

JÓZEF GÓRSKI

## USTAWODAWSTWO MORSKIE POLSKI LUDOWEJ

### GOSPODARKA MORSKA A PRAWO MORSKIE

Polska Ludowa w pełni wykorzystwała szansę, jaką stworzyło dla niej odzyskanie — w wyniku drugiej wojny światowej — szerokiego dostępu do morza.

Na podstawie śmiałych planów gospodarczych, przy zmobilizowaniu poważnych środków finansowych i rzeczowych oraz przy umiejętnym wykorzystaniu doświadczeń okresu międzywojennego, w stosunkowo krótkim czasie odbudowaliśmy ze zniszczeń wojennych i wyposażyli na nowo porty morskie, oczyścili z wraków i min wody przybrzeżne, stworzyli od nowa rozwijający się stale przemysł stoczniowy, odbudowali i rozbudowali flotę handlową i rybacką, zorganizowali na zasadach socjalistycznych dziesiątki przedsiębiorstw i instytucji, których praca związana jest ściśle z morzem.

Ogół tych przedsiębiorstw i instytucji oraz prowadzoną przez nie działalność nazywamy skrótowo gospodarką morską. Staje się ona z każdym rokiem coraz poważniejszą częścią naszej gospodarki narodowej.

Jak wiadomo, porty polskie zajmują już dziś czołową pozycję wśród portów bałtyckich. Ich przeładunek roczny wynosi dziś około 24 mln t rocznie, a w roku 1970 wynosić będzie ponad 27 mln t, w tym 10 mln t samej drobnicy. Flota handlowa wzrosła w okresie powojennym ośmiokrotnie w stosunku do okresu międzywojennego. Jej nośność przekracza już 1300 tys. DWT, a do 1970 r. wzrośnie do 1750 tys. DWT. Statki morskie z polską banderą zawijają dziś do portów wszystkich kontynentów, służąc rozwojowi polskiego handlu z wszystkimi krajami świata.

Rybołówstwo morskie dostarcza obecnie ok. 220 tys. t ryb, a w 1970 r. będzie ono mogło dostarczyć ok. 420 tys. t. Stocznie morskie budują corocznie ponad 300 tys. DWT nowych statków towarowych i rybackich, z czego około  $\frac{2}{3}$  przeznaczonych jest na eksport.

Formy prawne gospodarki morskiej określają w przeważającej mierze ogólne przepisy prawne mające zastosowanie do całej gospodarki naro-

dowej. Na podstawie tych ogólnych przepisów przeprowadzona została w okresie powojennym niemal pełna socjalizacja gospodarki morskiej. Ogólne przepisy normują też nadal ustrój prawny i zasady gospodarowania przedsiębiorstw morskich. Jedynie w odniesieniu do określonej" części gospodarki morskiej mają — poza przepisami ogólnymi — zastosowanie przepisy szczególne, a mianowicie przepisy prawa morskiego. Te ostatnie przepisy stanowią też przedmiot naszych dalszych rozważań.

#### OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA PRAWA MORSKIEGO

Prawo morskie jest zespołem norm regulujących stosunki społeczne związane z wykorzystaniem wód morskich i brzegów morskich dla uprawiania żeglugi morskiej (czyli rozwijania działalności zarobkowej i niezarobkowej przy użyciu statków morskich) oraz dla innych sposobów eksploatacji morza.

Najważniejszą rolę odgrywają normy prawne regulujące handlową czyli zarobkową żeglugę morską.

Morze jest terenem, na którym spotykają się i ścierają interesy różnych narodów i państw, toteż cechą charakterystyczną prawa morskiego obowiązującego w poszczególnych państwach jest to, że składają się na nie zarówno normy krajowe, znajdując swój wyraz w ustawach i innych aktach normatywnych poszczególnych państw, jak i normy międzynarodowe, ustalane zwyczajowo lub w drodze umów międzynarodowych.

Normy prawa morskiego nie są normami jednorodnymi. Ich charakter prawny zależny jest bowiem od rodzaju regulowanych stosunków oraz od metody tego regulowania. Na ogół więc nie uważa się prawa morskiego za osobną i samodzielną gałąź prawa, ale raczej za dający się wyodrębnić zespół norm specjalnych należących do różnych gałęzi prawa.

