

Rozdział I. Istota zarządzania statkiem morskim

§ 1. Wprowadzenie

Zgodnie z art. 2 § 1 KM¹ statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej. W rozumieniu prawa cywilnego statek morski jest rzeczą ruchomą. Jego przeznaczeniem jest uprawianie żeglugi, zgodnie ze świadomym zamiarem posługiwania się nim w tym właśnie celu. Nie ma jednolitej definicji statku, gdyż ustawodawca w licznych aktach prawnych stosuje odmienne pojęcia statku, a do KM wprowadził termin „statek morski”. Powyższe wynika z faktu, że nie każdy statek jest przystosowany do przeciwstawiania się niebezpieczeństwom morza, przez co nie każdy może być używany w żegludze morskiej.

W literaturze przedmiotu wskazuje się na dwa kryteria uznania jednostki za statek morski. Pierwszym z nich jest przeznaczenie do żeglugi, jako świadomy zamiar właściciela posługiwania się statkiem w tym właśnie celu, drugim jest sposób eksploatacji, tj. używanie do żeglugi morskiej². Dopiero łączne spełnienie tych dwóch przesłanek, a zatem przeznaczenie do żeglugi (np. pod względem konstrukcyjnym) oraz używanie do żeglugi morskiej determinuje przyjęcie, że dana jednostka jest statkiem morskim. Również w prawie międzynarodowym pojęcie statku ma różny zakres znaczeniowy, w zależności od regulowanej materii i jest normowane na potrzeby danej konwencji. Różnice w definiowaniu statku morskiego zarówno na gruncie prawa krajowego, jak i międzynarodowego są uzasadnione specyfiką żeglugi morskiej, np. bezpieczeństwem morskim, odpowiedzialnością za zanieczyszczenia, ale także odmiennym przeznaczeniem statków morskich. We współczesnych realiach żeglugowych nie zachodzi zatem konieczność ujednolicenia pojęcia statku morskiego, a opracowanie uniwersalnej definicji wydaje się być wręcz nieosiągalne i zbędne.

¹ Ustawa z 18.9.2001 r. – Kodeks morski (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1309).

² D. Pyć, w: D. Pyć, C. Łuczywek, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Kodeks morski. Komentarz, Warszawa 2022, art. 2, s. 105.

Statek morski może być przedmiotem zarządzania. Podobnie jak w przypadku próby zdefiniowania statku morskiego, brak jest jednolitej koncepcji odnoszącej się do pojęcia zarządzania, gdyż używa się go w odmiennych kontekstach znaczeniowych. Podstawę dla wyprowadzenia definicji stanowi ustalenie najważniejszego elementu procesu zarządzania, którym jest niewątpliwie działanie nakierowane na osiągnięcie określonych celów. Proces zarządzania ma charakter profesjonalny i wykorzystuje zasoby zarówno materialne (rzeczowe), jak i niematerialne (ludzkie). Zarządzanie ma na celu kierowanie bieżącą działalnością podmiotu zarządzanego oraz dążenie do jego rozwoju. Proces ten dotyczyć może przedsiębiorstwa, organizacji, instytucji, ale także statku morskiego i sprowadza się do organizowania codziennej działalności przedmiotu zarządzania, dostosowanej do sposobu i specyfiki prowadzonej działalności gospodarczej.

Przystępując zatem do badań nad znaczeniem umowy o zarządzanie statkiem morskim we współczesnych stosunkach żeglugowych, konieczne jest zdefiniowanie pojęć: „statek morski” i „zarządzanie statkiem morskim”. Z tego też względu dokonana zostanie analiza pojęcia statku w prawie krajowym, międzynarodowym oraz ustawodawstwach wybranych państw. Przedmiotem badania są także różne koncepcje zarządzania. Kwestie te zostaną rozwinięte o rozważania nt. zarządzania przedsiębiorstwem, również w kontekście uznania statku za przedsiębiorstwo (*one ship company*). W dalszej części rozdziału przedstawione zostanie pojęcie zarządzania statkiem (*ship management*) wraz z podziałem na rodzaje zarządzania, tj. wewnętrzne, zewnętrzne (*outsourcing*) oraz hybrydowe, które pozwoli dostrzec podobieństwa i różnice między zarządzaniem przedsiębiorstwem a zarządzaniem statkiem morskim, a przede wszystkim wskaże na przyczyny oddawania statków morskich w zarządzanie podmiotom trzecim. Zaprezentowane zostaną również kategorie usług w zakresie zarządzania statkiem świadczone na podstawie standardowej umowy o zarządzanie statkiem SHIPMAN 2024³, tj.: zarządzanie załogą, zarządzanie techniczne oraz zarządzanie komercyjne, co pozwoli na wskazanie faktycznej roli przedsiębiorstwa zarządzającego (*ship managera*) w procesie zarządzania statkiem morskim.

§ 2. Pojęcie „statek morski” w prawie polskim

Statek morski (ang. *ship, vessel*, niem. *Schiff*, franc. *navire*) jest różnie definiowany zarówno w prawie krajowym, jak i międzynarodowym. Według polskiego prawa cywilnego statek morski jest rzeczą w znaczeniu zarówno materialnym, jak i funkcjonalnym. Jest on też przedmiotem stosunków prawnych

³ *Standard Form Ship Management Agreement* – standardowa umowa o zarządzanie statkiem.

