące własność Państwa Polskiego;
- b) zarejestrowane w Państwie Polskiem i stanowiące własność obywateli polskich lub polskich osób prawnych” (ust. 2 mówi o tratwach).

Dalej rozporządzenie ustanawia obowiązek rejestracji statków (z wyjątkiem mniejszych od określonego rozmiaru); dokonywać jej się ma wobec władz i urzędów właściwych w stosunku do tej drogi wodnej, przy której znajduje się obrane miejsce postoju statku lub łodzi (zarządy i inspekcje dróg wodnych, wskazane przez Ministra R. P. urzędy techniczne, wreszcie powiatowe władze administracji ogólnej). Zarejestrowane statki otrzymują dokument rejestracyjny (art. 18). Celem uniknięcia kolizji art. 12 ust. 2 stanowi z całą słuszością, że „statki i łodzie zarejestrowane zagranicą, nie mogą być zarejestrowane na obszarze Rzplitej Polskiej”; podwójna narodowość jest więc wykluczona. Czy jednak tak jest naprawdę?

Obok rejestracji nakazanej przez rozporządzenie z 6 marca 1928 r. istnieje w b. dzielnicy pruskiej rejestracja z obowiązującej tam ustawy z 15 czerwca 1895 r., przy czem pierwsza ma znaczenie prawno-publiczne, administracyjne, i ona to stanowi o narodowości statku rzecznego, druga ma znaczenie dla prawa prywatnego (stwierdzenie stosunków własności, zastawu i t. p.). Stąd jednak wynika, że statek rzeczny, należący do obywateli polskich, może być zarejestrowany w myśl rozporządzenia z 6 marca 1928 r. w Polsce, w myśl ustawy z 15 czerwca 1895 r. w Niemczech. Wyobraźmy

sobie — wypadki takie podobno się zdarzają w praktyce — że właściciel statku, zarejestrowanego w sądzie niemieckim, obciążonego hipoteką (dokładniej, według niemieckiej ustawy, prawem zastawu) na rzecz niemieckiego wierzyciela, nabył obywatelstwo polskie; statek uprawia żeglugę na terytorjum polskim; będzie zarejestrowany w Polsce, jako statek polski, a jednocześnie jest nadal zapisany do rejestru w Niemczech, gdyż nie może uzyskać zgody wierzyciela na skreślenie z rejestru, a może dogodniej mu jest figurować w rejestrze niemieckim. Taki statek polski, o ileby się znalazł np. w chwili mobilizacji na terytorjum niemieckim, będzie niewątpliwie traktowany przez władze Rzeszy, jako statek niemiecki.

Oczywiście, jest to sytuacja zupełnie nienormalna, której z biegiem czasu będzie się musiało kres położyć.

7.

Jak należy rozumieć narodowość statków rzecznych? Tak samo, jak okrętów morskich: jako trwały węzeł prawny, łączący statek z państwem.

Oczywiście: obywatelstwo, narodowość (w znaczeniu obywatelstwa) mieć może tylko człowiek. Ale możemy zupełnie dobrze mówić o przynależności państwowej okrętów czy statków, w skróceniu, wzorem innych języków słowiańskich, romańskich i angielskiego, można mówić nawet o ich narodowości, tak jak mówimy o flocie narodowej czy narodowej banderze. Powszechnie stosujemy to pojęcie, mówiąc w skróceniu o okręcie czy statku angielskim, francuskim, polskim, o banderze nieprzyjacielskiej.

W prawie morskiem rzecz jest zupełnie jasna. Bandera (flaga o określonym rysunku i barwach) jest zewnętrzną oznaką przynależności państwowej. Prawo do używania bandery danego państwa ma każdy okręt, który został uznany za „narodowy” (przynależny do tego państwa). Prawo do takiego uznania ma każdy okręt (t. j. właściciel okrętu), który odpowiada ustawowym warunkom. Warunki te są bardzo różne, zależne od polityki państwa. Słabsze gospodarczo państwo, które pragnie przyciągnąć do swej żeglugi obce kapitały, nie rezerwuje korzyści narodowej bandery — może niewielkie to są korzyści! — dla własnych tylko obywateli, nie prowadzi polityki protekcyjnistycznej, stawia wymagania niewielkie, udziela swej bandery łatwo; państwo, które zastrzega te korzyści — ma co zastrzegać! — dla własnych obywateli, stawia warunki ostre: okręt musi należeć w całości do obywateli danego państwa (lub krajowych osób prawnych — tu też ostre warunki uznania osób prawnych na krajowe); załoga musi się w całości składać

z obywateli danego państwa; okręt musi być zbudowany w stoczni krajowej lub „ukrajowiony” i t. d. Ustawa z 28 maja 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich wymaga, aby okręt był własnością państwa, obywateli polskich lub osób prawnych, odpowiadających oznaczonym warunkom (wpływ decydujący zastrzeżony dla obywateli polskich), wreszcie obywateli obcych, ale Polaków.

