

ZBIGNIEW GODECKI

## O WIKŁANIU PRAWA W RÓŻNE POJMOWANIE I DEFINIOWANIE STATKU I ARMATORA

*Niedostatek należycie sformułowanych definicji legalnych godzi w komunikatywność prawa, ale godzą w nie także inne praktyki legislacyjne w tym względzie. Zjawiska te nie omijają także ustawodawstwa morskiego. Najjaskrawiej objawia się to w pojmowaniu i definiowaniu pojęcia statku oraz armatora i o tym właśnie traktuje niniejszy artykuł.*

Niedostatek należycie sformułowanych definicji legalnych – pisze Z. Ziemiński – godzi w komunikatywność przepisów prawnych, a może także sprzyjać skłonności do tzw. jurysprudencji pojęciowej, polegającej na przejmowaniu zadania definiowania pojęć prawnych przez naukę prawa z roszczeniem pretensji do traktowania formułowanych w ten sposób definicji, bynajmniej nie sprawdzawczych, jak definicji ustawowych<sup>1</sup>. Moim zdaniem do tego samego prowadzić mogą także źle sformułowane definicje legalne lub ich nadmiar. Prawo morskie, jak zresztą niemal każda inna gałąź prawa, nie jest wolne od tych wad, poczynając od pojęcia statku i armatora.

### STATEK

1. W doktrynie prawa morskiego – pisze J. Młynarczyk – od dawna kwestionuje się potrzebę ustawowego unormowania uniwersalnej definicji statku morskiego, jednakże – zdaniem tego autora – celowość istnienia „ogólnej” definicji statku morskiego nie może być kwestionowana. Jako „ogólną”, sformułowaną w naszym prawie, autor wskazuje definicję zawartą w art. 2 § 1 kodeksu morskiego<sup>2</sup>. Powstaje w związku z tym pytanie następujące: czy rzeczywiście defi-

---

<sup>1</sup> Z. Ziemiński, *Metodologiczne zagadnienia prawodawstwa*, Warszawa 1974, s. 170–171.

<sup>2</sup> J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, s. 77.

nicja ta jest taką właśnie „ogólną” i czy istnienie takiej legalnej definicji statku morskiego rzeczywiście jest koniecznością?

Przytoczony przez J. Młynarczyka art. 2 § 1 k.m. ma następujące brzmienie: „Statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej, zwane dalej »statkiem«”. Definicja ta nie jest pierwszą (chronologicznie) ustawową definicją statku morskiego<sup>3</sup>. Wcześniej była to definicja zawarta w art. 3 § 2 poprzedniego kodeksu morskiego i tę właśnie, jako ową „ogólną”, sformułowaną w prawie polskim, J. Młynarczyk wskazywał poprzednio<sup>4</sup>. Przepis ten miał następujące brzmienie: „Statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi na morzu i wodach z nim połączonych a uczęszczanych przez statki morskie”.

Zdaniem J. Młynarczyka obie te definicje nie są rezultatem przejawianej niekiedy przez ustawodawcę skłonności do definiowania notoriów, lecz są próbą uniknięcia następstw zwodniczych rezultatów wynikających ze stereotypowych ocen wizualnych<sup>5</sup>.

Wcześniej o definicji statku morskiego z poprzedniego kodeksu morskiego wypowiadał się obszernie S. Matysik, który pisał między innymi, że nie jest ona całkiem ścisła, przede wszystkim ze względu na pewne uogólnienia, ale te można ograniczyć poprzez odpowiednią interpretację doktrynalną<sup>6</sup>. Nie nazwiemy statkiem morskim – pisał dalej S. Matysik – bardzo małego urządzenia pływającego, np. łodzi wiosłowej, kajaku czy tratwy. Na podstawie przepisów o bezpieczeństwie życia na morzu te małe jednostki mogą być jednak na stałe dopuszczane do prowadzenia żeglugi morskiej, a jeżeli pływają po drogach morskich – muszą stosować się do przepisów prawa drogi morskiej, jak również do niektórych innych przepisów prawa morskiego<sup>7</sup>. Do przepisów tych należał ówczas między innymi art. 44 poprzedniego kodeksu morskiego. Zobowiązywał on do przestrzegania przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (wspomnianego prawa drogi morskiej) kierujących statkamiorskimi. Świadczy to o niekonsekwencji rozumowania S. Matysika. Wprawdzie jego zdaniem w zakresie znaczeniowym zdefiniowanego dla całego kodeksu w jego art. 3 § 2 terminu „statek morski” nie mieściły się takie urządzenia pływające, jak np. kajaki, łodzie i tratwy, jednakże termin „statek morski” w art. 44 tegoż kodeksu obejmował swym zakresem znaczeniowym także te urządzenia.