i występuje w obrocie gospodarczym (*res commercio*)⁴. Statek jest rzeczą: 1) ruchomą, 2) złożoną, 3) niepodzielną, 4) główną, a korzystanie z niej jest możliwe za pomocą licznych przynależności. Nie budzi wątpliwości, że statek jest rzeczą ruchomą, przeznaczoną do poruszania się w celu uprawiania żeglugi. Ponadto statek jest rzeczą złożoną, ponieważ składa się z wielu rzeczy trwale połączonych z kadłubem – części składowych oraz przynależności. Za część składową statku należy uznać wszystko, co z tym zamiarem (aby było taką częścią) zostało do niego trwale zamocowane, tj. urządzenia sterownicze, nawigacyjne, silnik itd. Zatem z technicznego punktu widzenia odłączenie od statku jego części składowych spowoduje jego zniszczenie lub istotną zmianę w jego strukturze. Natomiast z prawnego punktu widzenia doprowadzi do jego niezdatności do żeglugi (*unseaworthiness*), a przez to utraty jego charakteru prawnego. Tymczasem charakter prawny rzeczy składowej, co do zasady, zależy od zamiaru (*animus*) właściciela rzeczy głównej. Z jednej strony oznacza to, że więź między statkiem a jego częścią składową ma charakter zarówno fizyczny, jak i funkcjonalny⁵. Z drugiej strony, na statku mogą znaleźć się rzeczy, które zgodnie z zamiarem ich właściciela, pomimo „trwałego połączenia”, nie stają się częściami składowymi statku, ponieważ zostały z nim połączone jedynie dla przemijającego pożytku⁶. Takimi przynależnościami statku jest wszelki sprzęt, który stanowi wyposażenie, niebędący jednocześnie jego częścią składową, a służący jedynie do korzystania z rzeczy głównej, czyli statku – w celu uprawiania żeglugi morskiej, np. łódzie i tratwy ratunkowe. Kryterium uznania rzeczy za przynależność statku jest pozostawanie z nim w faktycznym związku, odpowiadającym przeznaczeniu statku. Rzeczy stanowiące przynależności muszą również należeć do właściciela statku. Pozbawienie faktycznego związku statku z przynależnością nie powoduje utraty przez niego charakteru prawnego statku morskiego⁷.

Kolejną cechą charakteryzującą statek jest niepodzielność, ponieważ każda zmiana jego struktury lub kadłuba będzie powodowała utratę jego charakteru prawnego. Może ona nastąpić w drodze czynności faktycznej, np. zatonięcia lub wypadku morskiego albo czynności prawnej – przez zmianę jego przeznaczenia. Tym samym zarówno wrak, jak i statek wycofany z eksploatacji i używany w innym celu niż żegluga, np. jako hotel czy restauracja, nie ma charakteru prawnego statku morskiego. Jednak zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. h ustawy o żegludze śródlądowej⁸ statkiem jest urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub

⁴ D. Pyć, w: D. Pyć, C. Łuczywek, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Komentarz KM, art. 2, s. 107.

⁵ *Ibidem*.

⁶ S. Matysik, Prawo morskie. Zarys systemu, t. I, Wrocław 1971, s. 136.

⁷ E. Skowrońska-Bocian, w: K. Pietrzykowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz do art. 1–449, t. 1, Warszawa 2018, art. 51, s. 246–247.

⁸ Ustawa z 21.12.2000 r. o żegludze śródlądowej (t.j. Dz.U. z 2025 r. poz. 18).

bez napędu mechanicznego przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych. Zatem należy przyjąć, że statek pełniący rolę hotelu czy restauracji nie ma przymiotu statku morskiego w rozumieniu przepisów KM, lecz jest uważany za statek na gruncie przepisów o żegludze śródlądowej.

Statek jest również rzeczą oznaczoną co do tożsamości (*res certa*), czyli rzeczą konkretną, zindywidualizowaną, określoną wg cech charakterystycznych jedynie dla niego. Cechy indywidualizujące statek morski to: 1) jego przynależność państwowa; 2) nazwa, uwidoczniona na rufie i obu burtach; 3) port macierzysty; 4) tonaż statku, czyli jego urzędowo oznaczone rozmiary (pojemność) oraz 5) numer nadany mu przez IMO⁹. Zgodnie z art. 91 ust. 1 konwencji UNCLOS¹⁰ między statkiem a państwem bandery powinna istnieć rzeczywista więź (*genuine link*), np. przez osobę właściciela statku¹¹. Przynależność państwowa (*nationality*) oznacza, że statek spełnia warunki do podnoszenia bandery państwa, w którego rejestrze jest wpisany. Stosownie do brzmienia art. 12 § 1 i 2 KM, statek o polskiej przynależności oznacza się nazwą na dziobie z każdej bur-

⁹ International Maritime Organization (Międzynarodowa Organizacja Morska), Schemat numerów IMO (*IMO Unique Company and Registered Owner Identification Number Scheme*) został wprowadzony rezolucją IMO A.600(15) celem zwiększenia bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz ułatwienia zapobiegania oszustwom morskim (*maritime fraud*). Na mocy rezolucji przypisano każdemu statkowi stały numer do celów identyfikacyjnych. Numer ten pozostaje niezmienny po przeniesieniu statku pod inną banderę (bandery) i jest umieszczony w certyfikatach statku. Numer identyfikacyjny statku IMO składa się z trzech liter „IMO”, po których następuje siedmiocyfrowy numer nadawany wszystkim statkom przez *IHS Maritime* (dawniej *Lloyd's Register-Fairplay*) w momencie ich budowy. Jest to unikalny siedmiocyfrowy numer, przypisany do napędzanych, morskich statków handlowych o pojemności 100 GT i większej nadawany po położeniu stępki. Od 2004 r. na mocy rezolucji MSC.160(78) nr identyfikacyjny jest przydzielany także właścicielom statków rejestrowych oraz podmiotom pełniącym funkcję *Company*. Schemat ten stał się obowiązujący dla statków podlegających konwencji SOLAS od 1.1.2009 r. na mocy rezolucji MSC.194(80), która wprowadziła do konwencji prawo XI-1/3. Prawidło to wymaga, aby nr identyfikacyjne statków były trwale umieszczone w widocznym miejscu na kadłubie lub nadbudówce statku. Statki pasażerskie powinny być oznakowane na poziomej powierzchni widocznej z powietrza. Statki powinny być również oznakowane wewnętrznymi numerami identyfikacyjnymi. Numer identyfikacyjny nadany *Company* jest wprowadzany do certyfikatów ISM (*Safety Management Certificate*) oraz ISPS *Certificate* (zob. C. Łuczywek, Ship manager – nowy podmiot prawa morskiego. Umowa SHIPMAN 2009 w polskim tłumaczeniu, Prawo Morskie 2018, t. XXXIV, s. 153).

