

KODEKS MORSKI

Komentarz

redakcja naukowa

Dorota Pyć, Cezary Łuczywek
Iwona Zużewicz-Wiewiórska

KOMENTARZE

KODEKS MORSKI

Komentarz

redakcja naukowa

Dorota Pyć, Cezary Łuczywek
Iwona Zużewicz-Wiewiórska

KOMENTARZE

Stan prawny na 1 stycznia 2022 r.

Recenzent

Prof. dr hab. Zdzisław Brodecki

Redaktorzy naukowci

Dr hab. Dorota Pyć, prof. UG

Kpt. ż.w., dr Cezary Łuczywek

Dr Iwona Zużewicz-Wiewiórska

Wydawca

Grzegorz Jarecki

Redaktor prowadzący

Kinga Zajęc

Opracowanie redakcyjne

Violet Design Wioletta Kowalska

Projekt okładek serii

Wojtek Janikowski, Przemek Dębowski

Poszczególne komentarze do artykułów ustawy napisali:

Dorota Pyć – art. 1–72, 201–213

Dorota Pyć, Cezary Łuczywek – art. 282–291

Magdalena Adamowicz – art. 182–182c, 292–338

Krzysztof Kochanowski – art. 103–171

Cezary Łuczywek – art. 188–200, 214–230, 250–256, 265–281e

Cezary Łuczywek, Małgorzata Nesterowicz – art. 97–102g

Cezary Łuczywek, Iwona Zużewicz-Wiewiórska – art. 257–264

Iwona Zużewicz-Wiewiórska – art. 73–96, 172–181, 183–187, 231–249, 339–360

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2022

ISBN 978-83-8246-705-5

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 22 535 82 19

e-mail: PL-ksiazki@wolterskluwer.com

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów	25
Wykaz cytowanego orzecznictwa	43
Przedmowa	57
Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski	61
Tytuł I	
Przepisy ogólne	63
Art. 1. [Zakres regulacji Kodeksu morskiego]	85
Art. 2. [Pojęcie statku morskiego]	100
Art. 3. [Pojęcie morskiego statku handlowego]	114
Art. 4. [Statki morskie używane wyłącznie do celów naukowo-badawczych]	116
Art. 4a. [Statki morskie używane do celów sportowych lub rekreacyjnych]	117
Art. 5. [Statki morskie pełniące specjalną służbę państwową]	121
Art. 6. [Wyłączenie]	122
Art. 7. [Pojęcie armatora]	123
Art. 8. [Przedawnienie roszczeń]	133
Tytuł II	
Statek morski	135
Dział I	
Polska przynależność statku	137
Art. 9. [Żegluga pod polską banderą]	137

Art. 10.	[Polska przynależność statku morskiego]	150
Art. 11.	[Obowiązek podnoszenia polskiej bandery]	152
Art. 12.	[Nazwa statku morskiego]	153
Art. 13.	[Czasowa polska przynależność statku morskiego]	156
Art. 14.	[Jurydykcja sądów polskich]	158
Art. 15.	[Obowiązki armatora statku o czasowej polskiej przynależności]	158
Art. 16.	[Zmiana nazwy statku o czasowej polskiej przynależności]	159
Art. 17.	[Utrata czasowej polskiej przynależności]	159
Art. 18.	[Decyzja o utracie czasowej polskiej przynależności]	160
Art. 19.	[Zawieszenie polskiej przynależności statku]	160
Art. 20.	[Zmiana nazwy statku o zawieszanej polskiej przynależności]	161
Art. 21.	[Ustanie zawieszenia polskiej przynależności statku]	162
Art. 22.	[Stały rejestr statku]	163

Dział II

Rejestr okrętowy	165
Art. 23. [Obowiązek wpisu do rejestru]	165
Art. 24. [Wpis na wniosek armatora]	173
Art. 25. [Księgi rejestrowe]	175
Art. 26. [Opłaty rejestrowe]	177
Art. 27. [Wpis do rejestru stałego]	178
Art. 28. [Zasada jawności rejestrów]	179
Art. 29. [Zakres informacji w rejestrach]	180
Art. 30. [Wpis do rejestru okrętowego]	182
Art. 31. [Wykreślenie z rejestru okrętowego]	183
Art. 32. [Statek zaginiony]	184
Art. 33. [Termin zgłoszenia do rejestru]	185
Art. 34. [Czynności sprawdzające]	186
Art. 35. [Skutki <i>erga omnes</i>]	186
Art. 36. [Certyfikaty]	187
Art. 37. [Certyfikat okrętowy dla statku z czasową polską przynależnością]	189
Art. 38. [Upoważnienie do wydania rozporządzenia]	189

Art. 39.	[Dokument rejestracyjny dla statku niepodlegającego obowiązkowi wpisu do rejestru]	190
----------	---	-----

Dział III

Pomiar statku	191
Art. 40. [Zasady pomiaru statku]	191
Art. 41. [Zastosowanie postanowień konwencji TONNAGE]	192
Art. 42. [Pomiar obowiązkowy]	193
Art. 43. [Pomiar statku na wniosek]	194
Art. 44. [Świadectwo pomiarowe]	195
Art. 45. [Ponowny pomiar]	196
Art. 46. [Zakres kontroli statku zawijającego do polskiego portu]	197
Art. 47. [Opłaty pomiarowe]	198
Art. 48. [Organy pomiarowe]	198
Art. 49. [Upoważnienie do wydania rozporządzenia]	201

Dział IV

Dokumenty statku	202
Art. 50. [Obowiązek posiadania przez statek dokumentów i prowadzenia dzienników]	202
Art. 51. [Obowiązek przechowywania dokumentów wymaganych dla statku]	212
Art. 52. [Upoważnienie do wydania rozporządzenia]	213

Tytuł III

Kapitan statku	215
-----------------------------	-----

Dział I

Przepisy ogólne	216
Art. 53. [Kierownictwo statku]	216
Art. 54. [Kapitan jako przedstawiciel armatora]	230
Art. 55. [Prawo sprzeciwu odnośnie składu załogi]	231

Dział II

Obowiązki kapitana	233
Art. 56. [Staranność sumiennego kapitana statku]	233
Art. 57. [Zakres obowiązków kapitana]	235

Art. 58.	[Zakaz opuszczania statku]	242
Art. 59.	[Prowadzenie statku; korzystanie z usług pilota lub holownika]	242
Art. 60.	[Obowiązek niesienia pomocy]	244
Art. 61.	[Uchronienie statku przed szkodą; opuszczenie statku przez kapitana]	247
Art. 62.	[Piecza nad ładunkiem znajdującym się na statku]	250
Art. 63.	[Działania w przypadku zagrożenia wojennego lub blokady portu]	252
Art. 64.	[Protest morski]	252
Art. 65.	[Okazywanie bandery statku]	255
Art. 66.	[Obowiązek zawiadomienia PKBWM o wypadku morskim]	256

Dział III

Uprawnienia kapitana	260
Art. 67. [Wezwanie innych statków do udzielenia pomocy]	260
Art. 68. [Zatrzymanie na statku]	261
Art. 69. [Zaciąganie zobowiązań przez kapitana]	262
Art. 70. [Rekwizycja ładunku]	263

Dział IV

Publicznoprawne funkcje kapitana	263
Art. 71. [Urodzenie i zgon na statku]	263
Art. 72. [Przestępstwo popełnione na statku]	266

Tytuł IV

Prawa rzeczowe	270
-----------------------------	-----

Dział I

Własność statku	270
Art. 73. [Statek stanowiący polską własność i uważany za stanowiący polską własność]	270
Art. 73a. [Statek uważany za będący własnością obywatela państwa członkowskiego UE lub osoby prawnej mającej siedzibę w państwie członkowskim UE]	275
Art. 74. [Forma umowy o przeniesienie własności statku]	277
Art. 75. [Przeniesienie udziału we własności statku]	280

Dział II

Zastaw na statku	280
Art. 76. [Hipoteka morska]	280
Art. 77. [Forma oświadczenia woli właściciela o ustanowieniu hipoteki morskiej]	297
Art. 78. [Waluta hipoteki. Hipoteka łączna]	299
Art. 79. [Zakres wierzytelności obciążonych hipoteką]	301
Art. 80. [Przeniesienie własności statku obciążonego hipoteką na osobę zagraniczną]	309
Art. 81. [Niezwłoczne zaspokojenie wierzyciela lub dodatkowe odpowiednie zabezpieczenie]	311
Art. 82. [Hipoteka morska na statku w budowie]	313
Art. 83. [Pierwszeństwo zaspokojenia wierzytelności hipotecznej]	315
Art. 84. [Przejęcie przez wierzyciela hipotecznego posiadania statku obciążonego hipoteką]	324
Art. 85. [Przejęcie posiadania statku przez wierzyciela hipotecznego]	328
Art. 86. [Pozaegzekucyjna sprzedaż statku obciążonego hipoteką]	332
Art. 87. [Zawiadomienie o zamierzonym podjęciu działań zmierzających do zaspokojenia roszczeń]	335
Art. 88. [Umowa o ustanowienie hipoteki morskiej na statku w budowie]	336
Art. 89. [Zastosowanie przepisów]	337

Dział III

Przywileje na statku	338
Art. 90. [Ustawowe prawo zastawu na zabezpieczenie wierzytelności uprzywilejowanych]	338
Art. 91. [Lista wierzytelności uprzywilejowanych]	344
Art. 92. [Powództwo o zaspokojenie z przedmiotu obciążonego przywilejem]	354
Art. 93. [Pierwszeństwo przywilejów z ostatniej podróży]	360
Art. 94. [Zakres przywileju]	361
Art. 95. [Wygaśnięcie przywilejów]	364
Art. 96. [Przedłużenie terminu wygaśnięcia przywileju]	368

Tytuł V

Ograniczenie odpowiedzialności

za roszczenia morskie i ubezpieczenie armatorów

z tytułu roszczeń morskich	370
Art. 97. [Zastosowanie Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności]	370
Art. 98. [Ograniczenie odpowiedzialności]	375
Art. 99. [Koszty procesu związanego z dochodzeniem roszczenia]	376
Art. 100. [Pierwszeństwo zaspokojenia roszczeń]	377
Art. 101. [Granice odpowiedzialności]	377
Art. 102. [Działanie lub zaniechanie organu zarządzającego lub podmiotu zarządzającego statkiem]	378
Art. 102a. [Ubezpieczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie]	380
Art. 102b. [Suma ubezpieczenia od odpowiedzialności za roszczenia morskie]	381
Art. 102c. [Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie]	381
Art. 102d. [Obowiązek posiadania przez statek certyfikatu]	383
Art. 102e. [Nakaz opuszczenia portu; zakaz wejścia do portu polskiego]	384
Art. 102f. [Wyłączenie zastosowania przepisów]	385
Art. 102g. [Uprawnienia kontrolne dyrektorów urzędów morskich]	385

Tytuł VI

Umowy	387
--------------------	-----

Dział I

Przewóz ładunku	387
------------------------------	-----

Rozdział 1

Przepisy ogólne	390
Art. 103. [Definicja umowy przewozu ładunku]	390
Art. 104. [Umowa czarterowa i bukingowa]	396
Art. 105. [Strony umowy]	398
Art. 106. [Odstąpienie praw]	406
Art. 107. [Zamiana statku]	407

Art. 108.	[Przedawnienie roszczeń]	408
Art. 109.	[Wyłączenie zastosowania przepisów]	409

Rozdział 2

Ładowanie na statek	410
Art. 110. [Zdatność statku do żeglugi]	411
Art. 111. [Podstawienie statku]	416
Art. 112. [Miejsce ładunku]	416
Art. 113. [Zawiadomienie o gotowości]	417
Art. 114. [Okres ładowania]	419
Art. 115. [Przestój]	420
Art. 116. [Zawiadomienie w umowie bukingowej]	422
Art. 117. [Zmiana ładunku]	422
Art. 118. [Martwy fracht]	423
Art. 119. [Obowiązki przewoźnika w umowie czarterowej]	424
Art. 120. [Odmowa przyjęcia ładunku]	424
Art. 121. [Rozporządzanie przestrzenią statku]	425
Art. 122. [Dostarczenie ładunku]	425
Art. 123. [Dokumenty przewozowe]	426
Art. 124. [Odpowiedzialność frachtującego i ładowcy]	427
Art. 125. [Zasada odpowiedzialności frachtującego]	428
Art. 126. [Ładowanie i sztautowanie]	429
Art. 127. [Ładunek niebezpieczny]	432
Art. 128. [Kwity sternika]	434

Rozdział 3

Konosament	434
Art. 129. [Obowiązek wydania konosamentu]	440
Art. 130. [Konosament przyjęcia do załadowania]	441
Art. 131. [Charakter prawny konosamentu]	443
Art. 132. [Deklaracja załadowcy]	447
Art. 133. [Liczba egzemplarzy konosamentu]	448
Art. 134. [Rodzaje konosamentów]	449
Art. 135. [Przeniesienie konosamentu]	450
Art. 136. [Treść konosamentu]	451
Art. 137. [Uwagi przewoźnika w konosamencie]	455
Art. 138. [Odpowiednie stosowanie przepisów]	458
Art. 139. [Zakres odpowiedzialności przewoźnika głównego i przewoźników odcinkowych]	461

Rozdział 4

Wykonanie przewozu	464
Art. 140. [Trasa i szybkość przewozu; dozwolona dewiacja]	464
Art. 141. [Piecza przewoźnika nad ładunkiem]	466
Art. 142. [Przeszkoda w przewozie; fracht dystansowy]	466

Rozdział 5

Wyładowanie i odbiór ładunku	468
Art. 143. [Prawo dysponowania ładunkiem]	468
Art. 144. [Wydanie ładunku]	469
Art. 145. [Odesłanie do przepisów o załadunku]	472
Art. 146. [Należności przewoźnika]	473
Art. 147. [Oględziny ładunku]	478
Art. 148. [Domniemanie stanu ładunku w chwili wydania]	478
Art. 149. [Prawo zatrzymania ładunku]	481
Art. 150. [Przetrzymanie statku; demurrage]	481
Art. 151. [Sprzedaż nieodebranego ładunku]	482
Art. 152. [Pokrycie należności przewoźnika]	484

Rozdział 6

Należności przewoźnika	484
Art. 153. [Fracht]	485
Art. 154. [Ładunek utracony; fracht dystansowy]	486
Art. 155. [Fracht od nadwyżki ładunku]	487

Rozdział 7

Przywileje na ładunku	488
Art. 156. [Zastaw na ładunku]	488
Art. 157. [Zakres przywileju na ładunku]	491
Art. 158. [Wygaśnięcie przywileju na ładunku]	491

Rozdział 8

Wygaśnięcie umowy	492
Art. 159. [Odstąpienie od umowy przez frachtującego]	492
Art. 160. [Odstąpienie od umowy przez czarterującego]	493
Art. 161. [Odstąpienie od umowy przez przewoźnika]	494
Art. 162. [Odstąpienie od umowy z uwagi na okoliczności specjalne]	494

Art. 163.	[Wygaśnięcie zobowiązań stron]	496
Art. 164.	[Obowiązek pieczy nad ładunkiem]	497

Rozdział 9

Odpowiedzialność przewoźnika	497
Art. 165. [Zasady i zakres odpowiedzialności przewoźnika]	500
Art. 166. [Zasady obliczenia wysokości odszkodowania]	515
Art. 167. [Ograniczenie kwotowe odpowiedzialności przewoźnika – odesłanie do konwencji o konosamentach]	517
Art. 168. [Zwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności]	520
Art. 169. [Nieważność ograniczeń umownych]	521
Art. 170. [Odpowiedzialności podwładnych i podwykonawców przewoźnika]	523
Art. 171. [Odpowiedzialność umowna a deliktowa]	524

Dział II

Przewóz pasażerów	525
Art. 172. [Umowa przewozu pasażera]	525
Art. 173. [Bilet pasażerski]	559
Art. 174. [Warunki przewozu]	562
Art. 175. [Odstąpienie pasażera od umowy]	571
Art. 176. [Zwrot opłaty za przewóz w przypadku śmierci pasażera]	573
Art. 177. [Odwołanie lub opóźnienie rozpoczęcia podróży]	574
Art. 178. [Odstąpienie przewoźnika od umowy przewozu]	577
Art. 179. [Odstąpienie od umowy z powodu przeszkód w rozpoczęciu lub kontynuowaniu podróży]	579
Art. 180. [Rozwiązanie umowy]	580
Art. 181. [Odpowiedzialność przewoźnika za szkody na osobie i w bagażu pasażera]	581
Art. 182. [Obowiązkowe ubezpieczenie pasażera]	616
Art. 182a. [Certyfikat ubezpieczenia]	624
Art. 182b. [Opłaty]	632
Art. 182c. [Upoważnienie do wydania rozporządzenia]	633
Art. 183. [Ustawowe prawo zastawu na bagażu]	635
Art. 184. [Postępowanie z bagażem niepodjętym]	638
Art. 185. [Zawiadomienie przewoźnika o wypadku. Termin zgłoszenia roszczenia]	638

Art. 186.	[Przedawnienie roszczeń]	640
Art. 187.	[Podróż bez zgody kapitana statku]	642

Dział III

Czarter na czas	646
Art. 188. [Treść umowy czarteru na czas]	649
Art. 189. [Podczarter statku]	671
Art. 190. [Zmiana właściciela lub armatora statku]	675
Art. 191. [Obowiązki armatora statku]	679
Art. 192. [Zwolnienie czarterującego od opłaty czarterowej]	690
Art. 193. [Wykorzystanie przestrzeni statku]	695
Art. 194. [Stosunek podwładności, przedstawicielstwo kapitana]	697
Art. 195. [Wynagrodzenie za ratownictwo]	709
Art. 196. [Skutki zwłoki w oddaniu statku czarterującemu]	713
Art. 197. [Niemożność osiągnięcia celu]	717
Art. 198. [Rozwiązanie umowy]	721
Art. 199. [Przedawnienie roszczeń]	727
Art. 200. [Wyłączenie zastosowania przepisów]	730

Dział IV

Usługi agencyjne	731
Art. 201. [Treść umowy agencyjnej]	731
Art. 202. [Charakter przedstawicielstwa]	737
Art. 203. [Skutki przekroczenia granic umocowania]	738
Art. 204. [Ochrona interesów armatora]	739
Art. 205. [Wynagrodzenie agenta morskiego]	740
Art. 206. [Wypowiedzenie i odstąpienie od umowy]	742
Art. 207. [Przedawnienie roszczeń]	743

Dział V

Usługi maklerskie	744
Art. 208. [Pojęcie maklera; działanie na zlecenie]	744
Art. 209. [Zakres zlecenia pośredniczenia]	749
Art. 210. [Możliwość działania na rzecz obu stron]	749
Art. 211. [Wynagrodzenie maklera morskiego]	750
Art. 212. [Rozliczenie kwot powierzonych przez armatora]	751
Art. 213. [Przedawnienie roszczeń]	751

Dział VI

Usługi holownicze	752
Art. 214. [Pojęcia umowy holowniczej i usług holowniczych]	753
Art. 215. [Powstanie zespołu holowniczego i jego kierownictwo nawigacyjne]	765
Art. 216. [Podstawienie statku holującego; sposób świadczenia usług holowniczych]	769
Art. 217. [Wynagrodzenie za usługi holownicze]	777
Art. 218. [Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną statkowi z zespołu holowniczego]	780
Art. 219. [Przedawnienie roszczeń]	788

Dział VII

Usługi pilotowe	789
Art. 220. [Zakres usługi pilotowej]	789
Art. 221. [Pilot pod kierownictwem kapitana statku]	792
Art. 222. [Pilotaż dobrowolny; pilotaż obowiązkowy]	796
Art. 223. [Umowa pilotowa; wynagrodzenie za usługi pilotowe]	798
Art. 224. [Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez pilota]	800
Art. 225. [Odpowiedzialność pilota wobec armatora]	802
Art. 226. [Przedawnienie roszczeń]	805
Art. 227. [Lista pilotów]	806
Art. 228. [Wpisanie na listę; skreślenie z listy pilotów]	807
Art. 229. [Stacja pilotowa, pojęcie, organizacja]	810
Art. 230. [Koszty utrzymania stacji]	814

Dział VIII

Ratownictwo morskie	816
Art. 231. [Pojęcie ratownictwa morskiego]	816
Art. 232. [Prawo do wynagrodzenia za ratownictwo]	830
Art. 233. [Pożyteczny wynik ratownictwa]	834
Art. 234. [Sprzeciw wobec działań ratowniczych]	837
Art. 235. [Wynagrodzenie za usługi wyjątkowe]	838
Art. 236. [Swoboda kontraktowa stron. Uprawnienie do zawierania umów o ratownictwo]	840
Art. 237. [Żądanie unieważnienia lub zmiany umowy o ratownictwo]	844

Art. 238.	[Katalog obowiązków]	845
Art. 239.	[Ustalenie wysokości wynagrodzenia w przypadku braku umowy]	847
Art. 240.	[Wartość uratowanego mienia]	855
Art. 241.	[Specjalna rekompensata. Szkoda w środowisku]	856
Art. 242.	[Ratownictwo osób]	866
Art. 243.	[Podział wynagrodzenia pomiędzy ratujących]	869
Art. 244.	[Podział wynagrodzenia pomiędzy armatora i załogę]	870
Art. 245.	[Zabezpieczenie roszczeń z tytułu ratownictwa. Prawo zastawu na mieniu uratowanym. Prawo zatrzymania]	873
Art. 246.	[Przedawnienie roszczeń]	876
Art. 247.	[Ratownictwo urządzeń wiertniczych]	876
Art. 248.	[Działania ratownicze organów administracji publicznej]	878
Art. 249.	[Odpowiednie stosowanie przepisów do jednostek Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji]	880

Tytuł VII

Wypadki morskie	882
------------------------------	-----

Dział I

Awaria wspólna	882
-----------------------------	-----

Art. 250.	[Pojęcie awarii wspólnej; straty zaliczane do awarii wspólnej]	882
Art. 251.	[Wydatek nadzwyczajny]	888
Art. 252.	[Rozdział strat awarii wspólnej]	888
Art. 253.	[Straty w ładunku zaliczane do awarii wspólnej]	892
Art. 254.	[Pojęcie awarii poszczególniej]	892
Art. 255.	[Dyspasza; lista dyspaszerów]	893
Art. 256.	[Przedawnienie roszczeń]	897

Dział II

Zderzenie statków	898
--------------------------------	-----

Art. 257.	[Zakres odpowiedzialności za szkodę wskutek zderzenia]	898
Art. 258.	[Odpowiedzialność statku. Zasada winy]	908
Art. 259.	[Stopień winy]	916

Art. 260.	[Przypadek, siła wyższa, niemożność ustalenia przyczyny zdarzenia]	920
Art. 261.	[Działania kapitana statku po zdarzeniu]	921
Art. 262.	[Przedawnienie roszczeń]	923
Art. 263.	[Zdarzenie bez kontaktu]	925
Art. 264.	[Odpowiednie stosowanie przepisów o zdarzeniu]	926

Dział III

Zanieczyszczenie ze statków	928
--	-----

Rozdział 1

Zanieczyszczenia różne	929
Art. 265. [Podmiot odpowiedzialny za szkodę]	929
Art. 266. [Wyłączenie odpowiedzialności armatora]	936
Art. 267. [Odpowiedzialność solidarna armatorów statków]	938
Art. 268. [Pojęcie szkody wyrządzonej zanieczyszczeniem]	939
Art. 269. [Zakaz wyłączenia lub ograniczenia odpowiedzialności za zanieczyszczenie]	940
Art. 270. [Prawo do zwrotu wydatków]	941
Art. 271. [Przywrócenie stanu sprzed zanieczyszczenia]	941

Rozdział 1a

Zanieczyszczenia olejami bunkrowymi	942
Art. 271a. [Zastosowanie postanowień konwencji bunkrowej]	942
Art. 271b. [Certyfikat bunkrowy]	946
Art. 271c. [Opłaty za certyfikat]	948
Art. 271d. [Zakaz żeglugi bez certyfikatu bunkrowego]	949
Art. 271e. [Zakaz zawinięcia do portu polskiego bez certyfikatu bunkrowego]	950
Art. 271f. [Finansowe zabezpieczenie odpowiedzialności za szkodę]	951
Art. 271g. [Upoważnienie do wydania rozporządzenia]	951
Art. 271h. [Uprawnienia kontrolne dyrektorów urzędów morskich]	952

Rozdział 2

Zanieczyszczenia ze statków przewożących oleje	953
Art. 272. [Zastosowanie postanowień konwencji CLC]	953
Art. 273. [Finansowe zabezpieczenie odpowiedzialności za szkodę]	958
Art. 273a. [Opłaty za certyfikat]	960
Art. 274. [Zakaz żeglugi bez certyfikatu olejowego]	960
Art. 275. [Zakaz zawinięcia do portu polskiego bez certyfikatu olejowego]	961
Art. 276. [Uprawnienie dyrektora urzędu morskigo do wydania certyfikatu olejowego]	962
Art. 277. [Upoważnienie do wydania rozporządzenia]	962
Art. 278. [Uprawnienia kontrolne dyrektorów urzędów morskich]	963

Rozdział 3

Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań

za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami	964
Art. 279. [Zastosowanie postanowień konwencji FUND z 1992 r.]	964
Art. 280. [Dane dotyczące otrzymanego oleju; sprawozdanie dotyczące przewiezionego oleju]	966
Art. 281. [Udostępnienie dokumentacji przez dyrektora urzędu morskigo]	968

Rozdział 3a

Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań

za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami	969
Art. 281a. [Zastosowanie postanowień konwencji FUND z 2003 r.]	969
Art. 281b. [Roszczenie wobec Dodatkowego Funduszu]	970
Art. 281c. [Roszczenie wniesione przez tego samego wierzyciela]	972
Art. 281d. [Wkłady na rzecz Dodatkowego Funduszu]	972
Art. 281e. [Obowiązek informowania Dodatkowego Funduszu]	973

Dział IV

Mienie zatopione lub znalezione	973
Art. 282. [Zgłoszenie zamiaru wydobywania mienia]	974
Art. 283. [Zezwolenie na wydobywanie mienia wojakowego]	984
Art. 284. [Usunięcie przeszkody na koszt właściciela]	985
Art. 285. [Obowiązek zgłoszenia wydobywania cudzego mienia]	989
Art. 286. [Zwrot kosztów wydobywania cudzego mienia]	990
Art. 287. [Sprzedaż wydobytego mienia]	994
Art. 288. [Przekazanie wydobytego mienia urzędowi morskiemu]	995
Art. 289. [Niezgłoszenie się właściciela po wydobyte mienie. Sprzedaż mienia]	998
Art. 290. [Znaleźne]	999
Art. 291. [Upoważnienie do wydania rozporządzenia]	1001

Tytuł VIII

Ubezpieczenie morskie	1002
------------------------------	------

Dział I

Umowa ubezpieczenia morskiego	1006
--------------------------------------	------

Rozdział 1

Przepisy ogólne	1006
Art. 292. [Zakres umowy ubezpieczenia morskiego]	1006
Art. 293. [Przedmiot ubezpieczenia morskiego]	1015
Art. 294. [Polisa]	1017
Art. 295. [Zakres polisy]	1019
Art. 296. [Zawarcie umowy ubezpieczenia na rzecz ubezpieczonego]	1020
Art. 297. [Nieważność umowy; opłata stornowa]	1023
Art. 298. [Odstąpienie od umowy]	1023
Art. 299. [Przedawnienie roszczeń]	1024

Rozdział 2

Wartość ubezpieczenia i suma ubezpieczenia	1025
Art. 300. [Wartość ubezpieczenia]	1025
Art. 301. [Wartość otaksowana]	1027

Art. 302.	[Suma ubezpieczenia]	1027
Art. 303.	[Ubezpieczenie wielokrotne; odszkodowanie łącznie]	1029

Rozdział 3

Oświadczenia przy zawieraniu umów ubezpieczenia	1030
Art. 304. [Obowiązek ubezpieczającego ujawnienia istotnych okoliczności]	1030
Art. 305. [Odstąpienie od umowy]	1032