Objaśnienia S. Matysika w gruncie rzeczy niczego nie rozwiązywały. Autor nie chciał powiedzieć wprost tego, o czym później napisał J. Młynarczyk, mia-

---

<sup>3</sup> W zasadzie należałoby poprzedzić wyrażenie „statku morskiego” słowem „pojęcia” (zob. W. Patryas, *Definiowanie pojęć prawnych*, Poznań 1997, s. 10–13), niemniej w zasadzie dalej pomijam je w celu uproszczenia niniejszego tekstu.

<sup>4</sup> J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997, s. 62.

<sup>5</sup> J. Młynarczyk, *Prawo...*, *op.cit.*, 1997, s. 62 oraz *Prawo...*, *op.cit.*, 2002, s. 77.

<sup>6</sup> S. Matysik, *Podręcznik prawa morskiego*, Warszawa 1967, s. 63.

<sup>7</sup> *Ibidem*, s. 62.

nowicie, że definicję statku morskiego z art. 3 § 2 poprzedniego kodeksu morskiego obarczał błąd *idem per idem*<sup>8</sup>.

Definicja tautologiczna – pisze Z. Ziemiński – ma to do siebie, że nie wyjaśnia, jakie znaczenie ma definiowane pojęcie<sup>9</sup>. Niczego więc nie tłumaczy także twierdzenie J. Łopuskiego, że w tej tautologicznej (przyznaje to autor) definicji chodziło o to, aby objęła ona również urządzenia pływające, które są przeznaczone lub używane do żeglugi na takich odcinkach wód śródlądowych, na których stale uprawiana jest żegluga morska, a więc uczęszczanych przez statki przeznaczone lub używane do żeglugi na morzu, które ze względu na swą konstrukcję są zdolne do przeciwstawienia się niebezpieczeństwom morza. Tego rodzaju definicja – uważa dalej J. Łopuski – umożliwiała objęcie pojęciem statku morskiego jednostek floty pomocniczej, przeznaczonych lub używanych na odcinkach wód śródlądowych, na których żegluga morska jest stale uprawiana<sup>10</sup>. Autor ten dodaje, że w tych wypadkach o tym, czy dane urządzenie pływające jest statkiem morskim, czy statkiem śródlądowym, może przesądzać jego formalna rejestracja<sup>11</sup>.

Błędne koło definicji statku morskiego z poprzedniego kodeksu morskiego czyniło tę definicję bezużyteczną, jednakże czterdziestoletnia praktyka stosowania tego kodeksu nawet w najmniejszym stopniu nie ucierpiała z powodu tautologii zawartej w nim definicji. Zaniechaniem naprawienia tego błędu w tym okresie ustawodawca niejako dał do zrozumienia, że i jego zdaniem na użytek wykładni i stosowania kodeksu poprawne legalne zdefiniowane statku morskiego było zbędne. Paradoksalnie jednak zaprzeczył sam sobie w nowym kodeksie morskim, gdyż i ten kodeks zawiera definicję statku morskiego. Definicja ta różni się od poprzedniej, ale nie jest poprawna.

