

## RECENZJE

Jan Łopuski, *Kodeks morski 2001. Tekst ustawy i uzupełniających ją umów międzynarodowych z komentarzem*, Wyd. „Branta”, Bydgoszcz – Toruń 2002, ss. 261.

Niniejsza pozycja wydawnicza uwzględnia stan prawny obowiązujący na dzień 04 czerwca 2002 r., gdy prawem właściwym dla określonych stosunków prawnych jest prawo polskie lub międzynarodowe przejęte do polskiego systemu prawa.

Jeśli przyjąć, że utworzenie nowego systemu polskiego prawa morskiego może być określane mianem „dzieła”, to dzieło to jest efektem 15-letniej działalności Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego pod przewodnictwem prof. Jana Łopuskiego, lidera polskich prawników morskich od ćwierćwiecza.

W Dzienniku Ustaw RP z grudnia 2001 r., pod poz. 1545 i 1546 został ogłoszony nowy polski Kodeks morski, który wszedł w życie 04 czerwca 2002 r. Polska i nie tylko społeczność morska po tylu latach oczekiwania entuzjastycznie powitała ten nowy oraz nowoczesny akt prawa, szczególnie pod względem systemowym. Uwzględnia on rozwój i przemiany intelektualne, w ślad za przemianami technicznymi i ekonomicznymi, a zatem ogólnospołecznymi i politycznymi, jakie nastąpiły i nadal następują w zakresie gospodarki morskiej, a w szczególności wykorzystywania mórz i oceanów naszego globu. Proces ten powinien być, oczywiście, uregulowany w poszczególnych państwach, oraz – co chyba nawet ważniejsze – w skali międzynarodowej. Kodeks stanowi polski przykład uregulowania stosunków w tej materii w najważniejszych pod względem gospodarczym dziedzinach „uprawy mórz”.

Stary polski kodeks morski z grudnia 1961 r. od dawna wymagał zmiany. Przewodnictwo w opracowaniu tych zmian przejął prof. J. Łopuski; jest on głównym i najważniejszym autorem, a co najmniej współautorem dzieła, określanego teraz mianem „nowego polskiego kodeksu morskiego na XXI wiek”.

Publikacja wydawnictwa „Branta” zawiera tekst nowego k.m. oraz czterech konwencji międzynarodowych z zakresu prawa cywilnego, do których postanowień nowy k.m. odsyła i które w konsekwencji go uzupełniają. Najważniejszą jednak częścią publikacji jest zaawizowany w jej tytule komentarz do nowego k.m. pióra J. Łopuskiego, o istotnym znaczeniu oraz podstawowej wartości dla czytelnika i użytkownika nowego k.m. Podkreślić tu należy wagę i znaczenie, a także udokumentowanie oraz argumentację autora dotyczącą niedociągnięć, a nawet błędów w sformułowaniu tekstu określonych postanowień (wszak

nowego!) kodeksu morskiego. J. Łopuski jest niewątpliwie głównym animatorem, autorem i organizatorem tego wydania.

Nie sposób przejść do korzystania (np. w izbach morskich, w praktyce sądowej, a przedtem w działach roszczeń armatorów, maklerów, dyspaszerów itp.) z nowego tekstu k.m. przed przestudiowaniem uwag prof. Łopuskiego. Mają istotną wartość merytoryczną i dlatego każdy użytkownik powinien je uwzględnić, szczególnie w aspekcie dalszego rozwoju procesu przystąpienia do UE, tzw. globalizacji, standardu intelektualnego ekip rządzących itp.

