

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

MORSKIE PRAWO GOSPODARCZE

1. UWAGI WSTĘPNE

Prawo morskie podlega aktualnie istotnym przemianom. Przede wszystkim rozszerza się zakres przedmiotowy regulacji prawnomorskich. Więcej jest obecnie sposobów użytkowania morza¹. Następuje także proces socjalizacji tego prawa, polegający na większym uzależnieniu jednostek i podmiotów gospodarczych od wszelkiego typu organizacji, w tym przede wszystkim państwa². Poza tym w stosunki umowne, charakteryzujące się do niedawna praktycznie nieograniczoną autonomią stron, wprowadza się coraz więcej standardów określonych w normach o charakterze *iuris cogentis*. Wolna konkurencja, swoboda kontraktowa są podporządkowywane wymaganiom np. ochrony środowiska morskiego, bezpieczeństwa morskiego, a także konieczności ochrony słabszego partnera stosunku prawnego³. Wprawdzie stanowisko G. Riperta, że „wszystko staje się prawem publicznym, a prawa jednostki zdane są na wolę polityczną państwa”, na gruncie prawa morskiego zdaje się być dalece przesadne, mimo to wpływ prawa publicznego również w tej dziedzinie prawa staje się zdecydowanie szerszy.

Szereg kontrowersji wywołuje w nauce prawa pojęcie „prawo gospodarcze”. Dlatego próba ujęcia pojęciowego „morskiego prawa gospodarczego” jawi się jako zadanie wyjątkowo złożone. Wydaje się jednak *prima facie*, że wiązanie gospodarczej działalności morskiej z bardzo ostatnio forowanym w literaturze prawniczej prawem handlowym mogłoby spowodować jeszcze więcej komplikacji. Dlatego stosować należy określenie „morskie prawo gospodarcze”, a nie „morskie prawo handlowe”. Termin „morskie prawo handlowe” (*commercial maritime law*) kojarzy się bowiem z najbardziej tradycyjnie pojmowanym prawem żeglugi morskiej. Takie określenie obejmuje przeto prawo morskie *sensu stricto*, czyli problematykę regulowaną głównie w k.m. Dodajmy, że tak rozumiane prawo morskie ujmowane było w niektórych państwach w kodeksach handlowych, np. jako część niemieckiego HGB z 1897 r. (IV księga *Handelsgesetzbuch* obowiązywała w Polsce do 1961 r.). J. Łopuski słusznie uznaje, że zabieg podporządkowania prawa morskiego prawu handlowemu był sztuczny, nie odpowiadał tendencjom rozwojowym prawa morskiego i nie zdał próby

¹ J. Łopuski, *Współczesne prawo morskie i problemy związane z jego kodyfikacją*, [w:] *Przekształcenia własnościowe w gospodarce morskiej* (red. K. Kruczałak), Sopot 1997, s. 75 i n.

² J. Łopuski, *Wstęp do teorii współczesnego prawa morskiego*, [w:] J. Łopuski, J. Gilas (red. J. Łopuski), *Prawo morskie*, t.1, Bydgoszcz 1996, s.109 i n.

³ Por. M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontraktów żeglugowych*, Gdańsk 1996, s. 146.

czasu⁴. W naszej literaturze były opracowania łączące wyraźnie prawo morskie z prawem handlowym. W. Sowiński twierdził, że prawo morskie, nie oznacza zwartej dyscypliny prawa, w sensie systemu norm prawnych specjalnego typu. Prawo to daje się jednak podzielić na morskie prawo prywatne i morskie prawo publiczne. „Najważniejszą i najobszerniejszą dziedziną morskiego prawa prywatnego jest prawo handlowe morskie, stanowiące specjalną część prawa handlowego, a traktujące o stosunkach prywatnoprawnych, wytwarzanych w handlowej, czyli zarobkowej żegludze morskiej”⁵.

Patrząc realistycznie na polski system prawa w zakresie obrotu gospodarczego widzimy nadal szereg rozwiązań wywodzących się z tzw. obrotu uspołecznionego. Stosunkowo krótki okres liberalizmu w legislacji gospodarczej, który zaowocował m.in. wprowadzeniem zasady wolności gospodarczej, w ostatnich latach był wyraźnie zastępowany etatystyczną ideą gospodarczą. W najnowszych zaś aktach prawnych ponownie dostrzec można ograniczanie roli państwa w gospodarce. Wydaje się jednak, że rola państwa w transformującej się polskiej gospodarce będzie nadal znaczna i pozostanie taką przez wiele następnych lat. Dodać trzeba, że gospodarka morska na całym świecie stanowi tę część gospodarki, która szczególnie podatna jest na działania interwencyjne⁶.

Proponowane w tym opracowaniu pojęcie „morskiego prawa gospodarczego” wydaje się najlepiej przystawać do praktyki obrotu związanego z działalnością gospodarczą na morzu. Postaramy się omówić relacje między prawem gospodarczym i międzynarodowym prawem gospodarczym⁷ a morskim prawem gospodarczym. Sądzić można, że poniższe uwagi dostarczą argumentów przemawiających za wyodrębnieniem morskiego prawa gospodarczego jako nowej dziedziny naukowej w ramach szeroko rozumianego prawa morskiego. Dziedziny co najmniej tak samo istotnej, jak morskie prawo cywilne, morskie prawo administracyjne, morskie prawo pracy⁸, morskie prawo karne, morskie międzynarodowe prawo prywatne⁹.

⁴ J. Ł o p u s k i, *Współczesne prawo...*, s. 75; ten sam autor stratyfikując jednak prawo morskie wyodrębnia morskie prawo cywilne „z ewentualnym wyróżnieniem morskiego prawa handlowego” (*Prawo morskie...*, s. 32); oraz utożsamia wręcz „normy prywatnoprawne dotyczące żeglugi morskiej z morskim prawem handlowym” (*Współczesne prawo...*); na temat krytyki wiązania prawa morskiego z prawem handlowym zob. bliżej S. M a t y s i k, *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. I, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1974, s. 16-17.