Podobne wymagania, jak widzimy, stawiają naogół państwa względem statków rzecznych.

Trwały węzeł prawny, łączący statek z państwem, polega przede wszystkim na tem, że w razie wojny, mobilizacji lub innych ważnych wypadków państwo może obrócić na potrzeby publiczne okręty, żeglujące pod jego banderą. Z drugiej strony okręt korzysta z opieki konsularnej i dyplomatycznej państwa, którego nosi banderę, a w razie potrzeby i z pomocy jego okrętów wojennych. Ponadto korzysta również z uprawnień, przyznanych temu państwu w umowach handlowych i nawigacyjnych, konsularnych i innych. Statki rzeczne np. korzystają z postanowionej na rzecz ich państwa wolności żeglugi na drogach wodnych innego państwa. Państwo zastrzega wyłącznie dla swej bandery prawo *kabotażu*, t. j. przewozu osób i towarów między własnymi portami, oraz rybołówstwa na własnych wodach przyładowych⁵).

Zwykle polityka państw zastrzega dla własnej bandery także inne prawa (niższe opłaty od usług, jak portowe, pilockie i t. p. i niższe opłaty celne od towarów przywożonych pod własną banderą; czasami poprostu zakaz przywożenia obcych towarów pod obcą banderą; kombinowane taryfy kolejowo-okrętowe; premje-wyłączne prawo przewozu emigrantów; także prawo przewożenia poczty i związane z niem opłaty czy subwencje pocztowe i t. d.). To wszystko może się stosować do statków rzecznych.

Wszelako najważniejsza to, że narodowość okrętu jest podstawą do określenia jego położenia prawnego zagranicą. Właśnie na obcych wodach, nie na otwartym morzu; bo tam, gdzie zwierzchnictwo terytorjalne żadnego państwa nie sięga, naturalną jest rzeczą, iż okręt podlega władzy państwa, którego nosi banderę. Najdonioślejsze są konsekwencje narodowości okrętów na obcem terytorjum. Okręt bowiem jest rzeczą ruchomą *par excellence*; jego zadaniem jest zmieniać nieustannie miejsce pobytu w celach handlowych; pewnego dnia zawija do portu znajdującego się na terytorjum jednego państwa, wieczorem tegoż dnia — do portu drugiego państwa, za kilka dni lub tygodni zarzuca kotwicę w trze-

⁵) Dość niezręcznie formuluje te „korzyści i przywileje” art. 5 wymienionej ustawy polskiej z r. 1920.

ciem i czwartem państwie. Gdyby go traktować, jako zwykłą ruchomość, jego stosunki prawne musiałyby być oceniane nieledwie codziennie inaczej, zależnie od tego, w jakim państwie się znajduje. Ale okrętu niepodobna traktować jako zwykłą rzecz ruchomą; przeciwnie, pod wielu względami zbliża się do nieruchomości. Stosunki własności, nieraz bardzo złożone, muszą być oparte na trwałych podstawach, łatwe w każdej chwili do stwierdzenia; powinny się zmieniać jedynie pod warunkiem zachowania pewnych formalności, mających zapewnić pewność prawną i jawność. Jak nieruchomość, okręt może być obciążony hipoteką, przyczem zapis do odpowiedniej księgi poręcza wierzycielowi jego własność i należne mu miejsce; powstają więc i muszą być uregulowane te same zagadnienia, co w stosunku do zwykłej hipoteki na nieruchomości. I tak samo muszą być uregulowane wszystkie inne zagadnienia — także i te, które właściwe są jedynie stosunkom żeglugi — aż do przejścia własności drogą egzekucji sądowej. To upodobnienie okrętu do nieruchomości leży w interesie właściciela, wierzycieli z różnych tytułów, towarzystw ubezpieczeń, poprostu: w interesie całej żeglugi.

Otóż przy nieruchomości podstawą regulowania jest *lex rei sitae*; w stosunku do okrętu może nią być tylko ustawa państwa, którego okręt nosi banderę: *loi du pavillon*.

To samo dotyczy statku rzecznego: z chwilą, gdy w interesie żeglugi przestajemy go traktować, jako zwyczajną ruchomość, za podstawę uregulowania jego stosunków prawnych musimy wziąć jakieś jedno ustawodawstwo; może niem być tylko ustawodawstwo kraju, pod którego banderą statek żegluguje. Przyjęcie tej zasady umożliwi racjonalne rozstrzygnięcie różnych, nieraz bardzo skomplikowanych zagadnień prawnych przez stosowanie norm kolizyjnych (międzynarodowego prawa prywatnego).