Prof. Łopuski, po przedstawieniu pełnej dokumentacji i argumentacji, ma podstawy do następujących stwierdzeń: „brak więc synchronizacji między przepisami nowego kodeksu morskiego a ustawą o rybołówstwie morskim” (s. 18). I dalej: „znacznie więcej wątpliwości budzi wyłączenie spod obowiązku wpisu do rejestru okrętowego statków używanych wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości kadłuba do 24 m (art. 23 § 3 k.m.)”, a więc również m.in. jednostek regatowych biorących udział w międzynarodowych zawodach, jeśli chodzi o najdłuższy kadłub, a nie o długość wszystkich kadłubów. Warto też zwrócić uwagę na wątpliwości wyrażone przez autora komentarza na temat odpowiedzialności pilota, „choćby umowę pilotową zawiera przedsiębiorca świadczący usługi pilotowe” (s. 29–30) z dalszymi argumentami dotyczącymi sformułowania art. 225 § 1 nowego k.m.

W sumie „nowy kodeks morski wymaga poprawienia w drodze nowelizacji”, z uwagi „na wadliwość niektórych uregulowań” (s. 9).

Warto zauważyć, iż również inni członkowie KKPM, którzy współpracowali przy „rekodyfikacji” k.m., zgłaszają w ramach swych specjalności szereg istotnych uwag do tekstu nowego k.m. Uwagi te są w kilku wypadkach zasadnicze; np. M.H. Koziński uważa, iż odnośnie do pilotażu „trudno nową regulację uznać za optymalną” oraz wyjaśnia dlaczego tak jest<sup>1</sup>. Natomiast Z. Godecki nadal jest zdania, że nowy k.m. w definicji statku, a więc terminu podstawowego dla całości postanowień prawa morskiego, dopuścił się tautologii<sup>2</sup>. Z jego zdaniem nie zgadza się prof. Łopuski, który (s. 13 komentarza) twierdzi, iż „nowe ujęcie pozwoliło na uniknięcie tautologii, niejednokrotnie wytykanej dawniej definicji”.

Nowy kodeks morski wraz z aktami prawnymi tam powoływanymi jest niewątpliwie dziełem fundamentalnym, wynikiem wieloletnich prac członków Komisji Kodyfikacyjnej pod przewodnictwem i z maksymalnym udziałem prof. Łopuskiego. Istnieje podstawa do stwierdzenia, że nowy k.m. będzie regulował stosunki prawne związane z żeglugą morską, gdy jego właściwość będzie bezsporna, w lepszym stopniu, zgodnie z rozwojem gospodarek morskich na naszym globie, z rozwojem intelektualnym, technicznym i ekonomicznym

<sup>1</sup>Por. M.H. Koziński, *Kodeks morski 2001*, Prawo Morskie, 2002, t. XVII, s. 23.

<sup>2</sup>Zob. Z. Godecki, *Prawo morskie jako wartość. Refleksje w związku z nowym kodeksem morskim*, Prawo Morskie, 2002, t. XVII, s. 44.



tych działań życia, które są (i będą) związane z wykorzystaniem mórz w najbardziej różnorodny sposób.

Nasz nowy polski k.m., z bieżącymi poprawkami i uzupełnieniami, stanowi podstawę wszelkich poczynań pod względem prawnym, oczywiście w powiązaniu z innymi wchodzącymi w rachubę działaniami ustawodawstwa.

W omawianej publikacji znajduje się pełny tekst nowego polskiego k.m., przepisów wprowadzających k.m. (jako osobnej ustawy) oraz teksty angielskie wraz z tłumaczeniami na język polski czterech cywilnoprawnych konwencji międzynarodowych. Autor komentarza słusznie podkreśla (s. 9), że w wypadku różnic pomiędzy tekstem angielskim a jego (urzędowym) przekładem na język polski „miarodajny jest tekst autentyczny”, czyli w tym wypadku tekst angielski.

Pozostają do rozważenia następstwa i konsekwencje przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, która (zgodnie z dyrektywami zawartymi już w Traktacie Rzymskim z 1957 r. o stworzeniu i podstawach prawnych EWG – Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej) stawia zasadę, iż państwa członkowskie mają przyjąć prawo ustalone przez EWG, a następnie (po 1963 r.) przez prawo Unii Europejskiej.

