STUDIA IURIDICA TORUNIENSIA
PRZEMIANY POLSKIEGO PRAWA, TOM DRUGI
pod red. Ewy Kustry, Toruń 2002

Maria Dragun Gertner

Polskie ustawodawstwo morskie a prawo międzynarodowe

Unormowania o pochodzeniu międzynarodowym w stosunkach związanych z żeglugą morską i innymi formami działalności człowieka na morzu mają tradycyjnie duże znaczenie, podyktowane internacjonalizmem występujących tu stosunków społecznych i gospodarczych. Zmieniały one w ciągu wieków swój charakter i normy o charakterze zwyczajowym są stopniowo zastępowane normami prawa stanowionego. Na przełomie XX i XXI wieku powstał system instytucjonalnej współpracy organizacji międzynarodowych i pełniących wobec nich funkcje konsultacyjno–doradcze organizacji pozarządowych, stworzony w celu wypracowania międzynarodowego morskiego porządku prawnego opartego na prawie międzynarodowym w interesie międzynarodowej wspólnoty morskiej[1].

Międzynarodowa legislacja żeglugowa ma decydujące znaczenie dla rozwoju współczesnego prawa morskiego. Rosnąca liczba konwencji międzynarodowych w istotny sposób ogranicza swobodę ustawodawcy krajowego, w związku z koniecznością wywiązania się przez państwa ze zobowiązań przyjętych w konwencjach[2]. Nie bez znaczenia są tu też normy o charakterze niewiążącym, tzw. *soft law*, przygotowywane na forum międzynarodowym, które ukierunkowują unormowania wewnętrzne, bądź też nierzadko są wprost przejmowane do prawa poszczególnych państw.

Odnotowując ten nowy jakościowy etap tworzenia międzynarodowej legislacji morskiej J. Łopuski zauważa[3], że uwzględniając m.in. naturę sto-

---

[1] J. Łopuski, *The role played by international law in the formation of maritime law — a retrospective view on the turn of the 20th century and in the era of globalisation*, Revista Europea de Derecho de la Navegación Maritima y Aeronautica 2000, nr XVI, s. 2149.

[2] Ibidem.

[3] Ibidem.

sunków objętych międzynarodowym prawnym porządkiem morskim można w jego ramach wyróżnić:

a) stosunki pomiędzy państwami dotyczące suwerenności na obszarach morskich i suwerennych praw do zasobów naturalnych morza,

b) stosunki dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego, jak też żywych zasobów morza,

c) stosunki prywatnoprawne związane z działalnością na morzu, w odniesieniu do których podejmuje się działania zmierzające do ujednolicenia regulacji w celu ułatwienia współpracy międzynarodowej,

d) ochronę stosunków pracy na morzu.

Osiągnięcia w tworzeniu jednolitej regulacji międzynarodowej w ramach każdej z tych grup stosunków nie są jednakowe. Różna jest też efektywność regulowania przez konwencje międzynarodowe stosunków związanych z działalnością morską. Niektóre z tych konwencji nie wchodzą w życie lub mają zastosowanie tylko w ograniczonym zakresie. Współpraca w dziedzinie opracowywania unormowań o charakterze publicznoprawnym jest znacznie bardziej zaawansowana, co dotyczy nie tylko etapu tworzenia norm, ale także ich implementacji. Tu potrzeba ujednolicenia norm prawa morskiego w skali uniwersalnej jest szczególnie nagląca, wiąże się bowiem z zagadnieniami bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska czy żywych zasobów morza, w których to sprawach zaangażowany jest szczególnie interes międzynarodowej społeczności morskiej[4].

Wobec przeobrażeń zachodzących w światowym układzie stosunków żeglugowych konieczne stało się dostosowanie polskiego ustawodawstwa morskiego do treści unormowań o pochodzeniu międzynarodowym. Polska uczestniczy w kilkudziesięciu konwencjach międzynarodowych, zarówno o charakterze globalnym, jak i regionalnym[5].

Znaczenie realizowanej w Polsce reformy gospodarczej było dla tych unormowań stosunkowo niewielkie[6]. Założeniem dokonywanych zmian było dążenie do osiągnięcia pełnej zgodności rozwiązań wprowadzanych w legislacji międzynarodowej z prawem wewnętrznym, by nie doprowadzić

---

[4] J. Łopuski, *Prawo morskie w dobie reformy ustawodawstwa*, Kwartalnik Prawa Prywatnego 1996, nr 3, s. 571.

[5] Zestawienia międzynarodowych konwencji morskich ratyfikowanych przez Polskę na dzień 31 XII 2000 r. dokonała D. Pyć, *Stan ratyfikacji międzynarodowych konwencji morskich*, Prawo Morskie 2001, t. XV, s. 162–167. Od tego czasu Prezydent RP podpisał ustawę z 26 VII 2001 r. ratyfikującą konwencję MOP nr 178 dotyczącą inspekcji warunków pracy i życia marynarzy, sporządzoną w Genewie 22 X 1996 r.

[6] Zawarte w kodeksie morskim uregulowanie cywilno-prawnych stosunków związanych z żeglugą morską uwzględniało potrzeby obrotu opartego na działaniu praw rynkowych. Wyjątek stanowiła ustawa o pracy na morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej z 1952 r., odzwierciedlająca formacyjny charakter gospodarki planowej — por. J. Łopuski, *Prawo morskie...*, s. 563.

do zniweczenia, pozytywnych w płaszczyźnie legislacji morskiej skutków globalizacji stosunków związanych z eksploatacją morza i jego zasobów. Ta dyrektywa ma istotny wpływ na metodę przyjętą w Polsce dla dostosowania prawa wewnętrznego do prawa międzynarodowego[7]. Zadecydowała ona o zastosowaniu przez polskiego ustawodawcę metody inkorporacji w całości morskich konwencji międzynarodowych do prawa wewnętrznego[8]. W efekcie zastosowanie znajdują bezpośrednio uregulowania zawarte w konwencjach inkorporowanych, uzupełnione przepisami prawa krajowego. W razie wątpliwości, pierwszeństwo winien mieć autentyczny tekst konwencji, co oznacza konieczność badań prawnoporównawczych i interesowania się orzecznictwem sądów innych państw. Tylko taka wykładnia pozwoli na ujednolicenie prawa wewnętrznego i prawa międzynarodowego, dotyczącego tych stosunków[9].

Za błędne należy więc uznać stanowisko D. Pyć[10], która choć zauważa, że metoda inkorporacji ma na celu zapewnienie **stosowania** postanowień umowy międzynarodowej w wewnętrznym porządku prawnym, to stwierdza jednocześnie, że „ustawodawca nie rozstrzygnął, czy inkorporowana umowa międzynarodowa obowiązuje w oryginale czy też w tłumaczeniu na język polski. Z treści kodeksu morskiego można by wnioskować, że obowiązuje w tym względzie tekst umowy międzynarodowej w brzmieniu ogłoszonym w »Dzienniku Ustaw« (należy również zwrócić uwagę na rozwiązania przyjęte w ustawie o umowach międzynarodowych)".

Wobec ogólnikowości przywołania w powyższej wypowiedzi aktów prawnych trudno odnieść się szczegółowo do tego poglądu. Pozostaje on natomiast, co do zasady, w sprzeczności z dyrektywami stosowania i wykładni konwencji międzynarodowych, wśród których zasada pierwszeństwa autentycznego tekstu konwencji zajmuje miejsce naczelne. Sam fakt wskazania w przepisach ustawy wewnętrznej miejsca publikacji inkorporowanej konwencji w niczym nie może stanowić podstawy do stwierdzenia, iż w ten sposób ustawodawca wyraził wolę wyłączenia stosowania w danym wypadku powyższej dyrektywy interpretacyjnej aktów legislacji międzynarodowej.

Realizacja zadania dostosowania polskiego ustawodawstwa morskiego do rozwiązań międzynarodowych została przeprowadzona etapami. Przygotowaniem zmian w dotychczasowym ustawodawstwie zajęła się specjalnie powołana w tym celu Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego (dalej: KKPM), która prowadziła swoje prace w latach 1987–1997.

---

[7] Idem, *The role...*, s. 2157.

[8] Idem, *Reforma prawa morskiego — pierwszy etap*, Państwo i Prawo 1991, z. 9, s. 4.

[9] J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Nowelizacja kodeksu morskiego*, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska 1991, nr 10, s. 16 oraz J. Łopuski, *Reforma...*, s. 5.

[10] D. Pyć, *Miejsce morskich konwencji międzynarodowych w wewnętrznym porządku prawnym (stan ratyfikacji)*, Prawo Morskie 2001, t. XV, s. 153.

Choć trzonem ustawodawstwa morskiego pozostał kodeks morski, to jednak przedmiot jego regulacji został w toku tych zmian ostatecznie ograniczony, przede wszystkim do zagadnień prywatnoprawnych. Zagadnienia publicznoprawne natomiast, które pierwotnie zamierzano ująć w jednej odrębnej ustawie, zostały ostatecznie — ze względu na różnorodność problemów, jak też obszerny zakres zagadnień normatywnych — uregulowane osobnymi ustawami. Poza kodeksem morskim pozostało też uregulowanie stosunków pracy na morzu.

