Władysław Górski

POLSKI KODEKS MORSKI

Polacy w swej historii nie doceniali znaczenia dostępu do morza. Utarło się nawet porzekadło: Nie dba Polak o morze, gdy pilnie orze. Chodziło o to, by spławić zboże do Gdańska, którego mieszkańcy – Niemcy czerpali korzyści z eksportu tego zboża droga morską.

Zdarzały się przebłyski zainteresowania morzem. Tak np. Sejm w Lublinie w roku 1568 powołał Komisję Morską, pierwsze na świecie ministerium żeglugi. Uchwała ta jednak nie weszła w życie. Z władców Polski najpoważniejsze zainteresowania „uprawą morza" wykazywał jedynie król Władysław IV. Na jego cześć miasteczko nad Zatoką Gdańską nazwano Władysławowem.

Dopiero w okresie międzywojennym zaczęto sobie uświadamiać znaczenie gospodarcze ówczesnego wąziutkiego dostępu do morza. Nie do przecenienia na tym polu okazał się minister Eugeniusz Kwiatkowski, za którego sprawą wybudowano Gdynię, największy port na Bałtyku, a przy tym bezpośrednią linię kolejową łączącą Śląsk z Gdynią, z pominięciem Wolnego Miasta Gdańska.

Po II wojnie światowej, z chwilą uzyskania szerokiego dostępu do morza, zagadnienie portów oraz zagospodarowanie przymorza powierzono znów Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu, który w krótkim czasie dokonał wiele. W szczególności docenił rolę Szczecina, jako portu położonego najbliżej światowych szlaków morskich, a przy tym najbardziej dogodnego dla obsługi tranzytu czechosłowackiego i węgierskiego. Po odsunięciu ministra Kwiatkowskiego (bo nie należał do PZPR), polityka morska zamarła. Warszawa znów widzi dostęp do morza poprzez pryzmat wybrzeża wschodniego, podczas gdy port szczeciński zamiera.

Po uzyskaniu przez Polskę dostępu do morza w roku 1920 – pozostawiono na tym terenie prawo morskie poniemieckie, zawarte w kodeksie handlowym niemieckim, księga IV z 1897 r. Uznano je wszakże za prawo polskie, jako że z woli polskiego ustawodawcy.

Opracowanie polskiego kodeksu morskiego powierzono prof. Józefowi Sułkowskiemu, kierownikowi Katedry Prawa Handlowego na Uniwersytecie Poznań-

skim. Prof. Sułkowski potraktował ten temat w sposób szeroki, przygotowując kodeks morski i rzeczny[1]. W wielu krajach bowiem zasady prawa morskiego mają zastosowanie również do żeglugi śródlądowej, Tak jest w Wielkiej Brytanii – na podstawie zwyczajowej czy też we Włoszech – na podstawie Codice della navigazione z 1942 r. W innych krajach, jak np. w Niemczech czy we Francji, choć żegluga śródlądowa unormowana jest w odrębnych aktach normatywnych, to jednak wzorowane one są na zasadach prawa morskiego.

Agresja z września 1939 r. dokonała zniszczenia tego projektu.

Tak więc po II wojnie światowej trzeba było rozpocząć pracę od nowa. Przygotowanie projektu kodeksu morskiego zostało powierzone prof. Józefowi Górskiemu (mojemu starszemu bratu), naonczas rektorowi Akademii Handlowej w Poznaniu a także Szczecinie. Nowy projekt kodeksu, po przydługiej „obróbce" w Komisji Kodyfikacyjnej, został uchwalony przez Sejm w dniu 1 grudnia 1961 r. i opublikowany w Dzienniku Ustaw nr 58, poz. 318 tegoż roku.

Pierwotny tekst poddany został później pewnym drobnym zmianom, tak że został ogłoszony tekst jednolity w 1986 r. (Dz.U. Nr 22, poz. 112). Jednakże i ten tekst nie uwzględniał rozwiązań przyjętych w nowych lub znowelizowanych konwencjach międzynarodowych, chociaż żegluga morska na obecnym etapie rozwoju ma w przeważającej mierze charakter międzynarodowy. Trzeba atoli wyjaśnić, iż w odniesieniu do żeglugi międzynarodowej, a zwłaszcza do przewozów – obowiązują odnośne konwencje międzynarodowe, ratyfikowane przez Polskę. Tak więc polski kodeks morski w odniesieniu do żeglugi międzynarodowej ma jedynie znaczenie posiłkowe (subsydiarne). Pełne zastosowanie ma tylko w odniesieniu do żeglugi między portami, czyli w tzw. kabotażu oraz do kwestii o charakterze administracyjnym.

Należy jednak zauważyć, iż nie wszystkie państwa należą do odnośnych konwencji. Dotyczy to przede wszystkim państw nowo powstających. Otóż w przypadkach takich, przy przewozie, zgodnie z postanowieniem art. 27 ustawy pt. Prawo międzynarodowe prywatne z dnia 12 listopada 1965 r. – zainteresowane strony mogą ustalić same, jaki system prawny będzie miał zastosowanie w odniesieniu do ich stosunku prawnego. Jeżeli tego nie ustalą (a to stanowi regułę), to do umowy przewozu moc obowiązującą będzie miało prawo państwa, w którym siedzibę ma przewoźnik lub jego filia, która umowę zawarła. Podobna zasada odnosi się do umowy ubezpieczenia.