¹⁰ Konwencja Narodów Zjednoczonych o Prawie morza, sporządzona w Montego Bay 10.12.1982 r. (Dz.U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543).

¹¹ Unia Europejska jest stroną konwencji UNCLOS na podstawie decyzji Rady 98/392/WE z 23.3.1998 r. dotyczącej zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji Narodów Zjednoczonych z 10.12.1982 r. o prawie morza i Porozumienia z 28.7.1994 r. odnoszącego się do stosowania jego części XI (Dz.Urz. WE L Nr 179, s. 7), tym samym omawiane rozwiązanie jest zgodne z prawem europejskim.

ty i na rufie. Pod nazwą na rufie powinna być uwidoczniiona nazwa portu macierzystego statku. Właściciel nadaje statkowi nazwę i wskazuje konkretny port morski jako jego port macierzysty. Nazwa podlega zatwierdzeniu przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku, w drodze decyzji administracyjnej. Pojemność statku jest ustalana przez władze administracyjne na podstawie postanowień międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków¹². Każdy statek, którego pojemność brutto (miara całkowitej wielkości statku) i netto (miara użytkowej pojemności statku) zostały ustalone zgodnie z tą konwencją, otrzymuje międzynarodowe świadectwo pomiarowe. W doktrynie funkcjonuje odmienne stanowisko w zakresie uznania statku za rzecz zindywidualizowaną. Jerzy Młynarczyk uważał bowiem, że to „strony w konkretnym stosunku prawnym decydują o tym, czy rzecz będącą przedmiotem świadczenia określają cechy rodzajowe czy indywidualne. Dlatego możliwe jest, że w określonych stosunkach obrotu ten sam statek morski będzie traktowany raz jako rzecz oznaczona co do tożsamości, innym razem jako rzecz oznaczona tylko co do gatunku”¹³. Należy przyznać słuszność powyższej tezie, gdyż indywidualizacja statku może nastąpić jeszcze na etapie jego budowy, przy wpisywaniu do rejestru okrętowego – rejestru statków w budowie. Dokonując wpisu określa się pierwsze cechy charakteryzujące budowany statek, np. jego rodzaj – osobowy/towarowy, żaglowy/mechaniczny, jego wymiary główne – rejestrowe, tj. długość, szerokość oraz pojemność statku (art. 29 § 1 pkt 6 KM).

Definicja statku morskiego w polskim porządku prawnym znajduje się w art. 2 § 1 KM, zgodnie z którym „statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej”. Wśród statków morskich wyróżnia się: 1) statki morskie handlowe; 2) statki morskie służące celom naukowo-badawczym oraz 3) statki morskie pełniące specjalną służbę państwową, tj. hydrograficzne, pożarnicze, pilotowe, lodołamacze, ratownicze czy sanitarne. Kodeks morski ma zastosowanie jedynie do statków morskich handlowych, wobec czego w art. 3 § 2 KM ustawodawca wprowadził pojęcie „morskiego statku handlowego”, którym jest „statek przeznaczony lub używany do prowadzenia działalności gospodarczej, a w szczególności do: przewozu ładunku lub pasażerów, rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych dna morza oraz zasobów znajdującego się pod nim wnętrza Ziemi”. Sformułowanie „w szczególności” oznacza, że powyższy katalog ma charakter otwarty i możliwe jest zaliczenie do

¹² Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków, sporządzona w Londynie 23.6.1969 r. (Dz.U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247).

¹³ J. Młynarczyk, Umowa o budowę statku morskiego, Gdańsk 1978, s. 25.

niego również innych statków wykorzystywanych do prowadzenia działalności gospodarczej.

Za zasadne należy przyjąć stanowisko, że „definicja statku «w ogóle», a statku morskiego w szczególności nie jest łatwa do sprecyzowania i dlatego zastępuje się ją najczęściej przez próby bliższego oznaczenia samego pojęcia statku”¹⁴. Szczególne właściwości statku morskiego zostały dostrzeżone już przez prawników rzymskich. To właśnie oni sformułowali pierwsze cechy charakterystyczne dla statku morskiego, które pozostają aktualne do dnia dzisiejszego¹⁵. Za statek morski należy uznać „urządzenie przystosowane do żeglugi morskiej i w tym celu zbudowane oraz wyposażone, a także zdolne do samodzielnego manewrowania, o właściwościach konstrukcyjnych, które pozwalają na przeciwstawianie się zwykłym niebezpieczeństwom morza”¹⁶ (*perils of the sea*). Zatem najważniejszą cechą charakteryzującą statek morski jest przeznaczenie rzeczy (do żeglugi), czyli świadomy zamiar posługiwania się nią do określonych celów¹⁷ – uprawiania żeglugi morskiej. Należy również zwrócić uwagę na pewną niekonsekwencję ustawodawcy w zakresie terminologii stosowanej w KM, której przykładem jest art. 73, 110, 140 czy 188 KM. W przywołanych przepisach mowa jest o statku, którego pojęcie stanowi szerszą kategorię niż termin „statek morski”. Jest to jednak celowe działanie ustawodawcy, który raz definiując statek morski w art. 2 § 1 KM i nie chcąc powtarzać tego pojęcia w pozostałych przepisach KM, wskazał w art. 3 § 1 KM, że ustawa ta ma zastosowanie do morskich statków handlowych. Nie ma zatem potrzeby ujednolicenia terminologicznego kodeksu w zakresie terminów „statek morski” i „statek”, skoro ustawodawca z góry założył, że przepisy KM mają zastosowanie do wszystkich morskich statków handlowych w rozumieniu art. 3 § 2 KM.