Prawo morskie w szerokim pojęciu obejmuje:

1. międzynarodowe publiczne prawo morskie, określające reżim prawny wód morskich, zwłaszcza zasady eksploatacji tych wód przez statki morskie podnoszące banderę różnych państw;

2. administracyjne prawo morskie, określające organy administracji morskiej i ich kompetencje oraz warunki uprawiania żeglugi morskiej pod banderą danego państwa, jak również warunki korzystania z wód, brzegów i portów morskich znajdujących się w zasięgu władztwa państwa przybrzeżnego;

3. cywilne (handlowe) prawo morskie, regulujące stosunki majątkowe powstające w związku z żeglugą morską, zwłaszcza z handlową czyli zarobkową żeglugą morską;

4. morskie prawo pracy, regulujące stosunki pracy zależnej na handlowych statkach morskich.

## PRZEPISY MORSKIE Z OKRESU MIĘDZYWOJENNEGO

Normy prawa morskiego ustalane w drodze zwyczaju lub porozumień międzynarodowych nie są przedmiotem poniższych rozważań. Wystarczy jedynie stwierdzić, że Polska przestrzega w obrocie morskim nie tylko postanowień zawartych umów, ale również powszechnie uznanych i stosowanych zasad międzynarodowego publicznego prawa morskiego.

Od 1919 r. uczestniczymy w wielu podstawowych konwencjach międzynarodowych oraz dwustronnych porozumieniach z zakresu międzynarodowego publicznego, administracyjnego i cywilnego (handlowego) prawa morskiego oraz morskiego prawa pracy. Zmiana systemu społeczno-gospodarczego w niczym nie wpłynęła na przestrzeganie przez nas konwencji i układów ratyfikacyjnych w okresie międzywojennym. Z tego względu statki nasze nie były w okresie powojennym narażone ze strony państw kapitalistycznych na takie szykany, jakich przez długie lata doznawała żegluga radziecka. Również w zakresie krajowego ustawodawstwa morskiego Polska Ludowa — podobnie jak w innych dziedzinach — nawiązała do stanu prawnego z dnia 1 IX 1939 r.

Przypomnieć wypada, że działalność ustawodawcy polskiego w okresie międzywojennym w dziedzinie prawa morskiego była bardzo skromna. Poza przepisami powołującymi do życia organy administracji morskiej oraz przepisami dotyczącymi budowy portu w Gdyni i stwarzającymi podstawę prawną dla państwowych przedsiębiorstw żeglugowych, do najważniejszych aktów normatywnych tego okresu należą:

1. Ustawa z 28 V 1920 r. o polskich statkach handlowych morskich (Dz. U. nr 47, poz. 285 z 1920 r.), wielokrotnie nowelizowana (ostatnio w 1950 r.). Do ustawy tej wydane zostały przepisy wykonawcze z 18 I 1921 r. o rejestrze statków handlowych morskich (parokrotnie nowelizowane) oraz z 31 VIII 1935 r. o prowadzeniu dzienników okrętowych na statkach polskich;

2. Ustawa z 18 III 1925 r. o izbach morskich (Dz.U. nr 36, poz. 243) z późniejszymi zmianami z okresu międzywojennego i powojennego);

3. Rozporządzenie Prezydenta R.P. z 17 V 1927 r.' o pomiarze morskich statków handlowych (Dz.U. nr 47, poz. 422; zmiana z; 1950 r. nr 20, poz. 171);

4. Rozporządzenie Prezydenta R.P. z 24 XI 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz.U. nr 46, poz. 376 z 1938 r.).

W okresie międzywojennym na podstawie ustawy z 1 VIII 1919 r. (Dz. Praw nr 64, poz. 385) oraz postanowień art. VI i XXIV przepisów wprowadzających kodeks handlowy z 1934 r. zachowały moc prawną niemieckie przepisy cywilnego (handlowego) prawa morskiego, zawarte w księdze IV k.h.n. z 1897 r. w § 93—104 tegoż kodeksu oraz w art. 6 i 7

ustawy wprowadzającej k.h.n., jako też w § 1259—1272 k.c.n. z 1896 r. Obowiązywały też nadal ustawa z 1874 r. o rozbitkach morskich, ustawa z 1906 r. o drogach morskich oraz ustawa z 1902 r. o służbie marynarza.

Wszystkie wymienione przepisy poniemieckie obowiązywały w Polsce w takim brzmieniu, jakie miały one z początkiem 1919 r.

