

Rozdział I

WSTĘP DO PRAWA MORSKIEGO

Już w starożytnym Egipcie żegluga odgrywała istotną rolę w gospodarce krajów nadmorskich, ale nie znaleziono żadnych jednoznacznych zapisów ani dowodów na istnienie jakichkolwiek norm regulujących sprawy związane z żeglugą.

Pierwsze zapisy, które można uznać za początek istnienia Prawa Morskiego odkryto na Rodos i są to dwa zapisy w Digestach Justyniana (533), który powoływał się w nich na słowa cesarza Antoninusa Piusa (136-161), które określały zasady postępowania, co do grabieży majątku rozbitego i wyrzuconego na brzeg statku.

Przytoczę tutaj pierwsze sformułowanie prawne dotyczące żeglugi na morzu:

„Jestem władcą świata, ale prawo panuje na morzu. Taka sprawa musi być rozstrzygana przez prawo morskie Rodyjczyków, jeśli nie stoi w sprzeczności z naszym prawem”.

Drugie sformułowanie jest już wyraźnie specjalistyczne i dotyczy „awarii wielkiej”, której zdefiniowanie jest przypisywane Rodyjczykom. Definicja dotyczy szkody zwanej dzisiaj „awarią wspólną”, t.zn. takiej, w której pewna część majątku (statku lub ładunku) zostaje uratowana kosztem innej, a właściciel jest zobowiązany do udzielenia pomocy w pokryciu strat.

Zaznaczam tylko historyczny moment, od kiedy sprawy morza stały się ważne dla państw nadmorskich, których interesy na morzu się krzyżują. Tak, więc pojęcie prawa morskiego jest dość stare, ale zanim wykształciło się w dzisiejszej formie przechodziło lokalne metamorfozy. Można jednak przyjąć, że pierwszymi przepisami regulującymi sprawy związane z żeglugą morską mającymi charakter międzynarodowy był kodeks morski zw. **Consolat de Mar** opracowany w Barcelonie w XIII w., który miał zastosowanie nie tylko w Hiszpanii i Prowansji, ale i w portach włoskich.

Najstarszymi przepisami dotyczącymi żeglugi stworzonymi poza Morzem Śródziemnym był **Zbiór z Oléron** (wyspa w zatoce Biskajskiej). Dokument jest dziełem francuzów lub anglo-normanów - naukowcy do dziś się spierają. Faktem jest jednak, że przepisy zawarte w tym dokumencie stały się zaczątkiem prawa morskiego takich krajów jak: Anglia, Francja, Szkocja, Flandria,

Prusy i Kastylia. Sądy amerykańskie jeszcze dziś często powołują się na regulacje pochodzące z tego Zbioru.

Z czasem poszczególne kraje morskie wykształciły swoje własne, oryginalne przepisy, które czerpały wprawdzie istotę pewnych pojęć ze starych dokumentów, ale podporządkowały je swoim interesom narodowym.

W dzisiejszych czasach, kiedy współpraca krajów nadmorskich jest faktem i rzeczą oczywistą, rolę koordynatora w sprawach żeglugi morskiej przejęły międzynarodowe organizacje, których członkami są wszystkie znaczące na morzu państwa. Podstawową organizacją - centralą dla wielu agend, też morskich, jest dzisiaj ONZ (Organizacja Narodów Zjednoczonych). Państwa uczestniczące w światowej żegludze morskiej, jeśli są sygnatariuszami międzynarodowych konwencji, są zobowiązane do uchwalania narodowych przepisów zgodnych z konwencjami międzynarodowymi regulującymi zagadnienia dotyczące przedmiotu ustawy narodowej.