Termin „statek morski” zawarty w KM nie pokrywa się z pojęciami zawartymi w ustawach szczególnych, które definiują statek (nie statek morski, lecz statek w ogóle) dla celów związanych z regulowaną materią. W tym bowiem przypadku definicje mogą być bardziej szczegółowe. Przykładowo, zgodnie z art. 5 pkt 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim¹⁸, statkiem jest urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszkiowce, statki podwodne i ruchome platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej. Na kanwie tej ustawy, Izba Morska przy SO w Gdańsku z siedzibą w Gdyni, zakwalifikowała szybką łódź motorową

¹⁴ S. Matysik, Prawo morskie, s. 123–124.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ D. Pyć, w: D. Pyć, C. Łuczywek, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Komentarz KM, art. 2, s. 101.

¹⁷ A. Brunetti, Diritto marittimo privato italiano, t. I, Torino 1929, s. 271.

¹⁸ Ustawa z 18.8.2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t.j. Dz.U. z 2025 r. poz. 883).

(ponton hybrydowy) jako statek. W ocenie Izby „w rozumieniu ustawy z dnia 09.11.2000 roku o bezpieczeństwie morskim (t.j. Dz.U 2006 r. Nr 99, poz. 693) i rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.08.2005 roku w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz.U. Nr 174, poz. 1452), może być uznawany za statek sportowy lub jacht rekreacyjny albo szybką jednostkę rekreacyjną przewożącą 12-tu lub mniej pasażerów; może być używany do działalności gospodarczej; a przewożone osoby traktowane jako pasażerowie”¹⁹. Tymczasem ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki²⁰ w art. 4 ust. 1 definiuje statek w podobny sposób jak czyni to ustawa o bezpieczeństwie morskim. Natomiast KK²¹ zawiera definicję „statku wodnego”, za który uważa się także stałą platformę umieszczoną na szelfie kontynentalnym (art. 115 § 15 KK). Oznacza to, że w pojęciu „statku wodnego” zawiera się zarówno statek morski, jak i statek uprawiający żeglugę śródlądową.

Rozważania nt. uznania danego urządzenia pływającego za statek morski są także podejmowane w orzecznictwie izb morskich oraz sądów powszechnych. Na uwagę zasługuje stanowisko Odwoławczej Izby Morskiej przy SO w Gdańsku z siedzibą w Gdyni, zgodnie z którym Izba uznała kadłub jachtu motorowego za statek morski. W uzasadnieniu orzeczenia wskazano, że „kadłub jachtu motorowego oznaczony jako «New Hull 2000», który był holowany przez (...) w podróży morskiej z Archangielska do Hamburga, stanowił już statek w rozumieniu art. 2 § 1 k.m. Kadłub ten bowiem był niewątpliwie urządzeniem pływającym i miał w przyszłości być przeznaczony do żeglugi morskiej, o czym świadczyły działania podejmowane przez jego właściciela, takie jak zlecenie przeholowania do stoczni w Hamburgu, gdzie miał być wykańczany, czy też nadanie mu numeru IMO”²². Sąd Apelacyjny w Gdańsku, rozpatrujący apelację od

¹⁹ Orzeczenie Izby Morskiej przy SO w Gdańsku z siedzibą w Gdyni z 9.7.2009 r. (WGM 21/08, niepubl.).

²⁰ Ustawa z 16.3.1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1786).

²¹ Ustawa z 6.6.1997 r. – Kodeks karny (t.j. Dz.U. z 2025 r. poz. 383).

²² Zdaniem Odwoławczej Izby Morskiej, wyrażonym w orzeczeniu z 11.7.2011 r. (OIMo 1/13, niepubl.): „za statek należy uznać każde takie urządzenie, które albo już jest wykorzystywane do żeglugi morskiej, albo też takie, które dopiero w przyszłości do tej żeglugi – zgodnie z zamierzeniem jego właściciela (niekoniecznie nawet jeszcze armatora) – będzie wykorzystywane, o ile jest zdolne do przeciwstawiania się żywiołowi morskemu w podróży po akwenie morskim. Bez znaczenia jest przy tym to, czy urządzenie to zdolne jest do odbycia podróży samodzielnie, brak własnego napędu nie dyskwalifikuje urządzenia jako statku w rozumieniu k.m. Podobnie sytuacja wygląda odnośnie żagló – nawet statek bezzałogowy jest statkiem w rozumieniu Kodeksu morskiego. Do takiego wniosku należy dojść chociażby na podstawie lektury wydanego na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 52 k.m. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 czerwca 2004 r. w sprawie prowa-

tego orzeczenia, nie podzielił stanowiska Odwoławczej Izby Morskiej, uznając, że kadłub statku nie jest statkiem w rozumieniu art. 2 § 1 KM, tylko statkiem w budowie w rozumieniu art. 2 § 2 KM. Zdaniem tego sądu „zważywszy na zamysł właściciela kadłuba jachtu motorowego o przeholowaniu go z Archangielska do Hamburga w celu kontynuowania prac wyposażeniowych, czyli w istocie dalszych prac konstrukcyjnych jachtu możemy mówić o tym, że odbywało się holowanie części składowej jachtu jakim był jego kadłub, a z punktu widzenia polskich przepisów prawa morskiego ów kadłub można zakwalifikować do rzeczy zdefiniowanej jako «statek morski w budowie» (art. 2 § 2 k.m.), gdzie momentem początkowym takiego statku, który «ma się narodzić» było położenie stępki a momentem końcowym byłaby chwila nabycia przez ów jacht motorowy przymiotów statku morskiego, a więc zakończenie prac konstrukcyjnych i podstawowych prac wyposażeniowych oraz odbycie przez statek próbnych rejsów, uzyskanie dokumentów bezpieczeństwa wystawionych przez administrację państwa bandery statku lub z upoważnienia tej administracji i uznanie, że statek jest zdolny do uprawiania żegluga²³. Stanowisko to jest słuszne, ponieważ kadłub jachtu motorowego oznaczony jako „New Hull 2000” nie spełniał podstawowych przesłanek uznania go za statek w rozumieniu art. 2 § 1 KM, gdyż w chwili holowania nie był jeszcze urządzeniem pływającym i nie był (jeszcze) przeznaczony ani używany do żegluga morskiej, ani tym bardziej nie był (jeszcze) w stanie samodzielnie przeciwstawić się niebezpieczeństwu morza. Dopiero bowiem po zakończeniu budowy można dokonać oceny jednostki pod kątem zamiaru jej używania w żegludze przez właściciela lub armatora albo faktycznego sposobu używania statku.