#### POWOJENNA UNIFIKACJA PRAWA MORSKIEGO

Podstawowym zadaniem ustawodawczym w pierwszym okresie powojennym było rozciągnięcie na ziemie odzyskane polskiego systemu prawnego. Jak wiemy, dokonano tego w drodze dekretów z dnia 30 III 1945 r. o utworzeniu województwa gdańskiego (Dz.U. nr 11, poz. 57) oraz z dnia 13 XI 1945 r. o utworzeniu Ministerstwa Ziem Odzyskanych (Dz.U. nr 51, poz. 295). Uchylały one przepisy obowiązujące na terenie b. Wolnego Miasta Gdańska oraz na terenie pozostałych ziem odzyskanych i wprowadziły w ich miejsce przepisy obowiązujące na terenie województwa pomorskiego w granicach z 1 IX 1939 r., albo w rejonie Sądu Okręgowego w Poznaniu. Oznaczało to pełne ujednoczenie przepisów prawa morskiego na całym wybrzeżu.

#### POWOJENNE UKSZTAŁTOWANIE ORGANÓW ADMINISTRACJI MORSKIEJ

Kolejnym zadaniem ustawodawcy było dostosowanie organizacji administracji morskiej do nowych warunków społeczno-politycznych oraz do zwiększonego zakresu działania. Sprawom morskim przyznana została wysoka ranga. Wyraża się ona w powołaniu do życia specjalnego resortu.

Dekretem z 8 I 1946 r. — z mocą wsteczną od dnia 28 VI 1945 r. — utworzony został urząd Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego (Dz.U. nr 2, poz. 13), przekształcony kolejno w urząd Ministra Żeglugi (dekret z 27 III 1947 — Dz.U. nr 31, poz. 130), urząd Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej (ustawa z 28 V 1957 — Dz.U. nr 31, poz. 130) i z powrotem w urząd Ministra Żeglugi (ustawa z 14 VI 1960 r. — Dz.U. nr 29, poz. 163).

Do zakresu działania ministra żeglugi zgodnie z wymienionymi ustawami z 1957 r. i 1960 r., należą sprawy: bezpieczeństwa żeglugi morskiej, ochrony brzegów morskich, ochrony rybołówstwa morskiego, nadzoru technicznego nad urządzeniami żeglugowymi, portowymi i rybołówstwa morskiego oraz sprawy dotyczące eksploatacji i rozbudowy floty handlowej (transportowej) i rybackiej, eksploatacji i rozbudowy portów i przystani, morskich stoczní remontowych. Ponadto podlegają mu przedsięwzięcia związane z żeglugą morską i rybołówstwa morskiego oraz sprawy związane z żeglugą śródlądową.

Sprawę terenowych organów administracji morskiej unormował najpierw dekret z 5 IX 1947 r. o organizacji i zakresie działania władz administracji (Dz.U. nr 60, poz. 318 z 1947 r. oraz nr 6, poz. 55 z 1950 r.), a obecnie dekret z 2 II 1955 r. (Dz.U. nr 6, poz. 35). Organami administracji terenowej są dziś urzędy morskie w Gdańsku, Szczecinie i Koszalinie oraz wchodzące w ich skład kapitanaty oraz bosmanaty portów i przystani.

#### ZAKAZ ZBYWANIA STATKÓW POLSKICH NA RZECZ CUDZOZIEMCÓW

Za wzorem innych krajów socjalistycznych oraz niektórych kapitalistycznych, dekretem z 25 VI 1946 r. o zbywaniu statków morskich na rzecz cudzoziemców (Dz.U. nr 32, poz. 204) poddano kontroli wszelkie umowy (również umowy przedwstępne) o przeniesienie na rzecz cudzoziemców własności statków polskich, jako też umowy najmu, dzierżawy, umowy o ustanowienie użytkowania i zastawu (hipoteki morskiej) oraz innego rodzaju obciążeń na takich statkach na rzecz cudzoziemców. Ważność wymienionych umów uzależnił dekret od uprzedniej zgody ministra żeglugi<sup>1</sup>.

#### MORSKIE PRAWO PRACY

W miarę rozwoju floty handlowej i wzrostu liczby członków załóg rychłego uregulowania wymagały stosunki pracy w żegludze morskiej. Z jednej strony łączyło się to z koniecznością zastąpienia przestarzałych przepisów poniemieckich przepisami nowymi, dostosowanymi do treści obowiązujących nas konwencji międzynarodowych, z drugiej strony zaś chodziło o nadanie stosunkowi pracy na polskich statkach morskich charakteru socjalistycznego, odpowiadającego treści naszego ustroju społeczno-gospodarczego.