Rozdział 4

Przeniesienie praw z umowy ubezpieczenia	1033
Art. 306. [Przeniesienie praw]	1033
Art. 307. [Przejęcie obowiązków na nabywcę]	1034
Art. 308. [Przeniesienie polisy]	1035
Art. 309. [Zgoda ubezpieczyciela statku na przeniesienie praw z umowy ubezpieczenia]	1035
Art. 310. [Przeniesienie wierzytelności]	1036

Rozdział 5

Ubezpieczenie generalne	1037
Art. 311. [Przedmiot ubezpieczenia generalnego]	1037
Art. 312. [Obowiązek zgłaszania ładunku objętego umową]	1038
Art. 313. [Termin wypowiedzenia umowy]	1039

Dział II

Wykonanie umowy ubezpieczenia	1039
--	------

Rozdział 1

Obowiązki ubezpieczającego	1039
Art. 314. [Zapłata składki]	1039
Art. 315. [Zmiana niebezpieczeństwa]	1040
Art. 316. [Prawo ubezpieczyciela do odstąpienia od umowy]	1041
Art. 317. [Termin na zawiadomienie o odstąpieniu od umowy]	1042
Art. 318. [Obowiązek ubezpieczającego zawiadomienia o wypadku]	1043
Art. 319. [Postępowanie ubezpieczającego po wypadku]	1044

Rozdział 2

Odpowiedzialność ubezpieczyciela	1046
Art. 320. [Zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela]	1046
Art. 321. [Wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela]	1047
Art. 322. [Przesłanki wyłączające odpowiedzialność ubezpieczyciela]	1049
Art. 323. [Odpowiedzialność ubezpieczyciela w przypadku zderzenia statków]	1050
Art. 324. [Wady ukryte, wadliwość ładunku, zwłoka w jego dostarczeniu]	1050
Art. 325. [Poziom odpowiedzialności ubezpieczyciela]	1051
Art. 326. [Obowiązek zapłaty odszkodowania ubezpieczeniowego]	1052
Art. 327. [Zwrot wydatków]	1052
Art. 328. [Obowiązek zwrotu wydatków na przywrócenie stanu poprzedniego]	1054
Art. 329. [Zwolnienie się ubezpieczyciela z dalszych zobowiązań]	1055

Rozdział 3

Abandon przedmiotu ubezpieczenia	1056
Art. 330. [Zgłoszenie abandonu]	1056
Art. 331. [Forma zgłoszenia abandonu]	1060
Art. 332. [Obowiązek ubezpieczającego zawiadomienia o ograniczeniach w rozporządzaniu przedmiotem ubezpieczenia]	1061
Art. 333. [Odmowa przyjęcia abandonu]	1062
Art. 334. [Przejęcie praw na ubezpieczyciela]	1063
Art. 335. [Prawo do odszkodowania ubezpieczeniowego]	1063

Rozdział 4

Płatność odszkodowania ubezpieczeniowego	1064
Art. 336. [Okoliczności wypłaty odszkodowania ubezpieczeniowego]	1064
Art. 337. [Przejęcie praw przysługujących ubezpieczającemu na ubezpieczyciela]	1066
Art. 338. [Prawo ubezpieczyciela do żądania od ubezpieczającego przeniesienia praw do przedmiotu ubezpieczenia]	1068

Tytuł IX

Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki	1069
---	-------------

Dział I

Postępowanie w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie	1069
Art. 339. [Przepisy regulujące postępowanie w sprawach o ustanowienie i podział funduszu ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie]	1069
Art. 340. [Wniosek o wszczęcie postępowania]	1077
Art. 341. [Ustanowienie funduszu]	1084
Art. 342. [Postanowienie wstępne o prawie ustanowienia funduszu lub odmowie]	1087
Art. 343. [Postanowienie o ustanowieniu lub odmowie ustanowienia funduszu i podjęciu postępowania działowego]	1091
Art. 344. [Biegły-komisarz]	1094
Art. 345. [Ogłoszenie o ustanowieniu funduszu i otwarciu postępowania działowego. Termin zgłaszania roszczeń]	1096
Art. 346. [Lista wierzytelności i plan podziału funduszu]	1097
Art. 347. [Wyплаты z funduszu. Umorzenie postępowania]	1100
Art. 348. [Wynagrodzenie biegłego-komisarza]	1101
Art. 349. [Wznowienie postępowania]	1102
Art. 350. [Koszty postępowania o ustanowienie i o podział funduszu]	1103

Dział II

Postępowanie w sprawach roszczeń i ograniczenia odpowiedzialności z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki	1104
Art. 351. [Właściwość sądu w sprawach o roszczenia odszkodowawcze	1104
Art. 352. [Ograniczenie odpowiedzialności z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki]	1107

Art. 353. [Wezwanie do udziału w postępowaniu Międzynarodowego Funduszu]	1112
Art. 354. [Wykonalność orzeczeń]	1117

Tytuł X

Przepisy kolizyjne	1122
---------------------------------	------

Art. 355. [Prawo właściwe dla praw rzeczowych na statku oraz przywilejów na statku i na ładunku]	1122
Art. 356. [Prawo bandery]	1128
Art. 357. [Prawo właściwe dla zobowiązań z awarii wspólnej]	1130
Art. 358–359. (uchylone)	1132
Art. 360. [Wejście w życie]	1132

Bibliografia	1133
---------------------------	------

Autorzy	1161
----------------------	------

WYKAZ SKRÓTÓW

Akty prawne

- AFS** – Międzynarodowa konwencja w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach (*International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships*), podpisana w Londynie 5.10.2001 r. (Dz.U. z 2008 r. Nr 134, poz. 851)
- BUNKER** – Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*), przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie 23.03.2001 r. (Dz.U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939)
- BWM** – Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (*International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*), 2004, sporządzona w Londynie 13.02.2004 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 1800)
- CLC** – Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*), sporządzona

- w Brukseli 29.11.1969 r., zmieniona protokołem z 27.11.1992 r. (Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526)
- CMR** – Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania (Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 – zał.)
- COLREG** – Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (*Convention on the Regulation for Preventing Collisions at Sea*), sporządzona w Londynie 20.10.1972 r. (Dz.U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 ze zm.)
- COTIF** – Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9.05.1980 r. w brzmieniu przyjętym protokołem zmian z 3.06.1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 ze zm.)
- dyrektywa 90/314/EWG** – dyrektywa Rady 90/314/EWG z 13.06.1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (Dz.Urz. WE L 158, s. 59)
- dyrektywa 2009/20/WE** – dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z 23.04.2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz.Urz. UE L 131, s. 128)
- dyrektywa 2009/45/WE** – dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z 6.05.2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.Urz. UE L 163, s. 1 ze zm.)
- dyrektywa 2015/2302** – dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302 z 25.11.2015 r. w sprawie imprez turystycznych i powiązanych usług turystycznych, zmieniająca rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE oraz uchylająca dyrektywę Rady 90/314/EWG (Dz.Urz. UE L 326, s. 1)
- dyrektywa MSP** – dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z 23.07.2014 r. ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz.Urz. UE L 257, s. 135)

-
- | | |
|---------------------|---|
| FAL | – Konwencja o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego (<i>Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic</i>), sporządzona w Londynie 9.04.1965 r. (Dz.U. z 1969 r. Nr 30, poz. 236 ze zm.) |
| FUND | – Międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami (<i>International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage</i>), sporządzona w Brukseli 18.12.1971 r. (Dz.U. z 1986 r. Nr 14, poz. 79), zmieniona protokołem z 27.11.1992 r. (Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1529 ze zm.), zmieniona protokołem z 16.05.2003 r. (Dz.U. z 2009 r. Nr 49, poz. 392) |
| HGB | – niemiecki kodeks handlowy (<i>Handelsgesetzbuch</i>) z 10.05.1897 r. (BGBl. I z 2021 r., s. 3436) |
| HNS | – Międzynarodowa Konwencja w sprawie odpowiedzialności i rekompensaty za szkody związane z przewozem morzem substancji niebezpiecznych i szkodliwych (<i>International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea</i>) z 1996 r. (Konwencja HNS) (Dz.Urz. WE L 337 z 2002 r., s. 55) – nie weszła w życie |
| INTERVENTION | – Międzynarodowa konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami (<i>International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Case of Pollution Casualties</i>), sporządzona w Brukseli 29.11.1969 r. (Dz.U. z 1976 r. Nr 35, poz. 207 – zał.) |
| k.c. | – ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. z 2020 r. poz. 1740 ze zm.) |
| k.k. | – ustawa z 6.06.1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 2021 r. poz. 2345) |
-

k.m.	– ustawa z 18.09.2001 r. – Kodeks morski (Dz.U. z 2018 r. poz. 2175)
k.m.1961	– ustawa z 1.12.1961 r. – Kodeks morski (Dz.U. z 1998 r. Nr 10, poz. 36 ze zm.) – nie obowiązuje
k.p.	– ustawa z 26.06.1974 r. – Kodeks pracy (Dz.U. z 2020 r. poz. 1320 ze zm.)
k.p.c.	– ustawa z 17.11.1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. z 2021 r. poz. 1805 ze zm.)
k.s.h.	– ustawa z 15.09.2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2020 r. poz. 1526 ze zm.)
kodeks CIC	– Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk podczas badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego dotyczącego wypadku lub incydentu morskiego (<i>Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident – Casualty Investigation Code</i> , Res. MSC.255(84))
kodeks IBC	– Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (<i>International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk – IBC Code</i> (zharmonizowany), Res. MEPC.40(29) i MSC.16(58), ze zm.)
kodeks IGC	– Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (<i>International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk – IGC Code</i> (zharmonizowany), Res. MSC.17(58), ze zm.)
kodeks IMDG	– Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (<i>International Maritime Dangerous Goods Code – IMDG Code</i> , IMO Res. A.716(17), ze zm.)
kodeks IMSBC	– Międzynarodowy morski kodeks stałych ładunków masowych (<i>International Maritime Solid Bulk Cargoes Code – IMSBC Code</i> , Res. MSC.193(79))

kodeks ISM	– Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (<i>International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention – ISM Code</i> , Res. A.741(18), ze zm.)
kodeks ISPS	– Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (<i>International Ship and Port Facility Security – ISPS Code</i> , SOLAS/CONF.5/34)
kodeks LSA	– Międzynarodowy kodeks środków ratunkowych (<i>International Life-Saving Appliances Code</i> , IMO Res. MSC.48/66)
kodeks STCW	– Kodeks wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (<i>Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping – STCW Code</i> , STCW.6/Circ.1)
Konstytucja RP	– Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2.04.1997 r. (Dz.U. Nr 78, poz. 483 ze zm.)
konwencja aresztowa	– Międzynarodowa konwencja w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich, podpisana w Brukseli 10.05.1952 r. (Dz.U. z 1976 r. Nr 39, poz. 229)
konwencja ateńska (PAL)	– Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu (<i>Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea – PAL</i>), sporządzona w Atenach 13.12.1974 r. (Dz.U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108 – zał.), zmieniona protokołem z 19.11.1976 r. (Dz.U. z 1994 r. Nr 99, poz. 479) oraz protokołem z 1.11.2002 r. (<i>Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974</i>) (Dz.Urz. UE L 8 z 2012 r., s. 1 – zał.; Dz.Urz. UE L 8 z 2012 r., s. 13 – zał.); tekst skonsolidowany konwencji ateńskiej i protokołu z 2002 r. zob. załącznik I do rozporządzenia nr 392/2009
konwencja bunkrowa	– zob. BUNKER

konwencja helsińska	– Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach 9.04.1992 r. (Dz.U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346)
konwencja o konosamentach	– zob. RHV
konwencja montrealaska	– Konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealaska), sporządzona w Montrealu 28.05.1999 r. (Dz.U. z 2001 r. Nr 194, poz. 39)
konwencja o morzu pełnym	– Konwencja o morzu pełnym sporządzona w Genewie 29.04.1958 r. (Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 187)
konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności	– zob. LLMC
konwencja o przywilejach	– Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich, podpisana w Brukseli 10.04.1926 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 260)
konwencja o ratownictwie	– Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego, podpisana w Brukseli 23.09.1910 r. (Dz.U. z 1938 r. Nr 101, poz. 672)
konwencja o zatapianiu	– Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji (<i>Convention on the Prevention of the Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter</i>), sporządzona w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku 29.12.1972 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 11, poz. 46 ze zm.)
konwencja o zderzeniach	– Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących zderzeń, podpisana w Brukseli 23.09.1910 r. (Dz.U. z 1938 r. Nr 101, poz. 670)
konwencja wiedeńska	– Konwencja wiedeńska o prawie traktatów sporządzona w Wiedniu 23.05.1969 r. (Dz.U. z 1990 r. Nr 74 poz. 439 – zał.)

-
- | | |
|---------------|--|
| LL | – Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych (<i>International Convention on Load Lines</i>), sporządzona w Londynie 5.04.1966 r. (Dz.U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282) wraz z protokołem z 11.11.1988 r. (Dz.U. z 2009 r. Nr 46, poz. 372) |
| LLMC | – Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (<i>Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims</i>), sporządzona w Londynie 19.11.1976 r. (Dz.U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175), zmieniona protokołem z 2.05.1996 r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 146 ze zm.) |
| LOF | – <i>Lloyd's Open Form (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement)</i> , wzorcowy formularz umowy o ratownictwo Lloyd'a |
| MARPOL | – Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzona w Londynie 2.11.1973 r. (<i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ships</i>) zmieniona Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie 17.02.1978 r., wraz z Załącznikami I–V, oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie 26.09.1997 r. – Załącznik VI (Dz.U. z 2016 r. poz. 761) |
| MLC | – Konwencja o pracy na morzu (<i>Maritime Labour Convention</i>), przyjęta przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie 23.02.2006 r. (Dz.U. z 2013 r. poz. 845 ze zm.) |
| o.p. | – ustawa z 29.08.1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2021 r. poz. 1540 ze zm.) |
| OPRC | – Międzynarodowa konwencja o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami i współpracy w tym zakresie, przyjęta w Londynie 30.11.1990 r. (Dz.U. z 2004 r. Nr 36, poz. 323) |
| PAL | – zob. konwencja ateńska |
| p.o.ś. | – ustawa z 27.04.2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2021 r. poz. 1973 ze zm.) |
-

p.p.m.	– ustawa z 4.02.2011 r. – Prawo prywatne międzynarodowe (Dz.U. z 2015 r. poz. 1792)
pr. przew.	– ustawa z 15.11.1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. z 2020 r. poz. 8)
pr. upad.	– ustawa z 23.02.2003 r. – Prawo upadłościowe (Dz.U. z 2020 r. poz. 1228 ze zm.)
p.w.k.m.	– ustawa z 18.09.2001 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – Kodeks morski (Dz.U. Nr 138, poz. 1546)
p.w.k.m.1961	– ustawa z 1.12.1961 r. – Przepisy wprowadzające kodeks morski (Dz.U. Nr 58, poz. 319)
r.p.d.s.	– rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 18.06.2004 r. w sprawie prowadzenia dzienników statku o polskiej przynależności (Dz.U. Nr 162, poz. 1696 ze zm.)
r.p.s.m.	– rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 30.04.2004 r. w sprawie pomiaru statków morskich (Dz.U. Nr 119, poz. 1248)
r.r.o.p.r.	– rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23.01.2003 r. w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego (Dz.U. Nr 47, poz. 400)
r.r.s.m.	– rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27.04.2004 r. w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich (Dz.U. Nr 102, poz. 1074)
r.s.p.m.w.	– rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z 13.12.2004 r. w sprawie określenia sposobu postępowania z mieniem wydobytym z morza (Dz.U. Nr 271, poz. 2689)
RH	– Reguły haskie – Konwencja międzynarodowa o ujednastajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli 25.08.1924 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258 ze zm.)
RHV	– Reguły hasko-visbijskie (<i>Hague-Visby Rules</i> : Konwencja międzynarodowa o ujednastajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli 25.08.1924 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33,

- poz. 258, wprow.: Dz.U. z 1936 r. poz. 139, z 1937 r. poz. 259), zmieniona protokołem z 23.02.1968 r. (Dz.U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48) oraz protokołem z 21.12.1979 r. (Dz.U. z 1985 r. Nr 9, poz. 26))
- rozporządzenie nr 44/2001** – rozporządzenie Rady (WE) nr 44/2001 z 22.12.2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.Urz. WE L 12 z 2001 r., s. 1, ze zm.)
- rozporządzenie nr 392/2009** – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z 23.04.2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz.Urz. UE L 131, s. 24, ze zm.)
- rozporządzenie nr 1177/2010** – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z 24.11.2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.Urz. UE L 334, s. 1)
- rozporządzenie nr 1215/2012** – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z 12.12.2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.Urz. UE L 351, s. 1, ze zm.)
- rozporządzenie Rzym I** – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z 17.06.2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz.Urz. UE L 177, s. 6)
- rozporządzenie Rzym II** – rozporządzenie (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11.07.2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Dz.Urz. UE L 199, s. 40)
- SALVAGE** – Międzynarodowa konwencja o ratownictwie morskim (*International Convention on Salvage*), przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską

- w Londynie 28.04.1989 r. (Dz.U. z 2006 r. Nr 207, poz. 1523)
- SAR** – Międzynarodowa konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim (*International Convention on Maritime Search and Rescue*), sporządzona w Hamburgu 27.04.1979 r. (Dz.U. z 1988 r. Nr 27, poz. 184)
- SCOPIC** – klauzula kontraktowa stanowiąca uzupełnienie wzorcowego formularza umowy o ratownictwo Lloyda (*Special Compensation P and I Clause*)
- SOLAS** – Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (*International Convention for the Safety of Life at Sea*), sporządzona w Londynie 1.11.1974 r. (Dz.U. z 2016 r. poz. 869) wraz z protokołem z 17.02.1978 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320), z protokołem z 11.11.1988 r. (Dz.U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173) oraz ze zmianami do załącznika (Dz.U. z 2005 r. poz. 1016 oraz z 2016 r. poz. 2029)
- STCW** – Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*), sporządzona w Londynie 7.07.1978 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201, ze zm.)
- SUA** – Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (*Convention for the Suppresion of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*), sporządzona w Rzymie 10.03.1988 r. (Dz.U. z 1994 r. Nr 129, poz. 635)
- TFUE** – Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (wersja skonsolidowana Dz.Urz. UE C 202 z 2016 r., s. 47)
- TONNAGE** – Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków (*International Convention on*

- Tonnage Measurement of Ships*), sporządzona w Londynie 23.06.1969 r. (Dz.U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247)
- u.b.m.** – ustawa z 18.08.2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2020 r. poz. 680 ze zm.)
- u.d.u.r.** – ustawa z 11.09.2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U. z 2021 r. poz. 1130 ze zm.)
- u.i.m.** – ustawa z 1.12.1961 r. o izbach morskich (Dz.U. z 2020 r. poz. 159)
- u.i.t.** – ustawa z 24.11.2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych (Dz.U. z 2020 r. poz. 2139 ze zm.)
- u.k.s.c.** – ustawa z 28.07.2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz.U. z 2021 r. poz. 2257 ze zm.)
- u.k.w.h.** – ustawa z 6.07.1982 r. o księgach wieczystych i hipotece (Dz.U. z 2019 r. poz. 2204 ze zm.)
- UNCLOS** – Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (*United Nations Convention on the Law of the Sea*), sporządzona w Montego Bay 10.12.1982 r. (Dz.U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543)
- u.o.m.a.m.** – ustawa z 21.03.1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. z 2020 r. poz. 2135 ze zm.)
- u.o.z.o.z.** – ustawa z 23.07.2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2021 r. poz. 710 ze zm.)
- u.o.ż.p.m.** – ustawa z 4.09.2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz.U. z 2019 r. poz. 692 ze zm.)
- u.p.d.o.f.** – ustawa z 26.07.1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1128 ze zm.)
- u.p.e.a.** – ustawa z 17.06.1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz.U. z 2020 r. poz. 1427 ze zm.)
- u.PKBWM** – ustawa z 31.08.2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz.U. z 2019 r. poz. 1374)

u.p.m.	– ustawa z 5.08.2015 r. o pracy na morzu (Dz.U. z 2020 r. poz. 1353 ze zm.)
u.p.s.h.m.	– ustawa z 28.05.1920 r. o polskich statkach handlowych morskich (Dz.U. Nr 47, poz. 285 ze zm.) – nie obowiązuje
u.p.t.	– ustawa z 24.08.2006 r. o podatku tonażowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 985)
u.r.j.j.p.	– ustawa z 12.04.2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz.U. z 2020 r. poz. 1500)
u.r.m.	– ustawa z 19.12.2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. z 2021 r. poz. 650 ze zm.)
u.u.o.	– ustawa z 22.05.2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2021 r. poz. 854 ze zm.)
u.z.r.r.z.	– ustawa z 6.12.1996 r. o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów (Dz.U. z 2018 r. poz. 2017)
u.z.u.p.z.	– ustawa z 6.03.2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 2021 r. poz. 994 ze zm.)
u.z.z.m.	– ustawa z 16.03.1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz.U. z 2020 r. poz. 1955)
WRC	– Międzynarodowa konwencja w sprawie usuwania wraków (<i>Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks</i>), sporządzona w Nairobi 18.05.2007 r. (weszła w życie 14.04.2015 r.; Polska jeszcze nie ratyfikowała konwencji)

Czasopisma

AC	– Law Reports, Appeal Cases
All ER	– All England Law Reports
ALR	– Australian Law Reports

AMC	– American Maritime Cases
BGBL	– Bundesgesetzblatt
DMF	– Droit Maritime Français
ER	– English Reports
FCA	– Federal Court of Australia
FCR	– Federal Court Reports
F. Supp.	– Federal Supplement
F. Supp. 2d	– Federal Supplement, Second Series
GSP	– Gdańskie Studia Prawnicze
HL Cas	– House of Lords Cases
ICLR	– International Community Law Review
JIML	– Journal of International Maritime Law
JMLC	– Journal of Maritime Law and Commerce
KPP	– Kwartalnik Prawa Prywatnego
KPPubl.	– Kwartalnik Prawa Publicznego
LL.L.Rep.	– Lloyd's List Law Reports
Lloyd's Rep.	– Lloyd's Law Reports
LMCLQ	– Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
LT	– Law Times Reports
NZLR	– New Zealand Law Reports
ODIL	– Ocean Development & International Law
OSAB	– Orzecznictwo Sądów Apelacji Białostockiej
OSN	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego
OSNC	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Cywilna
OSNKW	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Karna i Wojskowa
OSP	– Orzecznictwo Sądów Polskich
OSPika	– Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych
PA	– Prawo Asekuracyjne
PiOM	– Prawo i Orzecznictwo Morskie
PiP	– Państwo i Prawo
PiZS	– Praca i Zabezpieczenie Społeczne
PM	– Prawo Morskie
SIT	– Studia Iuridica Toruniensia
SPP	– Studia Prawa Prywatnego

SU	– Studia Ubezpieczeniowe
TGM	– Technika i Gospodarka Morska
TLR	– Times Law Reports
TMLJ	– Tulane Maritime Law Journal
TransNav	– The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation
US	– United States Supreme Court Reports
W. Rob.	– William Robinson's Reports, Admiralty
WU	– Wiadomości Ubezpieczeniowe
ZNWPiAUG	– Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego
ZNWSMS	– Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie

Instytucje

BIMCO	– Bałtycka i Międzynarodowa Rada Morska (The Baltic and International Maritime Council)
CA	– Court of Appeal
CMI	– Międzynarodowy Komitet Morski (Comité Maritime International)
ECASBA	– European Community Association of Ship Brokers and Agents
ECSA	– Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (European Community Shipowners' Associations)
EMSA	– Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (European Maritime Safety Agency)
EWHC	– England and Wales High Court (Wysoki Sąd Anglii i Walii)
FCA	– Federal Court of Australia
FONASBA	– Federacja Narodowych Stowarzyszeń Maklerów i Agentów Morskich (Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents)

IACS	– Międzynarodowe Stowarzyszenie Towarzystw Klasyfikacyjnych (International Association of Classification Societies)
ICS	– Międzynarodowa Izba Żeglugowa (International Chamber of Shipping)
ILO	– Międzynarodowa Organizacja Pracy (International Labour Organization)
IMO	– Międzynarodowa Organizacja Morska (International Maritime Organization)
INTERCARGO	– Międzynarodowe Stowarzyszenie Właścicieli Statków Przewożących Ładunki Suche (International Association of Dry Cargo Shipowners)
INTERTANKO	– Międzynarodowe Stowarzyszenie Niezależnych Właścicieli Zbiornikowców (International Association of Independent Tanker Owners)
IOPC Funds	– Międzynarodowe Fundusze Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami (International Oil Pollution Compensation Funds)
ITLOS	– Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza (International Tribunal for the Law of the Sea)
KB	– King's Bench
KIG	– Krajowa Izba Gospodarcza
KKPM	– Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego
LEG	– Komitet Prawny IMO (IMO Legal Committee)
MEPC	– Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO (IMO Marine Environment Protection Committee)
MGMiŻŚ	– Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
MI	– Minister Infrastruktury
MiR	– Minister Infrastruktury i Rozwoju
MR	– Minister Rozwoju
MSA	– Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy przy Krajowej Izbie Gospodarki Morskiej w Gdyni

MSC	– Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO (IMO Maritime Safety Committee)
MTBiGM	– Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
OIM	– Odwoławcza Izba Morska
PC	– Privy Council
PD	– Probate Division
PKBWM	– Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich
PRS	– Polski Rejestr Statków
QB	– Queen's Bench
SA	– sąd apelacyjny
SN	– Sąd Najwyższy
TS	– Trybunał Sprawiedliwości
UE	– Unia Europejska
UNCTAD	– Konferencja Narodów Zjednoczonych do spraw Handlu i Rozwoju (United Nation Conference on Trade and Development)
UNIDROIT	– Międzynarodowy Instytut Unifikacji Prawa Prywatnego (International Institute for the Unification of Private Law)
WE	– Wspólnota Europejska
WSA	– wojewódzki sąd administracyjny

Inne

CSR	– zapis historii statku (<i>Continuous Synopsis Record</i>)
ETA	– przewidywany termin przybycia (<i>expected time of arrival</i>)
FSC	– kontrola państwa bandery (<i>Flag State Control</i>)
GMDSS	– Globalny Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (Global Maritime Distress and Safety System)
GT	– pojemność brutto (<i>gross tonnage</i>)

INCOTERMS	– Międzynarodowe reguły wykładni terminów handlowych Międzynarodowej Izby Handlowej w Paryżu (<i>International Commercial Terms</i>)
m.f.	– prom motorowy (<i>motor ferry</i>)
m.s.	– statek motorowy (<i>motor ship</i>)
NOR	– nota gotowości (<i>notice of readiness</i>)
NVOCC	– <i>non-vessel operating common carrier</i>
praw.	– prawidło
PSC	– kontrola państwa portu (<i>Port State Control</i>)
Res.	– rezolucja (<i>resolution</i>)
RO	– uznana organizacja (<i>recognized organization</i>)
SDR	– Specjalne Prawa Ciągnięcia (<i>Special Drawing Rights</i>)
SMS	– system zarządzania bezpieczeństwem (<i>safety management system</i>)
s.y.	– jacht żaglowy (<i>sailing yacht</i>)
TEU	– <i>twenty-foot equivalent unit</i>
USC	– urząd stanu cywilnego
VTs	– służba kontroli ruchu statków (<i>vessel traffic service</i>)
YAR	– Reguły Yorku-Antwerpii (<i>York-Antwerp Rules</i>)

WYKAZ CYTOWANEGO ORZECZNICTWA

(liczby oznaczają numery stron w komentarzu)

Orzeczenia sądów zagranicznych

A/B Helsingfors SS. Co. v. Rederi A/B Rex – The White Rose [1969] 3 All ER 374 (QB)	707
A.B. Marintrans v. Comet Shipping Co. Ltd. – The Shinjitsu Maru No. 5 [1985] 1 Lloyd's Rep. 568 (QB)	251
A/S Hansen-Tangens Rederi III v. Total Transport Corporation – The Sagona [1984] 1 Lloyd's Rep. 194 (QB)	703, 706
Actis Co Ltd v. Sanko Steamship Co Ltd – The Aquacharm [1982] 1 Lloyd's Rep. 7 (CA)	111, 695
Admiral Shipping Co. Ltd v. Weidner, Hopkins & Co. [1916] 1 KB 429 (KB)	720
Aktieselskabet Nord-Ostersø Rederiet v. E.A. Casper, Edgar (1923) 14 Ll.L.Rep. 203 (HL)	720
Amerique, The (1874) LR 6 PC 468 (PC)	854
Antaios Compania Naviera S.A. v. Salen Rederierna A.B. – The Antaios [1984] 3 All ER 229 (HL)	687
Ardennes, The [1951] 1 KB 55 (KB)	444
Bankers Trust International Limited v. Todd Shipyards Corporation – The Halcyon Isle [1981] AC 221, [1980] 2 Lloyd's Rep. 325, [1980] AMC 1221 (PC)	1125
Birkley v. Presgrave (1801) 1 East 220	887
Bisso v. Inland Waterways Corp., 349 US 85, 75 S.Ct. 629, 99 L.Ed. 911 (1955)	783

