

WOJCIECH ADAMCZAK

KODEKS MORSKI A NOWE KONWENCJE MIĘDZYNARODOWE

Celem niniejszego artykułu nie jest rozważenie potrzeby ratyfikacji poszczególnych umów międzynarodowych, a jedynie próba wskazania na konsekwencje ewentualnych ratyfikacji w odniesieniu do treści przepisów kodeksu morskiego.

Wydaje się, że metoda odsyłania do postanowień określonej konwencji przez przepisy kodeksu morskiego, ogólnie rzecz biorąc, lepiej zdaje egzamin. Pozwala bowiem uniknąć zniekształceń treści umowy międzynarodowej. Tym niemniej nie należy tej zasady stosować zawsze i bezwzględnie. Może bowiem się zdarzyć, że w konkretnym wypadku lepiej będzie jednak podjąć próbę włączenia postanowień danej konwencji do treści kodeksu morskiego.

Zasadniczym wnioskiem autora artykułu jest brak potrzeby zmian w kodeksie morskim w związku z ratyfikacją nowych konwencji międzynarodowych.

Cechą charakterystyczną współczesnego prawa morskiego jest dążenie do ujednoczenia tego prawa w skali światowej¹. Tworzenie takiego jednolitego prawa odbywa się głównie w drodze międzynarodowych konwencji, a prace legislacyjne prowadzone w poszczególnych państwach polegają w pewnym zakresie na przejmowaniu przez prawo krajowe zasad już uzgodnionych na płaszczyźnie międzynarodowej, co zresztą w pewnym stopniu ogranicza swobodę poszczególnych państw². Treść przepisów Kodeksu morskiego z 1961 r. (w jego pierwotnej wersji)³ zgodna była z treścią postanowień szeregu konwencji międzynarodowych (konwencji brukselskich), które mniej lub bardziej wiernie zostały inkorporowane do tego Kodeksu. I tak do przepisów cytowanej ustawy włączone zostały postanowienia Konwencji brukselskiej z 1910 r. o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących niesienia

¹Por. J. Łopuski, R. Adamski: *Kodeks morski. Tekst Kodeksu ze wstępem i objaśnieniami*, Gdańsk 1985, s. 20.

²*Ibidem*.

³Dz.U. 1961, Nr 58, poz. 318.

pomocy i ratownictwa morskiego⁴, konwencji brukselskiej 1910 r. o ujednoczeniu niektórych przepisów dotyczących zderzeń statków⁵, konwencji brukselskiej z 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich⁶, konwencji brukselskiej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów⁷ oraz konwencji brukselskiej z 1926 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących przywilejów i hipotek morskich⁸.

Należy dodać, że w odniesieniu do konwencji o konosamentach co do kwoty ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika za utratę lub odszkodowanie ładunku odesłano do umowy międzynarodowej (art. 158 § 1 k.m.). Na osobną uwagę zasługuje sytuacja prawna powstała w związku z przepisami Kodeksu morskiego regulującymi przewóz pasażerów. Przepisy te oparte zostały na postanowieniach konwencji brukselskiej z 1961 r. o przewozie pasażerów, mimo iż Polska jej nie ratyfikowała. Równocześnie art. 171 § 1 k.m. odesłał do umowy międzynarodowej co do wysokości kwoty ograniczenia odpowiedzialności za szkodę na osobie pasażera; z uwagi na brak ratyfikacji uznano, że odesłanie to jest prawnie bezskuteczne⁹.

Ratyfikacja przez Polskę protokołu brukselskiego z 1968 r. zmieniającego konwencję o konosamentach spowodowała wprowadzenie odpowiednich zmian w tekście Kodeksu morskiego.¹⁰

Istotne zmiany w zakresie rozwiązywania problemu wzajemnego stosunku przepisów Kodeksu morskiego i ratyfikowanych przez Polskę umów międzynarodowych wprowadziła nowelizacja Kodeksu morskiego z 1991 r.¹¹. Przede wszystkim przyjęta została zasada, że przepisów Kodeksu morskiego się nie stosuje, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, postanawia inaczej (art. 1a dawnego k.m.).

