

ZBIGNIEW GODECKI

PRAWO MORSKIE JAKO WARTOŚĆ. REFLEKSJE W ZWIĄZKU Z NOWYM KODEKSEM MORSKIM

Nowy polski Kodeks morski inspiruje do nowego spojrzenia na polskie prawo morskie jako na wartość samą w sobie. Artykuł daje początek takiemu spojrzeniu. Pomyślany został tak, aby skłonić do dalszej dyskusji na ten temat.

JESZCZE RAZ O AKSJOLOGII PRAWA MORSKIEGO

W referacie wygłoszonym w Komisji Prawa Morskiego PAN, zainspirowanym rozważaniami J. Łopuskiego, zatytułowanymi „Aksjologia prawa morskiego”¹, wykazano między innymi, że tytuł ten rodzi wiele pytań. Jedno z nich (uznane wówczas za podstawowe) brzmiało: Aksjologia (prawa morskiego) to znaczy – co? Dyskusja wykazała złożoność tej problematyki. Z kolei między wierszami bazującego na tym referacie artykułu² zasygnalizowano też inne pytanie spośród zakodowanych z tytułu tychże rozważań J. Łopuskiego. Brzmi ono: Aksjologia „prawa morskiego” to znaczy aksjologia – czego? Jest to oczywiście pytanie o pojmowanie i definiowanie prawa morskiego, ale tylko na płaszczyźnie aksjologicznej.

Do głębszych przemyśleń na ten temat skłaniają też wypowiedzi innych autorów. Wśród nich na przykład następujące słowa J. Młynarczyka: ... *terminologiczny i metodologiczny zamęt powodują niekiedy wszelkie analizy pojęcia prawa morskiego podejmowane z rozmaitych punktów widzenia, a więc ustawodawczego, naukowego, dydaktycznego itp. Towarzyszy temu czasem brak wyraźnego rozgraniczenia badanego pojęcia jako elementu systemu prawnego w ramach jednego państwa od prawa morskiego ujmowanego (zresztą błędnie) jako zespół norm*

¹ *Prawo morskie*, pod red. J. Łopuskiego, t. I, Bydgoszcz 1996, s. 48–53.

² Z. Godecki, *O aksjologii prawa morskiego i jego związkach z etyką marynarską*, *Prawo Morskie*, 2001, t. XV, s. 141–149.

stanowiących pewien system o zasięgu międzynarodowym, powstały w wyniku ujednoczenia niektórych zagadnień³.

PRAWO MORSKIE (JAKO WARTOŚĆ) CZYLI – CO?

„Prawo – pisze J. Łopuski – chroni określony system wartości. (...) Rozważyć więc należy, jak zagadnienie to przedstawia się w prawie morskim⁴. Kiedy autor przystępuje do wyjaśnienia tej sprawy, wskazuje na coś, co nazywa „prawem morskim w ujęciu uniwersalnym⁵. Uprzednio zaś deklaruje, że przedstawia problematykę „współczesnego prawa morskiego w ujęciu uniwersalnym”, a tak ujmowane prawo morskie to „pewne zjawisko”, które wymaga wzięcia pod uwagę obszernego zespołu norm prawnych o pochodzeniu tak krajowym, jak i międzynarodowym, przy którym polskie prawo morskie może być uwzględniane tylko jako jeden z elementów „obrazu całości⁶. Wynika więc z tego, że ani polskie ani inne konkretne krajowe (francuskie, niemieckie itd.) prawo morskie, ani też międzynarodowe prawo morskie nie jest tym, co stanowi punkt odniesienia aksjologicznego w rozważaniach J. Łopuskiego. Czy jednak prawo morskie w takim („globalnym”, bo i takiego słowa użył autor w tym kontekście⁷ ujęciu „chroni” („urzeczywistnia”, jak to w innym miejscu określa J. Łopuski)⁸ jakiś konkretny („określony”, według autora) system wartości?