Jeśli chodzi o tematykę ujętą przez k.m., uregulowaną normami względnie obowiązującymi, co szczególnie dotyczy umów, poza normami konwencyjnymi o charakterze bezwzględnie obowiązującym (imperatywnym), to sprawa jest na ogół jasna i prosta. Także normy prawa międzynarodowego o charakterze imperatywnym znajdują w polskich sądach zastosowanie, jeśli odnośna konwencja została przyjęta i ratyfikowana przez Polskę.

Natomiast należy się obawiać wielu norm, ponoć zwyczajowych, anglosaskiego prawa sędziowskiego i norm ustalonych *ad hoc* w wyrokach sędziów w państwach hołdujących systemowi prawa sędziowskiego. A państw takich, w których prawo morskie jest oparte w przewadze właśnie na wyrokach, jest, niestety, wiele.

Prawo współczesne Unii Europejskiej zresztą statuuje i podkreśla, iż prawem Unii są normy wydane przez kompetentne organy Unii oraz normy „wymyślone”, zastosowane i sformułowane w wyrokach Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości UE.

Długi szereg przykładów daje w tym zakresie orzecznictwo tego trybunału, znajdujące się pod wpływem tzw. prokuratorów (rzeczników) i sędziów angielskich; można się obawiać, iż w sporach morskich (tzn. na tle zdarzeń i roszczeń wynikających np. z wypadków morskich, naruszenia czy wykorzystania obszarów morskich i ich zasobów) sędziowie zawyrokujeją według zasad nieznanymi, niewyargumentowanymi, nieuzasadnionymi konkretnym rozumowaniem<sup>3</sup>. W związku z tym tłumaczenie prawa Unii Europejskiej

---

<sup>3</sup>Przykładów takiej sytuacji dostarczają kolejne zeszyty miesięcznika „Lloyd’s List Law Reports”, z których wybrane wyroki i dyskusje zamieszczone zostały w rocznikach Prawa Morskiego 1988, t. 2/1 *For an unified understanding of charter party contracts*, oraz 1991–1992, t. V *The whether in berth or not clause according to English and Continental European maritime law*.

na język polski nosi tytuł *Prawo Wspólnot Europejskich – dokumenty i orzecznictwo*<sup>4</sup>.

Na możliwość nadużywania pozycji, dominującej także w zakresie np. transportu morskiego, zwracają uwagę polscy autorzy<sup>5</sup>. Nowy k.m. nie zajmuje się tym zagadnieniem, dlatego też trzeba będzie uwzględnić postanowienia, nie tylko w aspekcie umów „morskich” (stoczniowych, eksploatacyjnych, kablowych i in.), ale i ciągle zmienianych reguł UNCTAD oraz norm prawa Unii Europejskiej.

Reasumując, nowy polski k.m. jest ustawą kompleksową, fundamentalną, dobrze przemyślaną, która będzie służyć gospodarkom także innych państw. Więcej rekomendacji ustawa nie wymaga. Konieczność zaś wprowadzenia do tekstu k.m. poprawek jest oczywista, co słusznie podkreśla prof. J. Łopuski w komentarzu do omawianej pozycji wydawniczej, która w ten sposób zyskuje na wartości.

Jan Hołowiński

---

<sup>4</sup>Wyd. Komitet Badań Naukowych i Pełnomocnik Rządu ds. Integracji Europejskiej, Warszawa 1994, wybór i redakcja: W. Czaplinski, R. Ostrihanski, A. Wyrozumska. Zob. m.in. w Układzie Europejskim z 1991 r., art. 56, p. 5: *Polska będzie stopniowo dostosowywała swoje ustawodawstwo w dziedzinie ... do aktualnie istniejącego ustawodawstwa Wspólnoty ...*, *ibidem*, s. 167.

<sup>5</sup>Por. A. Resiak, *Nadużywanie pozycji dominującej we współczesnym transporcie morskim*, *Prawo Morskie*, 2001, t. XVI, s. 29 i nast., gdzie cytowane są dalsze liczne pozycje literatury przedmiotu, szczególnie w aspekcie naruszania wolnej konkurencji pomiędzy przewoźnikami morskimi.