Breydon Merchant, The [1992] 1 Lloyd's Rep. 373	1089
Bravo Maritime (Chartering) Est v. Alsayed Abdullah Mahomet Baroom –The Athinoula [1980] 2 Lloyd's Rep. 481 (QB)	661
Bunge Corporation v. Tradax Export S.A. [1981] 2 Lloyd's Rep. 1 (HL)	659
Burges v. Wickham (1863) 3 B & S 669	111
Central Trust, The 1971 AMC 200 (Can. Exch. 1970)	689
China, The 74 US 53, 19 L. Ed. 67, 7 Wall. 53 (1868)	792
Clara, The 102 U.S. 200, 203 (1880)	917
Clea Shipping Corp. v. Bulk Oil International Ltd – The Alaskan Trader (No. 2) [1983] 2 Lloyd's Rep. 645 (QB)	725
Coca Cola Co. v. The Norholt (1971) 333 F. Supp. 946, 1972 AMC 388 (S.D.N.Y.)	705
Davis v. Stena Line Limited [2005] EWHC 420 (QB) [2005] 2 Lloyd's Rep. 13	594, 602
Demand Shipping Co. Ltd. v. Ministry of Food, Government of the People's Republic of Bangladesh and another – The Lendoudis Evangelos II [2001] EWHC 524, 2 Lloyd's Rep. 304	236
Dorothy J. et al. v. City of New York, 749 F. Supp. 2d 50	834, 851
Dover Harbour Board v. Owners of the Star Maria [2002] EWHC 1423 (Admlty)	839
Ely, The (1901) 110 F. 563 (S.D.N.Y.)	675
Empresa Cubana Importada de Alimentos „Alimport” v. Iasmos Shipping Co. S.A. – The Good Friend [1984] 2 Lloyd's Rep. 586 (QB)	236
Eridania S.p.A. and others v. Rudolf A. Oetker and others – The Fjord Wind [2000] 2 Lloyd's Rep. 191 (CA)	236
Finlay v. Liverpool and Great Western Steamship (1870) 23 LT 251 (Exch.)	509
Fraser and White v. Bee (1900) 17 TLR 101 (QB)	651
George Booker & Co. v. Pocklington Steamship Co. Ltd [1899] 81 LT 524 (QB)	711
Gibson v. Small (1853) 4 HL Cas 353 (HL)	111
Grace (G.W.) & Co. Ltd v. General Steam Navigation Co. – The Sussex Oak [1950] 1 All ER 201 (KB)	703
Great China Metal Industries Co. Ltd v. Malaysian International Shipping Corporation Berhad [1998] 158 ALR 1	237
Greenshields Covie, and Co v. Thomas Stephens and Sons [1908] UKHL 697	511

Halcyon Lines v. Haen Ship. and Refitting Corp., 342 US 282 (1952)	
AMC 1	918
Hamtun, The v. St John [1999] 1 Lloyd's Rep. 883	826
Harrison v. Huddersfield Steamship Company Ltd. (1903)	
19 TLR 386 (KB)	700
Hong Kong Fir Shipping Co. Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha –	
The Hongkong Fir [1962] 1 All ER 474 (CA)	659
Hyundai Merchant Marine v. Gesuri Chartering – The Peonia [1991]	
1 Lloyd's Rep. 100 (CA)	725
ICL Shipping Ltd. and Steamship Mutual Underwriting Association	
(Bermuda) Ltd. v. Chin Tai Steel Enterprises Co. Ltd.	
And Others – The ICL Vikraman, [2003] EWHC 2320 (comm)	
[2004] 1 Lloyd's Rep. 21	1074, 1093
International Towing & Salvage, Inc. v. f.v. Lindsey Jeanette, et al.,	
1999 AMC 2465 (U.S.D.C. MD Fla 1998)	858, 860, 863
Isaacs (M) & Sons Ltd v. William McAllum and Co. Ltd [1921]	
3 KB 377 (KB)	677
Italmare Shipping Co. v. Ocean Tanker Co. Inc. – The Rio Sun [1982]	
1 All ER 517 (CA)	688
Jackson v. Union Marine Insurance Co. (1874) LR 10 CP 125,	
[1874-80] All ER Rep. 317 (Ex. Ch.)	718
James Nourse, Ltd. v. Elder Dempster & Co., Ltd. (1922)	
13 L.L.Rep. 197 (KB)	695
Jason, The (1912) 225 US 32 (1912)	891
Kawasaki Kisen Kabushiki Kaisha v. Bantham Steamship Co. Ltd	
[1938] 3 All ER 690 (CA)	714
Kuwait Petroleum Corporation v. I&D Oil Carriers Ltd – The Houda	
[1994] 2 Lloyd's Rep. 541 (CA)	703
Larrinaga SS Co. Ltd v. The Crown [1945] 1 All ER 329, s. 333 (HL)	707
Lee and Another v. Airtours Holidays Ltd. and Another [2004]	
1 Lloyd's Rep. 683	556, 600
Lensen Shipping Co Ltd. v. Anglo-Soviet Shipping Ltd. (1935)	
52 L.L.Rep. 141 (CA)	706
Lepanto, The 21 F. 651 (S.D.N.Y. 1884)	917
Loginter S.A. Y Parque Industrial Agua Profunda S.A. UTE et al.	
v. m.v. Nobility, in rem (177 F. Supp. 2d 411)	
(U.S.D.C. D.Md. 2001)	351
Lyon v. Mells (1804) 5 East 428, 102 ER 1134	683

Manchester Trust, The v. Furness [1895] 2 QB 539 (CA)	700
Manifest Shipping & Co. Ltd. v. Uni-Polaris Insurance Co. Ltd. and la Réunion Européenne – The Star Sea [1997] 1 Lloyd's Rep. 360, s. 374	238
Marbienes Compania Naviera v. Ferrostal A.G. – The Democritos [1976] 2 Lloyd's Rep. 149 (CA)	685
McFadden v. Blue Star Line [1905] 1 KB 697	682, 771
Metvale Ltd. and Another v. Monsanto International SARL and Others – The MSC Napoli [2008] EWHC 3002 (Admlty) [2009] 1 Lloyd's Rep. 246	1078
Muncaster Castle, The – Riverstone Meat Co. Pty. Ltd. v. Lancashire Shipping Co. Ltd [1961] AC 807 (HL)	413
National Carriers v. Panalpina (Northern) Ltd [1981] 1 All ER 161 (HL)	719
Naviera Mogor S.A. v. Societe Metallurgique de Normandie – The Nogar Marin [1988] 1 Lloyd's Rep. 412 (CA)	707, 709
Nesbitt v. Lushington (1792) 100 ER 1300	509
Newcastle Port Corporation v. Pevitt and Others – The Robert Whitmore [2004] 2 Lloyd's Rep. 47	1104
Nichimen Company, Inc. v. M.V. Farland, 462 F. Supp. 2d 319 (1972) (2d Circ.)	705
Nobel's Explosives Co. Ltd. v. Jenkins & Co. [1896] 2 QB 326	509
Norfolk v. My Travel Group plc [2004] 1 Lloyd's Rep. 106	557
Owners of The Vessel Voutakos v. Tsavlis Salvage (International) Ltd [2008] EWHC 1581 (Comm), [2008] EWHC 1581 (Admlty), [2008] 2 CLC 33, [2008] 2 Lloyd's Rep. 516	831
Papera Traders Co. Ltd. and others v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. and another – The Euroasian Dream [2002] 1 Lloyd's Rep. 719	236
Pennsylvania, The 86 US 125	909, 917
Portsmouth SS. Co. v. Liverpool and Glasgow Salvage Association (1929) 34 Ll.L.Rep. 459 (KB)	706
Princess Alice, The (1849) 3 W.Rob	754
Recovery Services International v. The Tatiana L, 1988 AMC 788 (S.D.N.Y. 1986)	651
Renton (G.H.) & Co. Ltd. v. Palmyra Trading Corp. of Panama [1956] 1 All ER 209 (CA)	661
Rodoconachi v. Elliot (1874) LR 9 CP 518, 31 LT 239 (Ex. Ch.)	509

Royal Greek Government v. Minister of Transport – The Ann Stathatos (1949) 83 L.L.Rep. 228 (KB)	706
Rudolf A. Oetker v. IFA Internationale Frachagentur A.G. – The Almak [1985] 1 Lloyd's Rep. 557 (QB)	708
Sandeman and others v. Scurr and others (1866) LR 2 QB 86; (1867) 15 LT 608 (QB)	704
Santa Martha Baay Scheepvaart and Handel. NV v. Scanbulk A/S – The Rijn [1981] 2 Lloyd's Rep. 267 (QB)	726
Seismic Shipping Inc. and Another v. Total E&P UK Plc – The Western Regent [2005] 2 Lloyd's Rep. 54 QB [2005] 2 Lloyd's Rep. 359 (CA)	1074
Semco Salvage and Marine Pte. Ltd. v. Lancer Navigation Co. Ltd. – The Nagasaki Spirit [1997] 1 Lloyd's Rep. 323	861
Société Franco Tunisienne d'Armement v. Sidemar S.p.A. – The Massalia [1960] 2 All ER 529 (QB)	660
Strong Wise Ltd v. Esso Australia Resources Pty Ltd [2010] FCA 240	1079
Tasman Orient Line CV v. Alliance Group Limited, Comalco New Zealand Limited and Others – The Tasman Pioneer [2003] 2 Lloyd's Rep. 713; [2004] 1 NZLR 650	1078
Tasmania, The (1888) 13 PD 110, 59 LT 263	724
Taylor v. Liverpool and Great Western Steam Co. (1874) LR 9 (QB)	656
Telfair Shipping Corporation v. Athos Shipping Co. S.A. – The Athos [1983] 1 Lloyd's Rep. 127, s. 137 (CA)	689
The Owners of the Vessel Ocean Crown and others v. Five Oceans Salvage Consultants Ltd [2009] EWHC 3040 (Admlty)	853, 854
Timber Shipping Co. SA v. London & Overseas Freighters Ltd. – The London Explorer [1971] 2 All ER 599 (HL)	663
Torvald Klaveness A/S v. Arni Maritime Corporation – The Gregos [1995] 1 Lloyd's Rep. 1 (HL)	725
Tradax Export SA v. Dorada Compania Naviera SA – The Lutetian [1982] 2 Lloyd's Rep. 140 (QB)	688
Trade Star Line Corporation v. Mitsui & Co. Ltd. and Mitsui & Co. Ltd. v. J. Lauritzen A/S (The Arctic Trader) [1996] 2 Lloyd's Rep. 449 (CA)	664
United Salvage Pty Ltd v. Louis Dreyfus Armateurs SNC (2006) 163 FCR 151, affirmed (2007) 163 FCR 183	850
United States v. Atlantic Mutual Insurance Co. (1952) 343 US 236	919

United States v. Reliable Transfer Co. (1975) 421 US 397, 1975 AMC 541	919
Wavertree Sailing Ship Co v Love [1897] AC 373, 8 Asp MLC 276, 13 TLR 419, PC	895
Whistler International Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd – The Hill Harmony [2001] 1 Lloyd's Rep. 147	235

Wyroki Trybunału Sprawiedliwości i innych Trybunałów

Wyrok TS z 31.03.1971 r., 22/70, Komisja Wspólnot Europejskich v. Rada Wspólnot Europejskich, EU:C:1971:32	584
Wyrok TS z 19.01.1988 r., 223/86, Pesca Valentia Limited v. Ministry for Fisheries and Forestry, Ireland and the Attorney General, EU:C:1988:14	275
Wyrok TS z 19.06.1990 r., C-213/89, The Queen v. Secretary of State for Transport, ex parte: Factortame Ltd i in., EU:C:1990:257	141
Wyrok TS z 25.07.1991 r., C-221/89, The Queen v. Secretary of State for Transport, ex-parte Factortame Ltd. i in., EU:C:1991:320	276
Wyrok TS z 4.10.1991 r., C-246/89, Komisja Wspólnot Europejskich v. Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, EU:C:1991:375	276
Wyrok TS z 6.12.1994 r., C-406/92, The owners of the cargo lately laden on board the ship „Tatry” v. The owners of the ship „Maciej Rataj”, EU:C:1994:400	323, 1119
Wyrok TS z 9.03.1999 r., C-212/97, Centros Ltd v. Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, EU:C:1999:126	139
Wyrok TS z 30.04.2002 r., C-400/00, Club-Tour, Viagens e Turismo SA v. Alberto Carlos Lobo Gonçalves Garrido, przy udziale Club Med Viagens Lda, EU:C:2002:272	555
Wyrok TS z 5.02.2004 r., C-18/02, DFDS Torline A/S v. LO, EU:C:2004:74	907
Wyrok TS z 14.10.2004 r., C-39/02, Mærsk Olie & Gas A/S v. Firma M. de Haan en W. de Boer, EU:C:2004:615	1076
Wyrok TS z 14.10.2004 r., C-299/02, Komisja Wspólnot Europejskich v. Królestwo Niderlandów, EU:C:2004:620	140, 276

Wyrok TS z 10.01.2006 r., C-344/04, The Queen, na wniosek International Air Transport Association i European Low Fares Airline Association v. Department for Transport, EU:C:2006:10	551, 586
Wyrok TS z 22.12.2008 r., C-549/07, Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, EU:C:2008:771	545
Wyrok TS z 19.11.2009 r., sprawy połączone C-402/07 i C-432/07, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon i Alana Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH oraz Stefan Böck i Cornelia Lepuschitz v. Air France SA, EU:C:2009:716	545
Wyrok TS: z 4.05.2010 r., C-533/08, TNT Express Nederland BV v. AXA Versicherung AG, EU:C:2010:243	1119
Wyrok TS z 7.12.2010 r., sprawy połączone C-585/08 i C-144/09, Peter Pammer v. Reederei Karl Schlüter GmbH & Co KG i Hotel Alpenhof GesmbH v. Oliver Heller, EU:C:2010:740	555
Wyrok TS z 19.12.2013 r., C-452/12, Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd v. Inter-Zuid Transport BV, EU:C:2013:858	323, 1119
Wyrok TS z 17.09.2015 r., C-257/14, C. van der Lans v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, EU:C:2015:618	545
Wyrok TS z 14.07.2016 r., C-230/15, Brite Strike Technologies Inc. v. Brite Strike Technologies SA , EU:C:2016:560	1119
Wyrok TS z 4.05.2017 r., C-315/15, Marcela Pešková i Jiří Peška v. Travel Service a.s., EU:C:2017:342	545
Wyrok TS z 4.04.2019 r., C-501/17 Germanwings GmbH v. Wolfgang Pauels, EU:C:2019:288	545
Wyrok TS z 23.03.2021 r., C-28/20, Airhelp Ltd v. Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, EU:C:2021:226	544
Wyrok TS z 2.09.2021 r., C-570/19, Irish Ferries Ltd v. National Transport Authority, EU:C:2021:664	541, 550
Wyrok Stałego Trybunału Arbitrażowego w Hadze z 8.08.1905 r. w sprawie Muscat Dhows, France v. Great Britain	138
Wyrok Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej z 7.09.1927 r. w sprawie S.S. Lotus, „Publications de la Cour Permanente de Justice Internationale”, serie A, 1927/10	76
Wyrok Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości z 6.04.1955 r., Nottebohm Case, Liechtenstein v. Gwatemala	144

Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka z 28.09.2010 r., 12050/04, Mangouras v. Spain, LEX nr 603468	228
Wyrok ITLOS z 21.03.2001 r., The „Grand Prince” Case, Belize v. France	143
Wyrok ITLOS z 9.07.2007 r., Japan v. Russian Federation – The „Tomimaru Case”	144

Inne orzeczenia sądów zagranicznych

Wyrok Cour Administrative d'Appel Nantes z 2.12.2008 r. w sprawie Ministere de la Défense v. China Shipping Container Lines	860
Wyrok Cour d'Appel de Noumea (Ch. com) z 14.10.2010 r. – Navire King Tamatoa	352
Wyrok Cour d'Appel de Toulouse (2eme ch. sect. 1) z 22.03.2007 r.	615
Wyrok Hoge Raad z 9.02.1996 r. w sprawie „Frio Alaska”, NL:HR:1996:ZC1985	825
Wyrok Norges Domstoler z 1971 r. w sprawie statku Marna Hepsø, ND 1971.36 NSC MARNA HEPSØ	917
Wyrok Rechtbank Rotterdam z 13.12.2017 r. w sprawie Seacontractors BV v. Seabridge Marine Services Ltd, NL:RBROT:2017:10159	825, 849
Wyrok Tribunal de Commerce de Brest z 14.01.1976 r. w sprawie statku Thérésa, DMF 1976, nr 333	821
Wyrok Tribunal of Trieste z 14.08.2008 r., Ramazan Gunduz v. UN RO-RO Isletmeleri A.S. and Cemsan Gemi Söküm Demir Celik San. Ve Ticaret Ltd. – m.v. „Und Adriyatik”	340
Orzeczenie Cour d'Appel d'Aix-en-Provence (2e Ch.) z 5.10.2011 r., 10-13332, w sprawie statku CMA CGM Maghreb	1073
Orzeczenie Cour de cassation (Chambre commerciale) z 20.05.1997 r. w sprawie „Johanna Henrika” i in. v. Gruel i in., 95-16.192 i 95-20.943	910, 1126
Orzeczenie Cour de cassation (Chambre commerciale) z 16.11.2010 r., 09-71.285, DMF 2011, nr 723	1078, 1099
Orzeczenie Cour de Cassation (Chambre commerciale) z 9.07.2013 r., 12-18.504, w sprawie statku CMA CGM Maghreb, DMF 2013, nr 751	1073

Orzeczenie Cour de Cassation (Chambre commerciale)	
z 14.06.2016 r., 14/28966 w sprawie statku Athéna	859
Orzeczenie Cour d'Appel de Rouen z 5.11.1992 r.	1078
Orzeczenie Cour d'Appel de Rouen (2eme ch. civ.) z 26.07.2000 r.	
w sprawie statków Darfur i Happy Fellow, DMF 2001, nr 612	1075
Orzeczenie Tribunal of Rome 23.01.2003 r. w sprawie	
SE.MAR.PO. v. Finagen – m/y Gold, „Diritto Marittimo” 2004/1	863

Orzeczenia sądów polskich

Wyrok SN z 7.11.1967 r., I CR 289/67, LEX nr 6239	520
Wyrok SN z 30.01.1968 r., I CR 541/67, LEX nr 4627	213, 414
Wyrok SN z 16.04.1968 r., I CR 56/68, OSPiKA 1969/6, poz. 123	480
wyrok SN z 14.09.1972 r., I CR 229/72, LEX nr 1551	505
Wyrok SN z 4.10.1973 r., III KR 243/73, OSNKW 1974/2, poz. 33	185
Wyrok SN z 21.12.1973 r., I CR 663/73, LEX nr 4883	408
Wyrok SN z 22.12.1973 r., I CR 691/73, LEX nr 7370	431, 505
Wyrok SN z 10.06.1974 r., I CR 254/74, OSPiKA 1975/11,	
poz. 239	413, 566
Wyrok SN z 25.11.1976 r., II CR 350/76, OSPiKA 1977/9, poz. 159	566
Wyrok SN z 31.03.1978 r., II CR 490/78	453, 447
Wyrok SN z 14.03.1979 r., II CR 221/78, OSPiKA 1980/3,	
poz. 56	523, 476, 477
Wyrok SN (7) z 21.04.1979 r., III CRN 305/78, OSPiKA 1980/5	504
Wyrok SN z 29.01.1982 r., II CR 188/81, OSNC 1982/8–9,	
poz. 130	825, 826, 831, 837
Wyrok SN z 28.05.1997 r., III CKN 76/97, LEX nr 50796	1045
Wyrok SN z 24.11.1999 r., I CKN 2 20/98, LEX nr 1232176	313
Wyrok SN z 12.05.2005 r., III CK 586/04, LEX nr 407133	575
Wyrok SN z 19.05.2005 r., II CK 710/04, LEX nr 183603	901
Wyrok SN z 7.10.2005 r., IV CK 108/05, OSNC 2006/7–8	278
Wyrok SN z 26.05.2006 r., V CSK 85/06, LEX nr 195428	575
Wyrok SN z 29.11.2006 r., II CSK 267/06, LEX nr 445259	553
Wyrok SN z 28.06.2002 r., I CK 5/02, LEX nr 56604	108
Wyrok SN z 10.10.2008 r., II CSK 232/08, LEX nr 497665	127, 615
Wyrok SN z 19.11.2009 r., IV CSK 241/09, LEX nr 677896	611
Wyrok SN z 16.12.2009 r., I CSK 184/09, LEX nr 599740	637
Wyrok SN z 23.05.2013 r., II CSK 250/12, OSNC 2014/1, poz. 8	221, 1129

Postanowienie SN z 22.04.1966 r., I CR 433/64, LEX nr 4538	401, 444
Postanowienie SN z 9.01.1969 r., I CZ 3/68	438
Postanowienie SN z 9.01.1969 r., I CZ 92/67	439, 476
Postanowienie SN z 6.10.1969 r., I CZ 66/69, LEX nr 6577	438
Postanowienie SN z 18.01.2008 r., V CSK 298/07, LEX nr 466316	289
Postanowienie SN z 12.03.2008 r., I CSK 458/07, LEX nr 484711	329
Postanowienie SN z 15.01.2010 r., I CSK 355/09, OSNC 2010/10, poz. 139	330
Postanowienie SN z 15.07.2010 r., IV CNP 6/10, LEX nr 1375454	358
Postanowienie SN z 28.02.2014 r., IV CSK 202/13, LEX nr 1477451	358
Postanowienie SN z 27.04.2018 r., IV CSK 181/17, LEX nr 2497615	289
Wyrok NSA z 18.06.2009 r., I FSK 524/08, LEX nr 563202	145
Wyrok NSA z 16.07.2009 r., II OSK 1018/08	78
Wyrok NSA z 18.10.2012 r., II GSK 1484/11, LEX nr 1233995	230
Wyrok NSA z 8.03.2016 r., II OSK 1688/14	78
Wyrok NSA z 25.01.2018 r., II FSK 1/16, LEX nr 2448963	128
Wyrok NSA z 11.04.2018 r., II FSK 924/16, LEX nr 2522331	128
Wyrok NSA z 17.04.2018 r., II FSK 1070/16, LEX nr 2505718	128
Wyrok NSA z 13.06.2018 r., II FSK 1160/17, LEX nr 2523851	128
Wyrok WSA w Gdańsku z 10.05.2011 r., I SA/Gd 180/11, LEX nr 990491	666
Wyrok WSA w Gdańsku z 27.04.2016 r., I SA/Gd 167/16, LEX nr 2045366	125
Wyrok WSA w Gdańsku z 17.01.2017 r., I SA/Gd 1319/16, LEX nr 2226881	116
Wyrok WSA w Gdańsku z 8.02.2017 r., I SA/Gd 1502/16, LEX nr 2249282	90
Wyrok WSA w Gdańsku: z 21.02.2017 r., I SA/Gd 1625/16, LEX nr 2255806	117
Wyrok WSA w Gdańsku z 22.02.2017 r., I SA/Gd 1630/16, LEX nr 2249157	116
Wyrok WSA w Gdańsku z 28.02.2017 r., I SA/Gd 1514/16, LEX nr 2268810	90
Wyrok WSA w Gdańsku z 4.04.2017 r., I SA/Gd 26/17, LEX nr 2287161	117

Wyrok WSA w Gdańsku z 12.04.2017 r., I SA/Gd 1652/16, LEX nr 2289700	117
Wyrok WSA w Gdańsku z 19.04.2017 r., I SA/Gd 101/17, LEX nr 2291426	117
Wyrok WSA w Gdańsku z 24.05.2017 r., I SA/Gd 71/17, LEX nr 2308590	148
Wyrok WSA w Gdańsku z 21.11.2018 r., I SA/Gd 849/18, LEX nr 2600470	116
Wyrok WSA w Gdańsku z 19.02.2020 r., I SA/Gd 1850/19, LEX nr 2895539	106
Wyrok WSA w Olsztynie z 10.10.2019 r., I SA/Ol 535/19, LEX nr 2732008	106
Wyrok WSA w Szczecinie z 30.01.2019 r., I SA/Sz 844/18, LEX nr 2619979	128
Wyrok WSA w Szczecinie z 10.11.2020 r., I SA/Sz 683/20, LEX nr 3093862	73
Wyrok WSA w Warszawie z 27.02.2008 r., IV SA/Wa 2552/07, LEX nr 494367	77
Wyrok WSA w Warszawie z 13.05.2010 r., III SA/Wa 1749/09, LEX nr 706050	145
Wyrok WSA w Warszawie z 29.11.2013 r., VI SA/Wa 1609/13	78
Wyrok WSA w Warszawie z 17.03.2015 r., VI SA/Wa 47/15, LEX nr 1817391	241
Wyrok WSA w Warszawie z 1.02.2016 r., VI SA/Wa 1957/15	79
Wyrok WSA w Warszawie z 10.10.2017 r., V SA/Wa 2934/16, LEX nr 2431311	125
Wyrok WSA w Warszawie z 29.10.2020 r., V SA/Wa 248/20, LEX nr 3167412	173
Wyrok WSA w Warszawie z 4.11.2020 r., VII SA/Wa 1447/20	79
Wyrok WSA w Warszawie z 17.12.2020 r., VI SA/Wa 1254/20, LEX nr 3162027	121
Wyrok SA w Białymstoku z 14.09.2007 r., I ACa 393/07, OSAB 2007/3–4, poz. 15	621
Wyrok SA w Gdańsku z 16.07.2003 r., I ACa 1387/02, LEX nr 106683	389, 432, 514
Wyrok SA w Gdańsku z 20.07.2017 r., II SA/Gd 367/17, LEX nr 2341987	79

Wyrok SA w Gdańsku z 12.10.2017 r., III SA/Gd 502/17	79
Wyrok SA w Gdańsku z 13.05.2019 r., II AKa 379/18, LEX nr 2699142	218
Wyrok SA w Szczecinie z 26.01.2006 r., I ACa 178/05, LEX nr 284247	1097
Wyrok SA w Szczecinie z 27.03.2013 r., I ACa 619/12, LEX nr 1353828	180
Wyrok SA w Szczecinie z 5.11.2014 r., I ACa 19/14 i I ACz 23/14, LEX nr 1649281	400, 445
Wyrok SA w Szczecinie z 3.12.2015 r., I ACa 593/15	78
Wyrok SA w Warszawie z 19.04.2017 r., VI ACa 232/16, LEX nr 2420927	1012
Postanowienie SA w Gdańsku z 11.12.1996 r., I ACz 1007/96	438
Wyrok SW w Gdańsku z 24.03.1969 r., II C 87/68	439
Wyrok SO w Słupsku z 4.07.2014 r., IV Ca 279/14	80

Orzeczenia izb morskich, raporty PKBWM

Orzeczenie Odwoławczej Izby Morskiej, OIM 11/69	234
Orzeczenie Odwoławczej Izby Morskiej OIM 31/75	247
Orzeczenie Odwoławczej Izby Morskiej z 15.06.1976 r., OIM 2/76	131
Orzeczenie Odwoławczej Izby Morskiej, OIM 19/79	240
Orzeczenie Odwoławczej Izby Morskiej z 30.07.1981 r., OIM 7/81	185
Orzeczenie Odwoławczej Izby Morskiej, OIM 14/84	240
Orzeczenie Odwoławczej Izby Morskiej z 25.02.1985 r., OIM 7/84	239
Orzeczenie Odwoławczej Izby Morskiej z 10.07.1985 r., OIM 51/85	238
Orzeczenie Odwoławczej Izby Morskiej OIM 3/86	239
Orzeczenie Odwoławczej Izby Morskiej OIM 14/87	239
Orzeczenie Odwoławczej Izby Morskiej z 26.03.1993 r., OIM 10/92	243
Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z 26.11.1975 r., WMG 196/75	131
Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni, WMG 339/78	240
Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z 28.11.1980 r., WMG T23/80	185
Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni, WMG 20/83	239
Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z 29.11.1983 r., WMG 27/83	239
Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni, WMG 216/83	240

Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni, WMG 217/83	240
Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z 30.05.1984 r., WMG 214/83	247
Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni, WMG 29/85	239
Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni, WMG 161/86	239
Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z 13.03.1992 r., WMG 138/91	243
Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z 14.02.1994 r., WMG 105/93	234
Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z 2.12.2008 r., WMG 24/08	922
 Orzeczenie Izby Morskiej w Szczecinie WMS 155/75	247
Orzeczenie Izby Morskiej w Szczecinie z 21.11.1977 r., WMS 267/77	247
Orzeczenie Izby Morskiej w Szczecinie, WMS 101/80	240
Orzeczenie Izby Morskiej w Szczecinie z 30.01.1987 r., WMS 289/98	229, 249
Orzeczenie Izby Morskiej w Szczecinie z 18.11.2008 r., WMS 24/08	237
 Raport końcowy 14/13 Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich z marca 2014 r. w sprawie wejścia na mieliznę (skarpe falochronu) podczas wejścia do portu Świnoujście w dniu 3.07.2013 r. statku Godafoss	802
Raport końcowy 29/13 Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich z maja 2014 r. w sprawie uderzenia w betonowy oczep głowicy i uszkodzenia ramy odbojowej falochronu wschodniego podczas wyjścia z portu Gdańsk w dniu 22.09.2013 r. statku Horizon Aphrodite	767
Raport końcowy 41/13 Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich z lutego 2015 r. w sprawie uderzenia przez statek Annemieke w statek Tao Hua Hai podczas manewrów wyjściowych z portu Świnoujście w dniu 19.12.2013 r.	900
Raport końcowy 07/15 Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich z czerwca 2016 r. w sprawie kolizji statku Transforza z holownikiem Kuguar na torze wodnym w Świnoujściu w dniu 16.02.2015 r.	986
Raport końcowy 49/14 Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich z lipca 2016 r. w sprawie wejścia na mieliznę podczas wyjścia z portu Gdynia w dniu 19.11.2014 r. statku Achilles	795

Raport końcowy 44/15 Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich z grudnia 2016 r. w sprawie kolizji statku Altamar ze statkiem Palica w porcie Świnoujście w dniu 12.09.2015 r.	917
Raport uproszczony 22/15 Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich z kwietnia 2017 r. w sprawie zderzenia holownika Virtus ze statkiem Bomar Victory na torze wodnym do DCT w Gdańsku w dniu 24.06.2015 r.	782
Raport końcowy 39/15 Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich z lipca 2017 r. w sprawie uszkodzenia poszycia kadłuba statku Green Egersund i rozlewu paliwa podczas dokowania w porcie Gdynia w dniu 27.08.2015 r.	945

PRZEDMOWA

Kodeks morski jest zbiorem norm o podstawowym znaczeniu dla stosunków prawnych regulowanych prawem morskim. Polskie prawo morskie jest ugruntowane historycznie, współdzielone gałęziowo, a rozwiązania prawne wchodzące do zakresu jego regulacji znajdują solidne oparcie w normach prawa międzynarodowego i dobrej praktyce morskiej. Na prawo morskie składają się normy o charakterze prywatnoprawnym i publicznoprawnym. Od kilku dziesięcioleci dynamiczny rozwój międzynarodowego prawa morskiego odbywa się głównie w obrębie regulacji publicznoprawnych w zakresie spraw bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska przez statki. Regulacje te bezpośrednio lub pośrednio oddziałują na międzynarodowy obrót morski, w tym w szczególności na sytuację podmiotów żeglugowych eksploatujących statki morskie zatrudnione do przewozu ładunku lub pasażerów. Morska działalność żeglugowa wykracza poza granice jednego państwa czy też regionu. Jej międzynarodowy charakter stanowi jedną z zasadniczych cech wpływających na treść prawa morskiego.