Deklaracja J. Łopuskiego o przedstawianiu prawa morskiego tylko w takim właśnie ujęciu załamuje się jednak w jego rozważaniach aksjologicznych. Kiedy bowiem autor wskazuje przykładowo nawiązujący do określonych wartości obowiązków kapitana statku niesienia pomocy ludziom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu, to jako źródło tego obowiązku wskazuje „normę prawną zawartą w konwencji międzynarodowej” (także „międzynarodowe prawo morskie⁹”. Nie sposób w rozważaniach tych znaleźć choćby jedno aksjologiczne odniesienie do prawa morskiego rozumianego inaczej niż jako prawo krajowe lub międzynarodowe. Autor odsyła bowiem do reguł hamburskich, konwencji o prawie morza, konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, konwencji o ratownictwie morskim i do naszego Kodeksu morskiego (starego). Znika tu więc gdzieś owo „prawo morskie w ujęciu uniwersalnym (globalnym)”.

Nie kwestionując zasadności ujmowania prawa morskiego w ten (lub inny) sposób dla określonych celów badawczych; w trakcie prowadzenia rozważań

³ J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997, s. 11–12.

⁴ J. Łopuski, *op. cit.*, s. 48.

⁵ J. Łopuski, *op. cit.*, s. 48.

⁶ J. Łopuski, *op. cit.*, s. 17.

⁷ J. Łopuski, *op. cit.*, s. 18.

⁸ J. Łopuski, *op. cit.*, s. 19.

⁹ J. Łopuski, *op. cit.*, s. 52.

na płaszczyźnie aksjologicznej należy mieć na uwadze to, że realnie istnieje tylko polskie prawo morskie, francuskie prawo morskie itd., a każde z nich jest zbiorem (systemem) norm prawnych obowiązujących „tu i teraz” z odpowiednimi odniesieniami aksjologicznymi. Prawo morskie w „ujęciu uniwersalnym (globalnym)” J. Łopuskiego nie jest takim systemem. Nie ma ono zastosowania w życiu, a tym samym nie wiąże się z żadnym konkretnym systemem wartości.

Istnieje tendencja do szerokiego ujmowania prawa morskiego z punktu widzenia przedmiotu regulacji, którym dla J. Łopuskiego jest „morska działalność człowieka”¹⁰, a dla M.H. Kozińskiego – trudna do określenia „morskość” stosunków społeczno-gospodarczych, stanowiących bazę dla odpowiednich regulacji prawnych¹¹. Tak ujmowane prawo morskie M.H. Koziński nazywa „nowym prawem morskim”¹². Dostrzega też – za J. Łopuskim – zjawisko rozwarstwiania się tak szeroko ujmowanego prawa morskiego i jako jeden z zasadniczych czynników utrudniających jego rozwój wymienia założenia aksjologiczne, właściwe dla poszczególnych części prawa morskiego. Zauważa – co niezwykle ważne – że zupełnie odmienne są założenia aksjologiczne np. prawa żeglugi morskiej i morskiego prawa pracy czy prawa morza¹³. Nie oznacza to, oczywiście, że nie należy mówić o prawie morskim jako pewnej całości z takiego czy innego punktu widzenia, także na płaszczyźnie aksjologicznej.

Polskie i każde inne konkretne prawo nie tylko realizuje określony system wartości, ale też jest wartością samą w sobie i jako takie może (powinno) być badane na płaszczyźnie aksjologicznej. Odnosi się to także do prawa morskiego jako części konkretnego systemu prawa. Rozważyć więc należy – posługując się językiem J. Łopuskiego – jak zagadnienie to przedstawia się w prawie morskim, ale też tylko w – polskim prawie morskim.