⁵ Zob. W. S o w i ń s k i, *Zarys morskiego prawa handlowego*, Gdańsk–Bydgoszcz–Szczecin 1946, s. 3, autor ten zaliczał także do morskiego prawa handlowego morskie normy kolizyjne; por. t e g o ż, *Prawo handlowe morskie*, Warszawa–Lwów 1935.

⁶ Por. J. Ł o p u s k i e g o, *Prawo morskie...*, s. 129, zob. także M.H. K o z i ń s k i, *Problemy prawne interwencyjonizmu we współczesnym morskim obrocie gospodarczym*, „Prace Wydziału Navigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni” 1999, nr 8, s. 106 i n.; zapomina się, że w Polsce już w okresie międzywojennym wydawano akty prawne wspomagające gospodarkę morską, zob. np. ustawa z 25.09.1925 r. o popieraniu polskiej żeglugi morskiej.

⁷ Zob. bliżej J. G i l a s, *Międzynarodowe prawo gospodarcze*, Bydgoszcz 1999, s. 11 i n.

⁸ W. M i s i e w c z, *Miejsce morskiego prawa pracy w systemie prawa polskiego*, „Prawo Morskie” 1986, nr 1, s. 173 i n.; M.H. K o z i ń s k i, *Morskie prawo pracy*, Gdynia 1997.

⁹ K. K r u c z a l a k, *Normy kolizyjne prawa morskiego*, Gdańsk 1989; t e n ż e, *Miejsce i rola*

2. WYBRANE UJĘCIA PRAWA MORSKIEGO

Obecnie wyraźnie odróżnia się w nauce prawa morskiego tradycyjnie rozumiane prawo żeglugi morskiej, sprowadzające się praktycznie do przewozu morskiego i ubezpieczeń morskich, oraz *sit venia verbo* „nowe prawo morskie”, którego zasięg przedmiotowy nie jest jednoznacznie określony. Niekiedy określa się je jako (ang.) *marine law* lub (franc.) *droit marine*. Coraz większe są problemy z definicją prawa morskiego. Nadal są autorzy, którzy zdają się dzielić materię tej dziedziny prawa według dość zawodnego rozróżnienia na sferę publiczną i prywatną stosunków morskich¹⁰.

Podział ten nie wydaje się w aktualnych warunkach w pełni klarowny i może co najwyżej służyć wyodrębnianiu pewnych partii materiału dla celów dydaktyki prawa morskiego¹¹. Natomiast w wielu nowych opracowaniach dochodzi wręcz do połączenia nie tylko morskiego prawa cywilnego i morskiego prawa administracyjnego, ale nawet prawa morza¹².

J. Łopuski określa przemiany w prawie morskim mianem rozwarstwienia¹³. Wydaje się, że to właściwy termin, gdyż nie tylko powstają nowe działy prawa morskiego, ale działy te w znacznym stopniu usamodzielniają się. Wynika to z faktu zbliżania owych działów prawa morskiego do pokrewnych działów prawa powszechnego, jak np. w przypadku morskiego prawa pracy ustawowo bardziej związanego z kodeksem pracy niż kodeksem morskim, czy morskiego prawa administracyjnego, związanego – przede wszystkim proceduralnie – z ogólnym postępowaniem administracyjnym.

Zasadniczym czynnikiem utrudniającym rozwój „nowego prawa morskiego” jest tradycjonalizm, nadal dominujący w ujęciach doktrynalnych, i założenia aksjologiczne właściwe dla poszczególnych części prawa morskiego. Zupełnie odmienne są bowiem założenia aksjologiczne prawa żeglugi morskiej od założeń prawa morza czy nawet morskiego prawa pracy.

Co zatem wiąże tak odległe również metodologicznie działy „nowego prawa morskiego”? Wydaje się, że tym *iuncitum* jest trudna do określenia „morskość” stosunków społeczno-gospodarczych, stanowiących bazę dla odpowiednich regulacji praw-

norm kolizyjnych prawa morskiego w prawie prywatnym międzynarodowym, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego, *Studia Iuridica Maritima*” 1989, nr 1, s. 63 i n.

¹⁰ Por. E. G o l d, *Martime Transport – the Evolution of International Marine Policy and Shipping Law*, Lexington–Toronto 1981, s. 62, według tego autora podział na morskie prawo publiczne i prywatne rozpoczął się już w XVIII w.

¹¹ Por. M. H. K o z i ń s k i, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 1997.

¹² Charakterystyczny jest np. tytuł pracy E. du P o n t a v i c e i P. C o r d i e r a *La mer et le droit* (Paris 1984); autorzy ci opowiadają się za jednością ujęcia całej infrastruktury prawnej dotyczącej działalności człowieka na morzu. Także w pierwszym tomie pracy redagowanej przez J. Ł o p u s k i e g o (*Prawo morskie*, t. 1) część druga, napisana przez J. G i l a s a, dotyczy prawa morza, w tomie drugim zaś (*Prawo morskie*, t. II, cz. 3.1.) kilka rozdziałów ma zdecydowanie charakter publicznoprawny.

¹³ J. Ł o p u s k i, *Współczesne prawo...*, s. 80.

nych. Morskość ta wyraża się w różny sposób zarówno podmiotowo (pewne typy podmiotów uczestniczących w stosunkach prawnych (armator, marynarz), jak i przedmiotowo (statek morski, kabel morski, wypadek morski), a nawet miejscowo (obszar morski, port morski, kanał morski). J. Łopuski ujmuje ową morskość jeszcze inaczej, twierdząc, że chodzi tu nie tyle o morze w rozumieniu fizycznym, co raczej o społeczne środowisko związane morzem. Jego zdaniem jest to środowisko ludzi o pewnym typie psychicznym, rządzące się niemal identycznymi prawami i połączone więzami solidarności, wynikającymi z rozumienia spraw morskich; środowisko to wręcz wytworzyło własną kulturę, ukształtowało zasady etyczne i etos pracy na morzu¹⁴.