Proces ujednolicania prawa międzynarodowego znalazł swoje wyraźne odzwierciedlenie w treści Kodeksu morskiego. Internacjonalizacja Kodeksu morskiego polega na tym, że w naturalny sposób łączy on w sobie najnowsze normy konwencyjne z tymi, które mają ponad stuletnią tradycję. Ustawodawca wyraźnie określił materię regulacji Kodeksu morskiego i ograniczył ją do stosunków prawnych związanych z żeglugą morską. Instytucje prawne uregulowane w Kodeksie morskim mieszczą się zasadniczo w zakresie materii cywilnego prawa morskiego, chociaż

znalazło się w nim również miejsce dla regulacji o charakterze administracyjnoprawnym.

Nowe rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne oraz rozwój środków komunikacji stosowanych w międzynarodowym obrocie morskim wpływają na sytuację uczestniczących w nim podmiotów. Udoskonalone formy korzystania z morza, usprawnianie technik obrotu morskiego, zmiany w gospodarce światowej, nowe zjawiska społeczne i towarzyszące im nowe typy relacji międzypodmiotowych wpływają na kształt współczesnego prawa morskiego. Coraz większa świadomość i uznanie znaczenia bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska, zabezpieczenia interesów majątkowych, ochrony konkurencji i poszanowania praw konsumentów znajduje odzwierciedlenie w normach prawa międzynarodowego, europejskiego i krajowego oraz wzmacnia publicznoprawną sferę regulacji prawa morskiego.

Za względu na dynamiczny rozwój techniki budowy statków i technologii przewozów morskich oraz zmieniających się w związku z tym wymogów międzynarodowych, wprowadzanych do prawa międzynarodowego w ramach takich instytucji jak Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) i Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO), wyzwaniem stojącym przed polskim Kodeksem morskim i prawem morskim jest osiągnięcie zgodności z prawem międzynarodowym oraz wprowadzanie instrumentów prawnych służących zapewnieniu jego wykonania w praktyce. Kodeks morski inkorporuje część dorobku konwencji międzynarodowych. Uwzględnia w swojej treści unormowania zawarte w wielu międzynarodowych konwencjach ratyfikowanych przez Polskę.

Kodeks morski z 18.09.2001 r. zastąpił uprzednio obowiązujący Kodeks uchwalony 1.12.1961 r. Ustawa z 2001 r. zrewidowała niektóre, istniejące przez wiele lat, instytucje prawa morskiego, wyłączyła z treści Kodeksu morskiego większość regulacji o charakterze publicznoprawnym, wzmocniła problematykę z zakresu cywilnego prawa morskiego. Obecnie obowiązujący Kodeks wyraźnie nawiązuje do wielu instytucji ustawy z 1961 r., dając wyraz spójności koncepcyjnej pomiędzy wcześniejszą a obecną ustawą. Przeprowadzane wielokrotnie nowelizacje Kodeksu morskiego

z 2001 r. miały przede wszystkim na celu utrzymanie zgodności norm prawa krajowego z prawem międzynarodowym i unijnym. Należy odnotować w szczególności zmiany z 2003 r. i 2004 r., które związane były z akcesją Polski do UE i miały przede wszystkim na celu dostosowanie prawa polskiego do *acquis communautaire*, a także nowelizacje przeprowadzone w latach 2009, 2012, 2013 i 2015.

Proces przebudowy Kodeksu morskiego nie jest jednak zakończony. Wymogi płynące dla polskiego ustawodawcy ze zobowiązań międzynarodowych i unijnych wymuszają dokonywanie zabiegów dostosowawczych w prawie wewnętrznym. Istotną rolę w tworzeniu i udoskonalaniu krajowego prawa morskiego odegrała działająca do 2019 r. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego, której praca koncepcyjna i merytoryczna na rzecz kształtowania nowoczesnego prawa morskiego znajduje swoje odzwierciedlenie w polskim ustawodawstwie morskim. W 2018 r. Komisja opracowała projekt nowego Kodeksu morskiego, do którego treści odnoszą się Autorzy komentarza w kilku miejscach.

Komentarz do Kodeksu morskiego stanowi dzieło zbiorowe, nie ma jednak charakteru opracowania wspólnego Autorów biorących udział w jego przygotowaniu. Wyrażone przez poszczególnych Autorów poglądy prawne, zaprezentowane w poszczególnych częściach komentarza, stanowią wyraz ich osobistych poglądów.

Komentarz zawiera liczne odniesienia do literatury przedmiotu, zarówno krajowej, jak i zagranicznej. Przywoływane w komentarzu opracowania nie stanowią jednak kompletnej listy bibliograficznej z zakresu prawa morskiego. Dotychczasowy dorobek naukowy i orzecznictwo przedstawicieli doktryny i judykatury został przedstawiony, zgodnie z wymaganiami niniejszego opracowania. W celu lepszego zilustrowania niektórych instytucji w komentarzu pojawiają się liczne odesłania do prawa obcego. W komentarzu znalazły się również odniesienia do orzecznictwa sądów polskich oraz sądów zagranicznych, a także wybrane orzeczenia polskich izb morskich i raporty PKBWM. Omówione zostały także konwencje międzynarodowe inkorporowane do Kodeksu morskiego. Ponieważ uzupełniają one treść normatywną Kodeksu, celowe było odniesienie się

do ich treści. Zintensyfikowane w ostatnich latach zainteresowanie Unii Europejskiej sferą działalności morskiej znajduje swoje odzwierciedlenie w prawodawstwie unijnym. W niezbędnym zakresie komentarz odwołuje się i omawia akty normatywne prawa żeglugi morskiej UE.

Praktyka międzynarodowa oraz powszechne używanie w obrocie morskim języka angielskiego narzuciły konieczność posługiwania się w komentarzu obcą terminologią. Znaczenie obcych pojęć zostało wyjaśnione w tekście komentarza oraz w wykazie skrótów.

Komentarz uwzględnia stan prawny na dzień 1.01.2022 r.

*Dorota Pyć
Cezary Łuczywek
Iwona Zużewicz-Wiewiórowska*

Gdańsk, 1 stycznia 2022 r.

USTAWA

z dnia 18 września 2001 r.

Kodeks morski

(Dz.U. z 2018 r. poz. 2175)

TYTUŁ I

Przepisy ogólne

1. **Kodeks morski – rys historyczny.** W związku z tym, że Kodeks morski stanowi część polskiego ustawodawstwa morskiego, dla analizy stosunków prawnych związanych z żeglugą morską pozostających w zakresie regulacji Kodeksu morskiego często istotne jest kompleksowe spojrzenie na etapy rozwoju polskiego prawa morskiego. Proces tworzenia polskiego prawa morskiego rozpoczął się w okresie międzywojennym. Pogłębione badania historyczne prowadzone nad prawem morskim dowodzą jednak, że dla jego rozwoju dużo wcześniejszy okres miał również doniosłe znaczenie (zob. szerzej S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, Warszawa 1958, s. 28). Jeszcze przed drugą wojną światową ustawodawca wprowadzał w życie rozwiązania prawne, które przez wiele lat po wojnie stanowiły istotny wzorzec odniesienia dla przyjmowanych aktów normatywnych. Zalicza się do nich przede wszystkim ustawę z 28.05.1920 r. o polskich statkach handlowych morskich (Dz.U. Nr 47, poz. 285 ze zm.), rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 17.05.1927 r. o pomiarze morskich statków handlowych (Dz.U. Nr 47, poz. 422 ze zm.), rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 24.11.1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz.U. Nr 80, poz. 632 ze zm.) oraz ustawę z 18.03.1925 r. o izbach morskich (Dz.U. Nr 36, poz. 243 ze zm.).

W tamtym okresie Polska ratyfikowała umowy międzynarodowe z zakresu prawa morskiego, m.in. **konwencje brukselskie**: Konwencję międzynarodową o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących ograniczenia

odpowiedzialności właścicieli statków morskich, podpisaną w Brukseli 25.08.1924 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 256); Konwencję międzynarodową o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisaną w Brukseli 25.08.1924 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258 ze zm.); Konwencję międzynarodową o ujednostajnieniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich, podpisaną w Brukseli 10.04.1926 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 260); Konwencję o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących zderzeń, podpisaną w Brukseli 23.09.1910 r. (Dz.U. z 1938 r. Nr 101, poz. 670); Konwencję o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego, podpisaną w Brukseli 23.09.1910 r. (Dz.U. z 1938 r. Nr 101, poz. 672) oraz **konwencje Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO)**: Międzynarodową Konwencję (nr 7) określającą najniższy wiek dopuszczania dzieci do pracy w marynarce, przyjętą jako projekt 9.07.1920 r. w Genewie na Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy Ligi Narodów (Dz.U. z 1925 r. Nr 54, poz. 370 ze zm.); Międzynarodową Konwencję (nr 8) w sprawie odszkodowania na wypadek bezrobocia z powodu rozbicia się statku, przyjętą jako projekt 9.07.1920 r. w Genewie na Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy Ligi Narodów (Dz.U. z 1925 r. Nr 54, poz. 372 ze zm.); Międzynarodową Konwencję (nr 9) w sprawie pośrednictwa pracy dla marynarzy, przyjętą jako projekt 10.07.1920 r. w Genewie na Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy Ligi Narodów (Dz.U. z 1925 r. Nr 54, poz. 374 ze zm.); Międzynarodową Konwencję (nr 16) o obowiązkowych oględzinach lekarskich dzieci i młodocianych zatrudnionych na statkach, przyjętą jako projekt 11.11.1921 r. w Genewie na Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy Ligi Narodów (Dz.U. z 1925 r. Nr 54, poz. 388 ze zm.); Konwencję (nr 22) dotyczącą umowy najmu marynarzy, podpisaną w Genewie 26.07.1926 r. (Dz.U. z 1931 r. Nr 106, poz. 821); Konwencję (nr 23) dotyczącą repatriacji marynarzy, podpisaną w Genewie 26.07.1926 r. (Dz.U. z 1931 r. Nr 106, poz. 821). Warto też zwrócić uwagę na dwa **dekrety** ustanowione przez Władze RP na uchodźstwie w okresie drugiej wojny światowej, które miały na celu zmianę ustawy z 28.05.1920 r. o polskich statkach handlowych morskich w związku ze szczególną służbą pełnioną przez statki handlowe w czasie wojny: dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z 8.01.1944 r. o zmianie ustawy z 28.05.1920 r. o polskich statkach

handlowych (Dz.U. Nr 2, poz. 3) oraz dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z 15.03.1945 r. o zmianie ustawy o polskich statkach handlowych morskich (Dz.U. Nr 3, poz. 5).

W czasie wojny statki morskie miały status rzeczy ograniczonych w obrocie (zob. J. Młynarczyk, *Polskie ustawodawstwo morskie w latach 1939–1940* [w:] *Polskie prawo prywatne w dobie przemian. Księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Młynarczykowi*, red. A. Smoczyńska, Gdańsk 2005, s. 181). Sprawy rejestrowe statków morskich w okresie międzywojennym regulowało m.in. rozporządzenie Ministra b. Dzielnicy Pruskiej z 18.01.1921 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu oraz z Ministrem Spraw Wojskowych w przedmiocie prowadzenia rejestru statków handlowych morskich (Dz.U. Nr 10, poz. 58 ze zm.), które w czasie wojny Władze RP na Uchodźstwie zastąpiły rozporządzeniem Ministra Sprawiedliwości z 26.03.1940 r. wydanym w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o prowadzeniu rejestru polskich statków handlowych morskich (Dz.U. Nr 8, poz. 21), znowelizowanym rozporządzeniem Ministra Sprawiedliwości z 8.05.1942 r. wydanym w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o zmianie rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 26.03.1940 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o prowadzeniu rejestru polskich statków handlowych morskich (Dz.U. Nr 4, poz. 8). Natomiast opłaty rejestrowe były unormowane w dekreście Prezydenta Rzeczypospolitej z 4.09.1940 r. o zaprzestaniu pobierania opłat stemplowych i sądowych w sprawach dotyczących polskich statków handlowych morskich (Dz.U. Nr 13, poz. 36).

Po zakończeniu drugiej wojny światowej prawo morskie zaczęło się dynamicznie rozwijać. W 1952 r. weszła w życie ustawa z 28.04.1952 r. o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej (Dz.U. Nr 25, poz. 171 ze zm.), która regulowała stosunki pracy na statkach uprawiających pod polską banderą żeglugę międzynarodową (tzn. żeglugę uprawianą pomiędzy portami polskim i portami zagranicznymi lub pomiędzy portami zagranicznymi), w tym w szczególności obowiązki i prawa członków załogi, powstanie i ustanie stosunku pracy oraz odpowiedzialność dyscyplinarną członków załogi. W 1954 r. Polska ratyfikowała kolejne **konwencje morskie ILO**: Konwencję (nr 68) dotyczącą zaopatrzenia w żywność

i służby żywienia załóg na statkach, przyjętą w Seattle 27.06.1946 r. (Dz.U. z 1954 r. Nr 44, poz. 194 ze zm.); Konwencję (nr 69) dotyczącą świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, przyjętą w Seattle 27.06.1946 r. (Dz.U. z 1954 r. Nr 44, poz. 196 ze zm.); Konwencję (nr 73) dotyczącą badania lekarskiego marynarzy, przyjętą w Seattle 29.06.1946 r. (Dz.U. z 1954 r. Nr 44, poz. 198 ze zm.); Konwencję (nr 74) dotyczącą świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, przyjętą w Seattle 29.06.1946 r. (Dz.U. z 1954 r. Nr 44, poz. 200 ze zm.); Konwencję (nr 92) dotyczącą pomieszczenia załogi na statku (zrewidowaną w 1949 r.), przyjętą w Genewie 18.06.1949 r. (Dz.U. z 1954 r. Nr 44, poz. 202 ze zm.).

Pierwszy polski kodeks morski to ustawa z 1.12.1961 r. – Kodeks morski (Dz.U. Nr 58, poz. 318), która na podstawie ustawy z 1.12.1961 r. – Przepisy wprowadzające kodeks morski miała wejść w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia. W dniu 1.12.1961 r. Sejm poza Przepisami wprowadzającymi kodeks morski i ustawą Kodeks morski uchwalił jeszcze ustawę o izbach morskich (Dz.U. Nr 58, poz. 320 ze zm.). Uchyłono również przepisy dotyczące handlu morskiego księgi IV HGB (niemieckiego kodeksu handlowego z 1897 r.). Kodeks morski wszedł w życie 15.06.1962 r. i jak na ówczesne czasy prezentował kompleksowe podejście do prawa morskiego, które można było określić jako nowoczesne. Odnosił się do międzynarodowych stosunków morskich, które stawiały pewną elastyczność prawa jako wymóg natury praktycznej, a to z kolei było dość skomplikowane w latach 60., 70. i 80. ubiegłego wieku, chociażby ze względu na uwarunkowania polityczne i społeczno-gospodarcze. Dodatkowo trzeba zauważyć, że Kodeks morski wyprzedził w czasie Kodeks cywilny, który został uchwalony po przeszło dwóch latach po Kodeksie morskim z 1961 r. Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. Nr 16, poz. 93 ze zm.) wprowadziła wówczas zróżnicowanie w zakresie stosunków w obrocie uspołecznionym i nieuspołecznionym, które miało zasadnicze znaczenie dla pierwszeństwa stosowania przepisów Kodeksu cywilnego przed przepisami Kodeksu morskiego w zakresie morskiego obrotu uspołecznionego. Poza morskim prawem cywilnym w zakresie regulacji Kodeksu morskiego z 1961 r. znalazło się wiele instytucji prawa administracyjnego. Przepisy Kodeksu morskiego uzupełniała spora liczba aktów wykonawczych wydawanych na podstawie delegacji ustawowej

przez upoważnione organy administracji. Kodeks morski uwzględnił postanowienia wymienionych konwencji brukselskich, które po ratyfikacji i ogłoszeniu ich tekstów stawały się częścią polskiego porządku prawnego.

Stosunki prawne w żegludze morskiej i międzynarodowym obrocie morskim charakteryzują się swoistą dynamiką. Z perspektywy czasu, po ponad 20 latach od ogłoszenia pierwszego polskiego Kodeksu morskiego, okazało się, że przemiany w żegludze morskiej, przede wszystkim międzynarodowej, były na tyle silne i wyjątkowo zmienne, iż proces przekształceń wymuszał wprowadzenie zmian do polskiego prawa morskiego. W 1986 r. Kodeks morski z 1961 r. został znowelizowany. Wprowadzono wówczas nieznaną wcześniej instytucję czasowo przyznawanej przynależności państwowej statków oraz zmiany w reżimie umowy przewozu ładunku morzem związane z ratyfikacją przez Polskę w 1980 r. Protokołu sporządzonego w Brukseli 23.02.1968 r. zmieniającego Międzynarodową konwencję o ujednastajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisaną w Brukseli 25.08.1924 r. (Dz.U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48). Z perspektywy czasu można dostrzec, że czynniki, które w zasadniczy sposób wywarły wpływ na proces zmian zachodzących w prawie morskim, były częścią przekształceń w układzie politycznym i społeczno-gospodarczym, a także wynikały z rozwoju techniki morskiej, natomiast dodatkowo w Europie ich źródłem stała się integracja regionalna (M.H. Koziński, *Niektóre cechy unijnej legislacji morskiej*, GSP 2011, t. 25, s. 229–239).

2. **Kodeks morski – struktura.** Ustawa z 18.09.2001 r. – Kodeks morski obowiązuje od 5.06.2002 r. Kodeks morski jest częścią polskiego ustawodawstwa morskiego. Kodeks jest podzielony na dziesięć tytułów: „Przepisy ogólne” (art. 1–8), „Statek morski” (art. 9–52), „Kapitan statku” (art. 53–72), „Prawa rzeczowe” (art. 73–96), „Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie i ubezpieczenie armatorów z tytułu roszczeń morskich” (art. 97–102g), „Umowy” (art. 103–249), „Wypadki morskie” (art. 250–291), „Ubezpieczenia morskie” (art. 292–338), „Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki” (art. 339–354) oraz „Przepisy kolizyjne” (art. 355–360). Przepisy ogólne zawarte w tytule I k.m. odnoszą się nie

tylko do Kodeksu morskiego. Umiejscawiają one Kodeks morski w całości regulacji polskiego **prawa morskiego**, na które składa się obecnie wiele ustaw regulujących kwestie szczegółowe, a także dorobek prawa międzynarodowego i Unii Europejskiej.

Fundamentalne znaczenie dla polskiego prawa morskiego ma przyjęte przez ustawodawcę założenie o uznaniu za zasadne oparcia konstrukcji Kodeksu morskiego na normach prawnych instytucjonalnie skoncentrowanych na żegludze morskiej (art. 1 § 1 k.m.). Tym samym poza zakresem ustawy znalazła się większość przepisów o charakterze publicznoprawnym. W doktrynie istnieje rozbieżność poglądów w zakresie oceny zastosowanego rozwiązania. Powyższy zabieg legislacyjny uznaje się za uzasadniony przez wskazanie na jego skutek, tzn. zapewnienie spójności, czytelności i skuteczności Kodeksu morskiego (zob. J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, s. 39). Z kolei krytycy przyjętej konstrukcji podnoszą argument zaniku komplementarności Kodeksu morskiego, wskazując na braki Kodeksu morskiego jako pełnowartościowej kodyfikacji (M.H. Koziński, *Celowość nowelizacji nowego kodeksu morskiego*, PM 2003, t. 18, s. 6).

Generalnie, w porównaniu do Kodeksu morskiego z 1961 r., zmiany stanu prawnego związane z wejściem w życie Kodeksu morskiego z 2001 r. ocenia się jako zachowawcze, co pozwala na poparcie poglądu o kierowaniu się przez twórców tej ustawy tradycyjnym podejściem i – jak podkreśla doktryna prawa morskiego – potraktowaniu jej jako cywilnoprawnego unormowania problematyki żeglugi morskiej (zob. M.H. Koziński, *Nowy kodeks morski*, Gdynia 2002; M.H. Koziński, *Kodeks morski 2001*, PM 2002, t. 17, s. 5–37). Natomiast porządkującą w stosunku do pierwszego Kodeksu morskiego zmianą było wprowadzenie konsekwentnej systematyki do obecnie obowiązującej ustawy.

3. **Prawo morskie.** Istnienie w obszarze prawa międzynarodowego (w tym prawa morza) oraz prawa krajowego odrębnego zbioru prawa zwanego prawem morskim (ang. *maritime law*, fr. *droit maritime*) lub międzynarodowym prawem morskim (*international maritime law*), a także systemu jego egzekwowania i administrowania zwanego jurysdykcją morską (*maritime jurisdiction*) nie jest wprost oczywiste (zob. J.M. Morse, III,

The Conflict between the Supreme Court Admiralty Rules and Sniadach-Fuentes: A Collision Course?, „Florida State University Law Review” 1975/1, s. 1; J.E. Fernández, *Jurisdiction and Arbitration Agreements in Contracts for the Carriage of Goods by Sea. Limitation on Party Autonomy*, New York 2021, s. 23 i n.). Uzasadnieniem wyodrębnienia oraz funkcjonowania i rozwoju prawa morskiego była i jest potrzeba wprowadzania do praktyki żeglugowej i doskonalenia ujednoliconego międzynarodowo katalogu norm (praw, uprawnień i obowiązków podmiotów prywatnych i publicznych) oraz instrumentów kontroli przestrzegania prawa regulującego stosunki prawne związane z żegluga morską, a szeroko – z prowadzeniem działalności przez człowieka w środowisku morskim.

Prawo morskie to **gałąź prawa obejmująca zespół norm regulujących stosunki prawne związane z żegluga morską** (znaczenie wąskie) i/lub działalnością człowieka w środowisku morskim (znaczenie szerokie). Polskie prawo morskie jest ugruntowane historycznie, współdzielone gałęziowo oraz uzasadnione praktyką i prawem międzynarodowym, a także dynamicznym rozwojem, w szczególności w odniesieniu do bezpieczeństwa żeglugi morskiej (składającego się na pojęcie bezpieczeństwa morskiego) i zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska przez statki (tzn. działań wchodzących do zakresu ochrony morza przed zanieczyszczeniami) (D. Pyć, *Bezpieczeństwo jako funkcja morskiego prawa publicznego*, PM 2019, t. 36, s. 120).

W polskiej literaturze utrwalił się pogląd, że prawo morskie obejmuje **całość kształtu norm prawnych regulujących stosunki związane z użytkowaniem morza i korzystaniem z zasobów obszaru morskiego** przez prowadzenie określonej działalności (J. Łopuski, *Uniwersalne tendencje rozwojowe prawa morskiego a prace legislacyjne nad polskim prawem morskim*, PM 1990, t. 4, s. 15). Taki układ naturalnie wpłynął na potrzebę, jak również konieczność dążenia do ułatwienia poruszania się wśród bogatej materii normatywnej, m.in. przez wyróżnienie: morskiego prawa cywilnego (w tym stosunków z zakresu prawa handlowego), morskiego prawa karnego, morskiego prawa administracyjnego, morskiego prawa pracy, międzynarodowego prawa morza oraz morskiego prawa prywatnego międzynarodowego, a nawet morskiego prawa gospodarczego (M.H. Koziński, *Morskie prawo gospodarcze*, PM 2000, t. 14, s. 7–20). Wiele lat temu S. Matysik określił ten proces

parcelacją prawa morskiego (S. Matysik, *Podręcznik prawa morskiego*, Warszawa 1975, s. 10). Bez wątpienia prawo morskie wypracowało własną systematykę, która eksponuje funkcjonalne powiązania elementów instytucji prawa morskiego o charakterze publicznoprawnym i prywatnoprawnym.

Prawo morskie składa się z **regulacji o charakterze prywatnoprawnym i publicznoprawnym**. W doktrynie wskazuje się, że: „ścisłe związki zachodzące między publicznoprawną i prywatnoprawną regulacją stosunków związanych z żeglugą morską spowodowały, że w literaturze prawa morskiego zagadnienia te były i są ujmowane łącznie, a prawo morskie traktowane było jako złożona dziedzina prawa” (J. Łopuski, *Współczesne prawo morskie i problemy związane z jego kodyfikacją* [w:] *Przekształcenia własnościowe w gospodarce morskiej*, red. K. Kruczałak, Sopot 1997, s. 75–76).