Przejdźmy do meritum sprawy zostawiając historyczne aspekty zagadnienia naukowcom i studentom prawniczych uczelni. Skrypt jest skrótem ukierunkowanym na najważniejsze, podstawowe zagadnienia, jakie powinien znać każdy, bez względu na pozycję na statku, uczestnik międzynarodowej żegludze morskiej. Zajmijmy się teraz podstawowymi pojęciami, których znajomość pozwoli nam na rozumienie prawniczych tekstów w obrocie kontraktowym i handlowym na morzu. Marynarz, który bierze swój kontrakt do ręki winien zrozumieć jego treść, która napisana prawniczym językiem, może być nie w pełni zrozumiała bez podstawowej wiedzy w tym zakresie.

Prawo morskie

Prawo morskie, to stosunki prawne ujęte w zespół norm prawnych pomiędzy uczestnikami obrotu morskiego, a więc przedsiębiorstwami, instytucjami i innymi osobami prawnymi oraz osobami fizycznymi, tak krajowymi jak i zagranicznymi, oraz stosunki pomiędzy tymi uczestnikami a organami władzy państwowej, jak również stosunki między państwami związane z żeglugą morską.

W prawie morskim jak i w każdym innym, są pojęcia jednoznaczne, które obowiązują uczestników stosunków prawnych. Podstawowymi pojęciami, które skutkują wzajemnymi

zobowiązaniami stron, są określenia „OSOBA FIZYCZNA” I „OSOBA PRAWNA”.

Osoba fizyczna

Osobą fizyczną jest każdy człowiek, niezależnie od wieku, stanu zdrowia, ilorazu inteligencji czy innych cech. Zdolności prawna osoby fizycznej przysługuje od chwili urodzenia a kończy się z chwilą śmierci. Osobę fizyczną indywidualizuje jej imię i nazwisko, pochodzenie od określonych rodziców, stan cywilny i miejsce zamieszkania. Dowodami urodzenia, zgonu, stanu cywilnego są akta stanu cywilnego, wystawiane na okoliczność wszelkich zmian określających osobę.

Od zdolności prawnej osoby należy odróżnić jej zdolność do czynności prawnych, a więc do samodzielnego kształtowania swoich praw i obowiązków. Zdolność do czynności prawnych przysługuje w Polsce osobom pełnoletnim, takim, które ukończyły 18 lat i nie są sądownie ubezwłasnowolnione. Osoby po 13-ym roku życia i osoby częściowo ubezwłasnowolnione, mają ograniczoną zdolność do czynności prawnych – tzn. nie mogą rozporządzać majątkiem i zawierać zobowiązań. Osoby pozbawione zdolności prawnych to przede wszystkim osoby poniżej 13-go roku życia i osoby całkowicie ubezwłasnowolnione przez sąd. W imieniu tych osób czynności prawne mogą podejmować ich rodzice czy osoby ustanowione ich opiekunami.

Osoba prawna

Osobą prawną jest organizacja utworzona zgodnie z obowiązującymi przepisami, zespalaająca w sposób trwały pewną ilość osób fizycznych i środków majątkowych dla osiągnięcia określonych celów gospodarczych lub niegospodarczych. Osoba prawna może występować na zewnątrz, jako samodzielna jednostka działająca za pośrednictwem swoich organów, nabywać prawa i zobowiązania tak w stosunkach z innymi osobami prawnymi, jak i osobami fizycznymi. Osobą prawną jest także Skarb Państwa. Osobę prawną indywidualizuje jej nazwa (firma) i siedziba. Jeżeli przepisy szczególne nie stanowią inaczej, jednostki organizacyjne uzyskują osobowość prawną z chwilą wpisu do właściwego rejestru (Krajowy Rejestr Sądowy, rejestr stowarzyszeń). Wpisowi do rejestru podlega m.in. sposób reprezentacji osoby prawnej. Osoba

taka działa poprzez swoje organy, czyli określone osoby na mocy statutu uprawnione do jej reprezentacji.