DOWARTOŚCIOWYWANIE I „PSUCIE” PRAWA MORSKIEGO

1. Około pół wieku temu ustawodawca przesądził (oczywiście nie bez znaczącego wpływu ówczesnej nauki prawa morskiego, a może nawet przede wszystkim pod jej wpływem) o włączeniu do naszego porządku prawnego ustawy z terminem „kodeks” w jej nazwie, czego jednak – jak ocenia J. Młynarczyk – nie można sprowadzać tylko do zagadnienia techniki legislacyjnej (kodeks to wyższa forma aktu ustawodawczego). Wprawdzie ówczesny (z 1961 r.) Kodeks morski – jak uważa J. Młynarczyk – nie spełnił wszystkiego tego, czego oczekuje się od kodeksu jako takiego (kodeks to z założenia „zespół norm pozostających w organicznym związku, wewnątrznie spójny i proklamujący założenia ogólne dla całego

¹⁰ J. Łopuski, *op. cit.*, s. 23.

¹¹ M. H. Koziński, *Morskie prawo gospodarcze*, Prawo Morskie, 2000, t. XIV, s. 9.

¹² M. H. Koziński, *op. cit.*, s. 9.

¹³ M. H. Koziński, *op. cit.*, s. 9.

systemu”), ale „stał się podstawowym filarem w konstrukcji naszego ustawodawstwa morskiego”¹⁴.

Obecnie, po kilku nowelizacjach tamtego kodeksu, wprowadzono nowy Kodeks morski¹⁵. Czy spełnia on wymagania kodyfikacyjne i także jest filarem w konstrukcji naszego ustawodawstwa morskiego?

Trafnie zauważono w literaturze przedmiotu – pisze A. Gwiżdż rozważając na temat nazywania ustaw – że kodeksy „pełnią funkcję unifikacyjną i integracyjną w stosunku do systemu prawa określonej dziedziny i to jest ta ich niezmiernie doniosła właściwość, cenna i zasługująca na ochronę”, ale dotyczy to tylko tych, które zasługują na miano kodeksów¹⁶. W polskim „katalogu kodeksów” tylko niektóre zajmują taką pozycję. Nie miał jej jednak – zdaniem tegoż autora – między innymi stary Kodeks morski, ponieważ był ustawą o charakterze międzygałęziowym i nie posiadał „części ogólnej”¹⁷. Ów międzygałęziowy charakter Kodeksu morskiego stanowi odniesienie do poglądu A. Gwiżdża, że kodeksem jest tylko taka ustawa, która normuje co najmniej podstawową część systemu prawnego, i której wyodrębnienie (jako „dziedziny”) dokonało się wcześniej oraz uzyskało aprobatę praktyki i doktryny prawniczej¹⁸. Co do tego ostatniego, w odniesieniu do starego Kodeksu morskiego, można z autorem polemizować. Niewątpliwie bowiem na długo przed uchwaleniem starego Kodeksu morskiego w praktyce i doktrynie zaaprobowano wyodrębnienie się prawa morskiego, tyle że ówczas przez prawo morskie rozumiano raczej tylko to, czym wówczas (i później) było prawo żeglugi morskiej (przede wszystkim – handlowej). Kodeks morski regulował podstawową część – jak deklarował w art. 1 – stosunków związanych z żeglugą morską, i jako taki był w momencie uchwalenia (i później, przez pewien czas) rzeczywistym kodeksem w obrębie tak rozumianego prawa morskiego. Nie był nim natomiast w odniesieniu do prawa morskiego definiowanego jako dział prawa regulujący wszelkie stosunki związane z działalnością morską, skoro poza swym zakresem pozostawił stosunki pracy na statkach (odrębne ustawy z lat 1952 i 1991), administrację morską (dekret z 1955 r. i ustawa z 1991 r. oraz inne ustawy), izby morskie (ustawa uchwalona równocześnie z Kodeksem), rybołówstwo morskie (najpierw pozaborowa ustawa z 1916 r. a następnie ustawy z lat 1963, 1996 i 2001) i skoro w 2000 r. uchylono w nim rozdział „Bezpieczeństwo żeglugi”, zastępując go ustawą o bezpieczeństwie morskim.