Nie lekceważąc całkowicie tego ostatniego wyznacznika, wydaje się, że tworzenie z prawa morskiego jakiejś nowej *lex mercatoria maritima*, prawa właściwego wyłącznie dla morskich przedsiębiorców, jest anachroniczne. Niewielu już zostało takich przedsiębiorców, a na współczesnym rynku żeglugowym obowiązują takie same prawa co na rynkach lądowych, zasady etyki tych przedsiębiorców w niczym też nie odbiegają od standardów ogólnych. Niestety i specyficzny etos pracy na morzu zdaje się podlegać stałej erozji. Poza tym tak rozumiana morskość nie może dotyczyć państw, organizacji międzynarodowych i innych publicznoprawnych adresatów norm prawa morskiego.

Nasuwa się pytanie, czy owa morskość to nie jest zbyt mało dla inkorporowania różnych grup przepisów wewnętrznych i międzynarodowych w jeden dział prawa i czy tak rozumiane „nowe prawo morskie” nie będzie zbyt obszerne, zbyt dalece zróżnicowane wewnętrznie, trudne do badania naukowego i dydaktyki. Bez wątplenia tak. Nie można jednak zapominać, że wspomniane wyżej tendencje do coraz szerszego ujmowania problematyki prawnomorskiej nie są jedynie pomysłem niektórych autorów, lecz stanowią odpowiedź na wyzwania praktyki. To stosunki morskie stają się obecnie tak bardzo złożone i kompleksowe. Praktyka nigdy zaś nie dbała o teoretyczne podziały. Morskie stosunki społeczne i gospodarcze – bardziej niż kiedykolwiek – są obecnie związane ze stosunkami lądowymi, a prawo morskie z prawem powszechnym.

Dlatego dzisiaj wyraźniej niż dotychczas widać, że prawo morskie nie było i nie jest samodzielna, autonomiczna gałęź prawa. Twierdzenie S. Matysika, że prawo morskie, pojęte jako całość, może i powinno zajmować takie samo miejsce w ogólnym systemie prawa, jak np. prawo rodzinne, prawo pracy, prawo finansowe, staje się jeszcze bardziej wątpliwe niż prze 30 laty, gdy autor je formułował. Rozszerzenie przedmiotowe tego prawa powoduje, że praktycznie trudno obecnie znaleźć podstawową gałąź prawa, z którą współczesne prawo morskie nie byłoby związane. Zresztą rozwój systemu prawa idzie w tym kierunku, że granice między tradycyjnie rozumianymi gałęziami prawa stają się mniej ostre.

W doktrynie podkreśla się, że „normy regulujące interwencję państwa w stosunki gospodarcze związane z działalnością morską zaliczamy do morskiego prawa gospodarczego”¹⁵. Jest to przeto stanowisko uznające celowość wyodrębnienia części publicznoprawnej morskiego prawa gospodarczego. Skoro ta grupa norm może być

¹⁴ J. Łopuski, *Współczesne prawo...*, s. 76.

¹⁵ J. Łopuski, *Prawo morskie...*, s. 130.

wyodrębniona w morskie prawo gospodarcze, to równie dobrze stosunki z pogranicza prawa prywatnego i publicznego, związane z bezpośrednim udziałem państwa w gospodarce tzw. *state trading*¹⁶, a wreszcie i stosunki gospodarcze z udziałem samych prywatnych przedsiębiorców, mogą stanowić materię morskiego prawa gospodarczego. Obrót gospodarczy jest przecież integralny i nie ma osobnego rynku dla statków i przedsiębiorstw państwowych, dla umów między podmiotami publiczno-prawnymi i przedsiębiorcami oraz dla przedsiębiorców prywatnych.

Dlatego trzeba oceniać koncepcje „nowego prawa morskiego”, najszerzej rozumiane, jako konkretną wartość, jeśli nawet nie mającą waloru systematyzującego, to wprowadzającą nowe, bliższe rzeczywistości, spojrzenie na stosunki morskie. Jedyne bowiem kompleksowe badanie wzajemnych uwarunkowań elementów publiczno-prawnych i prywatno-prawnych, regulacji krajowych i międzynarodowych ma perspektywę. Trudno sobie obecnie wyobrazić np. problematykę ochrony środowiska morskiego wyłącznie w ujęciu prawa odszkodowawczego. Nie sposób badać kwestii usług na rzecz statku bez analizy stosunków portowych czy nawet dalej sięgających relacji łańcucha transportowego. Elektronizacja dokumentacji przewozów morskich wymaga rozważań nawiązujących do ogólnych przemian w dokumentacji obrotu gospodarczego, do rozwoju papierów towarowych. Podobne przykłady można mnożyć.

Wydaje się, że szerokie ujmowanie prawa morskiego jedynie jako kompleksowej dziedziny naukowej, z uwzględnieniem faktu, iż morskie stosunki społeczno-gospodarcze są dzisiaj znacznie bardziej zintegrowane z ogólnym obrotem gospodarczym niż w okresie minionym, powoduje, że prawo morskie traci swą tradycyjną odrębność. Trudno będzie dalej utrzymywać pełną oryginalność konstrukcji prawnych w tej dziedzinie prawa. Widzimy zresztą ostatnio, jak kruszą się np. pod wpływem nowych technik ładunkowych bastiony odpowiedzialności przewoźnika morskiego, jak ewoluują zasady odpowiedzialności deliktowej np. w zakresie szkód ekologicznych¹⁷.

Na koniec tych dość skrótowych uwag o przemianach w prawie morskim podkreślić należy dążenie tej dziedziny prawa do swoistego uniwersalizmu, czyli do objęcia całości stosunków morskich jednolitą regulacją międzynarodową. Zdaniem J. Łopuskiego trudno przyjmować, by w tym procesie przemian pewna inercja prywatnego prawa morskiego miała być zjawiskiem trwałym. Przemiany w układzie stosunków związanych z gospodarką morską, a w szczególności z żeglugą, spowodują konieczność modyfikacji wielu norm prawa morskiego¹⁸. Sądzić można, że proponowane w tym opracowaniu wydzielenie w prawie morskim problematyki gospodarczej winno sprzyjać dostosowywaniu prawa morskiego do nowych potrzeb.