Przywołane powyżej definicje statku nie są wystarczająco jasne, co wynika z występujących w nich pewnych uogólnień, które w ocenie Stanisława Matysika powinny zostać ograniczone za pomocą odpowiedniej interpretacji doktrynalnej. Zakwalifikowanie danej jednostki jako statku morskiego wymaga rozważenia dwóch kwestii: 1) przeznaczenia statku jako świadomego zamiaru (*animus*) osoby używającej statek (właściciela lub armatora) albo 2) faktycznego sposobu używania statku, tj. wykorzystywania go do uprawiania żegluga morskiej²⁴. Zatem pierwszym warunkiem uznania rzeczy za statek morski jest zamiar właściciela wykonywania nim żegluga. Ten właśnie zamiar (*animus*) stanowi przejaw

dzenia dzienników statku o polskiej przynależności (Dz.U. Nr 162, poz. 1696 ze zm.), który w § 3 pkt 3 przewiduje, że rozporządzenia tego nie stosuje się m.in. do bezzałogowych statków bez napędu mechanicznego. W konsekwencji za statek należy uznać takie urządzenie pływające, którego podstawowym i zasadniczym przeznaczeniem jest lub będzie uprawianie żegluga morskiej, lub które używane jest lub będzie przede wszystkim w celu żegluga”.

²³ Uzasadnienie wyr. SA w Gdańsku z 21.5.2014 r. (II AKa 64/14, niepubl.).

²⁴ S. Matysik, Prawo morskie, s. 129.

świadomego dążenia i woli armatora eksploatacji statku przez uprawianie żeglugi morskiej, czyniąc tym samym żeglugę podstawowym przeznaczeniem statku morskiego²⁵. Drugim warunkiem pozwalającym przyjąć, że rzecz ruchoma stanowi statek morski jest sposób jego używania – uprawianie żeglugi morskiej. Wobec powyższego, kryteria pozwalające na uznanie jednostki za statek morski to jej przeznaczenie (świadomy zamiar właściciela) oraz sposób eksploatacji (używanie do żeglugi morskiej)²⁶.

Powyższe rozważania można podsumować twierdzeniem, że definicję z art. 2 § 1 KM należy poddać interpretacji zwięzającej, bowiem „tylko takie urządzenia pływające, których podstawowym i zasadniczym przeznaczeniem jest uprawianie żeglugi morskiej lub które używane są przede wszystkim w celach żeglugi, możemy uznać za statki morskie. Dlatego też nie będą nimi w rozumieniu morskiego prawa cywilnego, takie urządzenia pływające jak tratwy, pływające doki, pływające urządzenia wiertnicze czy nawet pływające dźwigi, przystanie lub urządzenia kąpielowe, które choć mogą być sporadycznie użyte do przewozu osób lub rzeczy drogą morską, służą jednak w zasadzie innym celom”²⁷.

§ 3. Pojęcie „statek morski” w prawie międzynarodowym oraz w ustawodawstwach wybranych państw

1. Statek morski w prawie międzynarodowym

Różnice w definicji statku należy rozpatrywać na dwóch płaszczyznach: prawa krajowego i międzynarodowego, tj. konwencji morskich. Dodatkowo istotny jest także charakter regulowanej materii, tj. prawo prywatne (np. KM, Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów²⁸) i prawo publiczne (np. ustawa o bezpieczeństwie morskim, międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki²⁹).

Jak zostało powyżej wskazane, zakres pojęcia statku w prawie krajowym jest różny w zależności od materii danej ustawy. Podobnie jest w przypadku między-

²⁵ *Ibidem*, s. 124.

²⁶ D. Pyć, w: D. Pyć, C. Łuczywek, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Komentarz KM, art. 2, s. 105.

²⁷ J. Młynarczyk, Umowa, s. 20.

²⁸ Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli 25.8.1924 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258).

²⁹ MARPOL, Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzona w Londynie 2.11.1973 r. (Dz.U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101).

narodowych konwencji morskich, które posługują się własnymi pojęciami statku na potrzeby określonych regulacji. Konwencyjne definicje statku morskiego można nazwać kontekstowymi (ang. *context-based definitions*)³⁰, ponieważ są tworzone na potrzeby danej umowy międzynarodowej i zgodnie z jej celami. Polska jest stroną licznych konwencji międzynarodowych, zawierających definicję statku, a ratyfikowane umowy międzynarodowe stanowią powszechnie obowiązujące prawo w Rzeczypospolitej Polskiej³¹. Ponadto w razie kolizji umowa międzynarodowa, ratyfikowana za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, ma pierwszeństwo przed ustawą. Oznacza to, że konwencje morskie wraz z zawartymi w nich definicjami statku, po ich odpowiednim ogłoszeniu, stają się częścią krajowego porządku prawnego i podlegają bezpośredniemu stosowaniu, o ile nie jest ono uzależnione od wydania ustawy³². Przykładem takim jest ustawa o pracy na morzu³³, wdrażająca Konwencję o pracy na morzu (*Maritime Labour Convention* – MLC)³⁴, która to ustawa nie ma własnej definicji statku i opiera się na definicji konwencyjnej (MLC). Zgodnie z MLC statek oznacza statek inny niż ten, który porusza się wyłącznie po wodach śródlądowych lub wodach znajdujących się na wodach osłoniętych lub obszarach (na których obowiązują przepisy portowe) lub ściśle do nich przylegających. Przepisy PracMorzU stosuje się do statków morskich przeznaczonych lub używanych do prowadzenia działalności gospodarczej. Ustawa ta dodaje pojęcie „statku niekonwencyjnego”, tj. statku, do którego konwencja nie ma zastosowania, czyli w szczególności statku uprawiającego wyłącznie żeglugę na obszarach morskich RP, z wyjątkiem wyłącznej strefy ekonomicznej.