Postulaty te zostały w dużym stopniu zrealizowane w ustawie z 28 IV 1952 r. o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej (Dz. U. nr 25, poz. 171; zm. 5 XI 1958 r. — Dz. U. nr 68, poz. 338), Ustawa ta normuje stosunki pracy na statkach handlowych (transportowych) zawijających do portów obcych w sposób zapewniający członkom załóg w czasie przebywania na statkach i w portach korzystne warunki materialne i kulturalne, czas i warunki urlopu

<sup>1</sup> Treść tego dekretu w ograniczonym zakresie przejęta została przez kodeks morski z 1961 r. W myśl art. 57, 59 i 62 k.m., uprzedniego zezwolenia ministra żeglugi wymaga obecnie jedynie umowne przeniesienie własności statku lub udziału we własności statku polskiego, oraz umowne ustanowienie zastawu (hipoteki morskiej) na takim statku na rzecz cudzoziemca lub zagranicznej osoby prawnej. K.m. nie przewiduje sankcji karnych.

i wypoczynku, specjalną opiekę zdrowotną, specjalne warunki użytkowania prawa do renty starczej itp.

Podkreślenia wymaga zrealizowana w ustawie zasada jednolitego unormowania stosunków pracy wszystkich członków załogi, obejmującej kapitana, oficerów i pozostałych marynarzy. Zasada ta odpowiada w pełni socjalistycznym stosunkom produkcji w polskiej żegludze morskiej.

Drugą charakterystyczną cechą ustawy jest traktowanie stosunku pracy łączącego marynarza z przedsiębiorstwem armatorskim jako stosunku trwałego, łączącego strony zasadniczo przez czas nieokreślony, Niewciągnięcie marynarza na listę załogi nie powoduje automatycznego rozwiązania umowy. Marynarz taki przechodzi przejściowo lub na stałe do tzw. rezerwy. Obowiązują go wówczas mniej korzystne warunki pracy.

Członkiem załogi na statku polskim może być zasadniczo tylko obywatel polski, posiadający przewidziane prawem kwalifikacje (wiek, stan zdrowia, przygotowanie zawodowe<sup>2</sup>). Ustawa podkreśla obowiązek wierności członka załogi w stosunku do polskiej bandery.

Uzupełnieniem ustawy są szczegółowe postanowienia zbiorowe układu pracy w żegludze morskiej.

Ustawa z 28 IV 1952 r. odegrała doniosłą rolę w kształtowaniu społecznego oblicza naszej żeglugi.

Podstawowym brakiem omawianej ustawy jest to, że nie obejmuje ona swymi postanowieniami stosunków pracy w krajowej żegludze morskiej, w rybołówstwie morskim, ani spółdzielczych stosunków pracy w żegludze. Do stosunków tych mają obecnie zastosowanie ogólne przepisy prawa pracy, nie uwzględniające specjalnych warunków pracy na morzu.

Z braków ustawy z 28 IV 1952 r. zdawano sobie sprawę już w czasie jej opracowywania. Wychodzono jednak z założenia, że pilnego uregulowania wymagały wówczas przede wszystkim stosunki pracy na statkach czynnych w żegludze międzynarodowej. Obecnie dojrzała sprawa uregulowania stosunków pracy również na innych stakach morskich.

#### IZBY MORSKIE

Powołane do życia ustawą z 18 III 1925 r. izby morskie stanowią oryginalną instytucję polskiego prawa morskiego, odgrywającą poważną rolę w procesie ugruntowania poczucia odpowiedzialności wśród kapitanów i innych członków załogi za ścisłe przestrzeganie przepisów o bez-

<sup>2</sup> Zagadnienie kwalifikacji zawodowych oficerów i marynarzy na polskich statkach morskich normuje rozporządzenie ministra żeglugi z 7 II 1963 r. (Dz. U. nr 7, poz. 40).

pieczeństwie żeglugi morskiej. Orzecznictwo izb morskich przyczynia się w poważnym stopniu do wykrywania i usuwania braków technicznych i organizacyjnych w żegludze morskiej, a tym samym do unikania na przyszłość szkód rzeczowych i osobowych.

Opierając się na wieloletnim doświadczeniu i zgłaszanych postulatach nowa ustawa z 1 XII 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. nr 58, poz. 320) unormowała na nowo organizację oraz zasady funkcjonowania tych izb. Ustawa utrwała pozycję, rozszerza i uściśla kompetencje izb morskich, podnosi ich rangę, precyzuje organizację i podporządkowanie, przewiduje nowe zasady finansowania ich działalności oraz zasady wynagradzania stałych pracowników izb (według zasad stosowanych w państwowym arbitrażu gosopdarczym)<sup>2a</sup>. Ustawa weszła w życie z dniem 1 I 1962 r.