Pod tym względem nie inaczej sprawa ma się z nowym Kodeksem morskim, i nie zmienia tej oceny fakt, że – w przeciwieństwie do jego poprzednika – posiada on tytuł I z nagłówkiem „Przepisy ogólne”. Ten tytuł nie jest bowiem tym, czym jest np. księga pierwsza Kodeksu cywilnego („Część ogólna”), ani ową „częścią ogólną”, o jakiej mówi A. Gwiżdż. Jego zdaniem, chodzi o taką część kodeksu,

¹⁴ J. Młynarczyk, *op. cit.*, s. 30.

¹⁵ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. (Dz.U., Nr 138, poz. 1545; Przepisy wprowadzające – poz. 1546).

¹⁶ A. Gwiżdż, *Przyczynek do zagadnień techniki legislacyjnej* [w:] *Studia nad prawem konstytucyjnym* pod red. J. Trzczińskiego i B. Banaszaka, Wrocław 1997, s. 115.

¹⁷ A. Gwiżdż, *op. cit.*, s. 115.

¹⁸ A. Gwiżdż, *op. cit.*, s. 114–115.

której moc rozciąga się także na inne ustawy¹⁹. Spośród ośmiu artykułów tego tytułu moc sześciu nie rozciąga się na żadne inne ustawy, natomiast pozostałe dwa to definicje „statku morskiego” (art. 2 § 1) i „armatora” (art. 7), wprowadzone do Kodeksu – inaczej niż w pierwotnej wersji starego Kodeksu morskiego – w zasadzie na użytek wykładni tylko tej ustawy, a w każdym razie bez takiego znaczenia dla pewnych ustaw morskich²⁰. Obecny Kodeks morski to po prostu tylko jedna w katalogu ustaw morskich.

Ta wzrastająca liczba ustaw morskich oznacza postępujące rozwarstwianie się prawa morskiego nie tylko na działy, ale też – mówiąc z pewnym uproszczeniem – na poszczególne ustawy.

Reasumując rzecz można, że prawo morskie zyskało kiedyś na uchwaleniu starego Kodeksu morskiego i przez jakiś czas ustawa ta swą treścią i nazwą je dowartościowywała. W wypadku nowego Kodeksu morskiego – pomijając merytoryczne i systematyczne znowelizowanie nim znacznych partii prawa morskiego (zjawisko pozytywne) – nie można powiedzieć, że prawo morskie coś zyskało na jego uchwaleniu. Istnieje natomiast coś, co wręcz przemawia przeciw słowu „kodeks” w nazwie tej ustawy.

2. W rozważaniach na temat tworzenia prawa w ramach obecnie obowiązującej Konstytucji A. Gwiżdż doszedł do wniosku, że daje ona kodeksom pewien „przywilej proceduralny”, który jednak nie może być rozciągany przez zwykłego ustawodawcę na jakiegokolwiek ustawy przez samo nazywanie ich „kodeksami”; nazwą „kodeks” trzeba teraz – aby być w zgodzie z Konstytucją – posługiwać się nader wstrzeźliwie²¹. Idzie o art. 123 ust. 1 Konstytucji. Przepis ten bowiem wyłącza kodeksy z postępowania w sprawie tzw. pilnych projektów ustaw, a zatem Kodeks morski nie będzie mógł być znowelizowany w tym trybie nawet w wypadku zaistnienia rzeczywistej potrzeby pilnej jego nowelizacji. Na tym nie koniec, Regulamin Sejmu²² bowiem przewiduje specjalne postępowanie z projektami kodeksów, przepisów wprowadzających oraz ustaw nowelizujących kodeksy. Polega ono w szczególności na obligatoryjnym włączeniu do tego postępowania komisji nadzwyczajnej z zespołem stałych ekspertów oraz na innego rodzaju utrudnieniach w łatwym i szybkim znowelizowaniu kodeksu.