W międzynarodowych konwencjach morskich, np. MARPOL, SOLAS³⁵ czy MLC, stosowane jest pojęcie „statku konwencyjnego”, w celu określenia konkretnego typu statku, do którego dany akt prawny ma zastosowanie. Przykładowo konwencja MARPOL definiuje statek konwencyjny jako jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu, używaną w środowisku morskim i obejmującą wodoroloty, poduszkowce, statki podwodne, urządzenia pływające oraz stałe bądź pływają-

³⁰ D. Pyć, w: C. Łuczywek, D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Komentarz KM, art.2, s. 104.

³¹ Art. 87 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 2.4.1997 r. (Dz.U. Nr 78, poz. 483 ze zm. i sprost.).

³² J. Nawrot, Z. Peplowska-Dąbrowska, The notion of the ‘ship’ in the Polish law. Some reflections on the basis of research conducted for the purposes of the CMI questionnaire, Prawo Morskie 2016, t. XXXII, s. 88.

³³ Ustawa z 5.8.2015 r. o pracy na morzu (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 2257).

³⁴ Konwencja o pracy na morzu z 2006 r., przyjęta przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie 23.2.2006 r. (Dz.U. z 2013 r. poz. 845).

³⁵ Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzona w Londynie 1.11.1974 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318).

ce platformy. Tak szerokie rozumienie statku jest naturalną konsekwencją racji bytu konwencji. Jej celem było bowiem wyeliminowanie celowego zanieczyszczenia środowiska morskiego olejami i innymi szkodliwymi substancjami oraz zminimalizowanie przypadkowego zrzutu takich substancji³⁶. Jednocześnie należy zauważyć, że BezpMorskieU i ZapZanMorzaU zawierają definicje statku podobne do zawartej w konwencji MARPOL.

Natomiast w konwencji SOLAS statki konwencyjne określone są osobno w każdym jej rozdziale. Przykładowo w rozdz. I konwencji rozróżnia się pojęcia: statku pasażerskiego, statku towarowego, zbiornikowca, statku rybackiego, statku o napędzie jądrowym, statku nowego czy statku istniejącego (rozdz. I, prawidło 3). W rozdz. V konwencji mowa jest o „wszystkich statkach”, co oznacza każdy statek, okręt lub jednostkę pływającą niezależnie od typu i przeznaczenia (rozdz. V, prawidło 2, pkt 3) albo o statku budowanym, przez który rozumie się stadium budowy gdzie: 1) położono stępkę; 2) zaczyna się budowa, którą można zidentyfikować jako budowę określonego statku lub 3) rozpoczął się montaż statku i zużyto już 50 t lub 1% przewidywanej masy wszystkich materiałów konstrukcyjnych, w zależności która z tych wartości jest niższa (rozdz. V, prawidło 2, pkt 1).

Z międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi³⁷ wynika, że statkiem jest „jakiegokolwiek rodzaju statek pełnomorski lub jednostka pływająca po morzu” (art. 1 ust. 1). Zgodnie z art. 1 ust. 1 międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami³⁸, „statek oznacza każdy statek morski i każde urządzenie jakiegokolwiek rodzaju pływające po morzu, skonstruowane lub przystosowane do przewożenia oleju luzem jako ładunku, z zastrzeżeniem że statek dopuszczony do przewożenia olejów i innych ładunków będzie uznany za statek jedynie w przypadku, gdy aktualnie przewozi olej luzem jako ładunek, i podczas podróży następującej po takim przewozie, chyba że udowodni się, iż na statku nie ma pozostałości po przewozie olejów luzem”. Tę samą definicję przyjęła międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczysz-

³⁶ J. Nawrot, Z. Pełłowska-Dąbrowska, *The notion*, s. 91.

³⁷ Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie 23.3.2001 r. (Dz.U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939).

³⁸ CLC, Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzona w Brukseli 29.11.1969 r., zmieniona Protokołem sporządzonym w Londynie 27.11.1992 r. (Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1527).

zeniem Olejami (FUND)³⁹. Zgodnie bowiem z brzmieniem art. 1 ust. 2 FUND statek ma to samo znaczenie co w art. I konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami. Natomiast konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie⁴⁰ w ogóle nie zawiera definicji statku.

Wymienione przykłady definicji konwencyjnych statku niewątpliwie dotyczą prawa publicznego. Tymczasem prawo międzynarodowe reguluje także kwestie prywatnoprawne, tj. stosunki cywilne oparte na umowie, np. przewozu towaru drogą morską albo przewozu morzem pasażera. Przykładem jest konwencja o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów⁴¹ (Reguły Hasko-Visbijskie), wg której statek „oznacza wszelkie urządzenie, używane do przewozu towarów morzem” (art. 1 pkt d). Definicja ta jest zatem bardzo ogólna, a jedynym kryterium uznania urządzenia za statek jest jego zdolność do przewozu ładunków drogą morską. Tymczasem konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu⁴² za statek uznaje jedynie statek morski, z wyłączeniem poduszgowca. Należy zatem uznać, że definicja ta dotyczy statku przystosowanego i służącego do przewozu pasażerów, który jednocześnie jest w stanie przeciwstawić się niebezpieczeństwu morza. Tymczasem Konwencja Narodów Zjednoczonych dotycząca przewozu towarów morzem z 1978 r. (Reguły Hamburskie)⁴³ w ogóle nie zawiera definicji statku. Należy wskazać, że większość z omówionych wyżej konwencji zawiera swoje własne definicje statku na potrzeby danej regulacji i uwzględniające jej cele, choć nie jest to regułą. Co do zasady, konwencje mające za przedmiot ochronę środowiska oraz bezpieczeństwa morskiego formułują własne pojęcia statku.