Po upływie 40 lat od wydania pierwotnego tekstu kodeksu morskiego z 1961 r. nadszedł czas na jego nowelizację oraz aktualizację, przy uwzględnieniu zmian, jakie dokonały się w światowej żegludze morskiej. Przygotowanie projektu nowe-

1 J. Sułkowski, Kodeks morski i rzeczny, „Technika i Gospodarka Morska" 1962, nr 2.

go kodeksu powierzone zostało ośrodkowi gdańskiemu, gdzie ma siedzibę Instytut Morski, a także Katedra Prawa Morskiego na Uniwersytecie. Przygotowany projekt przeszedł przez Sejm w sposób bezszmerowy, jako że żaden z posłów nie znał się na tej problematyce. Natomiast obsługa prawna Senatu, zaniepokojona niektórymi sformułowaniami, zwróciła się do mnie o ocenę tekstu, który już przeszedł przez Sejm. Ponieważ zbliżał się termin wyborów, uwzględnione zostały tylko niektóre uwagi o charakterze formalnym.

Tak więc nowy kodeks morski został wydany dnia 18 września 2001 r. (Dz.U. nr 158, poz. 1545). Oceniając ogólnie, trzeba stwierdzić, iż nowy tekst kodeksu doprowadził do lepszego sprecyzowania wielu przepisów, przy uwzględnieniu nowych rozwiązań przyjętych w żegludze światowej.

Kodeks morski obejmuje przede wszystkim problematykę cywilnoprawną, w szczególności postanowienia odnoszące się do przewozu osób i ładunku, niektórych usług portowo–morskich, a także ubezpieczeń. Według postanowienia art. 1 § 2 – w stosunkach cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską stosuje się – w braku odpowiednich przepisów – przepisy prawa cywilnego.

Niemniej ustawodawca uznał za wskazane utrzymanie w ramach kodeksu pewnych kwestii o charakterze administracyjnym, odnoszących się m.in. do kwestii rejestru okrętowego, dokumentów okrętowych, jak też niektórych obowiązków kapitana statku.

Mówiąc o statkach morskich, należy rozróżnić następujące pojęcia – właściciel, armator oraz przewoźnik. Pojęcia te są wciąż mylone nie tylko w mowie potocznej, lecz nawet przez prawników. Pojęcie właściciela jest dostatecznie zrozumiałe i nie wymaga wyjaśnień. Natomiast pojęcie armatora, przyjęte niepotrzebnie z łaciny, powoduje wiele nieporozumień. Otóż armator oznacza po prostu posiadacza statku. Oznacza podmiot, który uzbraja statek, tzn. wyposaża go, obsadza załogą, mianuje kapitana i uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym (na podstawie odpowiedniej umowy z właścicielem – jak np. użytkowanie, leasing lub czarter na czas). Z drugiej strony nie należy mylić armatora z przewoźnikiem. Armatorem np. może być szkoła morska, przedsiębiorstwo połowów morskich, rybak indywidualny lub posiadacz jachtu morskiego. Przewoźnikiem natomiast jest przedsiębiorstwo zajmujące się przewozem osób lub ładunków w sposób zawodowy i zarobkowy.

Rejestr okrętowy pełni poniekąd podobną funkcję, jak księgi wieczyste w odniesieniu do nieruchomości. Wpisowi podlega m.in.: właściciel, armator, port macierzysty, przeznaczenie, a także długi ciążące na statku, czyli kwota zastawu, zwany potocznie hipoteką morską.

Najwięcej przepisów poświęca kodeks kwestii przewozu ładunku. Rozróżnia się przy tym dwa rodzaje umów:

1. Umowa czarterowa – o przewóz ładunków masowych, z reguły całostatkowych,
2. Umowa bukingowa – na przewóz drobnicy, przede wszystkim na liniach regularnych,

Umowa o przewóz ładunku nie wymaga do swej ważności żadnej formy kwalifikowanej. Każda ze stron może jednak żądać potwierdzenia umowy na piśmie, co zresztą stanowi regułę. Dokumentem na przewóz umowy czarterowej jest tzw. czarter partia, a w odniesieniu do umowy bukingowej – nota bukowania. Dokumenty przewozowe wystawiane są przez przewoźnika, na ustalonych przez niego formularzach.