Źródła prawa morskiego

Wszelkie regulacje stosunków między osobami fizycznymi obustronnie, osobami prawnymi również obustronnie, jak i stosunków wzajemnych między osobami fizycznymi a prawnymi, zawarte są w stanowionych aktach prawnych różnej rangi. W krajach suwerennych, parlamentarnych i konstytucyjnych, sposób stanowienia prawa jest ściśle określony. W Polsce najwyższą władzą ustawodawczą jest Sejm i jest on podstawowym źródłem stanowionego prawa w postaci Ustaw, które mogą być następnie bardziej szczegółowo rozpisane przez władzę wykonawczą - Rząd, w formie rozporządzeń i zarządzeń poszczególnych ministrów i kolejno, przez zarządzenia i uchwały organów państwowych niższego szczebla - wojewodów, burmistrzów, dyrektorów różnych urzędów.

Wszelkie przepisy, w zależności od rangi, mają swoje miejsce publikacji. Każdy przepis staje się obowiązującym nie w momencie ustanowienia, a z chwilą jego opublikowania w aktach urzędowych stosownych do rangi.

Tabela 1 - Źródła prawa w Polsce i ich zawartość

DZIENNIK USTAW	Ustawy, dekrety, rozporządzenia Rady Ministrów, ratyfikowane umowy międzynarodowe i konwencje.
MONITOR POLSKI	Rozporządzenia i zarządzenia poszczególnych ministrów (dla GM Ministra Żeglugi/Infrastruktury).
DZIENNIK URZĘDOWY	Zarządzenia porządkowe i uchwały Rad Wojewódzkich i Miejskich oraz rozporządzenia porządkowe dyrektorów Urzędów Morskich.

Zwyczaj

Poza normatywnym źródłem Prawa Morskiego istnieje jeszcze jedno źródło – **ZWYCZAJ** (Obyczaj stosowany). Są to zasady postępowania faktycznie stosowane przez uczestników obrotu morskiego z przeświadczeniem powinności ich stosowania. Normy zwyczajowe występują często tam, gdzie prawo morskie nie istnieje lub jest w szczątkowej formie, lub gdzie lokalne władze

kraju, który nie jest sygnatariuszem konwencji międzynarodowych, ustanawiają niepisane zwyczaje postępowania obowiązujące na ich terenie.

W krajach morskich o dużym znaczeniu i będących sygnatariuszami większości Konwencji i Umów międzynarodowych, zwyczaj jest rzadkością, lub dotyczy mniej istotnych procedur regionalnych. W Polsce zwyczaje są stwierdzane i definiowane przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego, w strukturach, której istnieje specjalna komisja stwierdzająca istnienie i stosowanie zwyczaju. Zwyczaje są normami uzupełniającymi, występującymi często tam, gdzie pisane prawo lub przepis nie określa sposobu postępowania w określonej sytuacji.

Podział prawa morskiego

Różnorodność zagadnień występujących w obrocie morskim, ich złożoność i specjalizacja spowodowało, że pierwotnie jednolite Prawo Morza zostało podzielone na wiele wyodrębnionych elementów opisujących poszczególne dziedziny stosunków prawnych na morzu.

Międzynarodowe publiczne prawo morskie

Międzynarodowe Prawo Morza zajmują się regulacją stosunków prawnych między państwami, zakresem władztwa poszczególnych państw na różnych akwenach wód morskich, wolnością żeglugi i eksploatacji bogactw morza, współpracą międzynarodową w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, ochroną rybołówstwa i innych bogactw morza.

Źródłem Międzynarodowego Prawa Morza są międzynarodowe, umowy, traktaty, konwencje i zwyczaje. Normy zawarte w tych źródłach prawa morskiego są uwzględniane najczęściej, (choć nie zawsze) w stanowionym prawie poszczególnych państw. Wiele z umów międzynarodowych jest w całości tłumaczona na język kraju, ratyfikowana i ogłaszana w Dzienniku Ustaw. Staje się przez to prawem obowiązującym mocą Ustawy na terytorium (też statków bandery) danego państwa.