Pierwszy etap reformy, dokonany w 1991 r., objął:

a) nowelizację Kodeksu morskiego[11],

b) ustawę o obszarach morskich RP i administracji morskiej[12],

c) ustawę żeglarską o pracy na morskich statkach handlowych[13].

W ramach nowelizacji kodeksu morskiego dokonano zmiany przepisów dotyczących:

a) umowy przewozu pasażera, inkorporując konwencję ateńską w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzoną w Atenach 13 grudnia 1974 r.[14] (zmienioną Protokołem sporządzonym w Londynie 19 listopada 1976 r.)[15],

b) odpowiedzialności za roszczenia morskie, inkorporując konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzoną w Londynie 19 listopada 1976 r.[16] wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób,

c) odpowiedzialności za szkody olejowe, inkorporując międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzoną w Brukseli 29 listopada 1969 r.[17], zmienioną Protokołem sporządzonym w Londynie 19 listopada 1976 r.[18],

d) dochodzenia roszczeń wobec Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań z tytułu szkód olejowych, inkorporując międzynarodową konwencję o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody

---

[11] Ustawa o zmianie ustawy Kodeks morski, Dz.U. z 1991 r. Nr 16, poz. 73.

[12] Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, Dz.U. z 1991 r. Nr 32, poz. 131, zm. Dz.U. z 1994 r. Nr 27, poz. 96, z 1995 r. Nr 7, poz. 31, Nr 47, poz. 243, z 1996 r. Nr 34, poz. 145, z 1997 r. Nr 111, poz. 726, z 1997 r. Nr 70, poz. 778, z 2000 r. Nr 122, poz. 1321, Nr 120, poz. 1268.

[13] Ustawa o pracy na morskich statkach handlowych, Dz.U. z 1991 r. Nr 61, poz. 258, z 1994 r. Nr 113, poz. 547, z 1998 r. Nr 113, poz. 717, z 2000 r. Nr 109, poz. 1156.

[14] Dz.U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108.

[15] Dz.U. z 1994 r. Nr 99, poz. 479. To uzupełnienie dodano w ustawie z 1995 r. nowelizującej kodeks morski — por. dalej.

[16] Dz.U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175.

[17] Dz.U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184.

[18] Dz.U. z 1986 r. Nr 20, poz. 104.

Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, sporządzoną w Brukseli 18 grudnia 1971 r.[19]

Ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej zapoczątkowała reformę prawa morskiego w części publicznoprawnej. Uwzględnia ona rozwój, jaki nastąpił w dziedzinie międzynarodowego prawa morza. Na wzór konwencji ONZ o prawie morza z 1982 r.[20] uregulowano w tej ustawie zagadnienia uprawnień państwa na obszarze morza terytorialnego (łącznie z prawem nieszkodliwego przepływu) i w wyłącznej strefie ekonomicznej, której wprowadzenie stanowiło istotne *novum* w prawie polskim. Określone w ustawie zasady porządku prawnego obowiązującego na polskich obszarach morskich miały znaczenie podstawowe, uszczegółowiono je w uchwalonych w następnym etapie reformy ustawach dotyczących uprawiania rybołówstwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczaniu morza ze statków, jak też bezpieczeństwa morskiego.

Ostatnia z wymienionych ustaw reguluje stosunki pracy na morskich statkach handlowych, z wyjątkiem pracy na statkach żeglugi przybrzeżnej. Ustawa zawiera wyraźne stwierdzenie o pierwszeństwie umowy międzynarodowej, której Polska jest stroną, ale nie dotyczy to przepisów ustawy korzystniejszych dla pracownika niż postanowienia umowy międzynarodowej. Konwencje międzynarodowe określają bowiem tylko minimum uprawnień pracownika, dopuszczając ich rozszerzenie przez prawo krajowe[21].

Drugi etap reformy, zrealizowany w latach 1995/1996, objął:

— kolejną nowelizację kodeksu morskiego[22],

— ustawę z 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki[23],

— ustawę z 18 stycznia 1996 r. o rybołówstwie morskim[24].

Zmiany wprowadzone tym razem do kodeksu morskiego dotyczyły instytucji prawa morskiego, które nie są jak dotąd regulowane wiążącymi Polskę umowami międzynarodowymi. Główny przedmiot ustawy zmieniającej to przynależność statku[25] i rejestr okrętowy oraz prawa rzeczowe na statku.

---

[19] Dz.U. z 1986 r. Nr 14, poz. 79.

[20] Dz.U. z 1998 r. Nr 98, poz. 609.

[21] J. Łopuski, *Reforma...*, s. 14.

[22] Ustawa o zmianie ustawy — Kodeks morski z 9 XI 1995 r., Dz.U. z 1996 r. Nr 6, poz. 39.

[23] Dz.U. z 1995 r. Nr 47, poz. 243, zm. Dz.U. z 2000 r. Nr 109, poz. 1156.

[24] Dz.U. z 1996 r. Nr 34, poz. 145, zm. Dz.U. z 1999 r. Nr 70, poz. 778. W dniu 6 IX 2001 r. uchwalona została ustawa o rybołówstwie morskim w nowym brzmieniu. Do chwili przekazywania tego artykułu do druku nie została opublikowana.

[25] Szczególnie istotne jest tu zagadnienie czasowej zmiany przynależności statku. Jego regulację wzorowano na konwencji UNCTAD z 1986 r. o warunkach rejestracji statków,

Unormowania ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki mają charakter publicznoprawny i dotyczą zapobiegania zanieczyszczeniom morza związanym z uprawianiem żeglugi lub prowadzeniem innej działalności morskiej przez statki, jak też zapobiegania zatapianiu odpadów i innych substancji ze statków. Ustawa ta określa obowiązki dyrektorów urzędów morskich dotyczące współpracy międzynarodowej w zwalczaniu zanieczyszczeń morza, jak też ich uprawnienia nadzorcze, łącznie z przyznanym im prawem wymierzenia w formie decyzji administracyjnej określonej w ustawie kary pieniężnej. W jej treści zostały inkorporowane następujące konwencje międzynarodowe:

— konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, Moskwa–Waszyngton–Londyn–Meksyk 29 grudnia 1972 r.[26];

— konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami, Bruksela 29 listopada 1969 r.[27];

— protokół dotyczący interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia morza substancjami innymi niż olej, Londyn 2 listopada 1973 r.[28];

— konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, Helsinki 22 marca 1974 r.[29];

— konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, Londyn 2 listopada 1973 r. wraz z załącznikami I, II, III, IV i V oraz Protokół dotyczący tej konwencji, wraz z załącznikiem I, Londyn 17 lutego 1978 r.[30]

Ustawa o rybołówstwie morskim reguluje zarządzanie żywymi zasobami morza oraz prowadzenie działalności w zakresie rybołówstwa morskiego w granicach polskich obszarów morskich oraz poza ich granicami, wykonywanego przez statki rybackie o polskiej przynależności. Wykonywanie rybołówstwa winno być dokonywane zgodnie z przepisami o bezpieczeństwie żeglugi i życia na morzu oraz o ochronie środowiska. Ich naruszenie stanowi podstawę do wymierzania kar pieniężnych. Ustawę znowelizowano w 1999 r., obejmując zakresem jej regulacji także określenie organów administracji rybołówstwa morskiego oraz ich kompetencji (nowy rozdz. 5a

---

która choć nie weszła w życie, to jednak inspirowała rozwiązania wprowadzone do prawa morskiego wielu państw.

[26] Dz.U. z 1984 r. Nr 11, poz. 46.

[27] Dz.U. z 1976 r. Nr 35, poz. 207.

[28] Dz.U. z 1984 r. Nr 24, poz. 116.

[29] Dz.U. z 1980 r. Nr 18, poz. 64. Polska ratyfikowała w późniejszym czasie nową konwencję o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, Helsinki 9 IV 1992 — Dz.U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346, lecz dotychczas nie została ona do tej ustawy inkorporowana, co należy podkreślić mając na uwadze, że postulat zgodności prawa wewnętrznego z prawem międzynarodowym wymaga sprawnego działania ustawodawcy krajowego.

[30] Dz.U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101.

ustawy). Zmiana ta wiąże się z przejęciem tych zagadnień przez ministra właściwego do spraw rolnictwa[31].

Ustawa zawiera w swej treści przepisy implementujące wiążące Polskę konwencje międzynarodowe dotyczące rybołówstwa morskiego, w zakresie merytorycznych unormowań wskazuje zaś na pierwszeństwo umowy międzynarodowej, której Polska jest stroną.

Spośród 10 odnośnych konwencji[32], szczególną uwagę należy tu zwrócić na konwencję gdańską w sprawie ochrony żywych zasobów morza na morzu Bałtyckim i Bełtach z 1973 r.[33] Rybołówstwo i ochrona żywych zasobów morza stanowi także istotną część zasad międzynarodowego prawa morza określonych przez konwencję z 1982 r.