Powyższe sprawia, że wielość definicji statku morskiego jest uzasadniona specyfiką żeglugi morskiej i różnego przeznaczenia statków morskich, co jest przyczyną niechęci do ustalenia uniwersalnej definicji statku⁴⁴. Jednolita definicja statku wydaje się być obecnie nieosiągalnym celem. Różnice w istniejących definicjach odzwierciedlają instytucje lub problemy charakterystyczne dla pra-

³⁹ FUND, Międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami z 18.12.1971 r., zmieniona protokołem z 27.11.1992 r. (Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1530).

⁴⁰ LLMC, Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzona w Londynie 19.11.1976 r. (Dz.U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175).

⁴¹ Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów podpisana w Brukseli 25.8.1924 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258).

⁴² Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu sporządzona w Atenach 13.12.1974 r. (Dz.U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108).

⁴³ Polska nie ratyfikowała tej konwencji.

⁴⁴ J. Młynarczyk, Umowa, s. 17.

wa morskiego, takie jak: bezpieczeństwo i ochrona statku, prawa rzeczowe, rejestry statków, ograniczenie odpowiedzialności, szkody spowodowane zanieczyszczeniem, itp. Specyfika omówionych aktów prawnych stwarza potrzebę istnienia wielu definicji statku⁴⁵, wobec czego, raz jeszcze należy podkreślić, że nie zachodzi potrzeba ustawowego unormowania uniwersalnej definicji statku morskiego.

2. Statek morski w ustawodawstwach wybranych państw

Zgodnie z francuskim *Code de transports*⁴⁶ termin „statek” (fr. *le navire, bateaux*) oznacza:

- 1) każdą jednostkę pływającą zbudowaną i wyposażoną do żeglugi morskiej w celach handlowych, połowowych lub rekreacyjnych i przeznaczoną do tych ostatnich lub
- 2) jednostkę pływającą zbudowaną i wyposażoną do żeglugi morskiej i przeznaczoną do świadczenia usług publicznych o charakterze administracyjnym lub przemysłowo-handlowym.

O ile nie postanowiono inaczej, postanowienia niniejszego kodeksu nie mają zastosowania do okrętów wojennych, zarówno francuskich, jak i zagranicznych. Wszystkie statki przechodzące próby lub będące w służbie marynarki francuskiej lub obcej są uważane za okręty wojenne (art. L.5000–2 kodeksu).

⁴⁵ J. Nawrot, Z. Peplowska-Dąbrowska, *The notion*, s. 101.

⁴⁶ *Code des transports: cinquième partie: transport et navigation maritimes* (art. L5000–1 a L5795–14): I. – *Sauf dispositions contraires, sont dénommés navires pour l'application du présent code: 1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci:*

2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial.

II. – Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent code ne s'appliquent pas aux navires de guerre, qu'ils soient français ou étrangers. Sont considérés comme navires de guerre tous bâtiments en essais ou en service dans la Marine nationale ou une marine étrangère.

Tłumaczenie własne: O ile nie określono inaczej, dla celów niniejszego kodeksu termin „statek” oznacza:

1° Każdą jednostkę pływającą zbudowaną i wyposażoną do żeglugi morskiej w celach handlowych, połowowych lub rekreacyjnych i przeznaczoną do tych ostatnich;

2° Jednostkę pływającą zbudowaną i wyposażoną do żeglugi morskiej i przeznaczoną do świadczenia usług publicznych o charakterze administracyjnym lub przemysłowo-handlowym.

II – O ile nie postanowiono inaczej, postanowienia niniejszego Kodeksu nie mają zastosowania do okrętów wojennych, zarówno francuskich, jak i zagranicznych. Wszystkie statki przechodzące próby lub będące w służbie marynarki francuskiej lub obcej są uważane za okręty wojenne), źródło: lefrance.gouv.fr, legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISC-TA000023072346/2020-10-03/?anchor=LEGIARTI000023081922 (dostęp: 30.6.2024 r.).

Kodeks ten określa także dane identyfikacyjne statku tj.: 1) nazwa zgodnie ze świadectwem rejestracji; 2) port macierzysty; 3) przynależność państwowa; 4) pojemność określona w jednostkach pojemności zgodnie z art. L.5000–5 kodeksu (art. L.5111–1 kodeksu). Wszystkie statki pływające pod banderą francuską i wszystkie statki w budowie w Republice Francuskiej muszą być wpisane do rejestru prowadzonego przez organ administracyjny (art. L.5114–2 kodeksu). Przepisy mające zastosowanie do hipotek morskich są określone w sekcji 7 rozdz. I tytułu IX Kodeksu (art. L.5114–6 kodeksu).