Zgodnie z jej postanowieniami utrzymane zostały nadal trzy istniejące dotąd izby morskie: Izba Morska w Szczecinie działa przy Sądzie Wojewódzkim w Szczecinie, a Izba Morska w Gdańsku oraz Odwoławcza Izba Morska — przy Sądzie Wojewódzkim w Gdańsku. Do ich kompetencji należy przede wszystkim orzekanie w sprawach wypadków morskich. Są nimi wypadki, które powodują lub którym ulegają statki polskie na morzu lub na wodach z morzem połączonych oraz wypadki, wskutek których nastąpiło w związku z pracą na statku lub działaniem jego urządzeń ciężkie uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia lub śmierć człowieka.

Izby morskie rozpatrują również wypadki morskie statków obcych, jeżeli wypadek nastąpił na polskich wodach wewnętrznych lub polskim morzu terytorialnym, albo jeżeli z wnioskiem o wszczęcie postępowania wystąpił armator lub kapitan statku obcego.

Izby morskie rozpoznają sprawy wypadków morskich na rozprawie, w pierwszej instancji w składzie: przewodniczący lub wiceprzewodniczący oraz dwóch ławników, w drugiej instancji — przewodniczący lub wiceprzewodniczący oraz czterech ławników. Przewodniczących i wiceprzewodniczących izb morskich powołuje i odwołuje minister sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem żeglugi spośród sędziów sądów powszechnych, posiadających znajomość zagadnień morskich. Ławników powołuje minister żeglugi na okres trzech lat spośród osób posiadających wysokie kwalifikacje zawodowe i praktykę w zakresie żeglugi morskiej<sup>2b</sup>. Minister żeglugi powołuje ponadto przy każdej izbie morskiej swego delegata, jako rzeczownika interesu publicznego.

<sup>2a</sup> Rozporządzenie ministra żeglugi z 4 VI 1962 r. w sprawie uposażenia pracowników izb morskich (Dz. U. nr 35, poz. 160).

<sup>2b</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z 11 I 1962 r. w sprawie ławników izb morskich (Dz. U. nr 8, poz. 38).

Zwierzchni nadzór nad izbami morskimi — w określonym zakresie — sprawują minister sprawiedliwości oraz minister żeglugi. Nadzór bezpośredni należy do prezesów sądów wojewódzkich. Nadzór nie może wkraczać w zakres orzecznictwa izb morskich.

Sentencje orzeczeń izb morskich powinny zawierać:

1. dokładne ustalenie przyczyn wypadku ze wskazaniem — o ile to możliwe — statku i osób, których wina spowodowała wypadek, oraz z określeniem stopnia, w jakim przyczyniły się one do wypadku, albo stwierdzeniem uzasadnionych wątpliwości co do przyczyny wypadku, bądź stwierdzeniem niemożności jej ustalenia;

2. wskazanie ujawnionych wad i braków w budowie statku, jego wyposażeniu, załadunku lub obsadzeniu załogą, w stanie toru wodnego lub urządzeniach oznakowania nawigacyjnego oraz uchybień w działalności i wad w organizacji instytucji służących bezpieczeństwu żeglugi morskiej;

3. ocenę prawidłowości zachowania się statku po wypadku oraz w razie potrzeby — prawidłowości czynności ratowniczych.

Ustalenia winy i okoliczności faktycznych wypadku morskiego w orzeczeniu izby morskiej, kończącym postępowanie przed izbami, obowiązują państwowy arbitraż gospodarczy. Choć ustalenia te nie wiążą sądów powszechnych, oddają one praktyce sądowej i administracyjnej poważne usługi. Orzeczenia izb morskich, jako fachowych i niezależnych organów o charakterze sądowym, łącznie z dokonanymi przez nie ustaleniami faktycznymi i technicznymi stanowią w każdym razie — zarówno w postępowaniu cywilnym, jak i karnym — wartościowy materiał dowodowy, na którym można budować treść orzeczeń sądowych.

Dla organów administracyjnych orzeczenia izb morskich stanowią sygnał alarmowy oraz impuls do wydania zarządzeń zapobiegających na przyszłość wypadkom morskim.

Orzeczenia izb morskich, ustalające przyczyny wypadków morskich, stanowią dla prokuratury i dla zainteresowanych stron materiał orientujący co do szans ewentualnych procesów karnych lub cywilnych, które zamierzają skierować przeciwko sprawcom wypadków.

Bezpośredni skutek wywierają orzeczenia izb morskich w tych przypadkach, gdy, ustalając winę kapitana lub innego członka załogi, pozbawiają go na oznaczony czas lub na zawsze prawa wykonywania zawodu lub zajmowania określonego stanowiska.