4. **Prawo morza.** Jedną z najstarszych dziedzin międzynarodowego prawa publicznego jest prawo morza (*law of the sea*), skodyfikowane w latach 50. ubiegłego wieku w konwencjach genewskich (K. Marciniak, *Terytorium morskie Polski i jej władztwo nad strefamiorskimi* (w:) *Polskie prawo stosunków międzynarodowych. Zagadnienia wybrane*, TNOiK 2018, s. 180), a następnie skonsolidowane i rozwinięte w konwencji o prawie morza (UNCLOS). Prawo morza jest oparte na ukształtowanym przez wieki systemie wartości eksponującym suwerenną równość państw, sprawiedliwość i słusność oraz zrównoważony rozwój. Promowanie zrównoważonego rozwoju przez zrównoważoną żeglugę jest obecnie jednym z głównych priorytetów IMO (D. Pyć, *Zrównoważony system transportu morskiego jako cel Międzynarodowej Organizacji Morskiej* [w:] *Navigare necesse est. Księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Wojciechowi Adamczakowi*, red. D. Pyć, GSP 2014, t. 32, s. 352–361; D. Pyć, *Zrównoważona żegluga w prawie morza*, „Stosunki Międzynarodowe – International Relations” 2020/4, s. 80).

Źródłami prawa morza są m.in. umowy międzynarodowe (np. UNCLOS), zwyczaj międzynarodowy, zasady ogólne prawa, uchwały organów organizacji międzynarodowych. Istotne znaczenie dla rozwoju i zapewnienia skuteczności prawa morza ma orzecznictwo, doktryna oraz prawo integracyjne organizacji międzynarodowych (np. Unii Europejskiej), a także prawo krajowe. Podmiotami prawa morza są państwa, organizacje międzynarodowe

oraz osoby fizyczne i prawne. Prawo morza pozostaje w ścisłym związku z międzynarodową żeglugą morską i morskim obrotem międzynarodowym.

Prawo morza i prawo morskie wzajemnie na siebie oddziałują. W efekcie doprowadziło to do powstania wspólnych zunifikowanych obszarów regulacji prawnych np. w zakresie bezpieczeństwa morskiego, ochrony żeglugi morskiej i zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki. Przykładowo konwencja o prawie morza nakłada na państwa, działając za pośrednictwem kompetentnej organizacji międzynarodowej (art. 211, 217, 218, 220 i 223 UNCLOS), np. Międzynarodowej Organizacji Morskiej, Unii Europejskiej, ogólny obowiązek ustanowienia międzynarodowych reguł i norm dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków (art. 211 ust. 1 UNCLOS). Konwencja o prawie morza ustanawia uzgodnione międzynarodowo rozwiązania normatywne jako tzw. minimalne standardy dla państwa bandery i nie tworzy żadnych nowych środków technicznych, ani dotyczących zanieczyszczenia z żeglugi morskiej, ale po prostu odnosi się do norm, które zostały uzgodnione, jak pokazuje praktyka, przede wszystkim w ramach IMO.

Prawo morza składa się z norm o charakterze publicznoprawnym regulujących sposoby korzystania przez człowieka ze środowiska morskiego i jego zasobów. Określają one status prawny obszarów morskich, prawa i obowiązki państw nadbrzeżnych i państw trzecich w obszarach morskich oraz zasady zarządzania oceanem (*ocean governance*) (D. Pyć, *Prawo Oceanu Światowego. Res usus publicum*, Gdańsk 2011, s. 97; D. Pyć, *Global Ocean Governance*, TransNav 2016/1, s. 159–162).

5. **Status prawny obszarów morskich.** Konwencja UNCLOS wyodrębniła osiem kategorii obszarów morskich i określiła ich status prawny. Ze względu na zróżnicowany status prawny każda z tych kategorii przynależy do jednego z trzech rodzajów obszarów morskich, czyli: obszarów morskich wchodzących w skład terytorium państwa; obszarów morskich podlegających ograniczonej jurysdykcji państwa nadbrzeżnego; lub obszarów morskich położonych poza granicami jurysdykcji państwowej (*beyond national jurisdiction* – ABNJ). Do obszarów morskich wchodzących w skład terytorium państwa nadbrzeżnego zalicza się: wody wewnętrzne

(*internal waters*, art. 8 UNCLOS), morze terytorialne (*territorial sea*, art. 3–4 UNCLOS), wody archipelagowe (*archipelagic waters*, art. 46–54 UNCLOS). Do obszarów morskich podlegających ograniczonej jurysdykcji wchodzi: wyłączna strefa ekonomiczna (*exclusive economic zone*, art. 55–75 UNCLOS), szelf kontynentalny (*continental shelf*, art. 76–85), strefa przyległa (*contiguous zone*, art. 33 UNCLOS). Do obszarów morskich położonych poza granicami jurysdykcji państwowej zalicza się: morze otwarte (*high seas*, art. 86–115 UNCLOS) i Obszar (*the Area*, art. 133–155 UNCLOS) (D. Pyć, *Prawo...*, s. 37–130).

Obszary morskie Rzeczypospolitej Polskiej. Przepisy ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z 1991 r. określają status prawny obszarów morskich RP oraz zasady korzystania z nich. Ustawa posługuje się pojęciem „**polskie obszary morskie**” (art. 2 ust. 1 u.o.m.a.m.), które obejmuje: morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, strefę przyległą oraz wyłączną strefę ekonomiczną. Morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne wchodzi w skład terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (art. 2 ust. 2 u.o.m.a.m.). Zwierzchnictwo terytorialne Rzeczypospolitej Polskiej nad morskimi wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym rozciąga się na wody, przestrzeń powietrzną nad tymi wodami oraz na dno morskie wód wewnętrznych i morza terytorialnego, a także na wnętrze ziemi pod nimi (art. 2 ust. 3 u.o.m.a.m.). Jeżeli wymagają tego potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa, na morskich wodach wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym mogą być ustanawiane strefy zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa. Natomiast poza morskimi wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym mogą być ogłaszane strefy niebezpieczne dla żeglugi lub rybołówstwa (art. 3 ust. 1 u.o.m.a.m.).

Morze terytorialne RP to obszar wód morskich o szerokości 12 mil morskich (22 224 m), liczonych od linii podstawowej tego morza, którą stanowi linia najniższego stanu wody wzdłuż wybrzeża lub zewnętrzna granica morskich wód wewnętrznych. Zewnętrzną granicę morza terytorialnego stanowi linia, której każdy punkt oddalony jest o 12 mil morskich od najbliższego punktu linii podstawowej. Redy, na których odbywa się załadunek, wyładunek i kotwiczenie, położone całkowicie lub częściowo poza obszarem wód morskich określonym wyżej, są włączone do morza

terytorialnego (art. 5 ust. 1, 3 i 4 u.o.m.a.m.). Do chwili wejścia w życie ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej w 1991 r. linię podstawową określano jako linię zetknięcia się morza z lądem przy średnim wieloletnim stanie wód. Morze terytorialne jest integralną częścią terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ustawa z 12.10.1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U. z 2019 r. poz. 1776) stanowi w art. 3, że „granica państwowa na morzu przebiega w odległości 12 mil morskich od linii podstawowej, określonej w odrębnych przepisach, lub po zewnętrznej granicy red włączonych do morza terytorialnego”. Wody terytorialne są pojęciem stosowanym w polskim orzecznictwie na zbiorcze określenie morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, czyli obszarów morskich wchodzących w skład terytorium danego państwa nadbrzeżnego (wyrok WSA w Szczecinie z 10.11.2020 r., I SA/Sz 683/20, LEX nr 3093862).

Strefa przyległa została ustanowiona w 2015 r. w celu zapobiegania naruszaniu polskich przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych, sanitarnych na terytorium lądowym, morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym RP (art. 13a i 13b u.o.m.a.m.). Polska ma prawo w strefie przyległej do ścigania, zatrzymywania i karania sprawców naruszeń tych przepisów. Należy podkreślić, że strefa przyległa pokrywa się z częścią obszaru wyłącznej strefy ekonomicznej, w której Polska wykonuje prawa suwerenne i sprawuje ograniczoną jurysdykcję. Te dwie kategorie obszarów morskich w części pokrywającej się funkcjonują niezależnie od siebie i nie dochodzi tam do „konsumpcji praw”. Działania państwa w strefie przyległej zasadniczo mają charakter doraźny i nakierowany na bezpieczeństwo, natomiast działalność w EEZ jest uwarunkowana głównie gospodarczo, a dodatkowo w odniesieniu np. do inwestycji *offshore* prowadzona jest w długiej perspektywie (D. Pyć, *Strefa przyległa jako obszar morski kontroli prewencyjnej*, GSP 2016, t. 36; D. Pyć, *The Polish contiguous zone – the exercise of the coastal state jurisdiction and control*, TransNav 2017/3).

Wyłączna strefa ekonomiczna jest położona poza zewnętrzną granicą morza terytorialnego i przylega do tego morza. Obejmuje ona wody, dno mórz i znajdujące się pod nim wnętrza ziemi (art. 15 u.o.m.a.m.). Granica 200 mil morskich dla wyłącznej strefy ekonomicznej ustanowiona przez UNCLOS nie jest możliwa do wyznaczenia na Morzu Bałtyckim

i w związku z tym granicę wyłącznej strefy ekonomicznej określają umowy międzynarodowe. W wyłącznej strefie ekonomicznej przysługują Polsce suwerenne prawa i inne uprawnienia przewidziane w prawie międzynarodowym (art. 17 u.o.m.a.m.). Obowiązują te spośród tradycyjnych wolności morza otwartego, które nie zostały zniesione przez przysługujące państwu nadbrzeżnemu prawa suwerenne, prawa wyłączne, uprawnienia jurysdykcyjne lub inne uprawnienia. Suwerenne prawa przysługują w celu rozpoznawania, zarządzania i eksploatacji zasobów naturalnych, zarówno żywych, jak i mineralnych, dna morza i wnętrza ziemi pod nim oraz pokrywających jej wód, a także ochrona tych zasobów oraz suwerenne prawa w odniesieniu do innych gospodarczych przedsięwzięć w tej strefie (art. 17 pkt 1 u.o.m.a.m.). Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej przyznaje Polsce władztwo w zakresie budowania i użytkowania sztucznych wysp, konstrukcji i innych urządzeń, badań morza, ochrony i zachowania środowiska morskiego (art. 22). W wyłącznej strefie ekonomicznej obowiązuje polskie prawo dotyczące ochrony środowiska (art. 19). Obce państwa korzystają w wyłącznej strefie ekonomicznej z wolności żeglugi i przelotu, układania kabli podmorskich i rurociągów oraz innych zgodnych z prawem międzynarodowym sposobów korzystania z morza, wiążących się z tymi wolnościami (art. 18). Zgodnie z prawem morza regulującym prawa państw trzecich w zakresie rybołówstwa w morskiej wyłącznej strefie ekonomicznej ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej dopuszcza prowadzenie połowów przez obcych rybaków, jeżeli następuje to na podstawie umowy międzynarodowej zawartej z państwem przynależności statku rybackiego albo w razie uzyskania pozwolenia.

Obszary morskie zostały poddane procesowi **morskiego planowania przestrzennego**, który dotyczy zarówno żeglugi morskiej, jak i każdej innej działalności wykonywanej przez człowieka w środowisku morskim i przybrzeżnym. W 2015 r. ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej została zmieniona. Zmiana miała na celu implementację do polskiego prawa przepisów dyrektywy MSP ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich. Dyrektywa MSP wymaga od morskich państw członkowskich Unii Europejskiej opracowania i wdrożenia planów zagospodarowania przestrzennego obszarów

morskich. Ramy planowania przestrzennego obszarów morskich mają na celu: propagowanie zrównoważonego wzrostu w gospodarce morskiej, zrównoważonego rozwoju obszarów morskich oraz zrównoważonego wykorzystania zasobów morza. Plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich RP został przyjęty w drodze rozporządzenia Rady Ministrów z 14.04.2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1 : 200 000 (Dz.U. poz. 935) (zob. D. Pyć, *Implementation of Marine Spatial Planning Instruments for Sustainable Marine Governance in Poland*, TransNav 2019/2; także D. Pyć, *The Role of the Law of the Sea in Marine Spatial Planning* [w:] *Maritime Spatial Planning: past, present, future*, red. J. Zaucha, K. Gee, Cham 2019, s. 375–395; J. Zaucha, *Methodology of Maritime Spatial Planning in Poland*, „Journal of Environmental Protection and Ecology” 2018/2, s. 713–720).

6. **Jurysdykcja morska.** W literaturze prawniczej jurysdykcja morska to pojęcie, które jest stosowane w odniesieniu do sprawowania funkcji regulacyjnych, wykonawczych i sądowniczych przez właściwe organy państwa (np. administrację morską) w obszarach morskich, w tym w szczególności w stosunku do statków morskich w zakresie bezpieczeństwa morskiego (*maritime safety & maritime security*).

Jurysdykcja jest istotnym aspektem suwerenności państwa. Wyróżnia się jurysdykcję w sprawach cywilnych, karnych i administracyjnych (art. 27 i 28 UNCLOS). Podział na jurysdykcję regulacyjną (legislacyjną, normatywną) i wykonawczą pozwala na pełniejszą analizę roli organów państwa. W przypadku **jurysdykcji regulacyjnej** (*prescriptive jurisdiction*) przedmiotem badań jest stanowienie prawa, a w przypadku **jurysdykcji wykonawczej** (*enforcement jurisdiction*) jego stosowanie. Państwo, sprawując jurysdykcję morską, może występować w trzech rolach równocześnie: państwa nadbrzeżnego (*Coastal State*), państwa bandery (*Flag State*) i państwa portu (*Port State*). W związku z tym zasadnicze znaczenie w prawie morza i w prawie morskim mają trzy rodzaje jurysdykcji (związanej z kontrolą przestrzegania prawa i przeprowadzanymi przez organy inspekcyjne państwa inspekcjami): jurysdykcja państwa nadbrzeżnego, jurysdykcja państwa bandery oraz jurysdykcja państwa portu.

Jurysdykcja państwa nadbrzeżnego wynika z norm prawa międzynarodowego (np. art. 25 UNCLOS, rozdział I praw. 19 SOLAS, art. 5 i 7 MARPOL) i prawa krajowego. Państwo nadbrzeżne może wydawać przepisy krajowe dotyczące: wykonywania prawa nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne; bezpieczeństwa żeglugi i regulowania ruchu na morzu; ochrony oznakowania i urządzeń nawigacyjnych oraz innych urządzeń lub instalacji; ochrony kabli i rurociągów; zachowania żywych zasobów morza; zapobiegania naruszaniu ustaw i innych przepisów prawnych państwa nadbrzeżnego dotyczących rybołówstwa; ochrony środowiska państwa nadbrzeżnego oraz zapobiegania, zmniejszenia i kontroli zanieczyszczenia środowiska; morskich badań naukowych i obserwacji hydrograficznych; zapobiegania naruszaniu przepisów celnych, skarbowych, imigracyjnych lub sanitarnych państwa nadbrzeżnego.

Jurysdykcja państwa bandery jest normatywnie ugruntowana i charakteryzuje się uniwersalizmem (wyrok Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej z 7.09.1927 r. w sprawie S.S. Lotus, „Publications de la Cour Permanente de Justice Internationale”, serie A, 1927/10, s. 25; zob. https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf, dostęp: 1.07.2021 r.). Administracja państwa bandery statku wykonuje prawo w stosunku do swoich statków uprawiających żeglugę morską krajową i międzynarodową. Każde państwo jest zobowiązane skutecznie wykonywać swoją jurysdykcję i kontrolę w dziedzinie administracyjnej, technicznej i socjalnej nad statkami podnoszącymi jego banderę (art. 94 UNCLOS). W tym celu powinno ono: prowadzić rejestr statków zawierający nazwy i dane o statkach podnoszących jego banderę, z wyjątkiem tych statków, które zostały wyłączone spod powszechnie przyjętych norm międzynarodowych ze względu na ich niewielkie rozmiary, oraz poddawać swojej jurysdykcji, zgodnie z prawem krajowym, każdy statek podnoszący jego banderę oraz jego kapitana i załogę w odniesieniu do spraw administracyjnych, technicznych i socjalnych dotyczących danego statku. Na państwie spoczywa obowiązek stosowania wobec statków podnoszących jego banderę środków koniecznych dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego (art. 94 ust. 3 i 4 UNCLOS). Stosując wymagane środki, państwo jest zobowiązane do przestrzegania powszechnie przyjętych międzynarodowych norm, procedur oraz metod postępowania i podjęcia

wszelkich działań koniecznych dla zapewnienia ich przestrzegania (D. Pyć, *Jurysdykcja morska* [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2020, s. 145–147).

Zakres kontroli państwa portu obejmuje m.in. standardy bezpieczeństwa określone w umowach międzynarodowych (m.in. w konwencjach SOLAS, MARPOL, STCW, LL, COLREG). Zgodnie z przepisami art. 33–60 u.b.m. statki o obcej przynależności zawijające do polskich portów podlegają inspekcji państwa portu przeprowadzanej przez organ inspekcyjny. Organami inspekcyjnymi są dyrektorzy urzędów morskich. Sposób funkcjonowania inspekcji państwa portu, tryb przeprowadzania inspekcji przez inspektora inspekcji państwa portu, zakres i sposób przeprowadzania poszczególnych rodzajów inspekcji, listę dokumentów podlegających inspekcji, czynniki nadrzędne i nieprzewidziane okoliczności uzasadniające przeprowadzenie inspekcji dodatkowej, sposób kwalifikowania statków do inspekcji, okoliczności przeprowadzania inspekcji bardziej szczegółowej, szczegółowe kryteria uzasadniające zatrzymanie statku i wstrzymanie operacji, szczegółowe kwalifikacje wymagane od inspektora, wzór dokumentu identyfikacyjnego inspektora, sposób przekazywania informacji i wzory decyzji reguluje rozporządzenie MG MiŻŚ z 20.12.2019 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz.U. z 2020 r. poz. 90).

Ustrój administracji morskiej określają przepisy ustawy z 21.03.1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. W Polsce naczelnym organem administracji morskiej jest **minister właściwy do spraw gospodarki morskiej**. Terenowymi organami administracji morskiej nieześlone są **dyrektorzy urzędów morskich** (art. 38 ust. 1 u.o.m.a.m.).

Urząd morski jest państwową jednostką budżetową i aparatem pomocniczym dyrektora urzędu morskiego. Urzędy morskie tworzy i znosi minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w drodze rozporządzenia. W skład urzędu morskiego wchodzi: inspekcja morska, inspekcja bandery, inspekcja portu, przy pomocy których dyrektor urzędu morskiego realizuje zadania w zakresie inspekcji statków; Służba Kontroli Ruchu Statków (Służba VTS), przy pomocy której dyrektor urzędu morskiego realizuje zadania w zakresie monitorowania ruchu statków i przekazywania

informacji (zob. rozporządzenie MTBiGM z 4.12.2012 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, Dz.U. z 2020 r. poz. 1496); kapitanaty i bosmanaty portów, przy pomocy których dyrektor urzędu morskiego wykonuje kompetencje w portach i przystaniach morskich; Biuro Spraw Obronnych Żegluga do realizacji zadań w zakresie ochrony portów morskich i żegluga morskiej, w tym spraw związanych z wykonywaniem zadań obronnych oraz zadań o charakterze niemilitarnym, w szczególności zapobiegania aktom terroru oraz likwidacji skutków zaistniałych zdarzeń (D. Pyć, *Administracja morska* [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2020, s. 5–11).

Do organów administracji morskiej należą m.in. sprawy: bezpieczeństwa żegluga morskiej (zob. wyrok WSA w Warszawie z 29.11.2013 r., VI SA/Wa 1609/13); ochrony portów morskich i żegluga morskiej; korzystania z dróg morskich oraz portów i przystani morskich; bezpieczeństwa związanego z badaniami, rozpoznawaniem i eksploatacją zasobów mineralnych dna morskiego; ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem wskutek korzystania z morza (zob. nakaz dyrektora urzędu morskiego opuszczenia polskich obszarów morskich: wyrok WSA w Warszawie z 27.02.2008 r., IV SA/Wa 2552/07, LEX nr 494367; wyrok NSA z 16.07.2009 r., II OSK 1018/08) oraz przez zatapianie odpadów i innych substancji w zakresie nieuregulowanym przepisami prawa geologicznego i górniczego; ratowania życia, prowadzenia prac podwodnych i wydobywania mienia z morza; nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach; uzgadniania decyzji w sprawie wydawania pozwoleń wodnoprawnych i pozwoleń na budowę dla obiektów budowlanych w polskich obszarach morskich, pasie technicznym, pasie ochronnym oraz portach i przystaniach morskich (zob. wyrok NSA z 8.03.2016 r., II OSK 1688/14); budowy, utrzymywania i ochrony umocnień brzegowych, wydm i zalesień ochronnych w pasie technicznym (zob. wyrok SA w Szczecinie z 3.12.2015 r., I ACa 593/15; uchwała NSA z 11.12.2017 r., I FPS 2/17); nadzoru nad zapewnieniem ochrony przed powodzią od strony wód morskich; wyznaczania dróg morskich, kotwicowisk i badania warunków ich żeglowności; wykonywania i nadzorowania pomiarów hydrograficznych; prowadzenia zasobów danych hydrograficznych dla obszaru kompetencji właściwego terytorialnie

dyrektora urzędu morskiego; oznakowania nawigacyjnego dróg w polskich obszarach morskich; nakładania grzywien w postępowaniu mandatowym za wykroczenia w trybie przewidzianym w przepisach o postępowaniu w sprawach o wykroczenia; wydawania oraz uzgadniania decyzji wynikających z przepisów ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków; sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej; nadawania nazw statkom morskim; organizacji pilotażu morskiego (zob. wyrok WSA w Warszawie z 1.02.2016 r., VI SA/Wa 1957/15; wyrok SA w Gdańsku z 12.10.2017 r., III SA/Gd 502/17); budowy i utrzymania obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich (zob. wyrok WSA w Warszawie z 4.11.2020 r., VII SA/Wa 1447/20); zarządzania portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniamiorskimi; monitorowania i informowania o ruchu statków; ewidencji ładunków i pasażerów; nadzoru nad wprowadzonym do obrotu lub oddanym do użytku wyposażeniem morskim oraz rekreacyjnymi jednostkami pływającymi i skuterami wodnymi; zarządu nad morzem terytorialnym i morskimi wodami wewnętrznymi oraz nad gruntami pokrytymi tymi wodami; kontroli paliwa żeglugowego dostarczanego na statki oraz paliwa żeglugowego używanego na statkach; kwalifikacji członków załóg statków morskich i pilotów morskich; nadzoru nad obszarami Natura 2000 wyznaczonymi na polskich obszarach morskich i sporządzania projektów planów ochrony tych obszarów w trybie przepisów ustawy z 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2021 r. poz. 1098 ze zm.) (zob. wyrok SA w Gdańsku z 20.07.2017 r., II SA/Gd 367/17, LEX nr 2341987); ochrony i opieki nad zabytkami znajdującymi się w polskich obszarach morskich; kontroli podmiotów zarządzających portami morskimi w zakresie zapewnienia przez nie dostępności w porcie punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG). Ponadto do organów administracji morskiej należy także udział we współpracy międzynarodowej w zakresie bezpieczeństwa żeglugi morskiej i korzystania z dróg morskich oraz portów i przystani morskich. Więcej zob. art. 42 ust. 1 i 2 u.o.m.a.m.

Dyrektor urzędu morskiego wymierza w drodze decyzji administracyjnej **kary pieniężne** za wykroczenia przeciwko przepisom ustawy o obszarach morskich i administracji morskiej. Od jego decyzji przysługuje odwołanie

do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Dyrektor urzędu morskiego wykonuje także zadania w ramach przyznaných kompetencji wynikające z przepisów innych ustaw, m.in.: z Kodeksu morskiego, ustawy o bezpieczeństwie morskim, ustawy o pracy na morzu, ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich. W szczególnych sytuacjach może dochodzić do sporów kompetencyjnych pomiędzy dyrektorem urzędu morskiego a innymi organami, w tym np. jednostkami samorządu terytorialnego (zob. wyrok SO w Słupsku z 4.07.2014 r., IV Ca 279/14).

Określone zadania administracji morskiej może wykonywać w jej imieniu, na podstawie upoważnienia, tzw. **uзнana organizacja** (*recognized organization* – RO), czyli podmiot uznany przez Komisję Europejską zgodnie z przepisami Unii Europejskiej w zakresie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków (art. 5 pkt 17 u.b.m.). Upoważnienie oznacza delegowanie na RO uprawnień do wykonywania certyfikacji i usług konwencyjnych w imieniu państwa bandery na podstawie umowy lub równoważnego dokumentu. W Polsce umowa zawierana jest między ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej a uznaną organizacją. Uznana organizacja opracowuje, publikuje i systematycznie aktualizuje przepisy, które powinny być dostępne w wersji anglojęzycznej, dotyczące m.in. projektowania, budowy i certyfikacji statków. Po przeprowadzeniu przeglądu statku RO wydaje np. świadectwo klasy (zob. komentarz do art. 50 k.m.), potwierdzające zdolność lub przystosowanie statku do określonego używania zgodnie z jej przepisami klasyfikacyjnymi. Państwo bandery odpowiada za nadzór nad RO. Więcej na ten temat zob. D. Pyć, *Uznana organizacja* [w:] *Leksykon...*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2020, s. 428–430; zob. też Kodeks dla uznanych organizacji – Kodeks RO (*Code for Recognized Organizations* – RO Code, Res. MSC.349(92)).

7. **Międzynarodowe prawo morskie.** Polska należy do państw, które ratyfikowały większość morskich umów międzynarodowych i stara się zapewnić skuteczność wykonywania norm pochodzenia międzynarodowego w prawie krajowym. Dotyczy to m.in. standardów, procedur oraz zalecanych metod postępowania zawartych w morskich konwencjach

międzynarodowych i kodeksach Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Należą do nich m.in.: Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu – SOLAS; Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki – MARPOL; Międzynarodowa konwencja w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach – AFS; Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych – LL; Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami – CLC; Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków – TONNAGE; Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht – STCW; Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi – BUNKER; Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu – PAL; Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie – LLMC; Kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem – kodeks BCH; Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem – kodeks IGC; Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem – kodeks IBC; Kodeks wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht – kodeks STCW; Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych – kodeks IMDG; Międzynarodowy kodeks środków ratunkowych – kodeks LSA; Kodeks bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców – kodeks BLU; Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu – kodeks ISM; Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego – kodeks ISPS; Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk podczas badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego dotyczącego wypadku lub incydentu morskiego – kodeks CIC; Międzynarodowy kodeks dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych – kodeks polarny; Kodeks bezpiecznego postępowania przy rozmieszczaniu i mocowaniu ładunków – kodeks CSS.

Skuteczność międzynarodowego prawa morskiego w wewnętrznym porządku prawnym. Obowiązek zapewnienia skuteczności prawa międzynarodowemu (w tym międzynarodowemu prawu morskiemu) w prawie

krajowym wynika z prawa międzynarodowego traktatowego (m.in. konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów; np. z zasady *pacta sunt servanda* – art. 26 konwencji wiedeńskiej i z zasady pierwszeństwa prawa międzynarodowego w stosunku do prawa krajowego – art. 27 konwencji wiedeńskiej) i prawa zwyczajowego oraz pozostaje w ścisłej relacji do faktycznej skuteczności norm prawa międzynarodowego, którą mogą zapewnić odpowiednio zaprojektowane oraz wykonalne (skutecznie stosowane) w praktyce normy prawa krajowego. Granice zasady pierwszeństwa prawa międzynarodowego wytycza prawo krajowe. Państwo korzysta ze swobody wyboru metody zapewnienia skuteczności prawu międzynarodowemu w prawie krajowym. Niezapewnienie tej skuteczności rodzi odpowiedzialność międzynarodową państwa. Do klasycznych metod zapewnienia skuteczności prawu międzynarodowemu w prawie krajowym należy metoda recepcyjna (pośrednia) i metoda pozarecepcyjna (bezpośrednia).