Doktryna prawa francuskiego określa statek jako dobro ruchome, rzecz oraz przedmiot własności, który można porównać do osoby fizycznej, ponieważ podobnie jak osoba fizyczna, statek ma nadane imię oraz domicyl, czyli port macierzysty. Ponadto statek ma obywatelstwo, określające, której jurysdykcji podlega, a także określone cechy, które go identyfikują⁴⁷. Zatem statek morski w ustawodawstwie francuskim, podobnie jak w prawie polskim, jest ruchomością. Zdaniem *René Rodière* statek morski nie ma wszystkich cech „typowej” ruchomości, jednak w znakomitej większości jego cechy wskazują raczej na przynależność do kategorii nieruchomości. Otóż statki morskie, chociaż są rzeczami ruchomymi, muszą posiadać port macierzysty, a to określa przynależność o trwałym charakterze. Podlegają także obowiązkowemu wpisowi do stosownego rejestru publicznego, w którym musi być ujawniony fakt zmian w zakresie prawa własności statku morskiego. Na statkach można ustanowić także hipotekę, na takich samych zasadach jak na nieruchomościach. Samo posiadanie statku nie stanowi o tytule prawnym do niego, ponieważ nie działa domniemanie, że posiadacz jest właścicielem, a tytuł prawny wynika z rejestru. Ta sama zasada dotyczy samolotów oraz łodzi rzecznych, które także stanowią dobra podlegające obowiązkowi rejestracji⁴⁸. Ustawodawstwo francuskie reguluje kwestie statku morskiego w sposób podobny do ustawodawstwa polskiego. W obu państwach statek jest rzeczą ruchomą, której przeznaczeniem jest uprawianie żeglugi morskiej. Podobnie uregulowana jest także kwestia wpisu statku do państwowego rejestru oraz możliwości ustanowienia na nim hipoteki morskiej.

W Niemczech prawo morskie stanowi część Kodeksu handlowego (*Handelsgesetzbuch*)⁴⁹ – HGB, a przepisy regulujące handel morski znajdują się w piątej księdze HGB (§ 476–905). Jednak w ustawodawstwie niemieckim brak jest legalnej definicji statku morskiego. Została ona zatem wypracowana przez niemieckie orzecznictwo, wg którego przez statek rozumie się urządzenie pływające większe niż nieznaczne, przeznaczone i zdolne do żeglugi i transportu towarów

⁴⁷ R. Rodière, *Droit maritime*, Dalloz 1974, s. 274.

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ HGB, źródło: gesetze-im-internet.de/hgb/BJNR002190897.html (dostęp: 30.5.2024 r.).

i osób⁵⁰. Natomiast sprawy związane ze zmianami właścicielskimi statków zarejestrowanych w Niemczech, a także kwestie ustanowienia hipoteki na statku są regulowane przez *Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken*⁵¹ (§ 24–46). Statki w prawie niemieckim są rzeczami ruchomymi, lecz, podobnie jak w Polsce, w zakresie wpisu do rejestru okrętowego są traktowane jak nieruchomości. Kwestie dotyczące rejestracji statków reguluje ustawa *Schiffsregisterordnung*⁵². Rejestry pełnią podwójną funkcję: prywatnoprawną i publicznoprawną. Prywatnoprawna funkcja obejmuje klasyfikację statków i dokumentację właścicielską, przywileje oraz użytkowanie, a publicznoprawny charakter dotyczy dokumentacji związanej z prawem do flagi oraz certyfikatami rejestrowymi. Rejestry statków prowadzą sądy rejonowe.

Zasadne jest zatem uznanie, że pojęcie „statek” w ustawodawstwie niemieckim, biorąc pod uwagę kryterium używania do żeglugi, jest zbliżone do polskiej definicji kodeksowej. Podobnie przedstawia się rzecz z uznaniem statku za rzecz ruchomą i prowadzenia rejestru statków.

W prawie brytyjskim pojęcie statku zostało zdefiniowane w *Merchant Shipping Act*⁵³. Sekcja 742 tej ustawy wyróżnia dwa pojęcia w odniesieniu do statku, tj. *vessel* oraz *ship*. Przez *vessel* rozumie się „każdy statek używany w nawigacji, nienapędzany wiosłami”. Jednak pojęcie *ship* „zawiera każdy opis statku używanego do nawigacji”⁵⁴. W obecnie obowiązującej ustawie *Merchant Shipping Act* z 1995 r. (MSA)⁵⁵ pozostawiono dotychczasową definicję *ship*, lecz pojęcie *vessel* jest używane w znaczeniu statku rybackiego wykorzystywanego do połowów ryb morskich⁵⁶. Definicje te nie wskazują w sposób jednoznaczny, czy prawo brytyjskie uznaje statek za rzecz ruchomą czy nieruchomość. Istotnym elementem definicji zawartej w *Merchant Shipping Act* jest sformułowanie „statek każdego rodzaju”. Oznacza to, że zakres pojęcia statku w prawie brytyjskim jest szeroki, co znajduje potwierdzenie w licznych orzeczeniach sądów brytyjskich, mających charakter prawotwórczy. Przykładowo w sprawie *Steedman v. Scofield*, za statek przyjęto wydrążony zbiornik do przewożenia towarów lub

⁵⁰ H.J. Abraham, *Das Seerecht: Ein Grundriss mit Hinweisen auf die Sonderrechte anderer Verkehrsmittel, vornehmlich das Binnenschiffahrts- und Luftrecht*, Berlin 1974, s. 40.

⁵¹ SchiffsRG, źródło: gesetze-im-internet.de/schrg/BJNR014990940.html (dostęp: 30.5.2024 r.).

⁵² SchRegO, źródło: buzer.de/gesetz/2092/b5893.htm (dostęp: 30.5.2024 r.).

⁵³ *Merchant Shipping Act 1894* (MSA), źródło: legislation.gov.uk/ukpga/1894/60/pdfs/ukpga_18940060_en.pdf (dostęp: 30.5.2024 r.).

⁵⁴ Sekcja 742: *Vessel includes any ship or boat, or any other description of the vessel used in navigation.; „Ship” includes every description of vessel used in navigation not propelled by oars*, s. 286, źródło: legislation.gov.uk/ukpga/1894/60/pdfs/ukpga_18940060_en.pdf (dostęp: 30.5.2024 r.).

⁵⁵ Zob. źródło: legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents (dostęp: 30.5.2024 r.).

⁵⁶ Sekcja 313 *Merchant Shipping Act*: *A vessel for the time being used (or intended to be used) wholly for the purpose of conveying persons wishing to fish for pleasure is not a fishing vessel*.