Ponadto w odniesieniu do kilku konwencji międzynarodowych zrezygnowano z próby inkorporacji ich postanowień do treści Kodeksu morskiego, a zastosowano metodę odesłania do tych postanowień¹². I tak art. 176 § 1 k.m. odsyła do postanowień konwencji z 1974 r. o przewozie pasażerów i ich bagażu morzem¹³, art. 308 § 1 k.m. odsyła do postanowień konwencji z 1976 r. o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie¹⁴, art. 333 § 1 k.m.

⁴ Dz.U. 1938, Nr 101, poz. 672.

⁵ Dz.U. 1938, Nr 101, poz. 670.

⁶ Dz.U. 1937, Nr 33, poz. 256.

⁷ Dz.U. 1937, Nr 33, poz. 258.

⁸ Dz.U. 1937, Nr 33, poz. 260.

⁹ J. Łopuski, R. Adamski, *op. cit.*, s. 211.

¹⁰ Dz.U. 1986, Nr 22, poz. 112.

¹¹ Dz.U. 1991, Nr 16, poz. 73.

¹² Blżej: M. H. Kozłowski: *Kodeks morski*, Gdynia 2005, s. 11 i cytowana tam literatura.

¹³ Dz.U. 1987, Nr 18, poz. 108.

¹⁴ Dz.U. 1986, Nr 35, poz. 175.

odsyła do postanowień konwencji z 1969 r. o odpowiedzialności za szkody olejowe (z późn. zmianami)¹⁵, zaś art. 340 § 1 k.m. odsyła do postanowień konwencji z 1971 r. o Międzynarodowym Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami¹⁶. Jednocześnie w 1991 r. usunięte zostały z tekstu Kodeksu morskiego artykuły inkorporujące do jego treści postanowienia konwencji z 1924 r. o ograniczaniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich.

W nowym Kodeksie morskim z 2001 r.¹⁷ zastosowano w odniesieniu do konwencji międzynarodowych obie dotychczas stosowane metody rozwiązywania problemu wprowadzania ich zasad do prawa polskiego. Mianowicie zachowano w tekście nowego Kodeksu te postanowienia wyżej wymienionych konwencji, które zostały inkorporowane do Kodeksu morskiego z 1961 r., natomiast do czterech wymienionych konwencji, co do których stary kodeks odsyłał, utrzymano metodę odesłania; tyle tylko, że jest to już odesłanie, przynajmniej częściowo, do konwencji zmienionych w międzyczasie protokołami. I tak Kodeks z 2001 r. odsyła do konwencji ateńskiej, zmienionej protokołem z 1976 r.¹⁸, do konwencji brukselskiej z 1969 r. o odpowiedzialności za szkody olejowe, zmienionej protokołem z 1992 r.¹⁹ oraz do konwencji z 1971 r. o Funduszu zmienionej protokołem z 1992 r.²⁰.

Na odrębne omówienie zasługuje ratownictwo morskie. W 1989 r. podpisano w Londynie konwencję o ratownictwie morskim (*International Convention on Salvage*), której projekt (projekt montreali z 1981 r.) opracowany został przez Międzynarodowy Komitet Morski (CMI), a następnie przekazany IMO i przez tę organizację ostatecznie opracowany.

Konwencja o ratownictwie weszła w życie 14.07.1996 r., a liczba jej ratyfikacji zbliża się do pięćdziesięciu. Do zasad tej konwencji dostosowane są wszystkie ważniejsze standardowe formularze umów o ratownictwo, z formularzem Polskiego Ratownictwa Okrętowego z 1992 r. włącznie.

Postanowienia konwencji z 1989 r. zostały inkorporowane do Kodeksu morskiego z 2001 r., mimo że Polska nie była wtedy stroną tej konwencji, a nadal pozostawała w starej konwencji z 1910 r. Ratyfikacja przez Polskę konwencji z 1989 r. w 2006 r. nie spowodowała więc potrzeby dostosowania do jej postanowień treści przepisów Kodeksu morskiego.