Zakończenie zasadniczych prac nad reformą polskiego prawa morskiego na obecnym etapie jego rozwoju zamknął trzeci etap reformy prawa morskiego, który objął:

— ustawę o bezpieczeństwie morskim[34],

— nowy kodeks morski[35].

Przygotowanie tych ustaw zamknęło proces oddzielenia regulacji publicznoprawnej i prywatnoprawnej, dotyczącej stosunków prawnomorskich.

Konieczność wprowadzenia do polskiego ustawodawstwa odrębnej ustawy o bezpieczeństwie morskim jest wynikiem dążenia do wzmożenia ochrony interesu publicznego w żegludze morskiej i wiąże się ze znaczącym rozrostem jego publicznej części[36]. Pojęcie bezpieczeństwa morskiego nabiera coraz szerszego wymiaru, obejmując już nie tylko bezpieczeństwo statku morskiego, ale też szeroko pojęte względy bezpiecznych warunków uprawiania żeglugi. Zakres tych zagadnień sięga od żeglugi po ekologię, od aspektów techniczno-organizacyjnych po psychologiczno-socjologiczne[37].

Wymagania w zakresie bezpieczeństwa morskiego określone są — o czym była mowa na wstępie — postanowieniami umów międzynarodowych. Społeczność międzynarodowa dąży, pomimo rozlicznych konfliktów interesów, do podniesienia standardów bezpieczeństwa związanego z działalnością człowieka na morzu. Szczególnie znaczące są tu efekty działalności IMO.

---

[31] Dotychczas rybołówstwo morskie należało do kompetencji ministra właściwego ds. transportu i gospodarki morskiej.

[32] Zob.: *Prawo morskie*, red. J. Łopuski, t. II/1, Bydgoszcz 1998, s. 36.

[33] Dz.U. z 1974 r. Nr 32, poz. 188–189, zm. Dz.U. z 1984 r. Nr 17, poz. 78.

[34] Dz.U. z 2000 r. Nr 109, poz. 1156.

[35] Ustawa uchwalona przez Sejm 23 VIII 2001 r. Senat po wniesieniu poprawek na posiedzeniu w dniach 12–13 IX 2001 r. przekazał ją ponownie do Sejmu. W dniu 18 IX 2001 r. Sejm przyjął poprawki Senatu.

[36] *Prawo morskie...*, s. 87.

[37] Ibidem, s. 92.

Zasada *making economies on safety* dzięki wysiłkom społeczności międzynarodowej staje się powoli przeszłością[38].

Największym walorem odnośnych norm jest ich powszechne zastosowanie w praktyce. Problematyka ta — jak żadna inna — doznała rzeczywistego ujednolicenia w skali światowej[39].

Konwencje dotyczące bezpieczeństwa morskiego mają co do zasady charakter techniczno-administracyjny, dotyczą często szczegółowych wycinkowych zagadnień. Ich przepisy podlegają częstym zmianom w celu dostosowania rozwiązań konwencyjnych do wymagań praktyki. W efekcie można mówić o dużym zróżnicowaniu zarówno przedmiotu regulacji tych konwencji, jak też ich odniesienia do różnych kategorii statków. Konieczność częstych ich nowelizacji doprowadziła do rozszerzenia stosowania uproszczonych procedur zmian tych technicznych unormowań poszczególnych konwencji bądź załączników do nich. Na szczególne podkreślenie zasługuje tu metoda „milczącej akceptacji" (*tacit acceptance*). Taka procedura modyfikacji raz przyjętych przez państwa umów międzynarodowych nie wymagająca ratyfikowania nowych regulacji sprawia, że konwencje o bezpieczeństwie ulegają procesowi stałego doskonalenia, ale jednocześnie powoduje to pewne trudności we wprowadzaniu nowych rozwiązań do prawa wewnętrznego[40].

Dochodzi do tego problem tzw. *soft law*, tj. obszernych zaleceń, rezolucji i kodów opracowywanych przede wszystkim przez IMO, które ze swej natury nie mają charakteru wiążącego, jednakże ich stosowanie akceptuje praktyka. Te unormowania mają na względzie podniesienie standardów bezpieczeństwa żeglugi, toteż nacisk na ich przestrzeganie kładzie się m.in. w ramach współpracy administracji morskich poszczególnych państw w systemie *port state control*, gdzie egzekwuje się ich stosowanie przez armatorów, których statki wpływają na obszary morskie poszczególnych państw, objętych tego rodzaju współpracą regionalną.

W dotychczasowym kodeksie morskim normy dotyczące bezpieczeństwa morskiego zawierały jedynie fragmentaryczną regulację odnośnych zagadnień. Dla określenia prawnych reguł bezpieczeństwa morskiego podstawowe znaczenie miały więc różnorodne regulacje o pochodzeniu międzynarodowym (o charakterze wiążącym i niewiążącym) oraz przepisy wykonawcze do kodeksu morskiego. Taki stan prawny wobec rozrostu unormowań międzynarodowych uznano za nieuporządkowany i niezadowalający. Postanowiono więc wprowadzić do polskiego systemu prawnego istniejące mię-

---

[38] J. Łopuski, *The role...*, s. 2152.

[39] J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997, s. 81.

[40] M. H. Koziński, *Modyfikacja systemu odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, a prawo polskie*, Prawo morskie 2001, t. XV, s. 61.

dzynarodowe normy bezpieczeństwa morskiego w sposób jednolity, w drodze odrębnej ustawy, zapewniając jednocześnie dostosowanie tej regulacji do wymogów Unii Europejskiej.

Wobec wskazanej wyżej specyfiki norm międzynarodowych o bezpieczeństwie żeglugi, postawiono sobie także cel sformułowania w tej ustawie odpowiedniego systemu wprowadzania do polskiego prawa stale następujących zmian w zakresie regulacji tych norm[41]. Celowi temu służy zamieszczony w przepisach ogólnych art. 2 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim, który przewiduje zachowanie przy stosowaniu ustawy postanowień umów międzynarodowych dotyczących bezpieczeństwa morskiego, których Rzeczpospolita Polska jest stroną. Umowy te są powołane i w pełni nazwane dalej w odpowiednich rozdziałach ustawy. Mają one być stosowane wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób, co będzie między innymi istotne w kontekście procedury tzw. „milczącej aprobaty". Projekt ustawy w wersji przygotowanej przez KKPM zawierał przepis art. 2 ust. 2, wzorowany na art. 14 ust. 2 ustawy z 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, upoważniający ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wprowadzania i stosowania zaleceń organizacji międzynarodowych, dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Na tej podstawie minister mógłby nadawać moc obowiązującą różnym, powszechnie akceptowanym w praktyce obrotu morskiego kodom uchwalonym przez Międzynarodową Organizację Morską, ze swej natury mającym charakter czysto techniczny.

W toku prac sejmowych przepis ten został jednak usunięty i zamysł otwarcia polskiego ustawodawstwa na zaakceptowane przez morską społeczność międzynarodową, choć nie objęte przepisami obligatoryjnymi, rozwiązania, służące podwyższeniu standardów bezpieczeństwa w żegludze, został tym samym zniweczony. Możliwość taka istnieje obecnie w odniesieniu do zagadnień zapobiegania zanieczyszczaniu morza ze statków, na mocy przywołanego przepisu ustawy z 1995 r. Trudno zrozumieć racje dla odmowy równoległego stosowania takiego rozwiązania w odniesieniu do zagadnień bezpieczeństwa morskiego.

Zalecenia organizacji międzynarodowych mogą dotyczyć różnych problemów, a także różnych działów bezpieczeństwa morskiego określonych w ustawie, dlatego w jej projekcie odpowiedni przepis zamieszczono w przepisach ogólnych.

Uchwalony ostatecznie tekst ustawy daje możliwość ewentualnego skorzystania w tym celu z art. 15 ust. 2 pkt 2 tejże ustawy, który upoważnia właściwego ministra m.in. do zwiększania wymagań w zakresie budowy,

---

[41] *Prawo morskie...*, s. 91.

Zasada *making economies on safety* dzięki wysiłkom społeczności międzynarodowej staje się powoli przeszłością[38].

Największym walorem odnośnych norm jest ich powszechne zastosowanie w praktyce. Problematyka ta — jak żadna inna — doznała rzeczywistego ujednolicenia w skali światowej[39].

Konwencje dotyczące bezpieczeństwa morskiego mają co do zasady charakter techniczno-administracyjny, dotyczą często szczegółowych wycinkowych zagadnień. Ich przepisy podlegają częstym zmianom w celu dostosowania rozwiązań konwencyjnych do wymagań praktyki. W efekcie można mówić o dużym zróżnicowaniu zarówno przedmiotu regulacji tych konwencji, jak też ich odniesienia do różnych kategorii statków. Konieczność częstych ich nowelizacji doprowadziła do rozszerzenia stosowania uproszczonych procedur zmian tych technicznych unormowań poszczególnych konwencji bądź załączników do nich. Na szczególne podkreślenie zasługuje tu metoda „milczącej akceptacji" (*tacit acceptance*). Taka procedura modyfikacji raz przyjętych przez państwa umów międzynarodowych nie wymagająca ratyfikowania nowych regulacji sprawia, że konwencje o bezpieczeństwie ulegają procesowi stałego doskonalenia, ale jednocześnie powoduje to pewne trudności we wprowadzaniu nowych rozwiązań do prawa wewnętrznego[40].