Morskie Prawo Administracyjne

Morskie Prawo Administracyjne reguluje stosunki pomiędzy organami państwowej administracji morskiej a osobami fizycznymi i prawnymi, prowadzi też nadzór państwa nad żeglugą morską na podległym państwu akwenie ze szczególnym uwzględnieniem: bezpieczeństwa żeglugi, spraw sanitarnych, zagrożenia ekologicznego, ruchu statków na podległych wodach, rejestracji i pomiarów statków oraz wydawaniem przepisów określających organizację i kompetencje organów administracji morskiej.

Normy prawne występujące w Morskim Prawie Administracyjnym są z zasady normami imperatywnymi, od których odstępstwo jest możliwe tylko w wypadkach szczególnych, określonych przepisami. W każdym innym wypadku przepisy te muszą być bezwzględnie stosowane pod groźbą sankcji karno-administracyjnych (kara pozbawienia wolności lub grzywna).

Podstawowe normy Morskiego Prawa Administracyjnego zawarte są w Kodeksie Morskim (Tyt.I Dz.II „Warunki uprawiania żeglugi”). Poza Kodeksem przepisy MPA znajdziemy w rozporządzeniach Ministra Żeglugi, zarządzeniach porządkowych dyrektorów Urzędów Morskich i w postanowieniach umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Polskę i ogłoszonych w Dzienniku Ustaw.

Morskie Prawo Pracy

Morskie Prawo Pracy reguluje zagadnienia związane z pracą oficerów i marynarzy zatrudnionych na statkach i celem tego prawa jest ochrona interesów pracownika.

Źródłem Morskiego Prawa Pracy są odrębne akty prawne, ustawa o pracy na polskich statkach handlowych uprawiających żeglugę międzynarodową, rozporządzenia Ministra Żeglugi i Układy Zbiorowe.

Normy MPP mają charakter norm imperatywnych - bezwzględnie obowiązujących, niedopuszczających odmiennego uregulowania przez strony w kwestii unormowanej tymi przepisami - nie mogą być zmienione w ramach indywidualnej umowy na niekorzyść pracownika.

Morskie Prawo Cywilne

Morskie Prawo Cywilne reguluje stosunki majątkowe związane z żeglugą morską takie jak: własność statku, prawa zastawcze na statku, prawa zastawcze na ładunku, odpowiedzialność armatora, umowy związane z eksploatacją statku, czarterem, przewozem, holowaniem, wypadkami morskimi i ubezpieczeniem.

MPC zawiera w zasadzie normy dyspozytywne – przepisy prawne względnie obowiązujące, mające zastosowanie tylko wówczas, jeżeli strony odrębną umową nie uregulowały danej kwestii odmiennie.

Źródłem dla MPC jest przede wszystkim Kodeks Morski i ogólne prawo cywilne oraz standardowe umowy żeglugowe (czartery, konosamenty, polisy ubezpieczeniowe)

UWAGA!!! Niektóre istotne przepisy Kodeksu Morskiego dotyczące stosunków majątkowych, mają charakter norm imperatywnych – bezwzględnie obowiązujących, co wynika z wyraźnych postanowień ustawy, przewidujących, że odmiennie uregulowanie jest nieważne (np. odpowiedzialność z konosamentu i odpowiedzialność przewoźnika za szkody pasażera) - mają zastosowanie przepisy prawa a nie klauzule umowne.

Morskie Prawo Prywatne

Morskie Prawo Prywatne (Prawo Kolizyjne) reguluje kolizję ustaw (7-11 KM). Są to unormowania dotyczące stosowalności norm prawa w sytuacjach kolizji i różnego typu awarii na wodach międzynarodowych gdzie nie ma jurysdykcji żadnego z państw bandery a przepisy państw uczestniczących w sporze regulują odmiennie kolizyjną kwestię.

PRAWO MORSKIE, MIĘDZYNARODOWE, KRAJOWE I KAŻDE INNE JEST ELEMENTEM ŻYWYM, ZMIENIAJĄCYM SIĘ W CZASIE, CO OBLIGUJE NAS DO STAŁEGO ŚLEDZENIA ZMIAN W ZAKRESIE NAS DOTYCZĄCYM!!!