Poza orzekaniem o wypadkach morskich, izby morskie spełniają również inne zadania przewidziane osobnymi przepisami. W szczególności przepisy wykonawcze do k.m. przekazują izbom morskim prowadzenie

rejestru okrętowego<sup>3</sup> oraz orzekanie o kondemnacji statków morskich<sup>4</sup>, tj. orzekanie o tym, czy statek morski jest niezdatny do naprawy lub niewart naprawy.

#### KODEKS MORSKI

Ukoronowaniem prac legislacyjnych w okresie powojennym w dziedzinie prawa morskiego było uchwalenie przez Sejm w dniu 1 XII 1961 r. kodeksu morskiego. Kodeks ten ogłoszony został w dniu 15 XII 1961 r. (Dz. U. nr 58, poz. 318). Zgodnie z treścią przepisów wprowadzających wszedł on w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, tj. z dniem 15 VI 1962 r. Z dniem tym utraciły moc prawną wszystkie obowiązujące dotąd przepisy poniemieckie normujące stosunki morskie. Graż cytowane poprzednio przepisy polskie o polskich statkach handlowych morskich, o pomiarze morskich statków handlowych, bezpieczeństwie statków morskich oraz o zbywaniu statków morskich na rzecz cudzoziemców.

K.m. jest poważnym aktem ustawodawczym, obejmującym 301 artykułów, które podzielone są na przepisy wstępne (art. 1—11) oraz na sześć tytułów, które z kolei dzielą się na działy i rozdziały. Jest on pierwszym tego typu aktem państwowym w naszej historii i dowodem osiągnięcia przez Polskę Ludową poważnej pozycji w żegludze morskiej.

Kodeks morski obejmuje całość przepisów szczególnych normujących stosunki cywilnoprawne związane z żeglugą morską. Przepisy cywilnoprawne k.m. normują mianowicie prawa rzeczowe na statku morskim, sytuację prawną armatora i kapitana statku, umowę o przewóz ładunku i pasażerów, czarter na czas, prawa i obowiązki agenta morskiego oraz maklera morskiego, umowę o usługi holownicze i pilotażowe, skutki cywilnoprawne związane z wypadkami morskimi (awarią wspólną, zderzeniem statków, ratownictwem morskim, wydobywaniem mienia z morza) oraz umowę ubezpieczenia morskiego. Do stosunków tych, w braku przepisów k.m., stosuje się przepisy ogólne prawa cywilnego (art. 1 § 2 k.m.).

Warto tu zaznaczyć, że zgodnie z art. 820 k.c. do ubezpieczeń morskich nie stosuje się przepisów o umowie ubezpieczenia zawartych w k.c.

Poza stosunkami cywilnoprawnymi k.m. normuje również podsta-

<sup>3</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z 11 III 1963 r. w sprawie rejestru okrętowego (Dz. U. nr 10, poz. 57).

<sup>4</sup> Rozporządzenie ministra żeglugi z 24 VI 1963 r. w sprawie ustalenia organów właściwych do orzekania o kondemnacji oraz trybu postępowania (Dz. U. nr 31, poz. 179).

wowe stosunki administracyjnoprawne związane ściśle z żeglugą morską. Odnosne przepisy zawarte są w tytule I (art. 12—55). Dotyczą one polskiej przynależności statku i prawa podnoszenia polskiej bandery, rejestru okrętowego, pomiaru statku, bezpieczeństwa żeglugi, dokumentów statku oraz sankcji administracyjno-karnych.

Kodeks nie normuje stosunków pracy na statkach morskich. Znajdują one swe (częściowe) uregulowanie w omówionej wyżej ustawie z 28 IV 1952 r.

Niepodobna w ramach tego artykułu omówić nawet w sposób ogólny treści przepisów zawartych w kodeksie morskim. Celowa wydaje się jedynie ogólna charakterystyka tych przepisów.

1. K.m. reguluje w zasadzie stosunki prawne związane z handlową żeglugą morską. Poza przewidzianymi wyjątkami, wszystkie inne postanowienia k.m. mają również zastosowanie do stosunków prawnych wynikłych z uprawiania żeglugi statkami niehandlowymi. Przepisy k.m. — poza przepisami o zderzeniu statków i ratownictwie morskim — nie mają zastosowania do jednostek pływających marynarki wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej.

2. Przepisy k.m. — jako całość — odpowiadają potrzebom współczesnej żeglugi morskiej. Przy ich sformułowaniu uwzględniono najnowszy dorobek kodyfikacyjny innych krajów, światową praktykę morską oraz polski i obcy dorobek naukowy w dziedzinie prawa morskiego. Przepisy te odpowiadają też interesom naszej gospodarki narodowej.