Obowiązujące w okresie przygotowywania nowego kodeksu morskiego *Zasady techniki prawodawczej*<sup>12</sup> nie dopuszczały stosowania skrótu takiego rodzaju, jaki zastosowano w art. 2 § 1 k.m. („Statkiem morskim jest każde urządzenie [...], zwane dalej »statkiem«”). Natomiast obowiązujące obecnie *Zasady techniki prawodawczej*<sup>13</sup> wprawdzie dopuszczają stosowanie takiego skrótu, ale zarazem zabraniają wprowadzenia go do przepisu, w którym sformułowana jest definicja. Jest to zasadne z punktu widzenia funkcji definicji legalnych. Jeżeli – jak informuje kodeksowa definicja – w dalszych przepisach tego kodeksu ma występować termin „statek” (już bez przymiotnika „morski”), to powinien zostać zdefiniowany właśnie termin „statek”, a nie termin „statek morski”, bo ten

<sup>8</sup> J. Młynarczyk, *Prawo...op.cit.*, 1997, s. 62. Zob. także Z. Godecki, *Czy „Batory” jest jeszcze statkiem morskim (o pojęciu prawnym statku morskiego)*, Technika i Gospodarka Morska 1971, z. 3.

<sup>9</sup> Z. Ziemiński, *Logika praktyczna*, Warszawa 1963, s. 51.

<sup>10</sup> *Prawo morskie*, tom II-1, pod red. J. Łopuskiego, Bydgoszcz 1998, s. 51.

<sup>11</sup> *Ibidem*, s. 51.

<sup>12</sup> MP z 1991 r., Nr 44, poz. 310.

<sup>13</sup> Dz.U. z 2002 r., Nr 100, poz. 908.

termin nie będzie później występował. Jednakże wbrew zapowiedzi, że w dalszej części kodeksu będzie się używać tylko określenia „statek”, termin ten występuje przemiennie z terminem „statek morski”. Zatem nowa definicja jest w gruncie rzeczy definicją dwóch kodeksowych terminów: „statku” i „statku morskiego”. Tymczasem nie istnieje racjonalne uzasadnienie stosowania w ustawie dwóch różnoksztalnych terminów dla oznaczenia jednego pojęcia.

Nie to jest jednak najważniejsze w kodeksowej definicji statku (morskiego). Przede wszystkim należy zauważyć, że w jej definiensie nie występuje (jak w poprzedniej) termin „statek morski”, ale z tego nie wynika, że nie jest ona definicją tautologiczną.

Autor niniejszego artykułu kiedyś napisał, że nowa definicja pojęcia statku morskiego jest tautologiczna, tak samo jak poprzednia<sup>14</sup>. Nie zgodził się z tym J. Łopuski, twierdząc, że jej sformułowanie pozwoliło uniknąć tautologii, niejednokrotnie wytykanej poprzedniej definicji<sup>15</sup>. Rzeczywiście, nowa kodeksowa definicja statku morskiego nie jest obciążona takim błędem, jakim dotknięta była poprzednia. Poprzednia była obarczona błędnym kołem bezpośrednim („Statkiem morskim jest urządzenie [...] używane [...] na wodach [...] uczęszczanych przez statki morskie”). Obecna takiego błędu nie zawiera. Jednakże w jej definiensie występuje termin „żegluga morska”. Podmiot interpretujący nowy kodeks morski musi więc (sam, bo nie czyni tego ustawodawca) zdefiniować pojęcie żeglugi morskiej, a pojęcie to w kontekście przepisów, w których występuje (np. art. 1 § 1: „Kodeks morski reguluje stosunki prawne związane z żeglugą morską”; art. 7: „Armatorem jest ten, kto [...] uprawia żeglugę statkiem morskim...”; art. 9 § 1: „Żeglugę pod polską banderą może uprawiać tylko statek...”), rozumie się jako działalność wykonywaną nie inaczej, jak tylko za pomocą statku. Zatem i ta nowa definicja pojęcia statku obciążona jest tautologią, tyle że w postaci błędnego koła pośredniego<sup>16</sup>. Taki błąd także dyskwalifikuje każdą definicję<sup>17</sup>.