3. Pracom nad nowym Kodeksem morskim przyświecała idea uczynienia go aktem o charakterze cywilnoprawnym. Nie zrealizowano jej konsekwentnie. I tak, np. bezpieczeństwu morskiemu poświęcono osobną ustawę, ale tzw. administracyjna problematyka bezpieczeństwa morskiego po części mieści się jednak w Kodeksie. Z kolei w znacznej części przepisy o mieniu zatopionym (art. 282 i nast.) nie mają nic wspólnego z cywilistyką i mogły znaleźć się poza Kodeksem, np. w ustawie o administracji morskiej. Tymczasem do ustawy tej „przeniesiono” (mocą art. 5 pkt 3 Przepisów wprowadzających Kodeks) art. 74 starego k.m. o zatrzymaniu

¹⁹ A. Gwiżdż, *op. cit.*, s. 115.

²⁰ O czym dalej.

²¹ A. Gwiżdż, *Kilka uwag o tworzeniu prawa pod rządem nowej Konstytucji*, Gdańskie Studia Prawnicze, t. III, 1998, s. 106.

²² Wydawnictwo Sejmowe, Warszawa 2001.

statku przez kapitana portu na wniosek wierzyciela, który to przepis służył przecież li tylko dochodzeniu roszczeń cywilnoprawnych, i czemu też wyłącznie służy dodany art. 42a ustawy o administracji morskiej.

4. J. Łopuski dowodzi, że centralną postacią w prawie morskim (w owym ujęciu uniwersalnym) jest już nie właściciel statku, lecz jego armator²³. Ta centralna postać także naszego prawa morskiego została w starym Kodeksie zdefiniowana niejako na użytek całego prawa morskiego. Definicja ta nie budziła w zasadzie żadnych zastrzeżeń i nie sprawiała kłopotów interpretacyjnych w żadnym kontekście prawnym²⁴. Nikt nie domagał się innego zdefiniowania pojęcia armatora na użytek tej czy innej ustawy spoza Kodeksu. Z czasem jednak legislatorzy wpadli na pomysł definiowania tego pojęcia w poszczególnych ustawach. I tak, np. armator to także „osoba, która przy użyciu własnego lub cudzego statku prowadzi w środowisku morskim we własnym imieniu” (ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki) oraz „ten, kto uprawiając w swoim imieniu żeglugę statkiem własnym lub cudzym zatrudnia na nim pracowników” (ustawa o pracy na statkach). Analiza tych definicji wskazuje, że w gruncie rzeczy chodzi w nich o to samo, o czym mowa w definicji kodeksowej. Takie mnożenie definicji statku to po prostu „psucie” prawa morskiego.

Słowo „armator” znaleźć też można bez zdefiniowania w takich kontekstach, do których nie sposób przenieść bez zastrzeżeń definicji kodeksowej. Tak rzecz miała się ze starą ustawą o rybołówstwie morskim i tak ma się – tyle że na większą jeszcze skalę – z nową. I tak, np. w myśl tej ostatniej licencja połowowa (zezwolenie w rozumieniu przepisów o działalności gospodarczej) wydawana jest osobie określonej właśnie jako „armator” i „armator” uprawniony jest do uprawiania rybołówstwa. Gdyby więc przyjąć definicję kodeksową na użytek wykładni ustawy o rybołówstwie, to należałoby stwierdzić, że nie może uzyskać uprawnienia do wykonywania rybołówstwa czarterujący statek na czas, a to wydaje się być rozwiązaniem absurdalnym.

5. Definicja statku morskiego ze starego Kodeksu zastąpiona została nieco inną w nowym Kodeksie. Jednakże twórcy redagowanej w tym samym czasie ustawy o bezpieczeństwie morskim także zdefiniowali statek, tylko inaczej, i do tego z zastrzeżeniem, że definicja ta ma zastosowanie tylko o tyle, o ile powołane w tej ustawie umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej.

Odrębną definicję statku zawiera także ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.