Przepisy tytułu VI działu VIII (art. 231–249) Kodeksu morskiego z 2001 r., mimo zachowania wielu dotychczasowych zasad z podstawową zasadą *no cure – no pay* na czele, różnią się w poważnym stopniu od przepisów Kodeksu z 1961 r. regulujących ratownictwo morskie, wprowadzając chociażby wyjątek

¹⁵Dz.U. 1976, Nr 32, poz. 184 i Dz. U. 1986, Nr 20, poz. 104.

¹⁶Dz.U. 1986, Nr 14, poz. 79.

¹⁷Dz.U. 2001, Nr 138, poz. 1545.

¹⁸Dz.U. 1994, Nr 99, poz. 479.

¹⁹Dz.U. 2001, Nr 136, poz. 1526.

²⁰Dz.U. 2001, Nr 136, poz. 1529.

od wymienionej zasady, a mianowicie przewidują (w art. 241) specjalne świadczenie na rzecz ratującego za jego wysiłki dla zapobieżenia szkodzie w środowisku lub zmniejszenia jej rozmiarów.

Rozwiązanie problemu uregulowania ratownictwa morskiego zgodnie z postanowieniami konwencji londyńskiej z 1989 r. nie kończy sprawy wzajemnych relacji między Kodeksem morskim a umowami międzynarodowymi. Ciągłe pojawiają się nowe konwencje i zmieniające je protokoły przygotowywane pod auspicjami IMO i UNCTAD, co do których trzeba będzie podejmować decyzje, czy należy je ratyfikować. Podejmując takie decyzje, trzeba mieć na uwadze konieczność wprowadzenia równocześnie odpowiednich zmian do polskiego prawa wewnętrznego.

W dalszym ciągu niniejszego artykułu autor skoncentruje się na potrzebie zmian w podstawowej ustawie polskiego prawa morskiego, jaką jest obecnie Kodeks morski z 2001 r., które mogą okazać się konieczne do dostosowania prawa polskiego do ratyfikowanej umowy międzynarodowej.

Celem niniejszego artykułu nie jest rozważenie potrzeby ratyfikacji poszczególnych umów międzynarodowych (każdy przypadek wymaga odrębnej dyskusji), a jedynie próba wskazania na konsekwencje ewentualnych ratyfikacji w odniesieniu do treści przepisów Kodeksu morskiego. W swoich uwagach autor pomija więc umowy międzynarodowe dotyczące stosunków prawnych nieregulowanych przepisami Kodeksu morskiego, jak również te konwencje, które nie weszły w życie przez dłuższy czas i które już raczej nie mają szans na takie wejście.

W pierwszej kolejności należałoby omówić protokół z 2002 r. do Konwencji ateńskiej o przewozie pasażerów i ich bagażu (*Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea*, 1974). Kodeks morski w tytule VI, dziale II (art. 172–187) zawiera przepisy regulujące w sposób ogólny umowę przewozu pasażera drogą morską, a w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika za szkodę na osobę pasażera i jego bagażu odsyła się do konwencji ateńskiej z 1974 r. zmienionej protokołem z 1976 r.

Ewentualna ratyfikacja z 2002 r. nie powinna spowodować konieczności zmian w art. 172–180 k.m. regulujących umowę przewozu pasażera morzem, natomiast niewątpliwie wymagać będzie rozszerzenia treści art. 181 § 1 k.m. odsyłającego w zakresie zasad odpowiedzialności przewoźnika do konwencji ateńskiej z 1974 r. i protokołu z 1976 r., o odesłanie do protokołu z 2002 r., jako że protokół ten wprowadza istotne zmiany co do tych zasad. Jedną z istotnych zmian zawartych w cytowanym tu protokole jest wprowadzenie obowiązku posiadania przez przewoźnika podejmującego się przewozu pasażera ubezpieczenia od odpowiedzialności za szkody na osobie lub mieniu pasażera do wysokości sum określonych przy zastosowaniu granic odpowiedzialności przewoźnika (art. 5 prot.).