Jak poprzednio, tak i obecnie nie ma sygnałów, że proces wykładni i stosowania kodeksu morskiego cierpi z powodu tautologii tej definicji. Dowodzi to, że

<sup>14</sup> Z. Godecki, *Prawo morskie jako wartość. Refleksje w związku z nowym kodeksem morskim*, Prawo Morskie 2002, tom XVII, s. 44.

<sup>15</sup> J. Łopuski, *Kodeks morski 2001. Tekst ustawy i uzupełniających ją umów międzynarodowych z komentarzem J. Łopuskiego*, Bydgoszcz–Toruń 2002, s. 13.

<sup>16</sup> „Błędne koło pośrednie nie obarcza nigdy jednej definicji, lecz zawsze pewien ich zestaw. Przyjmijmy, że dany zestaw definicji można liniowo uporządkować w ten sposób, iż wyrażenie występujące w definiensie poprzedniej jest wyrażeniem definiowanym w następnej. Tak uporządkowany zestaw definicji jest obciążony błędnym kołem pośrednim, gdyż wyrażenie definiowane w pierwszej z nich występuje w definiensie ostatniej” (W. Patryas, *Definiowanie...*, *op.cit.*, s. 122). Dodam, że odnośnie do definicji statku morskiego nie ma znaczenia, że kodeks nie definiuje w sposób klasyczny *expressis verbis* żeglugi morskiej poprzez termin „statek morski”. Definiuje ją jako działalność wykonywaną statkiem morskim – kontekstowo.

<sup>17</sup> *Ibidem*, s. 122.

występowanie w tej ustawie poprawnej logicznie definicji statku nie jest konieczne.

Należy zauważyć, że w zasadzie tylko jeden kontekst w kodeksie morskim wymaga ustalenia w konkretnym przypadku, że coś jest statkiem albo że nim nie jest. Chodzi o przepisy rozdziału „Rejestr okrętowy” (art. 23–39). Stanowią one o obowiązku wpisania do rejestru okrętowego (lub innego z wymienionych tam rejestrów<sup>18</sup>) „statku” oraz (*a contrario*) o odmowie dokonania takiego wpisu czegoś, co nie jest „statkiem”. Jednakże czy do tego potrzebna jest legalna definicja statku? Czy bez takiej definicji byłoby możliwe zarejestrowanie jako statku czegoś, co nie mogłoby być używane do wykonywania nim żeglugi morskiej, jeżeli kodeks morski odnosi się – jak sam deklaruje w art. 1 – właśnie (i tylko) do żeglugi morskiej?

Definicja statku w art. 2 § 1 k.m. występuje w kontekście przepisów wyjaśniających, do jakich rodzajów statków kodeks ten się stosuje. Według art. 3 kodeks morski stosuje się do „morskich statków handlowych”, a takimi są statki przeznaczone lub używane do prowadzenia działalności gospodarczej. Przepis ten wymienia przykładowo (po formule „w szczególności”) statki służące do „przewozu ładunków lub pasażerów, rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych dna morza oraz zasobów znajdujących się pod nim wnętrza Ziemi”.

Przepisy kodeksu morskiego mają jednak zastosowanie nie tylko do tak zdefiniowanych statków handlowych. W ograniczonych odpowiednimi przepisami zakresach odnoszą się one także do: „statków morskich używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych, sportowych lub rekreacyjnych” (z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunków i pasażerów oraz przepisów o awarii wspólnej – art. 4); „statków morskich pełniących wyłącznie specjalną służbę państwową”, do których „zalicza się w szczególności statki: hydrograficzne, dozorcze, pożarnicze, telekomunikacyjne, celne, sanitarne, szkolne, pilotowe, statki używane wyłącznie do ratowania życia na morzu lub do łamania lodów” (z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku i pasażerów, o awarii wspólnej i o przywilejach na statku – art. 5); „jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz Policji” (ale tylko te przepisy, które jako takie ustawodawca wskazuje – art. 6 § 1).