¹⁶ Por. M.H. K o z i ń s k i, *Kontrakty państwowe w międzynarodowym obrocie gospodarczym*, Gdańsk – Toruń 1991 i t e g o ż, *Państwo jako strona kontraktu (state contract)*, „Problemy Prawne Handlu Zagranicznego” 1988, nr 12, s. 79 i n.; t e n ż e, *Tryb rozstrzygania międzynarodowych sporów inwestycyjnych z udziałem państwa jako forma gwarancji dla inwestorów zagranicznych*, [w:] *Pokój i sprawiedliwość przez prawo międzynarodowe* (red. C. M i k), Toruń 1997, s. 163 i n.

¹⁷ Por. M.H. K o z i ń s k i, *Aktualne tendencje w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej w stosunkach morskich*, „Prawo Morskie”, t. XI, 1999, s. 63 i n.; t e n ż e, *Odpowiedzialność cywilna za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem morza*, „Prawo Morskie”, t. XII, 1999, s. 49 i n.

¹⁸ J. Ł o p u s k i, *Prawo morskie...*, s. 284, 292-293.

3. NIEKTÓRE KONCEPCJE PRAWA GOSPODARCZEGO

Trudność z określeniem pojęcia morskiego prawa gospodarczego wynika jednak nie tylko z „kłopotów z definicją prawa morskiego”, lecz – jak wyżej wspomniano – z jeszcze bardziej kontrowersyjnej koncepcji „prawa gospodarczego”. Istnieją liczne teorie prawa gospodarczego, zróżnicowanie to widać także w polskiej literaturze. W ramach podstawowych gałęzi prawa próbowano stworzyć formę specjalnych działów o charakterze gospodarczym. I tak w ramach prawa administracyjnego wyodrębniono tzw. administracyjne prawo gospodarcze (T. Rabska), w ramach prawa karnego – karane prawo gospodarcze (O. Górniok), prawa międzynarodowego – prawo międzynarodowe gospodarcze (J. J. Białocerkiewicz), prawa cywilnego – dawniej prawo obrotu społecznego, a dzisiaj prawo handlowe, czyli „cywilne prawo gospodarcze” (K. Kruczałak), a także międzynarodowe prawo handlowe (J. Jakubowski).

Do drugiej grupy należą teorie tzw. kompleksowego prawa gospodarczego, zakładające odrębne, a zarazem łączne traktowanie norm i stosunków prawnych związanych z działalnością gospodarczą, niezależnie od ich przynależności do podstawowych gałęzi prawa (S. Włodyka). Wśród tego typu koncepcji szczególnie atrakcyjne, z punktu widzenia teorii i praktyki, wydaje się tzw. właściwe rozumienie kompleksowości prawa gospodarczego, tzn. przyjmowanie, iż jest ono rodzajem ponadgałęziowej syntezy. W konsekwencji przynależność pewnych instytucji czy stosunków prawnych do prawa gospodarczego nie pozbawia poszczególnych ich elementów administracyjnego czy cywilnego charakteru. Należą one bowiem równocześnie do prawa gospodarczego i swoich podstawowych gałęzi prawa.

Niekiedy uważa się, że pojęcie prawa gospodarczego jeszcze niedostatecznie się ukształtowało i używane jest często na oznaczenie zbioru norm, regulujących stosunki powstające na tle działalności gospodarczej. W obrębie tak rozumianego prawa gospodarczego znajdują się normy należące do różnych podstawowych gałęzi prawa.

Najnowszą tendencją w ujmowaniu problematyki prawa gospodarczego, nawiązującą do klasycznego podziału na prawo prywatne i publiczne, jest podział prawa gospodarczego na prywatne prawo gospodarcze i publiczne prawo gospodarcze. Zdaniem M. Zdyba¹⁹ prywatne prawo gospodarcze obejmuje prawo cywilne i handlowe, w skład publicznego prawa gospodarczego wchodzi np. administracyjne prawo gospodarcze, prawo finansowe, prawo celne etc. Jeszcze wyraźniej podkreśla to C. Kosikowski²⁰ pisząc, że „prawo gospodarcze publiczne to prawo interwencji państwa i jego organów oraz aparatu w strefę gospodarczą”. Prawo to normuje tylko część stosunków społecznych związanych z działalnością gospodarczą. Pod względem przedmiotowym regulacja ta obejmuje określenie ustroju gospodarczego państwa oraz zasad jego funkcjonowania i ochrony.

Zdaniem cytowanego autora w skład prawa gospodarczego publicznego wchodzi: prawo o ustroju gospodarczym państwa, prawo o ustroju i zasadach funkcjonowania podmiotów gospodarczych w stosunkach z państwem (prawo nadzoru, rejestra-

¹⁹ Por. M. Z d y b a, *Publiczne prawo gospodarcze*, Kraków–Lublin 1997, s. 17.

²⁰ C. K o s i k o w s k i, *Prawo gospodarcze publiczne*, Warszawa 1995, s. 35 i n.

cja i ewidencja działalności gospodarczej), prawo ingerencji państwa na rynku towarowym (prawo o cenach, prawo reglamentacji, prawo ochrony konkurencji, prawo antymonopolowe), prawo ingerencji państwa na rynku finansowym (prawo bankowe, prawo dewizowe, prawo papierów wartościowych), prawo ingerencji państwa na rynku pracy, prawo ingerencji państwa na rynku międzynarodowym (międzynarodowe prawo gospodarcze).

Jak się wydaje, jest to powrót do niekompleksowych ujęć prawa gospodarczego uwarunkowanych raczej specjalizacją naukową poszczególnych przedstawicieli doktryny, aniżeli praktyką gospodarczą i potrzebami obrotu. Granice między tym co publiczne a tym co prywatne nie są w obrocie gospodarczym ostre. Wydaje się, że wspomniane ujęcie ma wiele wad. Po pierwsze tworzy dość hermetyczne kręgi badawcze, hołdujące głównie dawnym metodom typowym dla okresu minionego. Po drugie zbyt eksponuje się znaczenie publicznego prawa gospodarczego rozszerzając jego zasięg na praktycznie wszystko to, co w regulacji prawno-gospodarczej nie jest oparte na metodzie cywilnoprawnej; powoduje to niebezpieczeństwo odtwarzania struktury tzw. administracji gospodarczej i właściwych dla niej metod oddziaływania na gospodarkę. Po trzecie koncepcja ta jest w pewnej opozycji do najnowszych regulacji z zakresu prawa gospodarczego, w których normy prywatnoprawne i publicznoprawne wyraźnie współlistnieją.