Kodeks morski zawiera już przepisy wprowadzające taki obowiązek w odniesieniu do przewoźnika podejmującego się przewozu pasażera statkiem o polskiej przynależności (art. 182 k.m.), stąd też w wypadku ratyfikacji protokołu z 2002 r. wystarczy niewielka korekta tego artykułu (odsyła on do art. 7 i 8 Konwencji ateńskiej).

Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie zostało uregulowane w tytule V (art. 97–102) k.m. Art. 97 § 1 k.m. stanowi, iż odpowiedzialność dłużnika za roszczenia morskie może być ograniczona zgodnie z postanowieniem Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r., wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

W 1996 r. podpisano w Londynie protokół zmieniający cytowaną wyżej konwencję z 1976 r. (*Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976*). Protokół ten wszedł w życie 13.05.2004 r. W wypadku ratyfikacji przez Polskę tego protokołu z uwagi na treść cytowanego wyżej art. 97 § 1 k.m. nowelizacja Kodeksu morskiego nie byłaby konieczna.

Przepisy tytułu VII, działu III, rozdziału 3 k.m. w art. 279–281 poświęcone zostały Międzynarodowemu Funduszowi Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami. Zgodnie z treścią art. 279 § 1 k.m. do dochodzenia roszczeń wobec wymienionego wyżej Funduszu stosuje się przepisy Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 1971 r., zmienionej protokołem z 1992 r. wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

27.09.2000 r. został przyjęty nowy protokół do konwencji o funduszu (*Protocol of 2000 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971*), który wszedł w życie 27.06.2001 r. na mocy zastosowania procedury *tacit acceptance*. Dnia 16.05.2003 r. przyjęto kolejny protokół do konwencji o funduszu o takim samym tytule jak poprzedni. Wejście w życie w stosunku do Polski obu tych protokołów z uwagi na cytowaną wyżej treść art. 279 § 1 k.m. nie spowoduje konieczności zmian w Kodeksie morskim.

Na uwagę zasługują również dwie kolejne konwencje międzynarodowe, przygotowane w wyniku prac prowadzonych przez IMO, a mianowicie konwencja o odpowiedzialności za szkody powstałe w związku z przewozem substancji niebezpiecznych (*International Convention on Liability and Compensation for Damage In Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 r. (HNS) przyjęta 3.05.1996 r.*) i konwencja o odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem paliwem ze statków (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution*

Damage, 2001, przyjęta 23.03.2001 r.); druga z wymienionych konwencji została już przez Polskę ratyfikowana²¹, co stwarza potrzebę zmian w przepisach Kodeksu morskiego dotyczących zanieczyszczeń ze statków.

Ewentualna ratyfikacja przez Polskę pierwszej z wymienionych tu konwencji spowoduje potrzebę dalszych zmian w treści przepisów Kodeksu morskiego. Konstrukcja działu III, tytułu VII k.m. „Zanieczyszczenia ze statków” oparta jest na przyjęciu pewnych zasad ogólnych, odnoszących się do wszelkich zanieczyszczeń (rozdział 1. Zanieczyszczenia różne) i odrębnym uregulowaniu zanieczyszczeń ze statków przewożących oleje (rozdział 2) oraz kwestii związanych z Międzynarodowym Funduszem Odszkodowań (rozdział 3). Ratyfikacja wyżej wymienionych konwencji będzie wymagać co najmniej wprowadzenia nowych rozdziałów (na wzór rozdziału 2) poświęconych zanieczyszczeniom substancjami, których dotyczy konwencja HNS, i paliwem ze statków. Biorąc jednak pod uwagę zakres stosowania konwencji HNS i konwencji o szkodach bunkrowych, a także zakres stosowania art. 265 k.m. mówiącego o szkodzie wyrządzonej zanieczyszczeniem pochodzącym ze statku w związku z przewozem ładunków, eksploatacją statku lub zatopieniem w morzu odpadów i innych substancji, nieodzowne wydaje się ponowne rozważenie treści przepisów mówiących o zanieczyszczeniach różnych.