Czy do właściwej wykładni i stosowania kodeksu morskiego jako aktu mającego pełne zastosowanie do statków służących działalności gospodarczej, zwanych „morskimi statkami handlowymi” (z poprzednim przykładowym wyliczeniem rodzajów takich statków), oraz mającego ograniczone zastosowanie do innych rodzajów statków, potrzebna jest definicja statku morskiego? Czy nie byłoby oczywiste, do czego – jako do statku – odnoszą się przepisy kodeksu

---

<sup>18</sup> Rejestru jachtów prowadzonego przez odpowiedni związek sportowy lub rejestru prowadzonego przez dyrektora urzędu morskiego.

morskiego o pomiarze statku i jego dokumentach, o kapitanie statku, o prawach rzeczowych, o umowach, o wypadkach morskich, ubezpieczeniu morskim i postępowaniu w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki?

Wskazanie w art. 5 § 2 statków specjalnej służby państwowej budzi zastrzeżenia. Autor podziela wątpliwość M.H. Kozińskiego w tej kwestii, bo rzeczywistość hydrografią zajmują się nie „statki”, lecz – jak je kodeks nazywa – „jednostki pływające Marynarki Wojennej”, natomiast statki pożarnicze i pilotowe należą do przedsiębiorców, wobec czego nazywanie ich statkami specjalnej służby państwowej jest nieuprawnione<sup>19</sup>.

Autor nie podziela natomiast poglądu M.H. Kozińskiego, że w art. 3 § 2 k.m. należy zastąpić użyte tam trzykrotnie słowo „lub” przecinkami, a najlepiej – spójnikiem „i”. Jego zdaniem nastąpiło tu pomylenie alternatywy z koniunkcją, wobec czego z „lub” może wynikać, że statki towarowo-pasażerskie nie są morskimi statkami handlowymi<sup>20</sup>. Zdaniem autora właśnie słowo „lub” (alternatywa nierozłączna<sup>21</sup>) sprawia, że także statki towarowo-pasażerskie są morskimi statkami handlowymi. Natomiast koniunkcja („i”)<sup>22</sup> spowodowałaby wyłączenie z zakresu pojęcia morskiego statku handlowego statków służących wyłącznie do przewozu ładunków i statków pasażerskich. To samo odnosi się odpowiednio do wyrażenia „rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza” w art. 3 § 2, a także do spójnika „lub” w art. 4<sup>23</sup>, także wymienionym przez M.H. Kozińskiego<sup>24</sup>.

2. Przez pewien czas od wejścia w życie poprzedniego kodeksu morskiego zawarta w nim definicja była jedyną definicją statku morskiego w naszym ustawodawstwie. Twierdziło się wówczas, że służy ona wykładni wszystkich pozostałych ustaw, w których występuje niezdefiniowany termin „statek morski” czy choćby tylko „statek” (w odpowiednim „morskim” kontekście, np. w ustawie z 1963 r. o rybołówstwie morskim<sup>25</sup>). Jednakże tautologia tej definicji unicestwiała takie jej zastosowanie.

<sup>19</sup> M.H. Koziński, *Celowość nowelizacji nowego kodeksu morskiego*, Prawo Morskie 2003, t. XVIII, s. 8.

<sup>20</sup> *Ibidem*, s. 8.

<sup>21</sup> Zob. np. Z. Ziemiński, *Logika praktyczna*, Warszawa 1963, s. 79–80 lub W. Wolter, M. Lipczyńska, *Elementy logiki. Wkład dla prawników*, Warszawa 1973, s. 81–83.

<sup>22</sup> Zob. *ibidem*.

<sup>23</sup> „Do statków morskich używanych do celów [...] sportowych lub rekreacyjnych stosuje się [...] z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunków lub pasażerów...”.

<sup>24</sup> Jak i w niewymienionym art. 5 § 2. Podzielał natomiast uwagę, że „lub” jest niewłaściwe w art. 6 § 2 (powinno być „i”), gdyż chodzi tu nie o statki, lecz o przewozy.

<sup>25</sup> M.H. Koziński, *Celowość...*, *op.cit.*, s. 8.

<sup>26</sup> Dz.U. z 1963 r., Nr 22, poz. 115.