Niektóre próby tradycyjnego rozumienia cywilnego prawa morskiego, czy prawa żeglugi morskiej, w oderwaniu od problemów gospodarczych żeglugi morskiej, pomijając rolę przepisów administracyjnych i finansowych, bardzo przypominają powyższe tendencje w prawie gospodarczym. Skutki takiej swoistej autonomizacji pewnych klasycznych instytucji prawa morskiego prowadzą do niekorzystnych skutków. Ich jaskrawym odbiciem jest zanik polskiej bandery na morzach świata, co może doprowadzić do sytuacji, że przygotowywane nowe regulacje prawnomorskie mogą nie mieć już adresatów.

4. MIĘDZYNARODOWE PRAWO GOSPODARCZE

Konieczne wydaje się omówienie jeszcze jednej kwestii, która nabiera szczególnego znaczenia w sferze gospodarki morskiej. Chodzi o reglamentację prawną międzynarodowych stosunków gospodarczych. Związek tej dziedziny prawa z prawem morskim, a zwłaszcza morskim prawem gospodarczym jest oczywisty, większość transakcji w morskim obrocie handlowym wykracza bowiem jakimś swoim elementem poza jeden system prawa wewnętrznego.

Jak wspomniano, istnieją koncepcje niekompleksowego międzynarodowego prawa handlowego (prywatnoprawne) i międzynarodowego prawa gospodarczego (publicznoprawne); problematyka ta nie jest obca żadnemu ujęciu prawa gospodarczego.

Coraz więcej uwagi przywiązuje się także do stosunków gospodarczych w prawie międzynarodowym publicznym, przy czym ujęcia problematyki prawnej międzynarodowego obrotu gospodarczego są nad wyraz różnorodne. Przykładowo: międzynarodowe prawo gospodarcze ujmowano jako zbiór norm prawa narodów dotyczących

stosunków gospodarczych między państwami²¹. W.I. Lisowski zawężał problematykę gospodarczą tylko do handlu międzynarodowego i twierdził, że „prawo międzynarodowe handlowe stanowi całokształt historycznie zmieniających się reguł postępowania regulujących międzynarodowe stosunki handlowe”²², ale już M.M. Bogusławski pisał, że „prawo międzynarodowe gospodarcze obejmuje zagadnienia współpracy technicznej, handlu, transportu, ochrony znaków i wyrobów przemysłowych, łączności, rozliczeń, wykorzystania siły roboczej i procesu międzynarodowego”²³.

Większość przedstawicieli doktryny prawa międzynarodowego publicznego opowiada się raczej za publicznoprawnym charakterem międzynarodowego prawa gospodarczego. Natomiast J. Gilas uznaje je za kompleksową dziedzinę prawa, podkreślając m.in., iż już w 1974 r. unormowania wprowadzające tzw. nowy międzynarodowy ład gospodarczy złamały wyraźnie rozdzielnosc norm publicznoprawnych i prywatnoprawnych. Autor ten uznaje, że międzynarodowe prawo gospodarcze „jest to taka gałąź prawa międzynarodowego, która reguluje z jednej strony instalowanie na terytoriach państw różnych czynników produkcji (osób i kapitałów), z drugiej zaś transakcje międzynarodowe dotyczące dóbr, usług i kapitałów”. Jego zdaniem podmiotami międzynarodowego prawa gospodarczego są zarówno państwa i organizacje międzynarodowe, jak i podmioty prawa wewnętrznego: osoby prawne, wielonarodowe korporacje i osoby fizyczne. W prawie tym, ze względu na jego wstępną fazę rozwoju, konkurują ze sobą doktryny oparte na podejściu prawnomiędzynarodowym, jak i na pojęciach cywilistycznych²⁴.

Praktyka międzynarodowego obrotu gospodarczego szczególnie wyraźnie wskazuje na konieczność kompleksowego podejścia do problematyki prawa w obrocie międzynarodowym. Widzimy to zwłaszcza w morskim obrocie gospodarczym, w którym od dawna współistnieją różne metody regulacji, a nadto występuje proces internacjonalizacji, w wyniku wpływu legislacji międzynarodowej, jak i ze względu na międzynarodowy charakter stosunków żeglugowych. Sądzić przeto należy, że znaczna część problematyki morskiego międzynarodowego obrotu handlowego łączy się wyraźnie nie tylko z prawem gospodarczym, ale i międzynarodowym prawem gospodarczym. *Nota bene* można sądzić, że ujęcie międzynarodowego prawa gospodarczego w ramach kompleksowego prawa gospodarczego i kompleksowe ujęcie międzynarodowego prawa gospodarczego w ramach prawa międzynarodowego mają bardzo wiele wspólnego. Przedmiot badań w obu tak rozumianych dziedzinach prawa jest na pewno wspólny.

²¹ U. S c h e u n e r, *Die völkerrechtlichen Grundlagen der Wirtschaft in der Gegenwart*, Tübingen 1954, s. 21.

²² W.I. L i s o w s k i, *Miezdunarodnoje torgowoje i finansowoje prawo*, Moskwa 1974, s. 3.

²³ M.M. B o g u s ł a w s k i, *Prawowe uregulowanie międzynarodowych chozajstwiennych odnoszenij*, Moskwa 1970, s. 77 i n.

²⁴ J. G i l a s, *op. cit.*, s. 12, 13, 17, 32, 33, zob także J. B i a ł o c e r k i e w i c z, *Powstanie i rozwój międzynarodowego prawa gospodarczego*, Toruń 1987, s. 27 i n.