Dochodzi do tego problem tzw. *soft law*, tj. obszernych zaleceń, rezolucji i kodów opracowywanych przede wszystkim przez IMO, które ze swej natury nie mają charakteru wiążącego, jednakże ich stosowanie akceptuje praktyka. Te unormowania mają na względzie podniesienie standardów bezpieczeństwa żeglugi, toteż nacisk na ich przestrzeganie kładzie się m.in. w ramach współpracy administracji morskich poszczególnych państw w systemie *port state control*, gdzie egzekwuje się ich stosowanie przez armatorów, których statki wpływają na obszary morskie poszczególnych państw, objętych tego rodzaju współpracą regionalną.

W dotychczasowym kodeksie morskim normy dotyczące bezpieczeństwa morskiego zawierały jedynie fragmentaryczną regulację odnośnych zagadnień. Dla określenia prawnych reguł bezpieczeństwa morskiego podstawowe znaczenie miały więc różnorodne regulacje o pochodzeniu międzynarodowym (o charakterze wiążącym i niewiążącym) oraz przepisy wykonawcze do kodeksu morskiego. Taki stan prawny wobec rozrostu unormowań międzynarodowych uznano za nieuporządkowany i niezadowalający. Postanowiono więc wprowadzić do polskiego systemu prawnego istniejące mię-

---

[38] J. Łopuski, *The role...*, s. 2152.

[39] J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997, s. 81.

[40] M. H. Koziński, *Modyfikacja systemu odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, a prawo polskie*, Prawo morskie 2001, t. XV, s. 61.

dzynarodowe normy bezpieczeństwa morskiego w sposób jednolity, w drodze odrębnej ustawy, zapewniając jednocześnie dostosowanie tej regulacji do wymogów Unii Europejskiej.

Wobec wskazanej wyżej specyfiki norm międzynarodowych o bezpieczeństwie żeglugi, postawiono sobie także cel sformułowania w tej ustawie odpowiedniego systemu wprowadzania do polskiego prawa stale następujących zmian w zakresie regulacji tych norm[41]. Celowi temu służy zamieszczony w przepisach ogólnych art. 2 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim, który przewiduje zachowanie przy stosowaniu ustawy postanowień umów międzynarodowych dotyczących bezpieczeństwa morskiego, których Rzeczpospolita Polska jest stroną. Umowy te są powołane i w pełni nazwane dalej w odpowiednich rozdziałach ustawy. Mają one być stosowane wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób, co będzie między innymi istotne w kontekście procedury tzw. „milczącej aprobaty". Projekt ustawy w wersji przygotowanej przez KKPM zawierał przepis art. 2 ust. 2, wzorowany na art. 14 ust. 2 ustawy z 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, upoważniający ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wprowadzania i stosowania zaleceń organizacji międzynarodowych, dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Na tej podstawie minister mógłby nadawać moc obowiązującą różnym, powszechnie akceptowanym w praktyce obrotu morskiego kodom uchwalonym przez Międzynarodową Organizację Morską, ze swej natury mającym charakter czysto techniczny.

W toku prac sejmowych przepis ten został jednak usunięty i zamysł otwarcia polskiego ustawodawstwa na zaakceptowane przez morską społeczność międzynarodową, choć nie objęte przepisami obligatoryjnymi, rozwiązania, służące podwyższeniu standardów bezpieczeństwa w żegludze, został tym samym zniweczony. Możliwość taka istnieje obecnie w odniesieniu do zagadnień zapobiegania zanieczyszczaniu morza ze statków, na mocy przywołanego przepisu ustawy z 1995 r. Trudno zrozumieć racje dla odmowy równoległego stosowania takiego rozwiązania w odniesieniu do zagadnień bezpieczeństwa morskiego.

Zalecenia organizacji międzynarodowych mogą dotyczyć różnych problemów, a także różnych działów bezpieczeństwa morskiego określonych w ustawie, dlatego w jej projekcie odpowiedni przepis zamieszczono w przepisach ogólnych.

Uchwalony ostatecznie tekst ustawy daje możliwość ewentualnego skorzystania w tym celu z art. 15 ust. 2 pkt 2 tejże ustawy, który upoważnia właściwego ministra m.in. do zwiększania wymagań w zakresie budowy,

---

[41] *Prawo morskie...*, s. 91.

stałych urządzeń i wyposażenia statków w stosunku do wymagań przewidzianych umowami międzynarodowymi, ale dotyczy to tylko zagadnień objętych rozdz. 2 ustawy.

Ustawa reguluje sprawy dotyczące bezpieczeństwa morskiego, uwzględniając szerokie ujęcie tej problematyki, ujmując ją w czterech podstawowych działach:

1) budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia (rozdz. 2),

2) kwalifikacji i składu załogi statku (rozdz. 3),

3) bezpiecznego uprawiania żeglugi (rozdz. 4),

4) ratowania życia na morzu (rozdz. 5).

Przepisy implementujące porządkują kompetencje organów administracji oraz stwarzają system sankcji za niewykonanie obowiązków w zakresie bezpieczeństwa morskiego.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy jej przepisy stosuje się tak do statków o polskiej przynależności, jak i do statków o obcej przynależności znajdujących się na terytorium Polski. Jednak do tych ostatnich ustawę stosuje się tylko w zakresie niezbędnym do zapewnienia, że statki te nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego — i to przy uwzględnieniu właściwych umów międzynarodowych.

W rozdziale 2 ustawy: „Budowa statku, jego stałych urządzeń i wyposażenie", inkorporowane są w art. 6 ustawy postanowienia 3 umów międzynarodowych:

a) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie 1 listopada 1974 r.[42] wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie 17 lutego 1978 r.[43], zwanej „Konwencją SOLAS",

b) Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, sporządzonej w Londynie 5 kwietnia 1966 r.[44], zwanej „Konwencją o liniach ładunkowych",

c) Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, sporządzonej w Londynie 20 października 1972 r.[45], zwanej „Konwencją o zapobieganiu zderzeniom" COLREG).

Artykuł 15 ust. 1 pkt 1 zawiera delegację dla ministra do regulowania wymagań dotyczących budowy, stałych urządzeń i wyposażenia statków w zakresie nie uregulowanym tymi umowami. Ponadto tenże art. 15 ust. 2 pkt 2 upoważnia ministra do zwiększania wymagań w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia statków w stosunku do wymagań przewi-

---

[42] Dz.U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319.

[43] Dz.U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz Dz.U. z 1986 r. Nr 35, poz. 177.

[44] Dz.U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282.

[45] Dz.U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz Dz.U. z 1984 r. Nr 23, poz. 106.

dzianych umowami międzynarodowymi, wyłączania statków spod działania tych umów w sposób i na zasadach określonych tymi umowami, a także do poddawania działaniu tych umów statków, które im nie podlegają.

Istotnym elementem treści Konwencji SOLAS jest załącznik oraz dodatki. Tego rozdziału ustawy (budowa statku jego stałych urządzeń i wyposażenie) dotyczą zwłaszcza: rozdz. II–1 i II–2 załącznika regulujące zagadnienia stateczności i niezatapialaności statków, urządzeń maszynowych i instalacji elektrycznych oraz ochrony przeciwpożarowej; rozdz. III załącznika odnoszący się do ochrony życia na morzu, w tym zwłaszcza zasad dotyczących środków ratunkowych; rozdz. IV załącznika o radiokomunikacji, w tym systemie GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System).

System Konwencji SOLAS to jednak nie tylko sama konwencja, ale także cały zespół norm o bezpieczeństwie życia na morzu, powstałych w systemie IMO, o charakterze wiążącym i niewiążącym (*soft law*), który na skutek usunięcia projektowanego przepisu art. 2 ust. 22 nie będzie mógł być w Polsce odpowiednio, w drodze norm prawa stanowionego, wdrożony.

Przepisy implementacyjne tej ustawy dotyczą przeglądów i inspekcji przyprowadzanych w celu zapewnienia przez statek wymagań przewidzianych w konwencjach, określają organy inspekcyjne, ich zadania i uprawnienia, w tym do wydania dokumentów bezpieczeństwa statku, bądź dla statków o obcej przynależności świadectwa potwierdzającego spełnienie wymagań przewidzianych umowami międzynarodowymi. Organy inspekcyjne mogą je powierzyć instytucji klasyfikacyjnej[46].

Konwencja o liniach ładunkowych określa zasady wyznaczania tzw. wolnej burty, a zasadnicza część merytoryczna jej regulacji znajduje się w załączniku 1 do konwencji. Znak wolnej burty to trwale oznaczony na obu burtach statku znak maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia statku w określonych warunkach geograficznych i w zależności od pory roku. Określenie trybu postępowania w sprawach wyznaczania wolnej burty, organów uprawnionych do tych czynności oraz wzorów międzynarodowych świadectw wolnej burty pozostawiono do uregulowania w drodze rozporządzenia[47].