Międzynarodowe umowy morskie są poddane procesowi ciągłego dostosowywania do zmieniających się uwarunkowań w żegludze morskiej i międzynarodowym obrocie morskim. Ich ciągła aktualizacja wymaga zastosowania metody sprawnego wprowadzania zmian i poprawek. W tym zakresie zastosowanie znalazła procedura *tacit acceptance* (milczącej akceptacji). Z istoty umowy międzynarodowej jako stosunku zobowiązaniowego wynika, że poprawki lub zmiany wprowadzane do niej zgodnie z wolą państw w procedurze *tacit acceptance* (np. do jej załączników) nie stanowią odrębnej umowy międzynarodowej. Cechą charakterystyczną procedury *tacit acceptance* jest jej oparcie na podstawie prawnej wyrażonej w umowie międzynarodowej – bez modyfikacji głównej treści umowy (*main corpus*) oraz w granicach kompetencji organu organizacji międzynarodowej lub specjalnie powołanego na mocy danej umowy międzynarodowej organu, np. komitetu technicznego lub komisji ekspertów, zazwyczaj przyjmujących zmiany lub poprawki, w przypadku międzynarodowych umów morskich przede wszystkim mające na celu udoskonalenie standardów prawnych np. w związku z rozwojem techniki i technologii w trosce o środowisko. Państwa strony umowy międzynarodowej są związane wnoszonymi w procedurze *tacit acceptance* zmianami lub poprawkami po upływie określonego czasu, jeżeli nie skorzystały z możliwości wyłączenia się (*opt out*), notyfikując wyraźnie swój sprzeciw. Proces inkorporowania

procedury *tacit acceptance* do konwencji IMO rozpoczął się w 1972 r. i dotyczył poprawek i zmian wyłącznie konwencyjnych norm o charakterze technicznym. Skuteczność *tacit acceptance* spowodowała, że procedura ta znalazła zastosowanie w takich konwencjach jak np. SOLAS i MARPOL. Celowość wnoszenia poprawek lub zmian do międzynarodowych umów morskich w procedurze *tacit acceptance* jest podyktowana koniecznością osiągnięcia zgodności norm prawa krajowego z prawem międzynarodowym w pożądanym czasie. Zgodność prawna jest warunkiem skuteczności rozwiązań normatywnych stosownie do ich celu oraz adekwatnie do stopnia międzynarodowego ujednolicenia tych norm co najmniej na minimalnym poziomie wymaganym przez IMO. Od zmian wprowadzanych zgodnie z procedurą *tacit acceptance* należy odróżnić zmiany wprowadzane do umowy międzynarodowej w procedurze wyraźnej zgody (*explicit acceptance* lub *explicit consent*) (D. Pyć, *Prawo...*, s. 138–140).

- 8. Prawo żeglugi morskiej Unii Europejskiej** (*European Union shipping law*) reguluje sprawy z zakresu: bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska, konkurencji, żeglugi morskiej, pilotażu morskiego, budowy statków, zatrudnienia marynarzy i ochrony socjalnej. Charakteryzuje je ściśle powiązanie z polityką morską UE oraz polityką transportową, polityką konkurencji, polityką zatrudnienia oraz polityką energetyczną UE (V. Power, *EU Shipping Law*, t. 1, Oxon 2019, s. 22). W doktrynie prawa żeglugi morskiej UE przypisuje się status *sui generis*, ponieważ nie jest prawem krajowym (Unia Europejska jest organizacją międzynarodową) ani prawem międzynarodowym (szczególna pozycja Unii Europejskiej) (V. Power, *The Historical Evolution of European Union Shipping Law*, TMLJ 2014/2, s. 313).

Początki dynamicznego rozwoju prawa morskiego Unii Europejskiej przypadają na lata 70. ubiegłego wieku. Wówczas opracowano pierwsze unijne zalecenia mające na celu efektywną implementację norm międzynarodowego prawa morskiego z zakresu: bezpieczeństwa morskiego (konwencja SOLAS); zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki (konwencja MARPOL); wyszkolenia marynarzy, wydawania im certyfikatów i pełnienia wacht (konwencja STCW) oraz morskiego prawa pracy (Konwencja nr 147 Konferencji Ogólnej Międzynarodowej Organizacji Pracy dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych, przyjęta w Genewie 29.10.1976 r.,

Dz.U. z 1997 r. Nr 72, poz. 454). Chociaż rozwój prawa morskiego UE w celu implementacji konwencji międzynarodowych IMO jest głównym celem unijnej polityki transportu morskiego, to również dodatkowe środki są przyjmowane przez UE.

W ciągu ostatnich dwóch dekad dyrektywy i rozporządzenia UE znacznie poprawiły standardy bezpieczeństwa w transporcie morskim. Legislacja rozwijała się na podstawie pakietów bezpieczeństwa morskiego Erika. Ulepszenia zostały wprowadzone w szczególności dzięki trzem pakietom legislacyjnym przyjętym w następstwie katastrof zbiornikowców Erika i Prestige (pakiety: Erika I, Erika II i Erika III; zob. komentarz do art. 1, nt 22). Legislacja UE w zakresie bezpieczeństwa morskiego obejmuje: bezpieczeństwo pasażerów podróżujących drogą morską; kontrolę państwa portu; monitorowanie i informowanie o ruchu statków; administrację państwa bandery i uznane organizacje; sprawy marynarzy; zapobieganie zanieczyszczaniu morza; badanie wypadków morskich; ubezpieczenia i odpowiedzialność; techniczne wymagania bezpieczeństwa; EMSA i COSS (Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczaniu Morza przez Statki – Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships).

Istotne znaczenie dla osiągnięcia wysokiego poziomu bezpieczeństwa morskiego oraz zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki ma utrzymanie i podniesienie poziomu wiedzy i umiejętności marynarzy pochodzących z Unii Europejskiej poprzez opracowanie szkoleń i wydawanie im certyfikatów zgodnie z prawem międzynarodowym (konwencja STCW), uwzględniając postęp technologiczny, a także podejmowanie działań na rzecz zwiększenia poziomu kwalifikacji (wpływających na kompetencje) marynarzy w Europie, oraz ułatwienie przemieszczania się marynarzy w obrębie Unii i wzajemne uznawanie dyplomów przez administracje państw członkowskich. Przepisy dotyczące minimalnych kwalifikacji marynarzy zostały zaktualizowane w 2019 r. na podstawie wniosku Komisji Europejskiej (COM(2018) 315 *final*) po przyjęciu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1159 z 20.06.2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy oraz uchylającej dyrektywę 2005/45/WE w sprawie wzajemnego uznawania świadectw marynarzy wydawanych przez państwa członkowskie (Dz.Urz. UE L 188, s. 94).

Art. 1. [Zakres regulacji Kodeksu morskiego]

§ 1. Kodeks morski reguluje stosunki prawne związane z żeglugą morską.

§ 2. W stosunkach cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską stosuje się – w braku odpowiednich przepisów Kodeksu morskiego – przepisy prawa cywilnego.

§ 3. Stosunki pracy na statkach morskich, sprawy bezpieczeństwa morskiego, zapobieganie zanieczyszczaniu morza przez statki oraz inne sprawy w zakresie nieuregulowanym przepisami Kodeksu morskiego regulują odrębne przepisy.

1. **Stosunki prawne związane z żeglugą morską.** Z polskiego Kodeksu morskiego wynika *expressis verbis*, że reguluje on stosunki prawne związane z żeglugą morską i że są one ściśle powiązane ze statkiem morskim. Pojęcie żegluga morskiej ma istotne znaczenie dla ustalenia zakresu regulacji Kodeksu morskiego, jak też prawidłowej interpretacji pojęcia statku morskiego. Żegluga morska jest elementem definicji statku morskiego. O ile Kodeks morski definiuje pojęcie statku morskiego (art. 2 k.m.) i morskiego statku handlowego (art. 3 k.m.) oraz odnosi się do innych rodzajów statków (art. 4, 4a i 5 k.m.), o tyle nie zawiera on definicji żegluga morskiej ani nie wyjaśnia znaczenia tego pojęcia. W doktrynie nie podjęto dotychczas kompleksowej próby wyjaśnienia pojęcia żegluga morskiej, zwłaszcza w relacji do takich pojęć jak transport morski, międzynarodowy transport morski czy też eksploatacja statku w transporcie morskim. Ewentualne braki definicyjne czy też pojęciowe dotyczące żegluga morskiej minimalizują przepisy prawne innych niż Kodeks morski ustaw, w których znajduje się określenie zakresu różnych rodzajów żegluga morskiej (zob. komentarz do art. 2 k.m.). Żegludze morskiej poświęcono też wiele uwagi w doktrynie prawa morskiego.
2. **Pojęcie żegluga morskiej.** Najogólniej rzecz ujmując, żegluga morska to uprawiana z wykorzystaniem statku morskiego żegluga po morzu i wodach z nim połączonych. Rodzajem żegluga morskiej jest **żegluga międzynarodowa** (*international shipping*) odbywająca się pomiędzy portami różnych państw. Uprawianie żegluga międzynarodowej wiąże się ściśle

z przestrzeganiem przez statek morski norm, standardów i zalecanych metod postępowania, które składają się na międzynarodowe prawo bezpieczeństwa morskiego. Każdy statek uprawiający żeglugę międzynarodową podlega prawu międzynarodowemu wykonywanemu przez państwo jego bandery oraz nadzorowi prowadzonemu przez to państwo. Konwencje międzynarodowe, w tym m.in. SOLAS, TONNAGE, FAL oraz UNCLOS, posługują się pojęciem podróży międzynarodowych (*international voyages*). Statki uprawiające żeglugę międzynarodową podlegają specjalnemu reżimowi, jeśli chodzi o budowę, stałe urządzenia i wyposażenie, a także audyty i inspekcje. Spełnienie wymagań potwierdzane jest odpowiednimi certyfikatami. Statki pasażerski i inne statki o pojemności brutto (GT) co najmniej 500 jednostek tonażowych, aby móc uprawiać żeglugę międzynarodową, muszą posiadać odpowiednie dokumenty bezpieczeństwa. Skład załogi statku w żegludze międzynarodowej, niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego, ustala dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku i potwierdza, wydając certyfikat bezpiecznej obsługi. Członkowie załóg statków eksploatowanych w żegludze międzynarodowej muszą posiadać odpowiednie kwalifikacje, które w przypadku załóg statków polskich określone są zarówno w ustawie o bezpieczeństwie morskim, jak i szczegółowo w rozporządzeniu MGMiŻŚ z 23.04.2018 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz.U. poz. 802), którego przepisy, w części dotyczącej żeglugi międzynarodowej, oparte są na wymaganiach konwencji STCW. Dzienniki na statkach w żegludze międzynarodowej prowadzone są w językach polskim i angielskim. Wymagania w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki w żegludze międzynarodowej określają postanowienia wiążących Polskę umów międzynarodowych, w tym przede wszystkim konwencji SOLAS.

3. W międzynarodowym obrocie morskim istnieje podział na żeglugę liniową (regularną) i żeglugę trampową (nieregularną). Kryterium typu statku eksploatowanego w żegludze morskiej pozwala na wyróżnienie np. żeglugi kontenerowej, kryterium rodzaju działalności żeglugowej służy podziałowi np. na żeglugę promową i żeglugę pasażerską, a kryterium miejsca uprawianej żeglugi umożliwia wyróżnienie np. żeglugi morskiej w Arktyce. Opisywany w latach 70. i 80. ubiegłego wieku w literaturze podział żeglugi na trampową i liniową wynikał z utrwalonej przez lata praktyki

żeglugi morskiej. **Żegluga trampowa** (ang. *tramping*, niem. *Trampfahrt*), określana też żegluga dziką, prowadzona była przy pomocy statku, który odbywał podróż z portu do portu bez ustalonego z góry planu, zgodnie z koniunkturą w obrocie towarowym. Statek taki nazywany był trampem w związku z pewną przypadkowością, która dotyczyła przewożonych ładunków. W żegludze trampowej odbywają się najczęściej przewozy czarterowe ładunków jednorodnych, zajmujących całą przestrzeń ładunkową statku. Strony umowy przewozu ładunku w żegludze trampowej często korzystają z możliwości negocjowania warunków przewozu oraz wysokości frachtu wobec zmieniającej się koniunktury na rynku przewozów morskich ładunków. W żegludze trampowej działają w pełni reguły wolnej konkurencji. Natomiast **żegluga regularna, liniowa** (ang. *liner traffic*, niem. *Linienschiffahrt*), odbywającą się pomiędzy ustalonymi z góry portami, charakteryzowała od zawsze stałość połączenia. Podział na żegluga trampową i liniową miał znaczenie nie tylko formalne, ale przede wszystkim praktyczne, związane z zasadami eksploatacji statku i organizacji pracy na statku. Przez ostatnich kilkadziesiąt lat dokonały się ogromne zmiany w żegludze. Na liniach regularnych porusza się szlakami morskimi coraz więcej kontenerowców i zbiornikowców, o ogromnych rozmiarach i zdolnościach przewozowych. Na liniach regularnych oprócz statków pasażerskich i pasażersko-towarowych (*ro-pax ships*) w żegludze promowej (*ferry shipping*) pływają samochodowce, zbiornikowce, gazowce oraz coraz więcej kontenerowców, wśród których są tzw. *mega-ships*, czyli statki o największych rozmiarach i zdolnościach przewozowych, zabierające na pokład od 18 do 23 tys. TEU. Statki kontenerowe używane są zarówno w oceanicznej żegludze kontenerowej (*ocean container shipping*), jak i w żegludze dowozowej (*feeder service*). W żegludze liniowej może wystąpić ograniczenie wolnej konkurencji w przypadku przewozów na liniach, na których działają konferencje liniowe (porozumienia żeglugowe), stosujące zasady określone w Konwencji UNCTAD o kodeksie postępowania konferencji liniowych (*Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences*) podpisanej w Genewie 6.04.1974 r.

4. W rozporządzeniu MliR z 9.12.2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz.U. z 2021 r. poz. 1840), oprócz omówionej już żeglugi międzynarodowej,

wyróżniono: żeglugę krajową, żeglugę przybrzeżną, żeglugę osłoniętą i żeglugę portową. **Żegluga krajowa** (*domestic shipping*) obejmuje żeglugę na morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym oraz w wyłącznej strefie ekonomicznej państwa. Zakres żeglugi krajowej jest szerszy niż zakres żeglugi przybrzeżnej, która jest ograniczona do 20 mil morskich od brzegu morskiego. Statki eksploatowane jedynie w żegludze krajowej powinny posiadać dokument bezpieczeństwa o nazwie „Karta bezpieczeństwa” albo kartę bezpieczeństwa „Ł”, która jest wydawana dla statków małych o prostej budowie. Statki pasażerskie w żegludze krajowej mogą uprawiać żeglugę w strefie eksploatacji odpowiedniej dla posiadanej klasy (A–D), zgodnie z warunkami określonymi w cytowanym rozporządzeniu MliR. Większość statków polskiej floty to statki eksploatowane w żegludze krajowej. **Żegluga przybrzeżna** to żegluga, która może być uprawiana w odległości nie większej niż 20 mil morskich od brzegu w rejonie Morza Bałtyckiego lub innego morza zamkniętego o podobnych warunkach żeglugowych. **Żeglugę osłoniętą** można uprawiać na Zalewie Szczecińskim, Zalewie Wiślanym, w Zatoce Puckiej oraz części Zatoki Gdańskiej na południe od linii prostej łączącej latarnię morską Hel z latarnią morską w Krynicy Morskiej, natomiast **żegluga portowa** ograniczona jest głównie do granic portów morskich.

5. W ustawie o bezpieczeństwie morskim zostały zdefiniowane jeszcze inne pojęcia ściśle związane z żeglugą morską. Przez **żeglugę na linii regularnej** (odbywającą się na wodach morskich) ustawodawca rozumie żeglugę obejmującą serię podróży statku wykonywanych w celu obsługi ruchu między tymi samymi dwoma portami lub większą liczbą tych samych portów lub serię podróży statku z tego samego portu i z powrotem bez zawijania do portów pośrednich, wykonywanych: zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów albo w taki sposób, że podróże te są na tyle regularne lub częste, że stanowią dający się wyróżnić systematyczny szereg połączeń (art. 5 pkt 12 u.b.m.). Żegluga na wodach morskich uprawiana przez statki pasażerskie pomiędzy polskim portamiorskimi to **pasażerska żegluga krajowa** (art. 5 pkt 13 u.b.m.). Należy od niej odróżnić **międzynarodową żeglugę pasażerską**, którą ustawodawca zdefiniował jako żeglugę na wodach morskich statkiem pasażerskim inną niż pasażerska żegluga krajowa (art. 5 pkt 14 u.b.m.).

6. Żegluga międzynarodowa **w rozumieniu przepisów prawa podatkowego** oznacza żeglugę między: a) portami polskimi a portami zagranicznymi, w tym także między portami polskimi, pod warunkiem że żegluga między portami polskimi jest częścią podróży morskiej do portu zagranicznego, b) portami polskimi a miejscami przeznaczenia położonymi poza granicą polskiego morza terytorialnego, c) portami zagranicznymi, d) miejscami przeznaczenia położonymi poza granicą polskiego morza terytorialnego, e) portami zagranicznymi a miejscami przeznaczenia położonymi poza granicą polskiego morza terytorialnego (art. 5a pkt 48 u.p.d.o.f.).
7. Odrębnym rodzajem żeglugi morskiej, któremu w prawie UE od lat 90. ubiegłego wieku poświęcono wiele uwagi, jest **żegluga morska bliskiego zasięgu** (*short sea shipping*), czyli rozumie się przez to przewóz ładunków i pasażerów drogą morską pomiędzy portami położonymi w geograficznych granicach Europy lub pomiędzy portami nieleżącymi w Europie, ale w krajach mających linię brzegową na morzach zamkniętych graniczących z Europą (komunikat Komisji dla Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie żeglugi bliskiego zasięgu, COM(2004) 453 *final*). Celem rozwoju *short sea shipping* w UE stało się zmniejszenie intensywności ruchu drogowego, wsparcie zrównoważonej mobilności i poprawa stanu środowiska. Realizacji tego celu miały służyć m.in. autostrady morskie (termin używany w odniesieniu do morskiej części transeuropejskiej sieci transportowej; zob. biała księga pt. *Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje*, COM(2001) 370 *final*).
8. Od pojęcia żeglugi morskiej należy odróżnić **pojęcie transportu morskiego**. Pojęcie to zostało wprowadzone do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/42/WE z 6.05.2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską (Dz.Urz. UE L 141, s. 29). Zawarto w niej definicję **przewozu rzeczy i osób drogą morską**, który oznacza przepływ rzeczy i osób przy użyciu statków pełnomorskich, w podróżach, które podejmowane są drogą morską w całości lub częściowo (art. 2 lit. a). Dyrektywy nie stosuje się do połowowych statków rybackich, statków przetwórci, statków służących do wierceń i poszukiwań, holowników, statków pchaczy, statków

badawczych i pomiarowych, pogłębiarek, okrętów wojennych lub statków wykorzystywanych jedynie do celów niehandlowych (art. 2 lit. b). Wcześniej w załączniku II rozporządzenia (WE) nr 184/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z 12.01.2005 r. w sprawie statystyki Wspólnoty w zakresie bilansu płatniczego, międzynarodowego handlu usługami i zagranicznych inwestycji bezpośrednich (Dz.Urz. UE L 35, s. 23) dokonano aktualizacji definicji m.in. transportu morskiego (kod 206), w ramach którego wyodrębniono podział na pasażerski transport morski (kod 207), towarowy transport morski (kod 208) oraz pozostały transport morski (kod 209). W orzecznictwie można spotkać definicje, z których wynika, że transport morski oznacza przewóz statkami w celach zarobkowych pasażerów i ładunków przez wody morskie (wyroki WSA w Gdańsku: z 28.02.2017 r., I SA/Gd 1514/16, LEX nr 2268810, i z 8.02.2017 r., I SA/Gd 1502/16, LEX nr 2249282).

9. Przepis zawarty w art. 1 k.m. precyzuje zakres zastosowania Kodeksu morskiego do stosunków prawnych związanych z żeglugą morską. Warto zaznaczyć, że stosunki te posiadają szczególną specyfikę, pozostającą pod wpływem uwarunkowań wewnętrznych (krajowych) i zewnętrznych (międzynarodowych), opierają się na normach prawnych wchodzących do zakresu regulacji prawa morskiego i wykazują wysoce zróżnicowany charakter prawny oraz przynależą do różnych systemów prawnych i wielu gałęzi prawa.
10. **Stosunki cywilnoprawne związane z żeglugą morską.** Przepis art. 1 § 2 k.m. zawiera generalne odesłanie do przepisów prawa cywilnego. Ustawodawca wprowadził konstrukcję pozwalającą przy braku odpowiednich przepisów Kodeksu morskiego na odwołanie się nie tylko do przepisów Kodeksu cywilnego, ale do innych przepisów prawa cywilnego, również pozakodeksowych. Zgodnie z przyjętą interpretacją, w tym znaczeniu przepisy prawa cywilnego obejmują wszystkie normy prawa cywilnego, niezależnie od tego, w jakim akcie prawnym są zawarte (zob. J. Łopuski, *Niektóre problemy prac badawczych nad morskim prawem cywilnym. Autonomia, partykularyzm, uniformizm i międzynarodowa unifikacja prawa morskiego*, „Technika i Gospodarka Morska” 1966/8–9, s. 8–10; J. Matysik, *Podręcznik...*, 1975, s. 33).

11. W zakresie morskiego prawa cywilnego większość przepisów ma charakter *ius dispositivum* i może być zmieniona lub zmodyfikowana w drodze umowy stron. Przepisy prawa cywilnego, o których mowa w art. 1 § 2 k.m., znajdują zastosowanie wtedy, gdy strony nie umówiły się inaczej albo gdy wynika to z ich woli. Normy regulujące stosunki cywilnoprawne związane z użytkowaniem morza i eksploatacją jego zasobów odnoszą się przede wszystkim do statku morskiego i umów przewozu. Polski Kodeks morski nie zawiera ogólnych zasad prawnych, które znajdują zastosowanie w stosunkach zobowiązaniowych. Zasady te zawarte są w Kodeksie cywilnym (J. Łopuski, *Kodeks cywilny a problematyka prawno-morska*, PiP 1965/8–9, s. 276–286).
12. **Stosunki pracy na statkach morskich.** Do stosunków pracy na statkach morskich zastosowanie znajdują przepisy ustawy o pracy na morzu, Kodeksu pracy i inne przepisy prawa pracy oraz postanowienia Konwencji o pracy na morzu.

W **ustawie o pracy na morzu** zostały uregulowane: prawa i obowiązki stron stosunku pracy na statkach morskich o polskiej przynależności; pośrednictwo pracy dla osób poszukujących pracy na statkach morskich; wymagania dotyczące dokumentów związanych z pracą na statkach morskich; warunki pracy i życia marynarzy na statkach morskich o polskiej przynależności; ochrona zdrowia i ochrona socjalna marynarzy. W zakresie nieuregulowanym w ustawie o pracy na morzu do stosunków pracy na statkach stosuje się przepisy Kodeksu pracy i inne przepisy prawa pracy. **Konwencja o pracy na morzu** składa się z preambuły, artykułów, noty wyjaśniającej oraz kodeksu. Kodeks zawiera przepisy, normy i wytyczne i podzielony jest na dwie części A i B. Część A (obowiązkowa) odpowiada wymogom zawartym w skonsolidowanych w ramach MLC kilkudziesięciu konwencjach ILO, natomiast część B (fakultatywna) zawiera zalecenia służące skutecznemu wprowadzaniu do praktyki części A (są to wytyczne niewiążące prawnie). Kodeks MLC składa się z pięciu tytułów: „I. Minimalne wymagania dla marynarzy do pracy na statku”; „II. Warunki zatrudnienia”; „III. Zakwaterowanie, zaplecze rekreacyjne, żywienia”; „IV. Ochrona zdrowia, opieka medyczna, opieka społeczna i zabezpieczenie społeczne”; „V. Zgodność i egzekwowanie”. Konwencja

MLC wprowadziła tzw. dokumenty MLC (Morski Certyfikat Pracy, Tymczasowy Morski Certyfikat Pracy oraz Deklarację Zgodności), nałożyła dodatkowe obowiązki na państwo bandery, państwo portu i państwo pochodzenia marynarza, a także określiła procedurę wnoszenia i rozpatrywania skarg marynarzy na nieodpowiednie warunki pracy i życia na statku (D. Pyć, *Compliance and Enforcement of Maritime Labour Conditions – The Polish Legal Perspective*, „Polish Yearbook of International Law” 2016, t. 36, s. 247–255; D. Pyć, *Obowiązki państwa bandery, państwa portu oraz państwa pochodzenia marynarza wynikające z konwencji o pracy na morzu* [w:] *Ubi ius, ibi remedium. Księga dedykowana pamięci Profesora Jana Kolasy*, red. B. Krzan, Warszawa 2016, s. 485 i n.).

13. Jednym z podmiotów występujących w stosunkach pracy na statkach morskich jest pracownik – marynarz. Termin „**marynarz**” został zdefiniowany konwencyjnie i ustawowo. Konwencja MLC określa tak każdą osobę zatrudnioną lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na statku konwencyjnym (art. II ust. 1 lit. f MLC). Celem tak szerokiego definicyjnego ujęcia marynarza w MLC było objęcie wszystkich osób pracujących na statku – niezależnie od charakteru, w jakim są one zatrudnione – minimalnymi międzynarodowo ujednoliconymi standardami pracy i życia na morzu. Pojęcie marynarza nie sprowadza się zatem jedynie do tzw. tradycyjnych stanowisk na statku (np. kapitana statku, starszego marynarza), ale zakresem obejmuje również osoby świadczące usługi hotelowe czy też cateringowe na statkach pasażerskich lub osoby, które wykonują inne czynności zawodowe. W konsekwencji postanowieniami MLC są objęte również osoby zatrudnione na statkach pasażerskich czy też niektórych jachtach (np. osoby pracujące na statkach morskich, w szczególności statkach pasażerskich, które wykonują pracę inną niż *stricto* związana z eksploatacją statku) (M.L. McConnell, D. Devlin, C. Doumbia-Henry, *The Maritime Labour Convention, 2006: A Legal Primer to an Emerging International Regime*, Leiden–Boston 2011; D.B. Stevenson, *Maritime Labour Law* [w:] *The IMLI Manual on International Maritime Law*, red. D.J. Attard, t. 2, *Shipping Law*, red. M. Fitzmaurice, N.A. Martínez Gutiérrez, I. Arroyo, E. Belja, Oxford 2016, s. 214). Szerzej na temat kategorii osób kwalifikujących się do objęcia terminem „marynarz” zob. rezolucja VII przyjęta na 94. sesji ILO

w dniu 22.02.2006 r. i jej załącznik (http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088130.pdf, dostęp: 20.10.2021 r.).

14. Definicja marynarza zawarta w ustawie o pracy na morzu od chwili jej ogłoszenia w 2015 r. do 2021 r. obejmowała osoby posiadające kwalifikacje zawodowe określone w rozdziale 4 u.b.m., a także każdą inną osobę zatrudnioną na statku z wyjątkiem osoby, która okazjonalnie wykonuje na statku pracę niezwiązaną z żeglugą morską (art. 2 pkt 3 u.p.m. w brzmieniu sprzed 22.09.2021 r.). Każdą inną osobą zatrudnioną na statku może być np. barman, kelner, steward pracujący na promach czy też statkach pasażerskich. Pierwotnie z definicji marynarza wyłączono natomiast, zgodnie ze wskazaniami rezolucji VII ILO z 2006 r., osoby niebędące członkami załogi statku, które zwykle pracują na lądzie, ale okazjonalnie mogą być zaangażowane do wykonania na statku pracy niezwiązanej z żeglugą morską (np. stolarz, który podczas danej podróży morskiej wykonuje naprawy mebli; piosenkarz zaangażowany na występy na statku pasażerskim na czas nocy sylwestrowej). Osoby takie nie muszą ubiegać się o książeczkę żeglarską lub świadectwo zdrowia. Definicja marynarza została zmieniona w 2021 r. przez zastosowanie prostego zabiegu odesłania do definicji marynarza z konwencji MLC (zob. art. II ust. 1 lit. f konwencji MLC), co oznacza, że marynarzem jest każda osoba zatrudniona, zaangażowana lub pracująca w jakimkolwiek charakterze na statku, do którego odnosi się konwencja MLC.
15. **Zatrudnienie na statku** następuje na podstawie marynarskiej umowy o pracę, czyli umowy o pracę na statku morskim zawartej między armatorem a marynarzem. Marynarską umowę o pracę zawiera się na czas nieokreślony, na czas określony lub na czas podróży morskiej. Marynarz zostaje zatrudniony zgodnie z wymaganiami w zakresie warunków pracy i życia na statku przewidzianymi w konwencji MLC. Konwencja przewiduje w swoich postanowieniach kilka podstawowych praw marynarzy zatrudnionych na statku, w tym takich jak prawo do bezpłatnej repatriacji w określonych przypadkach i prawo do składania skarg dotyczących niezapewnienia właściwych warunków pracy i życia na statku (zob. szerzej D. Pyć, *Compliance...*, s. 247–255; D. Pyć, *Warunki pracy*

i życia marynarzy na statku morskim [w:] *Leksykon...*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2020, s. 430–436).