5. PROPOZYCJA WYODRĘBNIENIA MORSKIEGO PRAWA GOSPODARCZEGO

Mając powyższe na uwadze uważam, że jest zasadne wyodrębnienie w szeroko rozumianym prawie morskim morskiego prawa gospodarczego. Jest to dział prawa morskiego coraz obszerniejszy i intensywnie się rozwijający. **Przez morskie prawo gospodarcze należy rozumieć tę część morskich i ogólnych regulacji prawnych, które dotyczą szeroko rozumianego morskiego obrotu gospodarczego.** Prawo to rozumieć należy nie tylko w ujęciu publicznoprawnym, jak to widzi to J. Łopuski, lecz także w ujęciu prywatnoprawnym, a zwłaszcza w interakcji obu typów regulacji. Dla stosunków morskich charakterystyczne jest istnienie wielu instytucji prawnych o czysto profesjonalnym charakterze, które winny być oceniane jako instytucje prawa gospodarczego.

Tak rozumiane morskie prawo gospodarcze nie tylko wyodrębnia się we współczesnym prawie morskim, ale stanowi jednocześnie nowy rodzaj spojrzenia na prawo morskie przez pryzmat kompleksowości właściwej prawu gospodarczemu. Wydaje się, że takie podejście do wielu instytucji prawa morskiego, nie tylko tych nowych, ale i tradycyjnych, może być bardziej wartościowe poznawczo.

Podkreślić należy, że art. 1 § 2 k.m. odsyłający do prawa cywilnego, w zakresie stosunków cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską, nie stoi na przeszkodzie wyodrębnieniu morskiego prawa gospodarczego, wszak prawo cywilne reguluje obecnie zarówno obrót profesjonalny, jak i nieprofesjonalny. W sensie normatywnym utrzymane w mocy przepisy kodeksu handlowego z 1943 r. stanowią przepisy prawa cywilnego.

Wydaje się przeto, że morskie prawo gospodarcze jest niewątpliwie fragmentem szeroko rozumianego prawa morskiego, jednocześnie stanowi część prawa gospodarczego, w kompleksowym ujęciu tych dziedzin prawa²⁵. Jak wspomniano, w zakresie obrotu międzynarodowego morskie prawo gospodarcze wiąże się ponadto z międzynarodowym prawem gospodarczym²⁶.

6. ZAKRES PODMIOTOWY MORSKIEGO PRAWA GOSPODARCZEGO

Zakres podmiotowy morskiego prawa gospodarczego obejmuje zarówno podmioty prawa publicznego, jak i podmioty prawa prywatnego. Tak więc podmiotami morskiego prawa gospodarczego będą państwa i organizacje międzynarodowe w rozumieniu prawa międzynarodowego publicznego. Przykładowo: będą to państwa-strony konwencji z Montego Bay, ale i przedsiębiorstwo utworzone na mocy tej konwencji.

²⁵ Por. M.H. K o z i ń s k i, *Morskie prawo gospodarcze*, cz. 1, Gdynia 1999, s. 24 i n.

²⁶ W swoim ujęciu międzynarodowego prawa gospodarczego J.T. H o ł o w i ń s k i (*Międzynarodowe prawo gospodarcze dla ekonomistów*, Poznań 1982) zalicza do tego działu prawa m.in. międzynarodowe prawo transportowe, w tym prawo międzynarodowego transportu morskiego, międzynarodowe prawo ochrony środowiska naturalnego, w tym ochronę biologicznych zasobów mórz i zapobieganie zanieczyszczeniu mórz.

Główną jednak rolę pełnią w gospodarczych stosunkach morskich podmioty prawa wewnętrznego z poszczególnych państw, zarówno publicznoprawne, jak np. organy administracji morskiej, oraz podmioty prywatnoprawne. Zważywszy na gospodarczy charakter stosunków morskich normowanych przez morskie prawo gospodarcze większość podmiotów zaangażowanych w tych relacjach to różnego rodzaju przedsiębiorcy. Ważnym przeto elementem charakteryzującym podmioty morskich stosunków gospodarczych jest profesjonalizm, zawodowość prowadzonej działalności, a co za tym idzie – zarobkowy jej charakter.

Układ podmiotowy morskiego prawa gospodarczego jest zatem wykładnikiem relacji podmiotowych obu działów prawa, z którymi prawo to najściślej, poza prawem morskim, jest związane, tj. prawa gospodarczego i międzynarodowego prawa gospodarczego.

7. ZAKRES PRZEDMIOTOWY MORSKIEGO PRAWA GOSPODARCZEGO

7.1. Część ogólna. Winna ona obejmować te instytucje prawa gospodarczego, które mają zastosowanie w morskim obrocie handlowym. A więc przede wszystkim zasady podejmowania działalności gospodarczej i formy jej prowadzenia. Rzadkie są badania nad formami prowadzenia działalności armatorskiej we współczesnej żegludze morskiej²⁷. Konieczne jest badanie, na ile charakterystyczne dla obrotu profesjonalnego modyfikacje ogólnych zasad prawa cywilnego w sferze zobowiązań są przydatne w obrocie morskim. Trudno zrozumieć, dlaczego tak mało napisano na temat standaryzacji morskiego obrotu gospodarczego. Ważnym elementem winny być wybrane zagadnienia papierów wartościowych i rozliczeń pieniężnych, w tym zwłaszcza międzynarodowych. Przykładowo: obecnie zarówno prawo papierów wartościowych, jak i klasyczne prawo morskie nie eksponują problematyki konosamentów jako towarowych papierów wartościowych²⁸; w doktrynie nie bada się np. zależności między konosamentem i akredytywą, całkowicie pomija się rewolucyjne zmiany w dokumentacji obrotu morskiego i w związanych z nim rozliczeniach, wynikające z komputeryzacji. Szczególnie istotne są dla obrotu morskiego kwestie związane z zabezpieczeniem wykonania zobowiązań. Wreszcie istotna jest problematyka rozstrzygnięcia morskich sporów gospodarczych, zarówno w obrocie wewnętrznym, jak i międzynarodowym.