6. Skoro mowa o definicji statku, to należy zauważyć, że definicja w nowym Kodeksie jest – tak samo jak ta w starym – tautologiczna. Brzmi ona następująco (art. 2 § 1): „Statkiem morskim jest każde urządzenie pływające, przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej, zwane dalej „statkiem”. Przecież skoro dalej występuje słowo „statek”, to należało właśnie zdefiniować to słowo, a nie termin

²³ J. Łopuski, *op. cit.*, s. 244 i nast.

²⁴ Wspomnieć tu należy J. Górskiego, *Pojęcie armatora*, Państwo i Prawo, z. 5–6, 1950, s. 93–99.

„statek morski”. Wówczas nie byłaby to definicja tautologiczna. Przecież w ustawie o bezpieczeństwie morskim zdefiniowano właśnie „statek”, a nie „statek morski”.

Notabene, wbrew zapowiedzi w art. 2 § 1 nowego Kodeksu zamiast słowa „statek” w dalszych jego przepisach pojawia się tu i ówdzie nazwa „statek morski” (np. w art. 5 §).

7. W świetle starego Kodeksu nie budziło żadnych wątpliwości, kto to jest kapitan statku, czy też kto jest kapitanem statku. Nie inaczej ma się sprawa z nowym Kodeksem, który (podobnie jak poprzedni) ma osobny tytuł poświęcony tej osobie, a którego pierwszy przepis (art. 53 § 1) brzmi: „Kapitan sprawuje kierownictwo statku i wykonuje inne funkcje określone przepisami”. Tymczasem według ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki kapitan to „osoba kierująca pracą na statku”, a według ustawy o pracy na statkach kapitan „kieruje pracą na statku i reprezentuje w czasie całej podróży statku armatora wobec załogi”.

8. Przybył prawu morskiemu nowy przepis. Pytanie tylko: po co? Idzie o art. 55 nowego Kodeksu, który mówi, że kapitan może zgłosić armatorowi sprzeciw odnośnie do składu i kwalifikacji zawodowych osób wpisanych na listę załogi. Czyżby bez tego przepisu nie można było zgłosić takiego sprzeciwu? A co dalej po zgłoszeniu takiego sprzeciwu? Jaki skutek prawny ma zrodzić takie zgłoszenie?

9. Art. 72 § 1 zobowiązuje kapitana statku do odpowiedniego działania w wypadku popełnienia na statku przestępstwa, nie czyniąc rozróżnienia na przestępstwa ścigane z urzędu, na wniosek pokrzywdzonego i z oskarżenia prywatnego. Czy tenże obowiązek kapitana obejmuje także te dwie ostatnie grupy przestępstw? Dawno już w literaturze przedmiotu pisano o konieczności nowelizacji odpowiednika tegoż przepisu w danym Kodeksie, ale – jak widać – przeszło to bez echa.

10. Art. 97 d.K.m. zobowiązywał kapitana do zawiadomienia izby morskiej o wypadku morskim. To samo art. 66 n.K.m., ale ten zobowiązuje go także do zawiadomienia właściwego „kapitanatu (bosmanatu) portu”, który z kolei może kierować do kapitana określone żądania. Dlaczego właśnie „kapitanat (bosmanat) portu”, a nie „dyrektor urzędu morskiego”? Kapitanat i bosmanat portu to (w myśl ustawy o administracji morskiej) tylko komórki organizacyjne urzędu morskiego, za pomocą których (ale też i innych) wypełnia swoje kompetencje dyrektor urzędu morskiego jako terenowy organ morskiej administracji rządowej. Wprowadzenie do Kodeksu tego przepisu stoi zatem w rażącej sprzeczności z ustawą o administracji morskiej i zasadami tworzenia prawa. Przecież w ustawach w różnych kontekstach (także w podobnych do tego z Kodeksu) występuje zawsze słowo „minister”, a nie „ministerstwo”.