Niezależnie od wspomnianych dokumentów – wysyłający (według terminologii przyjętej przez kodeks – frachtujący) lub z jego ramienia załadowca (zazwyczaj spedytor) może żądać od przewoźnika wystawienia specjalnego dokumentu, mianowicie konosamentu o treści ustalonej w art. 136 § 1 kodeksu. Konosament ma charakter papieru wartościowego. Potwierdza przyjęcie określonego ładunku na oznaczony statek oraz zobowiązanie do dostarczenia tego ładunku do określonego portu przeznaczenia. Konosament ma poważne znaczenie przy przewozach na dalsze odległości. Zapewnia przy tym bardziej rygorystyczne zasady odpowiedzialności przewoźnika – zgodnie z konwencją brukselską z 1924 r. (Dz.U. Nr 33, poz. 258), z późniejszymi zmianami. Do odbioru ładunku uprawniony jest posiadacz przynajmniej jednego egzemplarza konosamentu (przesłanego mu droga lotniczą).

Przy przewozach na krótsze odległości przyjęło się wystawianie tzw. dalekopisowego listu przewozowego, mającego uprzedzić odbiorcę o wysłaniu na jego adres określonego ładunku.

Przy przewozach promowych samochodami ciężarowymi, według zasady: *roll on – roll off* – stosowany bywa tzw. bilet promowy. Oznacza on bilet dla kierowcy, a przewożony pojazd wraz z ładunkiem – jego bagaż.

Przy przewozach kabotażowych (miedzy portami polskimi) wystawia się po prostu list przewozowy, podobnie jak w innych gałęziach transportu. W dodatku po polsku, podczas gdy inne dokumenty wystawiane są w języku angielskim.

Kwestia przewozu osób i ich bagażu jest mniej skomplikowana. Kodeks z 2001 r. przyjmuje zasady ustalone w konwencji ateńskiej z 1974 r. (Dz.U. z 1987 r. Nr 10, poz. 108), zmienionej protokołem londyńskim z 1994 r. Konwencja ateńska doprowadziła do polepszenia sytuacji prawnej pasażera wobec przewoźnika.

Zastrzeżenia mogą wywołać niektóre koncepcje oraz sformułowania przejęte z pierwotnego tekstu z 1961 r. w sposób bezkrytyczny. I tak:

a) Kodeks niepotrzebnie utrzymuje niektóre terminy poniemieckie – np. fracht, frachtujący, mimo że istnieją odpowiednie terminy polskie. Są to terminy niezrozumiałe dla normalnych obywateli.

b) Kodeks utrzymuje niemiecką konstrukcję przewozu ładunku (nadawca, przewoźnik, odbiorca), wprowadza pojęcia załadowcy, w praktyce spedytora wysyłającego, który faktycznie powierza ładunek przewoźnikowi. Działa on z ramienia wysyłającego. Tymczasem postanowienie art. 105 § 3, zdanie drugie, stanowi: „Przepisy odnoszące się do załadowcy mają zastosowanie do frachtującego (czyli po polsku wysyłającego – przypisek mój – W.G.) który dostarcza ładunek przewoźnikowi". Sformułowanie takie oznacza postawienie sprawy na głowie.

c) Przepis art. 9 § 2 kodeksu brzmi, jak następuje: „Z zastrzeżeniem § 3 stały przewóz pasażerów lub ładunku pomiędzy portami polskimi może uprawiać tylko statek o polskiej przynależności". Postanowienie to wykazuje całkowite nieporozumienie. Przede wszystkim przewozy uprawia przewoźnik, a nie statek. Statek jest tylko narzędziem w gestii przewoźnika. Wyłączność powinna być zastrzeżona dla przewoźników polskich, choćby posługiwali się przy tym statkami o obcej przynależności.

d) Bezsens uregulowania odnosi się do również do agenta morskiego. Według art. 201 kodeksu: „Agent morski podejmuje się za wynagrodzeniem stałego przedstawicielstwa armatora…" Tymczasem w powołanym przykładowo zestawie funkcji agenta w art. 201 § 2 – wymienione są usługi jakie mają być świadczone w imieniu przewoźnika. Jest to jedna z owych części kodeksu przejętych z pierwotnego tekstu kodeksu z 1961 r. Otóż autor tej części projektu, główny radca przedsiębiorstwa PŻM, jak sam przyznał się publicznie, po prostu nie rozróżniał pojęć armatora i przewoźnika, wskazując, iż PŻM (Polska Żegluga Morska) jest zarówno armatorem, jak i przewoźnikiem. Tak, ale nie w każdym przypadku. Niekiedy PŻM był tylko armatorem, a przewoźnikiem – przy użyciu jego statku – było inne przedsiębiorstwo. Kiedy indziej znów miał sytuację prawną przewoźnika przy posługiwaniu się statkiem obcego armatora (np. na podstawie czarteru na czas).

Summary

When making comparisons of the new Marine Code from September 18, 2001 (Dz.U. nr 158, poz. 1545) to the previous regulation from December 1, 1961, it is obvious that the new regulation defines precisely a lot of provisions and complies new provisions that are in force within the international sea navigation. Despite the facts, there are some doubts on taking over within the new Code some ideas and expressions from the Act of 1961. The most important questionable issue is the usage of the German terminology, despite existing Polish equivalents (i.e. "fracht") and usage of the German cargo shipment construction. Another controversial matter is the tone of art. 9 § 2 and art. 201 of the Marine Code.