16. Z zatrudnieniem do pracy na statkach morskich wiąże się **pośrednictwo pracy dla osób poszukujących pracy na statkach**. Ustawa o pracy na morzu wprowadziła organizację pośrednictwa pracy dla marynarzy zgodnie z MLC (art. 1 ust. 1 pkt 2 u.p.m.). Pośrednictwo pracy na statkach obejmuje pomoc osobom zainteresowanym podjęciem pracy na statku oraz pomoc armatorom w poszukiwaniu odpowiednich kandydatów do pracy na statku (art. 16 ust. 1 u.p.m.). Za czynności związane z pośrednictwem pracy nie wolno pobierać bezpośrednio lub pośrednio od osób poszukujących pracy na statkach żadnych opłat (art. 16 ust. 2 u.p.m.). Pośrednictwo pracy dla marynarzy prowadzą agencje zatrudnienia, o których mowa w ustawie z 20.04.2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz.U. z 2021 r. poz. 1100 ze zm.) oraz powiatowe urzędy pracy. Właściwy dyrektor urzędu morskiego umieszcza na stronie internetowej urzędu aktualną listę agencji zatrudnienia, którym wydał dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach. Dzięki takiemu rozwiązaniu osoby poszukujące zatrudnienia na statkach morskich mogą sprawdzić, czy agencja, z usług której chcą skorzystać, jest agencją certyfikowaną (zob. D. Pyć, *Obowiązki państwa pochodzenia marynarza związane z pośrednictwem pracy*, KPPubl. 2018/1, s. 25–42; D. Pyć, *Pośrednictwo pracy dla marynarzy* [w:] *Leksykon...*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2020, s. 299–306. Nadzór nad agencjami zatrudnienia sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej).
17. **Sprawy bezpieczeństwa morskiego**. Przepisy Kodeksu morskiego odnoszą się do bezpieczeństwa morskiego jedynie w ograniczonym do niektórych kwestii zakresie (np. obowiązki armatora – art. 15 k.m., obowiązki kapitana statku – art. 59 k.m., uprawnienia kapitana statku – art. 68 k.m., pilotaż morski – art. 222 § 1, art. 228 § 3 i art. 229 k.m.). **Bezpieczeństwo morskie** (*maritime safety*) jest terminem powszechnie używanym w prawie i praktyce prawa morskiego i prawa morza, ściśle związanym z uprawianiem przez statki żeglugi morskiej. W polskim prawie nie istnieje definicja legalna bezpieczeństwa morskiego. W doktrynie prawa morskiego podejmowano próby konstruowania definicji bezpieczeństwa

morskiego, trudno jednak o definicję uniwersalną. O ile do niektórych z nich można mieć zastrzeżenia, o tyle zakresowe ujęcia bezpieczeństwa morskiego nie rodzą większych wątpliwości. Przyjmuje się, że na pojęcie bezpieczeństwa morskiego składają się: bezpieczeństwo życia na morzu, bezpieczeństwo mienia i bezpieczeństwo środowiska (w tym środowiska morskiego). W szeroko rozumianym pojęciu bezpieczeństwa morskiego mieści się również ochrona żeglugi morskiej i portów morskich, określana też jako bezpieczeństwo na morzu (*maritime security*), czyli zespół środków prewencyjnych i zaradczych skierowanych na ochronę statku przed aktami bezprawnymi (w tym piractwem morskim, terroryzmem). W polskim prawie zagadnienia ochrony statków i obiektów portowych reguluje ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich. Jej przepisy wprowadzają do prawa krajowego postanowienia kodeksu ISPS. Więcej na temat wymagań kodeksu ISPS zob. komentarz do art. 53 k.m.

18. W teorii bezpieczeństwo morskie rozumiane jako stan (faktyczny) implikuje założenie, że dzięki przestrzeganiu standardów i procedur (zawartych np. w postanowieniach konwencji SOLAS czy MARPOL) oraz zalecanych metod postępowania (przewidzianych np. w kodeksach IMO) statek morski, wszystkie przebywające na nim osoby (załoga, inne osoby zatrudnione na statku, pasażerowie i inne osoby), a także ładunek i środowisko są (lub będą) „wolne od zagrożenia”. Założenie to opiera się na zasadzie prewencji zakładającej działania zapobiegawcze pozwalające m.in. na skuteczne zarządzanie ryzykiem. Osiągnięciu celu prewencyjnego (zapewnieniu stanu bezpieczeństwa morskiego) służą obligatoryjne i fakultatywne środki prewencyjne (np. zalecenia bezpieczeństwa) i środki zaradcze.
19. Z praktyki wynika, że bezpieczeństwo morskie jako stan charakteryzuje duża zmienność i dynamika. Zapewnienie bezpieczeństwa morskiego, tzn. utrzymanie odpowiedniego stanu bezpieczeństwa, wymaga ustawicznych starań nie tylko całej załogi statku. Niezbędne działania w tym zakresie angażują wiele podmiotów, mających różne cele (np. gospodarcze, handlowe, publiczne, środowiskowe), i wymagają współpracy i budowania kultury bezpieczeństwa morskiego (D. Pyć, *Odpowiedzialność za bezpieczeństwo statków i środowiska zgodnie z wymaganiami kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (Kodeksu ISM)*, GSP 2013, t. 29, s. 181–196).

20. **Kultura bezpieczeństwa morskiego** (*maritime safety culture*) jest to całość wartości i dobrych praktyk zarządzania statkiem, w tym w szczególności jego bezpieczną eksploatacją, a także zaangażowania personelu (np. marynarzy zatrudnionych na statku, osób zatrudnionych w biurze armatora), m.in. w celu zapewnienia, aby ryzyko związane z niebezpieczeństwami żegluga morskiej, mogące skutkować wypadkiem lub incydem morskim, było ograniczone w możliwie największym stopniu, czyli do tzw. akceptowalnego poziomu (*acceptable level*) (D. Pyć, *Maritime safety culture as a condition for sustainable shipping*, „Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin” 2020/61, s. 57–58; D. Pyć, *Zrównoważona...*, s. 85; zob. też J.I. Håvold, H.A. Oltedal, *Culture and maritime safety* [w:] *Managing maritime safety*, red. H.A. Oltedal, M. Lützhöft, New York 2018, s. 62–68).
21. Sprawy bezpieczeństwa morskiego regulują w polskim ustawodawstwie przede wszystkim przepisy ustawy o bezpieczeństwie morskim. Obejmują one m.in. kwestie: budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, kwalifikacji i składu załogi, bezpiecznego uprawiania żegluga morskiej oraz ratowania życia na morzu. Przepisy ustawy o bezpieczeństwie morskim wprowadzają do polskiego prawa międzynarodowe instytucje prawne, np. z konwencji SOLAS oraz prawa Unii Europejskiej, w tym tzw. pakiety morskie ERIKA, stanowiące reakcję na skutki katastrof zbiornikowców.
22. **Pakiet Erika I.** W dyrektywie 2001/105/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 19.12.2001 r. zmieniającej dyrektywę Rady 94/57/WE w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.Urz. WE L 19 z 2002 r., s. 9) wprowadzono obowiązkowe kontrole przeprowadzane przez państwo portu w przypadku potencjalnie niebezpiecznych statków, a także sporządzono tzw. czarną listę statków, którym można odmówić wstępu do portów położonych w UE. Rozporządzenie (WE) nr 417/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 18.02.2002 r. w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania w odniesieniu dla tankowców pojedynczokadłubowych i uchylające rozporządzenie

Rady (WE) nr 2978/94 (Dz.Urz. UE L 64, s. 1) określiło stały harmonogram wycofywania z użycia zbiornikowców pojedynczokadłubowych i zastępowania ich bezpieczniejszymi statkami podwójnokadłubowymi. Po katastrofie zbiornikowca *Prestige* na mocy rozporządzenia (WE) nr 1726/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z 22.07.2003 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 417/2002 w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania w odniesieniu dla zbiornikowcy pojedynczokadłubowych (Dz.Urz. UE L 249, s. 1) wprowadzono bardziej rygorystyczny harmonogram. Obecnie tylko zbiornikowce podwójnokadłubowe przewożące oleje ciężkie mogą pływać pod banderą państw członkowskich. Zbiornikowce jednokadłubowe, niezależnie od bandery, pod jaką pływają, mają zakaz wstępu do portów lub terminali przybrzeżnych i kotwiczenia na obszarach znajdujących się pod jurysdykcją państwa członkowskiego.

Pakiet Erika II. Na mocy dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 27.06.2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.Urz. WE L 208, s. 10, ze zm.) ustanowiono wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (*SafeSeaNet*). Statek, który chce wpłynąć do portu w jednym z państw członkowskich, musi z wyprzedzeniem przekazać właściwym władzom portowym określone informacje, przede wszystkim dotyczące ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających środowisko. Zgodnie z dyrektywą statki muszą być obowiązkowo wyposażone w systemy automatycznego rozpoznawania statków (*automatic identification system, AIS*) i systemy rejestrowania przebiegu podróży (*voyage data recorder, VDR*). W 2008 r. Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej porozumiały się w sprawie trzeciego **pakietu Erika III**, który obejmuje dwa rozporządzenia i sześć dyrektyw, w tym: przekształconą dyrektywę w sprawie kontroli państwa portu (dyrektywa 2009/16/WE z 23.04.2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, Dz.Urz. UE L 131, s. 57), która zawiera procedury i instrumenty zgodnie z Memorandum paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w zakresie stosowania prawa UE (zob. załącznik do obwieszczenia MliR z 4.04.2014 r. w sprawie międzynarodowego porozumienia administracji morskich państw Europy i Kanady w sprawie regionalnego systemu portowej kontroli statków

obcych bander zawijających do ich portów, Dz.Urz. MliR poz. 35); dyrektywę 2009/21/WE z 23.04.2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (Dz.Urz. UE L 131, s. 132); dyrektywę 2009/17/WE z 23.04.2009 r. zmieniającą dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz.Urz. UE L 131, s. 101), której celem była poprawa ram prawnych w odniesieniu do miejsca schronienia dla statków w sytuacji zagrożenia; rozporządzenie (WE) nr 391/2009 z 23.04.2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz.Urz. UE L 131, s. 11) i dyrektywę 2009/15/WE z 23.04.2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.Urz. UE L 131, s. 47); dyrektywę 2009/18/WE z 23.04.2009 r. ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającą dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.Urz. UE L 131, s. 114), w której określono standardowe procedury przeprowadzania dochodzeń na morzu dotyczących wypadków i incydentów z udziałem statków pływających pod banderą państwa członkowskiego UE i mających miejsce na morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych państw członkowskich; na mocy tej dyrektywy stworzono również system mający na celu dzielenie się wynikami (stałe ramy współpracy) między EMSA, Komisją i państwami członkowskimi; rozporządzenie (WE) nr 392/2009 z 23.04.2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (opierające się na Konwencji ateńskiej – zob. komentarz do art. 172 i n. k.m.); dyrektywę 2009/20/WE z 23.04.2009 r., której celem jest określenie wymagań dotyczących kontroli przeprowadzanej przez państwo portu w odniesieniu do ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich, podlegających ograniczeniom z tytułu konwencji LLMC (zob. komentarz do art. 96 i n. k.m.).

23. Standardy międzynarodowe **zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki** wprowadzono do konwencji MARPOL, która poza tekstem z 1973 r. i protokołem z 1978 r. składa się z sześciu załączników: „I. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami”; „II. Przepisy

o zapobieganiu zanieczyszczaniu szkodliwymi substancjami ciekłymi przewożonymi luzem”; „III. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu szkodliwymi substancjami przewożonymi morzem w opakowaniach, kontenerach, zbiornikach przenośnych lub cysternach drogowych i kolejowych”; „IV. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami ze statków”; „V. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu śmieciami ze statków”. Konwencja została zmieniona protokołem z 1997 r., który wprowadził m.in. załącznik „VI. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez statki”. Załącznik VI MARPOL jest głównym międzynarodowym instrumentem regulacyjnym nakierowanym na ograniczenie emisji ze statków oraz ich efektywność energetyczną.

24. Obowiązkowymi środkami efektywności energetycznej statków są: projektowy wskaźnik efektywności energetycznej (*energy efficiency design index* – EEDI), wymagany dla statków nowych i poddanych znacznej przebudowie (środek techniczny), oraz plan zarządzania efektywnością energetyczną statku (*ship energy efficiency management plan* – SEEMP), wymagany dla wszystkich statków konwencyjnych (środek operacyjny). Zgodnie z praw. 22 załącznika VI MARPOL SEEMP może stanowić część systemu zarządzania bezpieczeństwem (*safety management system* – SMS). W 2021 r. wprowadzono wskaźnik efektywności energetycznej dla statku istniejącego (*efficiency existing ship index* – EEXI) (zob. D. Pyć, *Techniczne i operacyjne środki efektywności energetycznej dla statków morskich*, PM 2019, t. 37, s. 112 i n.; D. Pyć, *Ship Energy Efficiency Measures and Climate Protection*, ICLR 2021/2–3, s. 241–251).
25. W IMO opracowano system gromadzenia danych o zużyciu paliwa przez statki (*Ship Fuel Oil Consumption Database*) (MEPC.278(70)), który jest odpowiednikiem systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRV) emisji w Unii Europejskiej (zob. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z 29.04.2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE, Dz.Urz. UE L 123, s. 55). Poprawki do MARPOL, wprowadzające obowiązkowy system gromadzenia danych o zużyciu paliwa przez statki weszły w życie 1.03.2018 r. Nałożyły one obowiązek gromadzenia danych od 1.01.2019 r.

26. Kwestie **zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki** regulowane są przez ustawę z 16.03.1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 6 u.z.z.m. zanieczyszczenie oznacza jakąkolwiek emisję lub zrzut ze statku substancji, energii, lub wprowadzenie szkodliwych organizmów wodnych lub patogenów do morza lub atmosfery, podlegających kontroli na podstawie ustawy, które mogą spowodować pogorszenie stanu środowiska lub powstanie niebezpieczeństwa dla zdrowia ludzkiego albo zagrożenie dla żywych zasobów i życia w morzu, pogarszać walory rekreacyjne lub też utrudniać inne zgodne z prawem użytkowanie morza. Ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki zawiera przepisy mające na celu zapewnienie wykonania norm konwencyjnych zawartych m.in. w konwencjach MARPOL i BWM.

Art. 2. [Pojęcie statku morskiego]

§ 1. Statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej, zwane dalej „statkiem”.

§ 2. Statkiem morskim w budowie jest statek, którego stępkę położono lub wykonano równorzędną pracę konstrukcyjną w miejscu wodowania, aż do zakończenia budowy.

1. **Pojęcie statku morskiego – ujęcie historyczne.** W okresie międzywojennym status statku morskiego i prawo podnoszenia polskiej bandery regulowały przepisy ustawy z 28.05.1920 r. o polskich statkach handlowych morskich, która obowiązywała do 1961 r. (została uchylona na podstawie art. III p.w.k.m.1961). Ustawa z 1920 r. posługiwała się pojęciem polskich statków handlowych morskich. Za **polskie statki handlowe morskie** uznano wówczas statki uprawiające żeglugę morską w celu zarobkowania i stanowiące własność państwa, obywateli oraz osób prawnych, które mają siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej i w których: a) wszystkie udziały lub akcje były imienne; b) udział obcokrajowców w kapitale zakładowym nie przewyższał 40%; c) do każdej z władz: kierowniczej, nadzorczej i kontrolującej obcokrajowcy nie wchodził w stosunku przewyższającym ich udział w kapitale zakładowym, a w spółkach akcyjno-komandytowych nie byli ponadto osobiście odpowiedzialni; d) główny kierownik (dyrektor zarządzający) był obywatelem polskim (art. 1 u.p.s.h.m.; zob. też

art. 2 u.p.s.h.m.). Ustawa ta przyznawała polskim statkom handlowym morskim szczególny zakres uprawnień, m.in. wyłączne prawo do uprawiania żeglugi nadbrzeżnej (kabotażu) na polskich wodach terytorialnych; nietykalność wobec statków obcych na morzu pełnym oraz prawa wypływające z eksterytorialności na wodach i w portach obcokrajowych w granicach traktatów, konwencji i zwyczajów międzynarodowych; prawo do korzystania z ochrony polskich władz morskich wojskowych na morzu pełnym oraz polskich urzędów dyplomatycznych i konsularnych za granicą; w czasie wojny prawa wypływające z neutralności w razie ogłoszenia jej przez rząd Rzeczypospolitej; oraz prawo do pomocy ekonomicznej państwa w myśl ustaw specjalnie w tym celu wydanych (art. 5 u.p.s.h.m.).

Po drugiej wojnie światowej ustawodawca wprowadził określenia: „**statek polski**” oraz „**statek obcy**” (np. art. 12 k.m.1961 oraz ustawa z 1.12.1961 r. o izbach morskich). Definicja statku morskiego z Kodeksu morskiego z 1961 r. zawarta w art. 3 § 2 spotkała się z zarzutem tautologii (J. Łopuski, *Statek morski* [w:] *Prawo morskie*, t. 2(1), red. J. Łopuski, Bydgoszcz 1998, s. 51). Zgodnie z Kodeksem morskim z 1961 r. statkiem morskim było urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi na morzu i wodach z nim połączonych, a uczęszczanych przez statki morskie.

Obecnie obowiązujący Kodeks morski posługuje się pojęciem statku morskiego w rozumieniu przepisu zawartego w art. 2 § 1, który zawiera zmienioną wersję poprzednio obowiązującej definicji statku morskiego. Ponadto obowiązujący Kodeks morski posługuje się m.in. pojęciami: morskiego statku handlowego, statku o polskiej przynależności (i statku o obcej przynależności) oraz statku o czasowej polskiej przynależności.

2. **Definicja statku morskiego.** Statkiem morskim (ang. *ship*, *vessel*, niem. *Schiff*, franc. *navire*, ros. *sudno*) jest 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 zwykłemu niebezpieczeństwu morza. W polskim prawie morskim statek morski został zdefiniowany w Kodeksie morskim (art. 2 § 1), w ustawie o bezpieczeństwie morskim oraz ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Ustawy morskie

wprowadzają definicje statku stosownie do zamierzonych celów i wtedy może je charakteryzować wyższy stopień uszczegółowienia.

3. Ustawa o bezpieczeństwie morskim posługuje się pojęciem statku, który oznacza urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoroloty, poduszkowce, statki podwodne i ruchome platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej (art. 5 pkt 1 u.b.m.). Ustawa ta wprowadziła również pojęcie **statku o wartości historycznej**, które oznacza statki zabytkowe i ich repliki, w tym również statki przeznaczone do wspierania i promocji rzemiosł tradycyjnych i umiejętności żeglarskich używane zgodnie z zasadami tradycyjnego żeglarstwa i tradycyjnych technik (art. 5 pkt 2 u.b.m.), oraz odwołuje się do pojęcia **statku rybackiego** w rozumieniu art. 8 ust. 1 u.r.m. Ustawa o bezpieczeństwie morskim definiuje także: **statek pasażerski** jako statek przeznaczony lub używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów; **statek pasażerski typu ro-ro** jako statek pasażerski przystosowany do wtaczania na statek i wytaczania ze statku pojazdów drogowych lub szynowych; **szybki statek pasażerski** jako jednostkę szybką w rozumieniu praw. 1/3 rozdziału X konwencji SOLAS przewożącą więcej niż 12 pasażerów; **statek służby państwowej specjalnego przeznaczenia** jako statek używany wyłącznie do: a) inspekcji i pomiarów hydrograficznych, b) ratowania życia na morzu, c) zwalczania rozlewów olejów i substancji szkodliwych lub zanieczyszczających środowisko naturalne, d) obsługi oznakowania nawigacyjnego, e) wykonywania ustawowych zadań Krajowej Administracji Skarbowej, f) zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów, g) łamania lodów. Ustawa podaje także definicje jachtów: **jacht morski**, czyli jacht rekreacyjny lub jacht komercyjny, przeznaczony lub używany do celów sportowych lub rekreacyjnych na wodach morskich; **jacht rekreacyjny**, czyli statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, inny niż jacht komercyjny; **jacht komercyjny**, czyli statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, w ramach prowadzenia określonej w ustawie działalności; oraz **jacht śródlądowy**, czyli statek żeglugi śródlądowej o napędzie żaglowym lub mechanicznym przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, w rozumieniu przepisów ustawy z 21.12.2000 r. o żegludzie śródlądowej (Dz.U. z 2020 r. poz. 1863).

Ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki wprowadza również kilka definicji statku. Według tej ustawy pojęcie „**statek**” oznacza urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również wodoroloty, poduszkowce, statki podwodne, oraz umocowane i pływające platformy wiertnicze (art. 4 pkt 1 u.z.z.m.); **statek rybacki** oznacza statek wyposażony lub wykorzystywany handlowo do łowienia ryb lub innych żyjących w morzu organizmów (art. 4 pkt 1a u.z.z.m.); **statek sportowy** natomiast oznacza statek bez względu na napęd, wykorzystywany w celach sportowych lub rekreacyjnych (art. 4 pkt 1b u.z.z.m.).

4. Stosowanie pojęcia „statek” (*ship* lub *vessel*) w konwencjach międzynarodowych i ustawodawstwie krajowym jest niejednolite (A. Severance, M. Sandgren, *Flagging the Floating Turbine Unit: Navigating Towards a Registerable, First-Ranking Security Interest in Floating Wind Turbines*, TMLJ 2014/1, s. 13). Gdyby za cel przyjąć opracowanie i wprowadzenie do praktyki międzynarodowo ujednoliconej definicji statku morskiego, to w prawie morza takie podejście napotkałoby na różne trudności. Jedną z nich byłaby kwestia zakresu i natury definicji legalnej statku morskiego oraz statusu prawnego jednostki pływającej. Konwencja UNCLOS używa pojęcia „statek”, stosując zamiennie angielskie wyrazy *ship* oraz *vessel*, ale nie definiuje tego pojęcia.
5. Morskie międzynarodowe konwencyjne prawo morskie poradziło sobie sprawnie z definiowaniem statku morskiego. Wiele morskich umów międzynarodowych posługuje się własnymi definicjami statku. Definicje te można nazwać kontekstowymi (*context-based definitions*), dlatego że tworzone są dla konkretnej umowy międzynarodowej, zgodnie z jej celami, poza tym wynikają z praktyki państw (L.B. Sohn, K.G. Juras, J.E. Noyes, E. Franckx, *Law of the Sea in a Nutshell*, St. Paul 2010, s. 63). Konwencja o ujednastajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów (RH) za statek uznaje jakiegokolwiek urządzenie używane do przewozu towarów morzem (art. 1 lit. d). Zgodnie z konwencją MARPOL statek oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu używaną w środowisku morskim i obejmuje wodoroloty, poduszkowce, statki podwodne, urządzenia pływające oraz stałe bądź pływające platformy (art. 2 pkt 4); konwencja SOLAS nie zawiera ogólnej definicji statku, natomiast wprowadza definicje: statku

pasażerskiego (statek, który przewozi więcej niż 12 pasażerów), towarowe (każdy statek, który nie jest statkiem pasażerskim), zbiornikowca (statek towarowy, zbudowany lub przystosowany do przewozu luzem łatwopalnych ładunków ciekłych), statku rybackiego (statek używany do połowu ryb, wielorybów, fok, morsów lub innych żywych zasobów morza), statku o napędzie jądrowym (statek wyposażony w siłownię jądrową), statku nowego i statku istniejącego (praw. 2 lit. f–l); według COLREG statek oznacza wszelkiego rodzaju urządzenie pływające, nie wyłączając urządzeń bezwypornościowych (*WIG craft*) i wodnosamolotów, używanych lub nadających się do użytku jako środek transportu wodnego (praw. 3 lit. a). Konwencja BWM za statek uznaje jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu używaną w środowisku morskim obejmującą statki podwodne, urządzenia pływające, platformy pływające, pływające jednostki magazynowe (FSU) oraz pływające jednostki produkcyjno-magazynowo-rozładunkowe (FPSO) (art. 1 pkt 12). Natomiast konwencja helsińska uznała, że statek to każdego typu statek pływający w środowisku morskim i objęła tym pojęciem: wodoloty, poduszkowce, statki podwodne, jednostki pływające oraz platformy nieruchome lub pływające (art. 2 ust. 3).

6. Międzynarodowe konwencje morskie, takie jak MARPOL, SOLAS, TONNAGE, MLC, posługują się pojęciem „**statek konwencyjny**” na określenie konkretnych typów statków, do których dana konwencja ma zastosowanie. Przykładowo, w odniesieniu do konwencji MARPOL statek konwencyjny oznacza m.in.: w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza olejami – każdy zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto (GT) 150 lub większej oraz każdy statek inny niż zbiornikowiec olejowy o pojemności brutto (GT) 400 lub większej; w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi – każdy statek przewożący luzem takie substancje; w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza ściekami fekalnymi – każdy statek o pojemności brutto (GT) 400 lub większej oraz każdy statek o pojemności brutto (GT) mniejszej niż 400, który jest uprawniony do przewozu więcej niż 15 osób; w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza przez statki – każdy statek o pojemności brutto (GT) 400 lub większej. W przypadku konwencji SOLAS statki konwencyjne są określone osobno w każdym z rozdziałów konwencji. W odniesieniu do konwencji MLC statkiem konwencyjnym jest statek inny niż ten, który

pływa wyłącznie na wodach śródlądowych, osłoniętych lub na wodach do nich przyległych lub na obszarach, gdzie obowiązują przepisy portowe. W przypadku konwencji TONNAGE statkiem konwencyjnym jest statek o długości co najmniej 24 m, który uprawia żeglugę międzynarodową. Pojemność brutto (GT) oznacza w każdym przypadku pojemność brutto obliczoną zgodnie z przepisami zawartymi w załączniku I do konwencji TONNAGE.

7. Co do zasady o uznaniu jednostki pływającej za statek morski decyduje jej **przeznaczenie** (świadomy zamiar właściciela statku) i **sposób eksploatacji** (używanie do żeglugi po morzu). Stąd też uznaje się, że o rzeczywistym (faktycznym lub też funkcjonalnym) charakterze statku morskiego decyduje przede wszystkim wola właściciela statku lub jego armatora (łac. *animus*). Przykładowo, platforma wiertnicza i dźwig pływający spełniające warunki określone w art. 2 § 1 k.m. są statkami morskimi nawet wtedy, gdy nie posiadają napędu własnego (J. Łopuski, *Statek...*, s. 52; zob. też M. Nesterowicz, *Rozważania nad charakterem statku w orzecznictwie amerykańskim* (Willard Stewart v. Dutra Construction Company), PM 2005, t. 21, s. 176–182). W prawie żeglugi morskiej, w kontekście prowadzenia za pomocą statków morskich działalności gospodarczej (handlowej), przyjmuje się, że statkami są urządzenia pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej (czyli np. eksploatowane w celu przewozu drogą morską ładunku lub pasażerów). Tratwy i kajaki nie są takimi jednostkami pływającymi, nawet wówczas, gdy są używane do przewozu rzeczy lub osób.
8. Wśród państw członkowskich Unii Europejskiej, w ich morskiej legislacji krajowej, w tym w kodeksach morskich, znajdują się również liczne definicje statku morskiego. W porównaniu do definicji prezentowanych w *common law* są one bardziej szczegółowe. Niektóre akty normatywne posługiwały się pojęciem **statku wspólnotowego** (statek wspólnotowy to statek, dla którego wydawane są dokumenty bezpieczeństwa przez lub z upoważnienia państwa członkowskiego Unii Europejskiej, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi; nie obejmowało to przypadku wydawania przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej dokumentu dla statku na wniosek administracji państwa trzeciego – dawny,

nieobowiązujący przepis art. 3 pkt 9 ustawy z 20.04.2004 r. o wyposażeniu morskim, Dz.U. Nr 93, poz. 899 ze zm.), które w przepisach ustawy z 2.12.2016 r. o wyposażeniu morskim (Dz.U. z 2019 r. poz. 955) zastąpiło pojęcie **statku UE** (potocznie: statek unijny), oznaczającego statek pływający pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej i objęty zakresem przepisów międzynarodowych (art. 3 pkt 8).