Konwencja COLREG jest to podstawowy akt międzynarodowy regulujący bezpieczeństwo ruchu statków[48]. Wraz z przepisami prawa wewnętrznego określa tzw. międzynarodowe prawo drogi morskiej. Postanowienia

---

[46] Polska instytucją klasyfikacyjną jest Polski Rejestr Statków S.A., działający na podstawie ustawy z 2000 r. — Dz.U. z 2000 r. Nr 103, poz. 1098.

[47] Rozporządzenie Ministra Żeglugi z 1969 r. w sprawie wolnej burty statków morskich (Dz.U. z 1969 r. Nr 28, poz. 225).

[48] Rozporządzenie Ministra Żeglugi z 1976 r. w sprawie bezpiecznej żeglugi statków morskich w rejonach skupienia tras żeglugowych i nasilonego ruchu statków (Dz.U. z 1976 r. Nr 8, poz. 42).

konwencji stosuje się do wszystkich statków na morzu pełnym i na wodach z nim połączonych.

Rozdział 3 ustawy dotyczy kwalifikacji i składu załogi. W odniesieniu do wymagań w zakresie kwalifikacji załogi projekt ustawy powołuje się na postanowienia:

a) Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, sporządzonej w Londynie 7 lipca 1978 r.[49], zwanej „Konwencją STCW",

b) Konwencji SOLAS,

c) Konwencji (nr 69) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, sporządzonej w Seattle 27 czerwca 1946 r.[50]

d) Konwencji (nr 74) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, sporządzonej w Seattle 29 czerwca 1946 r.[51]

Ustawa w tym rozdziale reguluje sprawy dokumentów stanowiących potwierdzenie posiadania niezbędnych kwalifikacji zawodowych, określania składu załogi statku niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego, inspekcję statku w zakresie przestrzegania wymagań dotyczących kwalifikacji i składu załogi. W portach polskich takiej inspekcji, prowadzonej przez dyrektorów urzędów morskich, mogą być poddane również statki o obcej przynależności, co przewiduje Konwencja STCW.

Rozdział 4 ustawy zawiera normy odnoszące się do bezpiecznego uprawiania żeglugi, a także bezpiecznego (dla otoczenia) przewozu niektórych ładunków, bezpieczeństwa pilotażu i bezpieczeństwa ruchu statków w porcie. Uregulowanie tych zagadnień polega na inkorporowaniu do ustawy postanowień: konwencji o zapobieganiu zderzeniom, konwencji SOLAS — rozdział V (bezpieczeństwo żeglugi), rozdział VI (przewóz ziarna luzem), rozdział VII (przewóz towarów niebezpiecznych) — a także międzynarodowej konwencji o bezpiecznych kontenerach, sporządzonej w Genewie 2 grudnia 1972 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 24, poz. 118 i 119). Przepisy inkorporujące te konwencje uzupełnione są delegacjami dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania przepisów szczegółowych implementujących te konwencje, a także uzupełniających i rozszerzających zawarte w nich uregulowania.

Rozdział 5 ustawy dotyczy ratowania życia na morzu i oparty jest na postanowieniach inkorporowanej Międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzonej w Hamburgu 27 kwietnia

---

[49] Dz.U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202 oraz Dz.U. z 1999 r. Nr 30, poz. 286.

[50] Dz.U. z 1954 r. Nr 44, poz. 196 i 197.

[51] Dz.U. z 1954 r. Nr 44, poz. 200 i 201.

1979 r.[52], zwanej „Konwencją SAR". Ustawa kreuje państwową jednostkę budżetową Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa zwaną „służba SAR" i zakłada wyodrębnienie jej ze struktur Polskiego Ratownictwa Okrętowego (art. 41 i 59). Służbie SAR powierzono także zadania w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, a odpowiedni przepis do ustawy z 1995 r. wprowadza art. 58 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Przy wykonywaniu zadań ze służbą SAR współdziałają jednostki organizacyjne Marynarki Wojennej[53], Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, opieki zdrowotnej oraz inne będące w stanie udzielić pomocy.

Przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej działa rada będąca jego organem opiniodawczo-doradczym w sprawach związanych z poszukiwaniem i ratowaniem życia na morzu. Radzie SAR przewodniczy Dowódca Marynarki Wojennej.

Rozdział 6 ustawy dotyczy kar pieniężnych wymierzanych za naruszenie przepisów armatorowi (o równowartości do 1 mln SDR) i niższych kar wymierzanych kapitanowi, członkom załogi, a także innym osobom. W sprawie właściwości organów, trybu wymierzania i ściągania kar pieniężnych oraz sposobu wykorzystania kwot pochodzących z kar pieniężnych ustawa odsyła do przepisów ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej.

Ustawa zawiera wiele delegacji dla wydania aktów wykonawczych, a z dniem 2 stycznia 2001 r. na mocy jej art. 60 tracą moc dotychczasowe akty wykonawcze, wydane na podstawie kodeksu morskiego z 1961 r.[54]

---

[52] Dz.U. z 1988 r. Nr 27, poz. 184 i 185.

[53] Dla realizacji tego zadania dokonano stosownych zmian w ustawie z 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (art. 56 ustawy).

[54] Dz.U. z 2000 r. Nr 105, poz. 1117, Wyszkolenie i kwalifikacje zawodowe, pełnienie wacht oraz skład załóg statków morskich o polskiej przynależności; Dz.U. z 1997 r. Nr 132, poz. 879, Bezpieczeństwo żeglugi statków morskich i bezpieczeństwo życia na morzu; Dz.U. z 1968 r. Nr 30, poz. 202, Bezpieczeństwo morskich statków sportowych; Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 193, Bezpieczeństwo ruchu zbiornikowców przewożących ciecze palne; Dz.U. z 1976 r. Nr 8, poz. 42, Bezpieczna żegluga statków morskich w rejonach skupienia tras żeglugowych i nasilonego ruchu statków; Dz.U. z 1975 r. Nr 1, poz. 6, Bezpieczny przewóz rud, koncentratów i ładunków podobnych luzem na statkach morskich; Dz.U. z 1975 r. Nr 1, poz. 5; Budowa i wyposażenie zbiornikowców przewożących niebezpieczne ciekłe chemikalia luzem; Dz.U. z 1974 r. Nr 9, poz. 55, Transport morski materiałów niebezpiecznych; Dz.U. z 1972 r. Nr 6, poz. 37, Przewóz ziarna luzem na statkach morskich; Dz.U. z 1999 r. Nr 61, poz. 673, Akcja przeciwlodowa na wodach morskich; Dz.U. z 1969 r. Nr 28, poz. 225, Wolna burta statków morskich; Dz.U. z 1972 r. Nr 1, poz. 6, Oznakowanie nawigacyjne polskich wód morskich; Dz.U. z 1992 r. Nr 43, poz. 192, Pilotaż morski; Dz.U. z 1965 r. Nr 36, poz. 229, Przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu; Dz.U. z 1997 r. Nr 73, poz. 462, Wykonywanie zadań poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu; Dz.U. z 1978 r. Nr 16, poz. 72, Stosowanie przez jednostki pływające

Stopniowa realizacja reformy prawa morskiego dotyczyła również materii regulowanej kodeksem morskim. Zbliżenie polskiego wewnętrznego prawa morskiego do ustawodawstwa morskiego państw Europy Zachodniej wymagało dalszych, poza dokonanymi w 1991 r. i 1995 r., zmian w kodeksie morskim[55]. KKPM przygotowała nowy kodeks morski, przedłożony jako rządowy projekt ustawy, który nie stanowi jednak zupełnie nowej koncepcji legislacyjnej.

Zmiany w układzie kodeksu oraz zakresie i podziale regulowanej nim materii są jednak istotne i daleko idące, przede wszystkim w związku z wcześniejszymi ustawami, których regulacja objęła materię publicznoprawną[56]. W konsekwencji przede wszystkim ograniczona została znacząco treść tytułu „Statek morski" (obecnie tytuł II). Obejmuje on tylko działy dotyczące polskiej przynależności statku, rejestru okrętowego, pomiaru statku i dokumentów statku (a więc identyfikacji statku). Uregulowanie tych kwestii ma tak aspekt publicznoprawny, jak i prywatnoprawny (zwłaszcza gdy chodzi o funkcje rejestru okrętowego). Natomiast regulowane dotychczas fragmentarycznie w tym tytule zagadnienie bezpieczeństwa żeglugi uregulowała ustawa o bezpieczeństwie morskim. Przepisy karne przewidujące sankcje za naruszenie przepisów dotyczących porządku i bezpieczeństwa żeglugi zostają przeniesione do ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej.

Prawa rzeczowe na statku są objęte odrębnym tytułem IV. Uporządkowana została systematyka kodeksu, wcześniej naruszona ustawami nowelizacyjnymi. Istotnemu poszerzeniu w kodeksie uległy uregulowania o charakterze prywatnoprawnym. W stosunku do dotychczasowej treści kodeksu morskiego obszerniejsze zmiany merytoryczne wprowadzone zostały tylko w niektórych częściach nowego kodeksu.