Rok 1995 przyniósł drugą w polskim ustawodawstwie definicję statku morskigo, a ściślej – statku. Chodzi o (obowiązującą nadal) ustawę o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki<sup>26</sup>. Według jej art. 4 pkt 1 „statek” (bez „morski”) oznacza „urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również wodoloty, poduszkowce, statki podwodne oraz umocowane i pływające platformy wiertnicze”. Przepis ten jednak stanowi, że chodzi o tak zdefiniowane słowo „statek” tylko „w rozumieniu niniejszej ustawy”. Oznacza to, że definicja ta ma służyć wykładni i stosowaniu tylko tej ustawy, a także to, że definicja statku z kodeksu morskigo byłaby w tym zakresie bezprzedmiotowa, nawet gdyby nie była tautologiczna.

Należy zauważyć, że poza owym „statek” (bez „morski”) w jej definiendum definicja ta różni się znacznie od kodeksowej. Nie ma bowiem w jej definiensie mowy o „żegludze morskiej” jako działalności wykonywanej poprzez „urządzenia pływające”, jest natomiast mowa o „środowisku morskim”, w którym „używane są urządzenia pływające”. Definicja ta nie jest więc tautologiczna. Obejmuje jednak nie tylko statki w potocznym rozumieniu słowa „statek”, lecz także innego rodzaju „urządzenia pływające”, szczególnie wobec „w tym również”, wskazującego między innymi „umocowane platformy wiertnicze”.

Z drugiej jednak strony z powyższego wynika, że usilne definiowanie statku na użytek wykładni i stosowania tej ustawy było nieracjonalne, gdyż odnosi się ona do wszelkiego rodzaju urządzeń pływających używanych w środowisku morskim, mogących zanieczyścić morze. To tytuł tej ustawy nie jest w pełni adekwatny do jej treści, ponieważ mowa w nim o zanieczyszczaniu morza przez „statki”. Poprawniej byłoby więc nie definiować w niej słowa „statek”, lecz ewentualnie tylko powiedzieć, że słowo to obejmuje swym zakresem znaczeniowym także wszelkie inne urządzenia pływające, które mogą zanieczyścić morze.

Słowo „ewentualnie” (powyżej) wynika z faktu, że ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki odsyła do trzech umów międzynarodowych, a każda z nich określa definicyjnie zakres swego stosowania. Według – niejako pierwszej w tym katalogu – Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki zawarte w niej słowo „statek” oznacza „jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu używaną w środowisku morskim, i obejmuje wodoloty, poduszkowce, statki podwodne, jednostki pływające i umocowane bądź pływające platformy”.

Z kolei według drugiej z tych międzynarodowych umów, mianowicie Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, słowo „statki” oznacza „wszelkiego rodzaju statki wodne”, przy czym obejmuje ono „poduszkowce i urządzenia pływające, niezależnie od tego, czy poruszają się za pomocą własnego napędu, czy też nie”. W końcu według Konwencji o ochronie środowiska morskigo obszaru Morza Bałtyckie-

<sup>26</sup> Dz.U. z 1995 r., Nr 47, poz. 243 z późn. zm.

go słowo „statki” oznacza „poruszające się drogą wodną pojazdy jakiegokolwiek typu” i obejmuje „wodoloty, poduszkowce, statki podwodne, statki pływające, niezależnie od tego czy poruszają się za pomocą własnego napędu, czy też nie oraz platformy umocowane i pływające”.

Jak widać, tym konwencyjnym definicjom daleko do logicznej poprawności, natomiast definicja z ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki robi wrażenie swego rodzaju syntezy tych definicji. Ale tylko wrażenie, bo ustawa ta stanowi, że do zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki stosuje się zarówno te trzy konwencje, jak i „przepisy niniejszej ustawy”, a to oznacza – wobec poprzedzającego ustawową definicję słowa „statek” zwrotu „w rozumieniu niniejszej ustawy” – że wykładni tej ustawy służy tylko definicja z jej art. 4. Na użytek wykładni ogółu przepisów o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki istnieją jednak aż cztery definicje statku, a biorąc pod uwagę, że od wejścia w życie Konstytucji z 1997 r. konwencje te stanowią także część krajowego porządku prawnego, konwencyjne definicje są także definicjami prawa polskiego. Czy nie jest ich za dużo, a w każdym razie czy nie za dużo o jedną, tę ustawową, jeżeli ustawa odsyła do wymienionych konwencji?