9. W orzecznictwie odpowiednia interpretacja pojęcia statku morskiego napotyka czasami na pewne trudności (zob. wyrok WSA w Olsztynie z 10.10.2019 r., I SA/Ol 535/19, LEX nr 2732008). Dla celów podatkowych stosowane jest pojęcie **statku eksploatowanego w międzynarodowym transporcie morskim**. Kluczowe znaczenie ma to, czy marynarz („osoba zatrudniona na morzu”) pracuje na statku eksploatowanym w transporcie międzynarodowym (innymi słowy, czy statek wykonuje transport międzynarodowy). W przypadku statku będącego bazą nurków (*diving support vessel* – DSV), który jest klasyfikowany jako jednostka typu *offshore support vessels* (OSV) i pełni funkcje pomocnicze w ramach wykonywanych operacji wokół platform wiertniczych, w ocenie sądu jednostka taka nie spełnia definicji pojęcia transportu, gdyż realizuje prace w obrębie platform wiertniczych i pomimo tego, że statek przemieszcza się między różnymi portami, nie można uznać, że wykonuje transport międzynarodowy z uwagi na jego charakter i przeznaczenie (wyrok WSA w Gdańsku z 19.02.2020 r., I SA/Gd 1850/19, LEX nr 2895539). Podobnie sąd uznał, że praca na statku, którego zasadniczym przeznaczeniem jest ochrona instalacji morskich i ewentualna ewakuacja ludzi z miejsca zdarzenia, nie oznacza, że statek taki jest wykorzystywany do transportu i nie można zatem uznać, że statek jest wykorzystywany do transportu międzynarodowego. Sąd orzekł, że pojęcia transportu międzynarodowego nie można utożsamiać z jakimkolwiek przemieszczaniem się jednostki poza wody terytorialne danego państwa. Statki przeznaczone do ochrony na wypadek awarii (zabezpieczające) nie trudnią się przewozem ładunku ani pasażerów. Zadaniem tego typu statków są czynności zabezpieczające i ewakuacyjne, nie zaś przewóz osób czy ładunków. Sąd uznał, że statek tego typu należy do kategorii statków, których źródłem przychodów nie jest transport morski (wyrok WSA w Szczecinie z 10.11.2020 r., I SA/Sz 683/20, LEX nr 3093862).

10. **Pojęcie statku morskiego w budowie.** Kodeks morski z 1961 r. nie zawierał do 1995 r. definicji statku morskiego w budowie (zob. też J. Młynarczyk, *Umowa o budowę statku morskiego*, Gdańsk 1978). Przeprowadzona wówczas nowelizacja odnosiła się do instytucji hipoteki morskiej na statku w budowie. W obecnie obowiązującym art. 2 § 2 k.m. ustawodawca zawarł definicję statku morskiego w budowie. Jest nim statek, którego stępkę położono lub wykonano równorzędną pracę konstrukcyjną w miejscu wodowania, aż do zakończenia budowy. Stępka (kil) to wzdłużne wiązanie szkieletu kadłuba statku umieszczone w dnie w płaszczyźnie symetrii statku, które zapewnia wzdłużne usztywnienie kadłuba statku (B.K. Mazurkiewicz, *Encyklopedia inżynierii morskiej*, Gdańsk 2009, s. 432). Istnienie prawne statku morskiego w budowie wiąże się z zawarciem **umowy o budowę statku** i z jego **rejestracją**. Zgodnie z art. 2 § 2 k.m. istotne znaczenie wiąże się z chwilą położenia stępki lub wykonania równorzędnej pracy konstrukcyjnej w miejscu wodowania. Nabycie przez statek w budowie cech statku morskiego (zakończenie prac konstrukcyjnych, wykonanie podstawowych prac wyposażeniowych, odbycie próbnych rejsów) określa moment końcowy. Statek morski w budowie to „proces” zmierzający do uzyskania statusu prawnego statku morskiego. I chociaż formalnie statek morski w budowie nie ma jeszcze statusu statku, to może on odbywać „żeglugę” (rejs próbny). Przed rozpoczęciem rejsu próbnego (podróży próbnej) poza terytorium RP statek w budowie należy zgłosić do rejestracji (art. 39 k.m. oraz § 2 ust. 1 r.r.s.m.). Statkowi morskiemu w budowie wydaje się **certyfikat statku w budowie**. Posiadanie tego certyfikatu nie jest równoznaczne z posiadaniem prawa do podnoszenia polskiej bandery (zob. art. 36 k.m.).
11. **Charakter prawny statku morskiego.** Kodeks cywilny pojęcie rzeczy ogranicza do przedmiotów materialnych (zob. art. 45 k.c.). Statek morski jest przedmiotem materialnym – rzeczą w znaczeniu technicznoprawnym. Jest przedmiotem stosunków prawnych (m.in. czynności cywilnoprawnych bez żadnych ograniczeń) i rzeczą znajdującą się w obrocie (łac. *res in commercio*). Jako przedmiot stosunków cywilnoprawnych statek morski jest przedmiotem (rzeczą wyodrębnioną) poddanym obrotowi i posiada materialną, najczęściej zindywidualizowaną postać (rzeczą oznaczoną indywidualnie). Dla określenia, czy rzecz jest oznaczona co do tożsamości,

czy co do gatunku, Kodeks cywilny przyjął kryterium subiektywne, co w konsekwencji może skutkować, że do uczestników obrotu należy określenie, czy rzecz jest zindywidualizowana. Pomimo że nowe statki morskie mogą być produkowane seryjnie (na zamówienie armatora), nie oznacza to automatycznie, że są one rzeczami oznaczonymi co do gatunku. Statek morski jako **rzecz oznaczona co do tożsamości** (*res certa*) jest rzeczą niezastępowalną, posiadającą określone właściwości lub cechy indywidualne (przynależność państwowa, nazwa statku, port macierzysty, pojemność). Statku morskiego nie można podzielić bez istotnej zmiany lub bez znacznej zmiany jego wartości, co czyni go **rzeczą niepodzielną**. Jako **rzecz złożona** statek morski składa się z elementów (np. urządzeń), które mogą samodzielnie funkcjonować jako rzeczy (zob. E. Skowrońska-Bocian [w:] *Kodeks cywilny*, t. 1, *Komentarz. Art. 1–449*¹⁰, red. K. Pietrzykowski, Warszawa 2018, art. 45, s. 229–232).

12. Statek morski jest **rzeczą ruchomą**, niepodzielną i złożoną. Kodeks morski nie precyzuje, co uważa się za **części składowe statku**. Zastosowanie w tym przypadku znajdują przepisy Kodeksu cywilnego. Wyróżnia się części składowe statku jako przedmiotu materialnego (rzeczy złożonej) i jego przynależności. W rozumieniu przepisu zawartego w art. 47 § 2 k.c. części składowe występują w przypadku rzeczy złożonych (zob. wyrok SN z 28.06.2002 r., I CK 5/02, LEX nr 56604). Odłączenie od statku części składowej powoduje utratę przez statek charakteru (statusu) prawnego statku morskiego. Oznacza to, że odłączenie od niego części składowej powoduje uszkodzenie lub istotną zmianę statku (np. może skutkować brakiem zdolności statku do żeglugi). Częścią składową statku jest m.in. kadłub, urządzenia nawigacyjne, sterownicze, napędowe (np. silnik główny). Wiąż między statkiem a jego częścią składową ma fizyczny (techniczny) oraz funkcjonalny charakter. Przy ocenie, czy doszło do istotnej zmiany statku po utracie lub odłączeniu części składowej statku, zastosowanie znajduje kryterium funkcjonalne (zob. E. Skowrońska-Bocian [w:] *Kodeks...*, t. 1, red. K. Pietrzykowski, 2018, s. 237–245). Część składowa statku nie może być odrębnym przedmiotem prawa własności ani przedmiotem posiadania samoistnego. **Przynależnościami statku** są rzeczy ruchome potrzebne do korzystania ze statku jako rzeczy głównej zgodnie z przeznaczeniem statku (celem, którym może być m.in. żegluga morska), jeżeli pozostają

z nim w faktycznym związku odpowiadającym temu celowi. Przynależnością statku może być jedynie taka rzecz, która należy do właściciela tego statku. Strata przynależności przez statek morski (pozbawienie faktycznego związku przynależności z rzeczą główną) nie zmienia charakteru przynależności w zakresie własności. Przynależności statku są potrzebne lub niezbędne do prawidłowego korzystania ze statku. Strata przez statek przynależności nie pociąga za sobą utraty charakteru (statusu) prawnego przez statek morski (zob. E. Skowrońska-Bocian [w:] *Kodeks...*, t. 1, red. K. Pietrzykowski, 2018, s. 246–247). Przynależności to części wyposażenia statku, które nie stanowią jego części składowych (np. łodzie ratunkowe, tratwy ratunkowe, koła ratunkowe, zestaw flag sygnałowych itp.).

- 13. Personifikacja statku morskiego.** Nie ulega wątpliwości, że żegluga morska jest możliwa dzięki wykorzystaniu statku morskiego. Stąd też statek morski w naturalny sposób zawłaszczył sobie prawo do szczególnego traktowania. Funkcjonalnie statek jest traktowany jako: narzędzie pracy na morzu, środek transportu, miejsce przebywania ludzi (np. platforma wiertnicza), a także jako magazyn (dostawy paliwa, zaopatrzenie). W doktrynie, pomimo upływu czasu i zachodzących zmian, niektórzy wciąż utrzymują, że: „Statek to najbardziej żyjąca z nieożywionych rzeczy” (*A ship is the most living of inanimate things. Servants sometimes say ‘she’ of a clock, but every one gives a gender to vessels*) (O.W. Holmes, Jr., *The Common Law*, London 1882, s. 26 (zob. <https://archive.org/details/commonlaw00holmuoft/page/26/mode/2up?q=ship>, dostęp: 3.11.2021 r.)). Personifikacja statku morskiego to zabieg polegający na upodmiotowieniu statku, w polskim prawie głównie w celu zapewnienia przejrzystości przepisów prawnych, m.in. uniknięcia kazuistyki i konieczności wymieniania w przepisach prawnych wszystkich podmiotów, na które nałożone są obowiązki oraz odpowiedzialność. Personifikowanie statku morskiego wywodzi się z tradycji spółki okrętowej (*part-ownership*). Prawo anglosaskie dopuszcza skargę przeciwko statkowi (zob. T. Parsons, *How Partnership in Vessels is Created* [w:] *A Treatise on Maritime Law*, t. 1, Clark (NJ) 2004, s. 82–84). Sformułowania personifikujące statek stanowią daleko idące uproszczenie, mogą jednak prowadzić do trudności związanych z określeniem podmiotu praw lub obowiązków w danym stanie faktycznym.

14. Chociaż statek morski jest rzeczą ruchomą zindywidualizowaną i często przyrównuje się go do osoby jako podmiotu prawa (personifikacja statku), to jednak nie posiada on podmiotowości prawnej. Personifikowanie statku morskiego (np. wina statku, statkowi należy się wynagrodzenie, statek odpowiada za szkodę) jest powszechne w literaturze i przyjęte w przepisach prawnych, również w polskim Kodeksie morskim, np.: statek o polskiej przynależności jest obowiązany podnosić polską banderę (art. 11 k.m.), statek o polskiej przynależności obowiązany jest prowadzić dzienniki i posiadać dokumenty (art. 50 k.m.), statek odpowiada za szkodę wyrządzoną innemu statkowi (art. 218 k.m.), statek odpowiada za szkodę wyrządzoną wskutek zderzenia z jego winy (art. 258 k.m.).
15. Statek morski posiada również własną przynależność państwową (*nationality*), która zgodnie z prawem międzynarodowym (art. 91 ust. 1 UNCLOS) powinna stanowić o **rzeczywistej więzi** między statkiem a państwem przynależności statku (*genuine link*). W ujęciu historycznym istotnym elementem *genuine link* stała się własność statku. Powiązanie statku z państwem przynależności statku związane było z osobą właściciela statku (J. Łopuski, *Problem dogodnej bandery* [w:] *Prawo morskie*, t. 1, red. J. Łopuski, Bydgoszcz 1996, s. 169). Z pojęciem przynależności państwowej statku wiąże się pojęcie bandery statku. W prawie międzynarodowym podnoszona przez statek na rufie bandera stanowi zewnętrzną oznakę przynależności państwowej statku.
16. **Statek uprawiający żeglugę morską** to każdy statek uprawiający żeglugę na obszarach morskich i zarejestrowany w rejestrze prowadzonym przez właściwe organy państwa bandery. Do statków podnoszących polską banderę, które uprawiają żeglugę morską i są klasyfikowane przez PRS jako organizację uznaną w imieniu administracji bandery, poza określonymi wyjątkami, zastosowanie znajdują wymagania zawarte w przepisach nadzoru konwencyjnego (zob. *Przepisy nadzoru konwencyjnego statków morskich*, cz. 9, *Ochrona środowiska*, PRS, Gdańsk 2021, s. 7, https://www.prs.pl/uploads/kon_c9.pdf, dostęp: 3.11.2021 r.).
17. **Zdatność statku do żeglugi** (*seaworthiness*) jako pojęcie prawne występuje w znaczeniu wąskim i szerokim. W znaczeniu wąskim oznacza zapewnienie

statkowi odpowiedniej sprawności technicznej, natomiast w znaczeniu szerokim obejmuje również spełnienie takich warunków jak: należyte obsadzenie statku wykwalifikowaną załogą, posiadanie wymaganych dokumentów, zaopatrzenie w paliwo, żywność i wodę pitną oraz odpowiedni sposób załadunku ładunku zapewniający statkowi właściwą stateczność (zob. D. Pyć, *Zdatność statku do żeglugi jako podstawowy warunek bezpieczeństwa statku morskiego i jego załogi*, GSP 2018, t. 39, s. 469–483).

Statek zdalny do żeglugi oznacza statek, który jest w stanie sprostać zwykłym niebezpieczeństwom na morzu oraz zapewnia rozsądne bezpieczeństwo (*reasonable safety*) znajdującym się na nim osobom. Nie istnieje żadna lista kontrolna pozwalająca na ustalenie, kiedy statek morski jest zdalny do żeglugi. Nie oznacza to jednak, że brakuje regulacji prawnych w tym zakresie. Prawo morskie określa wiele czynników i warunków przy ustalaniu, czy statek jest zdalny do żeglugi.

18. Statek zdalny do żeglugi **musi być sprawny** w takim stopniu, jakiego staranny właściciel (armator) wymagałby dla swojego statku przed rozpoczęciem podróży, uwzględniając wszelkie jej okoliczności, a przede wszystkim wszelkie ryzyko, na jakie narażony jest statek (zob. R.P. Colivaux, *Carver's Carriage of Goods by Sea*, London 1952, s. 85–86). Statek, który nie jest zdolny przeciwstawić się zwykłemu ryzyku podróży morskiej, nie jest statkiem, który byłby wysłany przez starannego armatora w celu odbycia podróży morskiej (Gibson v. Small (1853) 4 HL Cas 353; Burges v. Wickham (1863) 3 Best & Smith 669). Ze współczesnego orzecznictwa wynika brak akceptacji dla jakiegokolwiek sztucznego rozszerzania zakresu pojęciowego zdalności statku do żeglugi. Przyjęto, że zdalność statku do żeglugi stanowi „pierwotną całość” i że czynniki zewnętrzne nie mogą wpływać ani oddziaływać na „wrodzone atrybuty zdalności statku do żeglugi” (Actis Co Ltd v. Sanko Steamship Co Ltd – The Aquacharm [1982] 1 Lloyd's Rep. 7 (CA)).
19. Statek zdalny do żeglugi **musi być w stanie wykonać wyznaczoną podróż** oraz musi też być w takiej „kondycji fizycznej” (*fitness*), która pozwoli mu na zachowanie ładunku przeznaczonego do przewozu w stanie nie naruszonym bądź nie pogorszonym (dotyczy to konkretnych ładunków

narażonych ze względu na inne zagrożenia niż wynikające z niebezpieczeństw morskich) aż do chwili odebrania go w miejscu przeznaczenia. Oznacza to, że ładunek musi dotrzeć na miejsce bez uszkodzeń, utraty wartości i jakości, a statek musi posiadać specjalną zdatność ładunkową, czyli zdatność do przewiezienia konkretnego rodzaju ładunku. Ze zdatnością statku do żeglugi wiąże się pojęcie „zdatności żeglugowej dla ładunku” (*seaworthiness for the cargo*), obecnie określane zdatnością ładunkową (*cargoworthiness*).

20. O niezdatności statku do żeglugi może stanowić wyraźny brak kompetencji kapitana (lub załogi). W orzecznictwie określa się taki przypadek jako „dyskwalifikujący ze względu na brak umiejętności i brak wiedzy”. Obowiązkiem przewoźnika jest przedsięwziąć właściwe kroki w zakresie wyznaczenia kapitana i załogi, polegające na: sprawdzeniu dokumentów kapitana i załogi, przeprowadzeniu rozmów z poprzednimi pracodawcami oraz sprawdzeniu szczególnych kompetencji kapitana istotnych ze względu na typ statku i rodzaj podróży. W praktyce to armator lub zarządzający statkiem wyposażają kapitana i załogę w specjalne instrukcje i prowadzą nadzór nad statkiem i całą podróżą.
21. Kapitan statku jest obowiązany przed rozpoczęciem podróży i w czasie podróży dołożyć należytej staranności, aby statek był zdalny do żeglugi, a w szczególności, aby odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej co do bezpieczeństwa, obsadzenia właściwą załogą, należytego wyposażenia i zaopatrzenia (art. 57 k.m.). W praktyce sprawami związanymi z zaopatrzeniem statków zajmują się wyspecjalizowane podmioty świadczące usługi zlecone przez armatora lub zarządzającego statkiem. Dotyczy to paliwa, ale także żywności i wody pitnej.
22. W orzecznictwie można znaleźć przykład niezdatności statku do żeglugi ze względu na brak wystarczającej ilości paliwa na statku. Brak któregośkolwiek z dokumentów bezpieczeństwa przed wyruszeniem statku w podróż może stwarzać domniemanie niezdatności statku do żeglugi i ją (podróż) uniemożliwić. Dla wypełnienia obowiązku dostarczenia statku zdalnego do żeglugi przewoźnik musi wykazać faktyczną, należyłą staranność,

a nie tylko powołać się na dokumenty (zob. wyrok SN z 30.01.1968 r., I CR 541/67, LEX nr 4627). Kapitan jest obowiązany osobiście sprawdzić jeszcze przed objęciem obowiązków kierowania statkiem, czy statek posiada dokumenty bezpieczeństwa. Dokumenty te są dowodem, że w dniu inspekcji stan techniczny statku był zgodny z wymogami bezpieczeństwa. Istnieje domniemanie, że zadowalający stan trwa również po tej dacie do czasu upływu okresu ważności, na jaki dokumenty zostały wystawione. Posiadanie ważnych dokumentów bezpieczeństwa nie zwalnia kapitana ani innych członków załogi z obowiązku własnej oceny zdatności statku do żeglugi. Istnieje obowiązek stałej kontroli rzeczywistej zdatności statku do żeglugi przez załogę i informowania kapitana o zauważonych wadach związanych z bezpieczeństwem statku.

23. W Kodeksie morskim obowiązek zapewnienia przez przewoźnika, aby statek był zdalny do żeglugi, został uregulowany w art. 110, wzorowanym na art. 3 ust. 1 i art. 4 ust. 1 RH. Zgodnie z Kodeksem morskim przewoźnik obowiązany jest dołożyć należytej staranności, aby przy rozpoczęciu podróży statek był zdalny do żeglugi, właściwie wyposażony, zaopatrzony i obsadzony załogą, a ponadto, aby jego ładownie, chłodnie oraz wszelkie inne pomieszczenia, do których są ładowane towary, były przed rozpoczęciem podróży przygotowane i doprowadzone do stanu odpowiedniego do przyjęcia, przewozu i zabezpieczenia ładunku, stosownie do jego właściwości. Przewoźnik jest zatem obowiązany do podstawienia statku zdalnego zarówno do żeglugi, jak i do przewiezienia określonego ładunku (V.H. Chacón, *The Due Diligence in Maritime Transportation in the Technological Era*, Cham 2017, s. 7, 15 i n.).
24. Obok pojęcia „statek morski” w ostatnich latach używa się coraz częściej pojęcia „bezzałogowe pojazdy morskie” (*unmanned maritime vehicles – UMMVs*), pod którym należy rozumieć pojazdy zdolne do kontrolowanego samobieżnego poruszania się po wodzie bez udziału personelu na pokładzie. Są one kontrolowane przez personel z lądu, z wykorzystaniem radiokomunikacji i GPS (*global positioning system*) (zob. szerzej R. Veal, M. Tsimplis, A. Serdy, *The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles*, ODIL 2019/1, s. 23; P. Dean, H. Clack, *Autonomous shipping and maritime law* [w:] *New Technologies, Artificial Intelligence and*

Shipping Law in the 21st Century, red. B. Slyer, A. Tettenborn, New York 2020, s. 70–72).

25. Reasumując, zakres pojęcia statku morskiego jest szerszy w stosunkach związanych z bezpieczeństwem morskim, a węższy w stosunkach związanych z przewozem morskim (ładunku, pasażerów) czy też w ubezpieczeniach morskich. W doktrynie i orzecznictwie można też wskazać na bogactwo definicyjne i szeroki zakres materii pozwalającej na analizowanie pojęcia statku morskiego z uwzględnieniem różnych kryteriów podziału i funkcji statków morskich. W orzecznictwie pojawiały się stwierdzenia, że ze stosunkową łatwością można odróżnić statek morski od innego urządzenia pływającego. Natomiast doktryna wykazuje pewną ostrożność w tym względzie, wskazując, że statkiem morskim może być urządzenie o dowolnym kształcie i wyposażeniu, co ma szczególne znaczenie również w odniesieniu do statków autonomicznych lub bezzałogowych.

Art. 3. [Pojęcie morskiego statku handlowego]

§ 1. Kodeks morski stosuje się do morskich statków handlowych.

§ 2. Morskim statkiem handlowym 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.

1. Kodeks morski w pełnym zakresie znajduje zastosowanie do morskich statków handlowych (ang. *merchant ship*, fr. *navire marchand*), tzn. statków przeznaczonych lub używanych do prowadzenia działalności gospodarczej (J. Łopuski, *Uprawianie żeglugi morskiej* [w:] *Prawo morskie*, t. 2(1), red. J. Łopuski, Bydgoszcz 1998, s. 57). W przypadku wątpliwości dotyczących uznania, czy dany statek jest morskim statkiem handlowym, czy też nie, zasadnicze znaczenie przykłada się do oceny dokonywanej według rzeczywistego prowadzenia działalności gospodarczej za pomocą

tego statku. Zatem zasadnicze znaczenie ma **kryterium przeznaczenia lub używania statku do działalności gospodarczej na morzu**, w zakresie przykładowo wymienionym w art. 3 § 2 k.m. (zob. J. Siedlecki, *Komentarz do działu I Kodeksu morskiego. Tytuł IV Umowy*, Gdańsk–Szczecin 1970, s. 43–44).

2. Należy jednak podkreślić, że statek morski to urządzenie, które w ciągu ostatnich 60 lat wraz z rozwojem techniki morskiej zmieniało nie tylko kształt i rozmiary, ale również przeznaczenie. W konsekwencji takiego stanu rzeczy zmieniały się i różniły definicje statku morskiego, zarówno w prawie krajowym, jak i w umowach międzynarodowych. Wywarło to wpływ na podejście do morskich statków handlowych. Decydujące znaczenie wciąż odgrywa przeznaczenie do zarabkowania w żegludze morskiej. Dlatego też o charakterze statków handlowych świadczy przede wszystkim rzeczywiste przystosowanie ich do przewozu ładunków i 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. Do statków handlowych nie należy zaliczać okrętów wojennych, statków celnych, jednostek Policji i Straży Granicznej, statków naukowo-badawczych, sportowo-rekreacyjnych oraz jachtów.
3. Pewnym ułatwieniem w zrozumieniu pojęcia morskiego statku handlowego jest egzemplifikacja w art. 3 § 2 k.m. rodzajów działalności gospodarczej wykonywanej przez te statki. Wyliczenie powyższe nie ma charakteru zamkniętego. Do wymienionych *expressis verbis* w art. 3 § 2 k.m. rodzajów działalności wykonywanej przez morskie statki handlowe należy dodać działalność gospodarczą prowadzoną przez morskie statki handlowe polegającą na świadczeniu odpłatnie różnych usług portowych (np. bunkrowanie). Dotyczy to również prac pogłębiarskich prowadzonych przy pomocy pogłębiarek (inaczej: bagrownic lub drag), a także eksploracji zasobów morskich. Specyficznym typem statków są statki sejsmiczne, przeznaczone do poszukiwania złóż ropy naftowej i gazu za pomocą technik stosowanych w sejsmologii przez wykorzystanie danych z odbicia generowanych przez te statki fal sejsmicznych.

Art. 4. [Statki morskie używane wyłącznie do celów naukowo-badawczych]

Do statków morskich używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych stosuje się Kodeks morski z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów oraz przepisów o awarii wspólnej.

1. **Statki naukowo-badawcze** służą do prowadzenia badań w środowisku morskim. Prace prowadzone przez te statki wykonywane są często w ramach zadań statutowych instytutów naukowych lub badawczo-rozwojowych (takich jak Instytut Oceanografii PAN). Statki naukowo-badawcze realizują międzynarodowe programy badawcze i współpracują w celu realizacji zobowiązań wynikających z umów międzynarodowych, których Polska jest stroną.
2. Zasadnicze znaczenie przy interpretacji art. 4 k.m. ma użyte w przepisie określenie „wyłącznie”. Porządkuje ono faktyczne używanie statku do przypisanych mu powyżej celów naukowo-badawczych, a nie do przewozu ładunków lub pasażerów drogą morską. Do statków naukowo-badawczych nie stosuje się przepisów o awarii wspólnej.
3. Statkiem badawczym jest statek sejsmograficzny przeznaczony do badań geofizycznych dna morskiego. Nie jest to statek eksploatowany w transporcie międzynarodowym. Statek ten należy do floty wykorzystywanej przez podmiot zajmujący się badaniami dna morskiego. Jednostka pływająca, która służy wyłącznie do prowadzenia badań naukowych, nie spełnia wymogów definicji prowadzenia międzynarodowego transportu morskiego. Definicji transportu międzynarodowego w tym przypadku nie można utożsamiać z jakimkolwiek przemieszczaniem się jednostki poza wody terytorialne danego państwa, ponieważ sejsmograficzne statki badawcze nie przewożą towarów ani pasażerów, nie prowadzą handlu, lecz wykonują badania dna morskiego (zob. wyrok WSA w Gdańsku z 21.11.2018 r., I SA/Gd 849/18, LEX nr 2600470; zob. też wyroki WSA w Gdańsku: z 21.02.2017 r., I SA/Gd 1625/16, LEX nr 2255806; z 19.04.2017 r., I SA/Gd 101/17, LEX nr 2291426; z 12.04.2017 r., I SA/Gd 1652/16, LEX nr 2289700; z 4.04.2017 r., I SA/Gd 26/17, LEX nr 2287161; z 22.02.2017 r.,