W tytule I „Przepisy ogólne" *novum* jest art. 9, dopuszczający umowne przedłużenie terminów przedawnienia roszczeń (dotychczas przewidywał to tylko art. 103 § 2 kodeksu morskiego, dotyczący roszczeń z konosamentu). W praktyce obrotu morskiego umowne przedłużanie stosunkowo krótkich terminów przedawnienia stosowane jest powszechnie, również w praktyce polskich podmiotów gospodarczych, mimo sprzeczności takiej praktyki z prawem (art. 119 k.c.). Ponadto przepisy ogólne zawierają obecnie oprócz definicji statku morskiego również definicję armatora, jako centralnej postaci prawa morskiego (art. 8). Treść jej nie została zmieniona w porównaniu z obowiązującym art. 75 kodeksu morskiego.

Marynarki Wojennej, Wojsk Ochrony Pogranicza i Milicji Obywatelskiej międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

[55] Tekst jedn. Dz.U. z 1986 r. Nr 12, poz. 112.

[56] Przedstawiono je poniżej, wykorzystując uzasadnienie do rządowego projektu ustawy kodeks morski.

W tytule II „Statek morski" zaprojektowane przez KKPM przepisy dotyczące przynależności polskiej statku i rejestru okrętowego (dział I, II) utrzymywały bez zmian brzmienie nadane im nowelą z 9 listopada 1995 r. do dotychczasowego kodeksu morskiego. W toku prac parlamentarnych wprowadzono tu jednak nowe rozwiązania, zdecydowanie nieprzemyślane, które mogą przynieść wyłącznie niekorzystne skutki, nieuwzględnione przez pomysłodawców. Dotychczasowe przepisy przewidywały rejestrowanie statków morskich o polskiej przynależności bądź w rejestrze okrętowym prowadzonym przez izby morskie, bądź w rejestrze prowadzonym przez urzędy morskie. Wpis do jednego z tych rejestrów stanowił podstawę do otrzymania przez statek odpowiednio certyfikatu okrętowego lub dokumentu rejestracyjnego, stanowiących dowód polskiej przynależności statku, którego posiadanie jest niezbędne dla podnoszenia przez statek polskiej bandery. Obecnie wprowadzono jeszcze jeden rejestr: polski rejestr jachtów, prowadzony przez właściwy związek sportowy o zasięgu krajowym (art. 23 § 3).

Wprowadzając ten rejestr przewidziano jedynie, że opłaty za czynności związane z dokonaniem wpisu w tym rejestrze stanowią dochód właściwego związku sportowego prowadzącego ten rejestr, a nie dochód budżetu państwa (jak to jest w przypadku rejestru okrętowego i rejestru prowadzonego przez urzędy morskie) oraz odesłano do aktu wykonawczego określenie sposobu i trybu prowadzenia polskiego rejestru jachtów. Wpis do tego rejestru nie jest jednak podstawą do otrzymania jakiegokolwiek dokumentu stwierdzającego polską przynależność statku, dokumentującego jego prawo do podnoszenia polskiej bandery. A przecież każdy statek o polskiej przynależności obowiązany jest podnosić polską banderę. Z tego obowiązku nie może być zwolniony żaden statek uprawiający żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (art. 11 nowego kodeksu morskiego).

Oznacza to, że by uzyskać taki dokument jacht musiałby być ponadto wpisany do rejestru okrętowego, bądź do rejestru prowadzonego przez urzędy morskie. W praktyce możliwy byłby tylko ten pierwszy wariant, bowiem na wniosek właściciela można dokonać wpisu tylko do rejestru okrętowego.

W rejestrze prowadzonym przez urząd morski, zgodnie z nowym kodeksem morskim rejestruje się bowiem takie statki, które nie podlegają obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego lub polskiego rejestru jachtów i nie zostały wpisane do któregokolwiek z tych rejestrów (art. 39 nowego k.m.).

Armatorzy jachtów o polskiej przynależności, by uprawiać żeglugę, będą więc zmuszeni do ponoszenia podwójnych opłat związanych z koniecznością rejestracji ich statków w dwóch rejestrach. Ponadto pomiędzy art. 23 § 3 i 39 § 1 nowego kodeksu morskiego istnieje logiczna sprzeczność.

Zgodnie z pierwszym z nich do polskiego rejestru jachtów wpisuje się **obowiązkowo** każdy statek stanowiący polską własność, używany wyłącznie dla celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości kadłuba do 24 m, bez względu na to, czy uprawia on żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej czy też nie. Nie przewidziano tu bowiem, tak jak w przypadku rejestru okrętowego, delegacji dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej dla określenia w drodze rozporządzenia rodzaju jachtów, które są zwolnione z obowiązku wpisu, jeżeli nie uprawiają żeglugi poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Nie może więc zaistnieć wobec takiej regulacji sytuacja, o której mowa w art. 39 § 1, tj. że jakikolwiek jacht nie podlegałby obowiązkowi wpisu do polskiego rejestru i będzie wobec tego wpisany do rejestru prowadzonego przez urzędy morskie, gdy nie został też wpisany na wniosek właściciela do rejestru okrętowego. Skoro wpis do polskiego rejestru jachtów ma charakter obowiązkowy, to należało także na wzór art. 30 i 33 nowego kodeksu morskiego dotyczących rejestru okrętowego wskazać podmiot obowiązany do zgłoszenia danych o okolicznościach podlegających wpisowi i ich zmianach, jak też określić skutki niewywiązania się z tego obowiązku. Tego jednak nie uczyniono.

Powyższe uwagi krytyczne dotyczące unormowania w projekcie nowego kodeksu morskiego zagadnienia polskiego rejestru jachtów mają charakter podstawowy, a ramy tego artykułu nie pozwalają na ich szerszą prezentację.

Nowe — w stosunku do przepisów obowiązującego kodeksu morskiego — jest uregulowanie dotyczące pomiaru statku (dział III), oparte na konwencji o pomierzaniu pojemności statków, sporządzonej w Londynie, 23 czerwca 1969 r.[57] Bez istotnych zmian utrzymane zostają przepisy dotyczące dokumentów statku (dział IV).

W tytule III „Kapitan statku" nie wprowadzono istotnych zmian merytorycznych, porządkując tylko odnośne przepisy.

W tytule IV „Prawa rzeczowe" istotne zmiany wprowadzono w dziale II „Zastaw na statku". Mianowicie przepisy dotyczące hipoteki morskiej (art. 76–83), przewidujące zaspokojenie wierzyciela hipotecznego w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego, uzupełnione zostały przepisami (art. 84–87) dopuszczającymi ustanowienie hipoteki morskiej o charakterze zbliżonym do mortgeczu, gdyż przewidującymi zaspokojenie wierzyciela hipotecznego w drodze przejęcia posiadania obciążonego hipoteką statku, łącznie z upoważnieniem do jego sprzedaży. Przepisy te mają ułatwić polskim przedsiębiorstwom żeglugowym korzystanie z kredytów zabezpieczonych hipoteką morską ustanowioną według prawa polskiego. Dotychczas

[57] Dz.U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247.

obowiązujące przepisy polskiego prawa morskiego dotyczące hipoteki morskiej, które przewidywały zaspokojenie wierzyciela hipotecznego tylko w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego, były krytykowane przez banki (zwłaszcza zagraniczne), jako niedostatecznie zabezpieczające interes kredytodawcy.

W dziale III „Przywileje na statku" istotną zmianę wprowadzono w art. 92 § 1, dopuszczając skierowanie powództwa o zaspokojenie wierzyciela z przedmiotu obciążonego przywilejem tak przeciwko właścicielowi statku, jak i jego armatorowi, a więc jego aktualnemu posiadaczowi. W stosunkach żeglugowych są to najczęściej różne osoby i przepis tego rodzaju znacznie ułatwi wierzycielowi uprzywilejowanemu korzystanie z ustawowego prawa zastawu, zwłaszcza w sytuacjach, kiedy właściciel statku, nie będący dłużnikiem osobistym, ma siedzibę za granicą lub istnieją trudności w ustaleniu, kto jest właścicielem statku.

Tytuł V „Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie" zawiera przepisy przeniesione bez zmian z dotychczasowego tytułu VII, działu I, a więc zawierają prawno-materialne uregulowanie nowej instytucji prawa morskiego, wprowadzonej do kodeksu morskiego ustawą nowelizacyjną z 4 stycznia 1991 r. Ponieważ stosują się tak do zobowiązań umownych, jak i pozaumownych, zamieszczenie ich w tym miejscu ustawy było uzasadnione. Natomiast prawnoprocesowe uregulowanie ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie, a w szczególności przepisy dotyczące tworzenia funduszu ograniczonej odpowiedzialności, zawarte w dotychczasowym tytule VII, dziale II, przeniesione zostały do tytułu IX ustawy, który zawiera szczególne uregulowania prawnoprocesowe.