7.2. Część szczegółowa. Wyjątkowo trudno jest określić zakres przedmiotowy morskiego prawa gospodarczego albowiem – jak wspomniano – powstają ciągle nowe sposoby gospodarczego wykorzystania morza. Niewątpliwie na obecnym etapie rozwoju tej dziedziny prawa można wyeksponować następujące dziedziny zainteresowania morskiego prawa gospodarczego:

²⁷ Zob. np. M. N d e n d e, *La mutation des entreprises du secteur des transports maritimes*, „Droit Maritime Français” 1992, nr 519-520; J. M ł y n a r c z y k, *Armator jako przedsiębiorca*, „Rejent” 1998, nr 3.

²⁸ Zob. M.H. K o z i ń s k i, *Towarowe papiery wartościowe*, [w:] M. B ą c z y k, M.H. K o z i ń s k i, M. M i c h a ł s k i, W. P u z i o ł, A. S z u m a ń s k i, I. W e i s s, *Papiery wartościowe*, Kraków 2000, s. 447 i n.

- **eksploatacja bogactw naturalnych morza** (rybołówstwo, komercyjna pod-morska eksploracja, geologia, górnictwo, obrót bogactwami wydobytymi z morza),
- **międzynarodowy handel morski** (specyfika kontraktów morskich, „morskie” rodzaje sprzedaży międzynarodowej, sprzedaż międzynarodowa statków morskich, międzynarodowe przedsięwzięcia gospodarcze związane z gospodarką morską, tranzyt międzynarodowy państw bez dostępu do morza),
- **krajowe i międzynarodowe formy kształtowania rynku żeglugowego** (konferencje żeglugowe i ich działalność, specyficzne dla obrotu morskiego zasady konkurencji i przepisy antymonopolowe),
- *EC Shipping Law*²⁹,
- **usługi żalagowe** (*crewingowe, maningowe*, szkoleniowe),
- **szczególne formy prowadzenia działalności gospodarczej przez podmioty morskiego obrotu gospodarczego** (spółki okrętowe, portowe, umowy o zarządzanie statkiem, *leasing* statków),
- **obróć portowo-morski** (usługi na rzecz statku, jego ładunku, pasażerów, usługi na rzecz innych urządzeń morskich, np. platform wiertniczych),
- **umowy łańcucha transportowego, w którym ogniwem jest transport morski** (m.in. spedycja morska, umowy związane z usługami terminali kontenerowych),
- **budownictwo okrętowe i morskie** (budownictwo statków i szeroko rozumianych morskich urządzeń pływających, remonty statków, budownictwo i utrzymanie morskich urządzeń ładunkowych, falochronów i podobnych urządzeń, budowa i utrzymanie morskich urządzeń nawigacyjnych i innych instalacji służących bezpieczeństwu morskemu – np. systemów VTS – prace podwodne, utrzymanie torów wodnych pogłębianie, usuwanie wraków),
- **usługi w zakresie ochrony środowiska morskiego** (odbiór śmieci, nieczystości, likwidacja zanieczyszczeń, stosowanie środków zapobiegawczych),
- **inne sposoby eksploatacji morza** (kładzenie kabli i rurociągów podmorskich, elektrownie morskie, odsalanie wód morskich),
- **morska turystyka i rekreacja i działalność gospodarcza z nimi związana**,
- **usługi związane z morską łącznością satelitarną i systemami nawigacji satelitarnej, morskie usługi kosmiczne**,
- **ubezpieczenia morskie**.

²⁹ Prawo to w zdecydowanej większości odpowiada kryterium morskiego prawa gospodarczego; w pracy V. P o w e r a , *EC Shipping Law*, London–Hong Kong 1998, omawia się m.in. następujące kwestie: zasady podejmowania morskiej działalności gospodarczej, rejestry statków, wolność podejmowania morskiej działalności usługowej, zasady kabotażu, zatrudnianie załóg statków morskich, stosowanie unijnych zasad konkurencji w żegludze morskiej, problematyka konferencji liniowych i Kodeksu Postępowania tych konferencji, pojęcie *dumpingu* w żegludze, korodyncja sposobów zapewnienia dostępu do rynków żeglugowych, zasady pomocy państwa w żegludze, problematyka konsorcjów w gospodarce morskiej, budownictwo okrętowe, bezpieczeństwo morskie, pilotaż, *port state control*, przewóz ładunków i pasażerów, rozstrzygnięcie sporów związanych żeglugą morską i szeregiem innych, a wszystko to oparte na zawartym w aneksie obszernym materiale normatywnym. Zob. także M.H. K o z i Ń s k i , *Morskie prawo gospodarcze*, cz. 2, Gdynia 1999, s. 93 i n.

Niewątpliwie zakres ten będzie stale się powiększał. Można jednak już teraz stwierdzić, że zakres przedmiotowy morskich stosunków gospodarczych jest znaczny. Przykładowo: problematyka rybołówstwa morskiego, zaniedbana w Polsce, w Unii Europejskiej traktowana jest bardzo kompleksowo. Istnieją odrębne regulacje nie tylko dotyczące połowów, prowadzenia działalności rybackiej, ale przetwórstwa ryb i innych zasobów żywych pozyskanych z morza, a nawet dystrybucji wytworzonych z surowców morskich towarów. Jak szeroko wkracza prawo morza w zagadnienia ekonomiczne, świadczyć może Konwencja o prawie morza z 1982 r.³⁰

Poważne wątpliwości może budzić zaliczenie do morskiego prawa gospodarczego ubezpieczeń morskich. Tradycyjne ujęcia prawa morskiego, przede wszystkim w systemach anglosaskich, uznają je za nieodłączną część cywilnego prawa morskiego. Wydaje się jednak, że obecnie typowo morscy ubezpieczyciele stają się ubezpieczycielami bardziej uniwersalnymi. W praktyce polskich zakładów ubezpieczeń widać to wyraźnie. Klasyczna działalność ubezpieczeniowa, w tym także związana z ubezpieczeniami morskimi, staje się dzisiaj jedynie fragmentem zglobalizowanej międzynarodowej działalności gospodarczej. Nawet specyficzne dla ubezpieczeń armatorskich kluby P&I tworzą coraz większe struktury finansowe i zajmują się obecnie komercyjną reasekuracją czynną³¹. Wydaje się, że problematyka ubezpieczeniowa może być dobrym przykładem, jak trudno dzisiaj wyraźnie oddzielić zagadnienia cywilnoprawne i prawnogospodarcze. W prawie ubezpieczeń, w tym także ubezpieczeń morskich, występują i jedne, i drugie problemy, np. podejmowanie działalności ubezpieczeniowej, nadzór nad działalnością ubezpieczeniową, profesjonalne pośrednictwo ubezpieczeniowe są bliższe morskiemu prawu gospodarczemu, natomiast zawarcie umowy ubezpieczenia, przeniesienie praw z umowy ubezpieczenia, odpowiedzialność ubezpieczyciela bliższe są morskiemu prawu cywilnemu. Zapewne w przypadku wielu innych instytucji prawa morskiego będą powstawać podobne kwestie z delimitacją.