Tak więc własność ocenia się według ustawodawstwa bandery. Jeżeli według ustawodawstwa pewnego kraju wpis do ksiąg jest wymagany jako warunek przeniesienia własności statku, albo przynajmniej jako warunek skuteczności tego przeniesienia wobec osób trzecich, należy zastosować się do tego przepisu, gdziekolwiek znajduje się statek, płynący pod banderą tego państwa. Hipoteka, ważnie zapisana w kraju, do którego statek należy, winna być uznawana, gdziekolwiek statek się znajdzie; podobnie skutki prawne hipoteki, warunki jej zgaśnięcia i t. d. Nie możemy wchodzić w szczegóły; zaznaczymy więc raz jeszcze, że ustawodawstwo bandery będzie decydować wszędzie tam, gdzie nie jest koniecznym stosowanie ustaw miejsca pobytu statku, albo miejsca wypadku, albo *loci delicti* albo *loci contractus*. Naturalnie, zależnie od obo-

wiązujących w państwie norm kolizyjnych, od kierunku orzecznictwa sądów, od poglądów prawnika zależeć będzie nieraz *in concreto* rozstrzygnięcie pytania, czy w danym wypadku stosować należy ustawę bandery, więc ustawę kraju, do którego statek należy, czy ustawę miejscową, czy jakiegoś trzeciego państwa. Podobnie w stosunkach osobistych cudzoziemca trzeba rozstrzygać, kiedy należy stosować jego ustawę ojczystą, kiedy zaś ustawę miejscową (kraju, w którym przebywa), wreszcie ustawę jeszcze innego państwa. W każdym razie gdy się przyjmie zasadę przynależności państwowej statku, ustawa bandery staje się najważniejszą podstawą rozwiązania zagadnień kolizyjnych, a jak trudne, jak nieraz wręcz nierozwiązalne są te zagadnienia w dziedzinie międzynarodowej żeglugi rzecznej, wie ten tylko, kto z problemami temi miał sposobność się zetknąć.

8.

Przy unormowaniu międzynarodowym sprawy narodowości statków rzecznych nie chodzi bynajmniej o to, aby określić przez konwencję warunki, pod którymi państwa nadają statkom prawo noszenia swej bandery. Byłoby to i niemożliwe i niepotrzebne. Zapewne, pożytecznym byłoby uznanie, że każdy statek winien mieć określoną przynależność państwową; ale i to nie jest konieczne. Wystarczy porozumienie w daleko skromniejszym zakresie. Wystarczy zgodzić się, że narodowość statku rzecznego, należyście stwierdzona, że bandera, ważnie nadana w jednym z układających się państw, będzie uznana w innych układających się państwach. Wystarczy uznać, że statek może mieć tylko jedną narodowość i że gdyby nawet odpowiadał warunkom otrzymania prawa bandery w innym państwie, nie będzie mógł otrzymać tego prawa, póki nie zrzeknie się ważnie bandery dotychczasowej. Wreszcie dla technicznego przeprowadzenia tej zasady musiałyby układające się państwa utrzymywać rejestry swych statków; wypisy z tych rejestrów musiałyby być wzajemnie uznane, jako świadectwa przynależności państwowej statku (potwierdzenie bandery), a wpis do rejestru, stwierdzający nabycie nowej przynależności państwowej, mógłby być ważnie przeprowadzony tylko pod warunkiem uprzedniego wykreślenia z dotychczasowego rejestru.

Te skromne, ale niezbędne prawidła stanowią w istocie całą treść I-ej konwencji rzecznej genewskiej. Niemniej w interesie państw trzeba było uregulować jeszcze dwie ważne sprawy. Jeżeli — co może się zdarzyć — statek posiada warunki uzyskania bandery w dwu lub kilku państwach, właścicielowi należało dać swobodę wyboru. Ale ta swoboda nie jest bezwzględna. W art. 4 każde z układających się państw zastrzega sobie prawo ograniczenia swo-

bodnego wyboru, jeżeli właścicielem (więcej niż w połowie) statku, który odpowiada warunkom uzyskania bandery w danym państwie, jest obywatel tegoż państwa, zwykle w niem przebywający (*residence habituelle*), albo spółka, posiadająca główny zarząd względnie siedzibę na jego terytorjum. Podobnie państwo może narzucić swoją banderę statkom obywatela, który nie ma na jego terytorjum zwykłego miejsca pobytu, jeżeli te statki uprawiają żeglugę wyłącznie na drogach wodnych krajowych.

Wreszcie protokół zamknięcia stwierdza, że mimo postanowień konwencji, każde państwo zachowuje prawo sprzeciwić się, w razie ważnych wydarzeń (*en cas d'événements graves*), zmianie bandery własnej na obcą, gdyby właściciel wpisanego w jego rejestrach statku chciał skorzystać z prawa wyboru w tym kierunku; podobnie uznano w protokole zamknięcia, że konwencja nie wkracza zupełnie w dziedzinę wymiany międzynarodowej, np. nie dotyczy w niczem zakazów sprzedaży, wwozu, wywozu i innych spraw, regulowanych bądź przez ustawodawstwo państwowe, bądź w drodze umów, zarówno handlowych dwustronnych, jak ekonomicznych ogólnych.

Konwencja genewska w sprawie bandery statków rzecznych stanowi pierwszy i niezmiernie doniosły krok na drodze uporządkowania stosunków żeglugi na drogach wodnych państw europejskich.