W tytule VI „Umowy" przepisy dotyczące umowy przewozu ładunku, zawarte w dotychczasowym tytule IV, dziale I, zostały powtórzone bez istotnych zmian. Były one nowelizowane w 1986 r. i od tego czasu obowiązujące Polskę uregulowania międzynarodowe nie uległy zmianie. Bez istotnych zmian przejęte zostały również z obowiązującego kodeksu morskiego przepisy dotyczące przewozu pasażerów, czarteru na czas, usług agencyjnych, maklerskich i holowniczych.

Natomiast dział VII „Usługi pilotowe" zawiera częściowo nowe uregulowanie usług pilotowych, łącznie z organizacją świadczenia tych usług. Uregulowanie ratownictwa morskiego, zawarte w dziale VIII tytułu VI, stanowi adaptację dotychczas obowiązujących przepisów kodeksu morskiego (art. 232–250) do postanowień konwencji o ratownictwie z 1989 r., która już weszła w życie. Należy oczekiwać ratyfikowania tej konwencji przez Polskę w najbliższym czasie.

Tytuł VII „Wypadki morskie" obejmuje przepisy dotyczące awarii wspólnej i zderzenia statków przejęte bez zmian z tytułu V dotychczasowe-

go kodeksu oraz przepisy dotyczące odpowiedzialności i odszkodowania za zanieczyszczenia ze statków przejęte z tytułu VIII dotychczasowego kodeksu.

Według nieoficjalnych informacji zmierza obecnie po wielu latach ku końcowi proces ratyfikacji protokołów z 1992 r. do konwencji o odpowiedzialności za szkody olejowe z 1969 r. i do konwencji o Funduszu z 1971 r. Zgodnie z informacją IMO z 3 marca 2000 r. Polska obie te konwencje wypowiedziała, ze skutkiem od 21 grudnia 2000 r. Spowodowało to sytuację, w której do czasu ratyfikacji protokołów z 1992 r. pozostaniemy poza systemem konwencyjnym[58].

W nowym kodeksie morskim w artykułach art. 272 i 279 powołuje się już te nowe akty prawa międzynarodowego (choć nie podaje się miejsca ich publikacji)[59], lecz nie dokonuje się żadnych zmian w przepisach implementujących, co powoduje krytykę zmian wprowadzonych w toku prac parlamentarnych do projektu ustawy przygotowanego przez KKPM. Nie zadbano też o poprawne nazwanie tych konwencji, zgodne z postanowieniami protokołów z 1992 r.

Ponadto w dziale IV tego tytułu uregulowana została sytuacja mienia zatopionego lub znalezionego przez przejęcie z niewielkimi zmianami przepisów dotychczasowego kodeksu dotyczących wydobywania mienia z morza.

Tytuł VIII „Ubezpieczenie morskie" zawiera tylko niewielkie zmiany merytoryczne w stosunku do przepisów aktualnie obowiązujących. W szczególności art. 303 § 1–3 zawiera nowe uregulowanie ubezpieczenia podwójnego lub wielokrotnego, nakładające na ubezpieczającego obowiązek ujawnienia (jeżeli zawarł je świadomie) oraz przewidujące sankcje za umyślne jego zatajenie, co ma przeciwdziałać zawieraniu takiego ubezpieczenia w celach spekulacyjnych. Ponadto art. 310 ustawy ma na celu wyjaśnienie wątpliwości interpretacyjnych dotyczących obowiązujących przepisów o przeniesieniu praw z umowy ubezpieczenia. Dotychczasowe uregulowanie ubezpieczenia morskiego nie nasuwało w praktyce istotnych zastrzeżeń — zwłaszcza że jest to uregulowanie o charakterze względnie obowiązującym. Prawo regulujące ubezpieczenie morskie powinno być — w niezbędnym zakresie — zsynchronizowane z powszechnym prawem ubezpiecze-

---

[58] M. H. Koziński, op.cit., s. 53 stwierdza, że Polska już dokonała aktu ratyfikacji tych protokołów, ale nie dokumentuje tej informacji. Teza o związaniu Polski tymi protokołami z dniem 21 grudnia 2000 r., jest więc zasadna tylko o tyle, o ile informacja o ratyfikacji przez Polskę wspomnianych protokołów przed tą datą może zostać potwierdzona. Pozostają natomiast słuszne uwagi autora o rozdzieleniu unormowań wewnętrznych i międzynarodowych.

[59] Brak wskazania miejsca ich publikacji, co oznacza, że w tym dniu uchwalenia ustawy proces ratyfikacji tych umów międzynarodowych nie został zakończony. To zadziwiająca praktyka legislacyjna, by w uchwalanej ustawie powoływać jako obowiązujący akt prawny, który jeszcze takiej mocy obowiązującej nie uzyskał.

niowym. Przeprowadzana obecnie reforma powszechnego prawa ubezpieczeniowego nie objęła jednak — jak dotąd — jego prywatnoprawnej części, a obowiązujące przepisy kodeksu cywilnego o umowie ubezpieczenia wyraźnie wyłączają ich stosowanie do ubezpieczeń morskich (art. 820 k.c.). Na obecnym etapie reformowania prawa uregulowanie umowy ubezpieczenia w kodeksie morskim pozostaje więc uregulowaniem samodzielnym.

Tytuł IX obejmuje szczególne przepisy procesowe dotyczące ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzenia roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki. Wyłączenie przepisów procesowych do osobnego tytułu odpowiada przyjętej systematyce projektu nowego kodeksu morskiego. Wprowadzone w tych przepisach zmiany wynikają z potrzeby dostosowania ich do zmian w procedurze cywilnej.

W tytule X zawarte są przepisy kolizyjne przeniesione z dotychczasowych przepisów wstępnych kodeksu morskiego. Istotną zmianę w porównaniu z brzmieniem dotychczasowego art. 8 kodeksu wprowadza art. 356 projektu. Zgodnie z jego brzmieniem prawo bandery ma zastosowanie do stosunków prawnych, które nastąpiły na statku znajdującym się poza terytorium państwa nadbrzeżnego — a więc również w wyłącznej strefie ekonomicznej — a nie tylko na morzu pełnym.

Przyjęte uregulowania dotyczące kabotażu oraz rejestru okrętowego nie mogą być obecnie analogiczne do rozwiązań przyjętych w prawie Unii Europejskiej. Wiąże się to z faktem, iż Polska nie jest jeszcze członkiem UE. Zasada wzajemności obowiązująca w krajach Wspólnoty Europejskiej nie byłaby respektowana z chwilą, gdyby Polska udostępniła wykonywanie kabotażu tym krajom, ponieważ sama dostępu do wykonywania kabotażu na terenie krajów Wspólnoty nie otrzyma, co spowodowałoby dyskryminację polskich przewoźników.

Z chwilą akcesji RP do Wspólnoty Europejskiej prawo UE stanie się wewnętrznym prawem Polski i przyjęte w nowym kodeksie morskim uregulowania tych kwestii, odmienne od uregulowań obowiązujących w UE, zostaną tym samym wyeliminowane.

W toku prac parlamentarnych usunięto projektowany przepis art. 2 kodeksu morskiego, stanowiący o pierwszeństwie umowy międzynarodowej nad ustawą. Uznano, że jest to zagadnienie rozstrzygnięte obecnie przepisami konstytucyjnymi. Taki przepis pozostawiono jednak w innych przywołanych już ustawach morskich: o rybołówstwie morskim[60], o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza przez statki. Ustawodawca jest więc w tej mierze niekonsekwentny, tym bardziej że z kolei w ustawie o bezpieczeństwie

---

[60] Wskazać należy, że w nowej ustawie o rybołówstwie morskim z 20 VII 2001 r. przepis ten nie został utrzymany.

morskim użyto formuły wskazującej na pierwszeństwo postanowień umów międzynarodowych dotyczących bezpieczeństwa morskiego, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, z uzupełnieniem: „wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi w trybie określonym odrębnymi przepisami". Ta formuła — o czym była mowa wyżej — pozwala na zapewnienie aktualizacji unormowań ustawy, bez konieczności nowelizacji jej przepisów inkorporujących poszczególne konwencje. W tej ustawie ma ona charakter ogólny. Zauważmy jednak, że dla osiągnięcia tego samego skutku w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza ze statków używa się tej formuły w przepisie inkorporującym wskazane konwencje międzynarodowe (odrębnym od przepisu stwierdzającego pierwszeństwo umowy międzynarodowej), przy czym ma ona inne brzmienie: „wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób".

W nowym kodeksie morskim — po zmianach wprowadzonych w toku prac parlamentarnych — nie ma ogólnego przepisu o pierwszeństwie umowy międzynarodowej, zaś formułę uaktualniającą (w brzmieniu takim, jak w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki) zastosowano w przepisach inkorporujących niektóre tylko konwencje[61].