To samo zresztą odnosi się do art. 5 pkt 3 Przepisów wprowadzających Kodeks morski, dodającego do tej ustawy przepis o tymczasowym zatrzymaniu statku przez „kapitana portu”. Nazwa „kapitan portu” dotąd w ustawie o administracji morskiej w ogóle nie występowała. A oto pytanie natury praktycznej: skoro „kapitan portu”, to czy ma to oznaczać, że nie może tego uczynić urzędujący w porcie bez kapitana bosman portu? Jeżeli tak, to dlaczego właśnie tak?

PRZYPADEK SZCZEGÓLNY: PILOTAŻ MORSKI

Jakiś czas przed ostatnią nowelizacją starego Kodeksu morskiego „przymierzano się” do nowelizacji przepisów o pilotażu morskim. Powstał też projekt odrębnej ustawy, przewidującej nawet utworzenie organizacji pilotowej na kształt samorządu zawodowego²⁵. Ze strony osób zaangażowanych wówczas w legislację morską słychać było wyraźne „nie” dla wyłączenia pilotażu z Kodeksu. Okazało się jednak, że dokonano takiego wyłączenia: ustawą o bezpieczeństwie morskim. Dokonano nawet czegoś więcej, bo „rozdzielono” przepisy o pilotażu pomiędzy dwie ustawy. Patrząc na to rozwarstwienie regulacji prawnej w materii tak zwartej jak pilotaż, oraz biorąc pod uwagę dotychczasowy stan prawny (pilotaż wyłącznie w Kodeksie morskim), a także uwzględniając dyrektywy tworzenia ustaw, nie można znaleźć racjonalnego uzasadnienia dla tego faktu. Odrębna ustawa o bezpieczeństwie morskim to za słaby argument, szczególnie dlatego, że można przytoczyć wiele argumentów przeciw koncepcji wyłączenia z Kodeksu morskiego problematyki bezpieczeństwa morskiego na rzecz osobnej ustawy.

Na koniec kilka uwag szczegółowych.

W myśl art. 225 n.K.m. za szkodę wyrządzoną przez pilota przy świadczeniu usługi pilotowej odpowiada wobec armatora pilot. Dlaczego pilot, skoro w myśl art. 223 (słusznie) świadczenie usługi pilotowej następuje na podstawie umowy nie z pilotem, lecz z przedsiębiorcą świadczącym takie usługi? Czy przedsiębiorca nie odpowiada?

W jaki sposób (jakim aktem prawotwórczym, a może bez takiego aktu) dyrektor urzędu morskiego tworzy stację pilotową (art. 229 § 1)? Na jakiej podstawie prawnej, w jaki sposób, w jakich wysokościach itd. mają być egzekwowane od przedsiębiorców pilotowych koszty utrzymania stacji pilotowych (art. 230 § 1)?²⁶

Art. 228 § 3 to także *novum* (brak odpowiednika w starym Kodeksie). Pozwala on dyrektorowi urzędu morskiego na ograniczenie lub zawieszenie uprawnień pilotowych „prewencyjnie” ze względu na postępowanie pilota, które zagraża „bezpieczeństwu morskiemu”. Jest to regulacja pod każdym względem niesensowna, szczególnie zaś właśnie w aspekcie bezpieczeństwa morskiego. Zbyt rozległy to jednak temat, stanowiący tylko fragment problematyki pilotażu morskiego, dlatego nie można go wyczerpująco omówić w tym miejscu w oderwaniu od całej problematyki.

²⁵Zob. Z. Godecki, *O potrzebie i założeniach nowej regulacji pilotażu morskiego*, Prawo Morskie, 1999, t. XII, s. 39.

²⁶Artykuł pisany przed wejściem w życie Kodeksu, stąd brak w tym względzie materiału do rozwinienia zagadnienia.

MARITIME LAW AS VALUE. REFLECTIONS IN CONNECTION
WITH THE NEW MARITIME CODE

(Summary)

The new Polish Maritime Code is an inspiration to look at Polish maritime law as a value in itself. The article marks a beginning of such an inspection. It is designed to provoke further discussion on the topic.