3. K.m. uwzględnia międzynarodowy charakter naszej żeglugi. Stąd też postanowienia jego dostosowane są do treści międzynarodowych konwencji w zakresie prawa cywilnego morskiego, w których Polska uczestniczy.

W szczególności k.m. uwzględnia w pełni treść konwencji brukselskich z 23 IX 1910 r. o zderzeniach statków oraz o niesieniu pomocy i ratownictwie morskim, z 25 VIII 1924 r. o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich oraz o konosamentach, z 10 IV 1926 r. o przywilejach i hipotekach morskich oraz z 25 V 1962 r. o przewozie pasażerów, mimo że ostatnia konwencja nie była jeszcze w chwili uchwalania kodeksu przez Polskę ratyfikowana.

Normy k.m. regulują niejednokrotnie stosunki prawne, których uczestnikami są zagraniczne osoby fizyczne lub prawne, dlatego mają one z reguły charakter norm *iuris dispositivi* i przewidują możliwość elastycznego kształtowania przez strony swych stosunków cywilnoprawnych. Wynika to z art. 2 k.m., proklamującego zasadę wolności umów w stosunkach żeglugowych. „Z zastrzeżeniem wyjątków w ustawie przewidzianych strony mogą w umowie ułożyć swój stosunek według swego uznania”. Wyjątki od tej zasady przewiduje k.m. w art. 101, 156, 158,

160, 170 i 171, określających w sposób bezwzględnie obowiązujący zakres odpowiedzialności przewoźnika za szkody w ładunku oraz szkody poniesione przez pasażerów.

Zasada wolności umów doznaje poza tym ograniczenia w przepisach k.c. przewidujących nieważność określonych czynności prawnych, np. w art. 119, przewidującym, że „terminy przedawnienia nie mogą być skracane ani przedłużane przez czynność prawną”.

4. Na uwagę zasługuje sformułowanie art. 14 § 1 k.m. Postanawia on, że „statkiem polskim jest statek, który stanowi własność: 1) osoby prawnej, mającej siedzibę w Polsce, 2) Skarbu Państwa, 3) obywatela polskiego zamieszkałego w Polsce”.

Ze sformułowania tego wynika, że właścicielem statku państwowego może być albo skarb państwa, albo inna państwowa osoba prawna, a w szczególności przedsiębiorstwo państwowe lub instytucja państwowa wyposażona w osobowość prawną.

Sformułowanie art. 14 § 1 jest sprzeczne z pojęciem „socjalistycznej własności ogólnonarodowej (państwowej)”, która stosownie do art. 128 k.c. „przysługuje niepodzielnie Państwu”. Nie jest ono jednak wynikiem nieświadomości albo przeoczenia, ale świadomym odstępstwem od zasady znajdującej swój wyraz w art. 128 § 1 k.c.

Przedłożony Sejmowi projekt k.m. zawierał w tym względzie następujące sformułowanie: „Statkiem polskim jest statek będący własnością: 1) państwa, 2) obywatela polskiego zamieszkałego w Polsce, 3) osoby prawnej mającej siedzibę w Polsce”.

Tego rodzaju brzmienie jasno wskazywało na to, że pkt 3 nie odnosi się do państwowych osób prawnych, skoro znajdujące się w ich władaniu statki morskie stanowią własność państwa. Obecna redakcja art. 14 § 1 k.m. ustalona została w toku obrad Komisji Sejmowej.

Z podobnym odstępstwem spotykamy się również w postanowieniach art. 18 ustawy o prawie lotniczym (Dz. U. nr 32, poz. 153), określających pojęcie polskiego statku powietrznego. W obu przypadkach przyświecała ustawodawcy ta sama ratio legis. Chodzi tu o ustalenie jasnej sytuacji prawnej statku morskiego (i powietrznego) i jasne rozgraniczenie odpowiedzialności państwowych osób prawnych, zwłaszcza wobec zagranicznych wierzycieli.

5. K.m. mimo że w swej zasadniczej treści wzorowany jest na obcych przepisach morskich, zawiera szereg postanowień oryginalnych. Zaliczyć do nich należy przepisy zawarte w art. 8—11, zawierające morskie normy kolizyjne, mające charakter norm specjalnych w stosunku do postanowień ustawy z 2 VIII 1926 r. o prawie międzynarodowym prywatnym. Na podkreślenie zasługuje prawidłowe określenie pojęcia i sytuacji prawnej armatora, nowoczesne ujęcie praw i obowiązków kapitana stat-

ku, nowoczesne ujęcie przepisów o przewozie ładunków i pasażerów oraz o czarterze na czas. Nowością są też odrębne przepisy o agencie i maklerze morskim, unormowanie umowy holowniczej, cywilnoprawnych zagadnień związanych z pilotażem morskim oraz cywilnoprawnych zagadnień związanych z wydobywaniem mienia zatopionego w morzu.