Zmiany w konwencjach morskich są dokonywane bądź w drodze protokołów, stanowiących samodzielną umowę międzynarodową, bądź, o ile jest to przewidziane w tych konwencjach, metodą uproszczonej procedury *tacit acceptance*. W tym drugim przypadku państwo, ratyfikując konwencję (lub w inny sposób do niej przystępując), wyraża zgodę na dokonywanie zmian w jej treści w tym uproszczonym trybie, tj. przez upoważniony organ organizacji międzynarodowej, zastrzegając jednak jednocześnie, że to czy dana zmiana będzie je wiązać w płaszczyźnie międzynarodowej i czy w konsekwencji państwo to zobowiąże się do zapewnienia skuteczności znowelizowanym przepisom konwencji w swoim porządku prawnym będzie uzależnione każdorazowo od zaakceptowania przez to państwo zmian uchwalonych przez upoważniony organ organizacji. Stając się stroną konwencji państwo wyraża zgodę na uznanie, że niezgłoszenie z jego strony, w przewidzianym terminie, sprzeciwu co do tak uchwalonych zmian stanowi wyraz jego woli związania się znowelizowanym brzmieniem konwencji.

Uchwalone przez upoważniony organ organizacji międzynarodowej zmiany w treści konwencji nie wiążą państw członkowskich — stron kon-

---

[61] Przewiduje to: art. 41 n.k.m. w odniesieniu do konwencji o pomierzaniu z 1969 r., art. 97 w odniesieniu do konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności z 1976 r., art. 272 w odniesieniu do konwencji CLC 1992, art. 279 w odniesieniu do konwencji FUND 1992.

wencji — automatycznie[62], lecz każde z nich może oświadczyć, czy przyjmie ono w powyższy sposób poprawkę. Odnośna uchwała organu organizacji międzynarodowej sama przez się nie tworzy więc wiążących norm prawnych, jest bowiem przedkładana państwom członkowskim do zaakceptowania.

Należałoby więc rozważyć, czy tego rodzaju uchwały należy zaliczać do kategorii uchwał prawotwórczych skierowanych do państw członkowskich, czy też zachować to określenie tylko dla takich uchwał, które kierowane do państw członkowskich są prawnie wiążące i mogą być traktowane jako samodzielne źródło prawa międzynarodowego.

Zauważmy ponadto, że to nie przynależność do organizacji decyduje o tym, czy dane państwo — w braku sprzeciwu — jest dana uchwałą związane, lecz uczestnictwo w konwencji międzynarodowej, której postanowień dana uchwała dotyczy. Uchwała nie jest więc skierowana do państw członkowskich organizacji (znajdując podstawę swej mocy wiążącej w statucie organizacji), lecz do państw–stron konwencji, i dopiero z mocy tej konwencji organowi danej organizacji powierzono przygotowywanie nowelizacji unormowań konwencyjnych, które jednak nabierają mocy prawnej dopiero po ich zaakceptowaniu przez poszczególne państwa w tej konwencji uczestniczące. W praktyce, ta uproszczona procedura oznacza w swej istocie wyeliminowanie z procesu przygotowywania zmian w treści konwencji międzynarodowej, konieczności formalnego zwołania posiedzenia upełnomocnionych przedstawicieli państw–stron konwencji (członków organizacji) dla przyjęcia przygotowanych przez organ tej organizacji poprawek, a każde z państw w drodze indywidualnego aktu woli oświadcza, czy chce być takimi zmianami związane, czy też nie.

Z tego też względu za dyskusyjne należy uznać krytyczne poglądy wyrażone w polskiej literaturze co do procedury *tacit acceptance*, jak też zastrzeżenia, co do konstytucyjności wprowadzanych tą drogą zmian do treści konwencji morskich, którymi Polska jest związana, a inkorporowanych do ustaw morskich.

Zarzuca się, że stosowanie tej uproszczonej procedury oznacza wprowadzanie tą drogą zmian w normach (wiążącego Polskę) prawa międzynarodowego **bez potrzeby ratyfikacji, a nawet zatwierdzenia**[63]. Dodajmy, że skutek ten jest dalej idący, wobec przyjętego w przepisach ustaw morskich mechanizmu automatycznej inkorporacji tych zmian do prawa wewnętrznego.

Jak wyżej wskazano, metoda *tacit acceptance* stosowana jest tylko przy wprowadzaniu zmian do konwencji morskich, które taką procedurę przewi-

---

[62] Tak M. H. Koziński, op.cit., s. 61.

[63] Ibidem, s. 60.

dują i tylko w odniesieniu do wskazanych w tych konwencjach zagadnień. Konwencje te należą do kategorii umów międzynarodowych ratyfikowanych za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie.

W drodze ratyfikacji poprzedzonej zgodą parlamentu Polska, przystępując do tych konwencji, wyraziła zgodę na dokonywanie nowelizacji ich treści w tym trybie i podjęła zobowiązanie zapewnienia skuteczności tak wprowadzanym zmianom, pod warunkiem jednak, że je zaakceptuje (zatwierdzi).

Oświadczenie o zatwierdzeniu zmiany do konwencji uchwalonej w trybie *tacit acceptance* następuje w płaszczyźnie prawnomiędzynarodowej w formie braku sprzeciwu. Nie jest więc tak, że ratyfikując te konwencje wyrażono zgodę na automatyczne wprowadzanie do wewnętrznego porządku prawnego uchwalanych w tym trybie regulacji. Jest to zgoda na uznanie w stosunkach międzynarodowych braku zgłoszenia sprzeciwu za oświadczenie woli o związaniu się tymi poprawkami. Nie mamy tu więc do czynienia z przekształceniem uchwały organizacji międzynarodowej w umowę międzynarodową[64], lecz z dokonaniem zmiany w treści konwencji międzynarodowej w trybie przewidzianym tą konwencją, w ramach którego państwa strony akceptują lub nie treść zmian do konwencji, ustaloną w uchwale upoważnionego organu organizacji międzynarodowej. Tryb takich zmian przewidują konwencje, które w przypadku Polski są ratyfikowane za zgodą wyrażoną w ustawie. Nie ma tu więc żadnej sprzeczności z normami konstytucyjnymi, na które zwraca uwagę M. H. Koziński. Zgodzić się z nim należy, że takie zmiany winny być właściwie ogłaszane, by stały się częścią polskiego porządku prawnego i by w ten sposób Polska wywiązała się z zaciągniętego w tym względzie zobowiązania międzynarodowego i zapewniła skuteczność w wewnętrznym porządku prawnym normom prawa międzynarodowego, którymi się związała. Zgodnie z Konstytucją (art. 88) i ustawą o umowach międzynarodowych (art. 18)[65] wywiązanie się ze zobowiązania zapewnienia tej skuteczności wymaga niezwłocznego ogłoszenia konwencji i jej zmian w Dzienniku Ustaw.

To zaś pozostaje, jak wynika z dotychczasowych doświadczeń najtrudniejszym elementem na drodze do związania się takimi zmianami przez Polskę, wobec daleko idących opóźnień w publikacji zmian wprowadzanych do konwencji.

Nawet jeżeli uwzględnimy częstokroć specjalistyczne, techniczne teksty załączników do konwencji morskich zmienianych w trybie *tacit acceptance*, to sam ich charakter nie przesądza o braku konieczności ogłoszenia. Taką decyzję ma bowiem podjąć prezydent lub premier (art. 18 ust. 5 usta-

---

[64] Ibidem, s. 61.

[65] Dz.U. z 2000 r. Nr 39, poz. 443.

wy o umowach międzynarodowych). Dopóki zaś tego nie uczynią, obowiązek publikacji, jako warunek skuteczności takich postanowień konwencyjnych w prawie wewnętrznym, nie zostaje zniesiony.

Pozostaje natomiast do rozważenia wewnątrzpaństwowa droga prowadząca do decyzji właściwych organów dotyczącej tego, czy Polska zwiąże się opracowanymi w trybie *tacit acceptance* zmianami do konwencji czy też nie i w tym podzielić należy zgłaszane wątpliwości.

W rozumieniu ustawy o umowach międzynarodowych[66] jest to etap zawierania umowy międzynarodowej (art. 2 pkt 2) i winny tu znaleźć zastosowanie postanowienia rozdziału 2 tej ustawy.

Publikowane co pewien czas teksty konwencji uwzględniających wprowadzane tą metodą zmiany są co najwyżej tekstami skonsolidowanymi. Nie jest zasadne używanie wobec nich określenia „teksty jednolite"[67]. Publikowane wydawnictwa organizacji międzynarodowych zawierające kompilacje zmian wprowadzanych tą metodą do poszczególnych konwencji nie mają charakteru formalnoprawnego.

Ostateczne wejście w życie nowego kodeksu morskiego zamknie jedynie na obecnym etapie proces dostosowawczy polskiego prawa morskiego do prawa międzynarodowego. Wobec jednak częstotliwości zmian w istotnych dla stosunków morskich konwencjach międzynarodowych proces uaktualniania rozwiązań prawnych w prawie wewnętrznym winien być kontynuowany w sposób nieprzerwany, co należy uwzględnić w działaniu organów odpowiedzialnych za legislację morską.

---

[66] Ibidem.

[67] M. Koziński, op.cit., s. 60. O tego rodzaju publikacji można by zaś raczej mówić, że zawiera ona tekst ujednolicony, co ma inne znaczenie od określenia „tekst jednolity".