Nasuwa się na koniec zasadnicze pytanie, czy tak szerokie ujęcie morskiego prawa gospodarczego³² nie powoduje „zubożenia” pozostałych części prawa morskiego. Wydaje się, że jest wręcz odwrotnie. Wieloaspektowe podejście do poszczególnych instytucji prawa morskiego, wzbogacenie instrumentarium badawczego powoduje, że prawo morskie wzbogaca się i unowocześnia, że w większym stopniu zbliża się do praktyki obrotu. Można sądzić, że wszelkie próby utrzymywania nawet ograni-

³⁰ Zob. bliżej M.H. K o z i ń s k i, *Wybrane problemy prawne związane z ratyfikacją przez Rzeczpospolitą Polską konwencji o prawie morza*, „Prawo Morskie”, t. XIII, 2000, s. 79 i n.

³¹ Z. B r o d e c k i, *Prawo ubezpieczeń morskich*, Sopot 1999, s. 29.

³² W literaturze ostatnich lat pojawia się coraz więcej opracowań, które zaliczyć można do morskiego prawa gospodarczego, zob. np. W.E. A s t l e, *Legal development in maritime commerce* (1983); A d e m u n i - O d e k e, *Protectionism and the future of international shipping* (1984); t e n ż e, *Shipping in international trade relations* (1988); A t a n a s s i o u, *Aspects juridiques de la concurrence maritime* (1996); B r e d i m a - S a v o p o u l o u, T z o a n n o s, *The common shipping policy of the EEC* (1990); H a w k i n s, *Shipping subsidies and balance of payments* (1989); M a n k a b a d y, *International shipping law* (1991); L.M.S. R a j w a r, *Les transports maritimes et les pays en voie de développement* (1992).

czonej autarkii tradycyjnych instytucji prawa morskiego, np. przez wycofywanie się z kompleksowości unormowań kodeksu morskiego, skazują tę dziedzinę prawa na marginalizację i stagnację.

8. MORSKIE PRAWO GOSPODARCZE A POLITYKA MORSKA PAŃSTWA

Nie ulega kwestii, że znaczenie morskiego prawa gospodarczego w danym kraju zależy od polityki morskiej państwa. To, w jakim zakresie państwo pragnie interweniować w gospodarce morskiej, jakimi instrumentami stara się to czynić, jest bardzo zróżnicowane. Zmierzając w kierunku Unii Europejskiej winniśmy harmonizować nasz system prawny z prawem europejskim, a w prawie tym rozbudowany jest system różnej rangi przepisów realizujących wspólną politykę żeglugową.

Szczególne zainteresowanie państw gospodarką morską ma wielowiekową historię. Niczym innym jak aktem protekcyjnym był *Navigation Act* z 1651 r. Państwa traktowały własną flotę handlową nie tylko jako instrument działalności gospodarczej, ale ważny element strategii politycznej. Doświadczenia historyczne wskazują, że między protekcyjnym i instrumentalnym traktowaniem gospodarki morskiej przez państwo a skrajnym liberalizmem żeglugowym jest sporo miejsca na racjonalną gospodarkę morską. Gospodarkę pozwalającą na realizację inicjatyw gospodarczych prywatnych przedsiębiorców, lecz jednocześnie chroniącą w należyty sposób interesy floty narodowej.

Instrumentarium prawne dla takiej polityki morskiej państwa tworzyć winno morskie prawo gospodarcze. Prawo to ma za zadanie określenie ścisłych granic, w jakich państwo może interweniować w gospodarce morskiej. Taka jest rola *shipping law* w Unii Europejskiej, podobną rolę spełniają przepisy wewnętrzne w poszczególnych krajach, a także szereg norm międzynarodowych, jak np. konwencja o kodeksie postępowania konferencji liniowych z 1974 r. czy konwencja o warunkach rejestracji statków z 1986 r. Morskie prawo gospodarcze winno stać się zasadniczym narzędziem prawnym kształtującym nowy, międzynarodowy ład w gospodarce morskiej. W realizacji polityki morskiej państwa nie sposób dłużej przestawać wyłącznie na tradycyjnie ukształtowanych w prawie morskim instrumentach cywilnoprawnych.

MARITIME ECONOMIC LAW

(S u m m a r y)

The author deals with changes in current maritime law, changes that stem from, *inter alia*, the expansion and diversification of the law. New emerging forms of use of the sea have led to an increase in the number of entities subject to this branch of the law. On the other hand, the importance of public-legal normalisations continues to grow. Thus, one cannot continue to understand the law of the sea within the traditional formulation of its being the civil-law regulation of maritime shipping.

This article proposes that a new branch of maritime law be formulated within maritime law in a broad sense – that is, maritime economic law. As maritime econom-

ic law we should understand that part of maritime and general legal regulations which apply to maritime trade, broadly understood. Such law must be understood not just in a public legal sense, but also in a private legal sense, and, indeed, in terms of the interaction of both types of regulation. In practice, it is linked to the relation between maritime economic law and economic law and international economic law.

In a further part of the essay, the author presents the range of objects and subjects of maritime economic law. Research topics within this branch of maritime law should include: the exploitation of the natural resources of the sea; international maritime trade; national and international forms of shaping the shipping market; port-sea trade; and ship building and construction at sea.

EC Shipping Law could be the model for economic regulations in maritime law. Maritime economic law, in the author's opinion, should be an instrument of implementing the maritime policies of the state.