Przechodząc do konwencji przygotowanych wspólnie przez IMO i UNCTAD należy rozważyć sytuacje w odniesieniu do konwencji o przywilejach i hipotekach morskich (*International Convention on Maritime Liens and Mortgages*, 1993 z 6.05.1993 r.) i konwencji o areszcie statków (*International Convention on Arrest of Ships* z 12.03.1999 r.).

Pierwsza z wymienionych konwencji weszła już w życie 5.09.2004 r. Ewentualna jej ratyfikacja przez Polskę spowodowałaby konieczność gruntownej zmiany treści przepisów działu III, tytułu IV k.m. „Przywileje na statku” (art. 90–96 k.m.). Obecnie przepisy są wiernym powtórzeniem zasad konwencji brukselskiej z 1926 r. o przywilejach i hipotekach morskich (poza art. 96 k.m.); Polska jest stroną tej konwencji. Wydaje się, że w odniesieniu do przywilejów najlepszym rozwiązaniem byłoby zastąpienie obecnych przepisów Kodeksu morskiego przepisami opartymi na postanowieniach konwencji z 1993 r. przez ich włączenie do treści Kodeksu morskiego.

Konwencja z 2001 r. o areszcie statków czeka na wejście w życie i gdyby to nastąpiło, a Polska by tę konwencję ratyfikowała, nie powinno to spowodować potrzeby zmian w kodeksie morskim, natomiast może to wymóc konieczność korekty niektórych przepisów kodeksu postępowania cywilnego.

Zgodnie z założeniami tego artykułu, przedstawionymi wyżej, można by więc konwencję o areszcie pominąć. Ponieważ jednak kodeks morski reguluje stosunki prawne związane z żeglugą morską, zaś areszt statków odgrywa

²¹Dz.U. 2006, Nr 92, poz. 635.

w stosunkach żeglugowych istotną rolę, autor uważał za usprawiedliwione chociażby wspomnienie o konwencji z 2001 r.

Kończąc niniejsze uwagi należy podkreślić, iż prace nad kolejnymi konwencjami i protokołami trwają, a ich pomyślne zakończenie za każdym razem będzie rodzić problem ratyfikacji nowej umowy międzynarodowej, a w konsekwencji również kwestię odpowiedniego wprowadzenia jej postanowień do prawa polskiego.

W bieżącym roku, w Nairobi, została podpisana konwencja o wydobywaniu wraków, co otworzyło dyskusję nad potrzebą jej ewentualnej ratyfikacji, a następnie nad metodami wprowadzenia jej zasad do nowego prawa.

Wydaje się, iż metoda odsyłania do postanowień określonej konwencji przez przepisy Kodeksu morskiego, ogólnie rzecz biorąc, lepiej zdaje egzamin, pozwala bowiem uniknąć zniekształceń treści umowy międzynarodowej, co niejednokrotnie miało w przeszłości miejsce przy stosowaniu metody inkorporacji. Tym niemniej nie należy zasady tej stosować zawsze i bezwzględnie, może bowiem się zdarzyć, jak to miało miejsce chociażby w odniesieniu do ratownictwa morskiego, iż w konkretnym przypadku lepiej będzie jednak podjąć próbę włączenia postanowień danej konwencji do treści Kodeksu morskiego.

MARITIME CODE AND NEW INTERNATIONAL CONVENTIONS (Summary)

The aim of this article is not to consider the need for the ratification of specific international agreements, but it is rather an attempt to determine the consequences of potential ratification with respect to the contents of maritime code regulations.

It seems that reference to the resolutions of a given convention by maritime code regulations is generally a better solution. This permits avoiding distortion in the content of international agreements. Nonetheless, these principles should not be applied always or arbitrarily. It may occur that, in a specific instance, it is better to try to incorporate the resolutions of a given convention into the contents of the maritime code.

The fundamental conclusion drawn by the author of the article is that there is no need to change the maritime code when new international conventions are ratified.