Na podkreślenie zasługuje ostateczne ustalenie polskiej terminologii morskiej.

6. K.m. nie jest wolny od pewnych drobnych mankamentów natury formalnej i merytorycznej.

Jednostka pływająca objęta postanowieniami k.m. oznaczona jest terminem „statek” lub „statek morski”, a nie „okręt”. Tymczasem rejestr tych statków określony jest terminem „rejestr okrętowy”. Po wpisaniu do rejestru statek otrzymuje „certyfikat okrętowy”. Wyraża się w tym wyraźna niekonsekwencja.

W art. 3 § 2 k.m. zawarta jest definicja statku morskiego. „Statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi na morzu i wodach z nim połączonych, a uczęszczanych przez statki morskie”. W definicji tej mieści się błąd logiczny „idem per idem”.

Błędu merytorycznego dopatruję się w postanowieniu art. 134 § 1 k.m. „Frachtujący ma prawo rozporządzania ładunkiem do chwili wydania go odbiorcy”. Zamiast słowa „frachtujący” powinno być słowo „załadowca”, gdyż tylko wtedy treść przepisu jest właściwa.

Nie mogę też pogodzić się ze sposobem określenia górnej granicy odpowiedzialności armatora i przewoźnika morskiego, zawartym w art. 73 § 2—4 oraz w art. 158 k.m., według których odpowiedzialność ta nie może przekraczać „kwot obliczonych według zasad ustalonych w tym przedmiocie przez umowę międzynarodową”. Prawidłowe zastosowanie tego przepisu nastręczać będzie w praktyce morskiej niemałych trudności.

#### PRZEPISY WYKONAWCZE DO KODEKSU MORSKIEGO

Kodeks morski nie normuje w sposób wyczerpujący niektórych zagadnień administracyjnoprawnych związanych z żeglugą morską. Przewiduje on szczegółowsze uregulowanie tych zagadnień w drodze rozporządzeń Rady Ministrów, ministra żeglugi oraz ministra sprawiedliwości.

Podstawowa część zapowiedzianych rozporządzeń już się ukazała, tworząc łącznie z: kodeksem morskim zamkniętą całość. W szczególności wymienić tu należy:

1. rozporządzenie Rady Ministrów z 11 III 1963 r. w sprawie rejestru okrętowego (Dz. U. nr 10, poz. 57) i łączące się z nim rozporządzenie ministra żeglugi z 14 XI 1962 r. w sprawie zwolnienia niektórych rodzajów statków od obowiązku wpisu do rejestru okrętowego

(Dz. U. nr 60, poz. 294) oraz z 25 XI 1963 r. w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich (Dz. U. nr 55, poz. 297);

2. rozporządzenia ministra żeglugi:

a) z 5 VI 1962 r. w sprawie pomiaru morskich statków i wystawiania świadectw pomiarowych (Dz. U. nr 35, poz. 161),

b) z 31 VIII 1962 r. w sprawie trybu' ustalania właściciela mienia wydobytego z morza (Dz. U. nr 55, poz. 279) oraz łączące się z nim rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości w sprawie postępowania z mieniem wydobytym z morza (Dz. U. nr 34, poz. 198),

c) z 5 XII 1962 r. w sprawie zwolnienia niektórych statków od obowiązku podnoszenia bandery polskiej (Dz. U. nr 65, poz. 322),

d) z 7 II 1963 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych oficerów i marynarzy na polskich statkach morskich (D. U. nr 7, poz. 40),

d) z 18 IV 1963 r. w sprawie prowadzenia dzienników na polskich statkach morskich (Dz. U. nr 19, poz. 104),

e) z 29 V 1963 r. w sprawie transportu morskiego materiałów niebezpiecznych (Dz. U. nr 25, poz. 147),

f) z 24 VI 1963 r. w sprawie ustalenia organów właściwych do orzekania o kondemnacji statków morskich oraz trybu postępowania (Dz. U. nr 31, poz. 179),

g) z 10 VII 1963 r. w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzau (Dz. U. nr 33, poz. 192),

h) z 11 VII 1963 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu zbiornikowców przewożących ciecze palne (Dz. U. nr 33, poz. 193),

i) z 26 X 1963 r. w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. nr 48, poz. 273),

j) z 26 III 1964 r. w sprawie bezpieczeństwa statków morskich (Dz. U. nr 15, poz. 89).