3. Identyczne pytanie dotyczy art. 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim<sup>27</sup>. Przepis ten brzmi następująco: „Statek, w rozumieniu ustawy, oznacza urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszkowce, statki podwodne i platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej”. Umowy te to: wymieniona już wyżej Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (z własną, także już wyżej przytoczoną definicją statku, podobną do tej ustawowej), a także Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, Konwencja o liniach ładunkowych oraz Konwencja o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

Według tej ostatniej wyraz „statek” oznacza „wszelkiego rodzaju urządzenie pływające, nie wyłączając urządzeń bezwypornościowych, ekranoplanów i wodnosamolotów, używanych lub nadających się do użytku jako środek transportu wodnego”. W wersji pierwotnej definiens tej definicji nie zawierał „ekranoplanów”. Termin ten wprowadzono w 2001 r., definiując go jako „wielomodalny pojazd, którego głównym eksploatacyjnym sposobem poruszania się jest lot przy samej powierzchni, wykorzystujący działanie dynamicznej poduszki powietrznej (»ekranu«)”<sup>28</sup>.

Klasycznych (*per genus et differentiam specificam*) definicji statku nie zawierają natomiast pozostałe dwie z wyżej wymienionych konwencji i nikt się nie domaga wprowadzenia ich do tych umów. To, do czego, jako do statków morskich, umowy te się odnoszą, wynika z odpowiednich kontekstów.

<sup>27</sup> Ustawa o bezpieczeństwie morskim z dnia 9.11.2000 r., t. jedn. Dz.U. z 2006 r., Nr 99, poz. 693 z późn. zm.

<sup>28</sup> Zob. W. Rymarz, *Nowelizacja Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu (1972)*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni 2001, z. 12, s. 46.

4. Są ustawy, w których słowa „statek” i „statek morski” (także „statek wodny”) również występują, ale nie są w nich zdefiniowane klasycznie, np. kodeks postępowania cywilnego z działem zatytułowanym „Egzekucja ze statków morskich”, kodeks cywilny z przepisami o testamentach szczególnych sporządzanych między innymi podczas podróży „statkiem morskim” oraz kodeks karny z przepisem o przestępstwie uzbrojenia „statku morskiego”. Jednakże nikt dotąd nie domagał się i zapewne nie będzie się domagał w przyszłości zdefiniowania statku morskiego na potrzeby wykładni tych przepisów. Ewentualne twierdzenie, że wykładni tych „niemorskich” przepisów mogą (powinny) służyć definicje z ustaw morskich, byłoby nieuprawnione. Stylizacja definicji z wymienionych wyżej przepisów pozakodeksowych („w rozumieniu ustawy »statek« oznacza”) wskazuje, że każda z nich ma służyć wykładni tej i tylko tej ustawy, w której występuje. Natomiast definicja z kodeksu morskiego, jako tautologiczna, do tego celu się nie nadaje.

To samo zresztą odnosi się do ustaw *stricte* morskich bez definicji statku, np. do ustawy o obszarach morskich i administracji morskiej, do ustawy o pracy na morskich statkach handlowych oraz do ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich.

Inaczej natomiast ma się sprawa z ustawą o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków<sup>29</sup>. Głosi ona, że ilekroć w niej jest mowa o „statkach” – oznacza to statki w rozumieniu art. 2 § 1 kodeksu morskiego, czyli ustawa ta odsyła w tym względzie do definicji, która, jako tautologiczna, nie wyjaśnia znaczenia terminu „statki” w tej ustawie.

5. W kodeksie morskim znajduje się jeszcze jedna niefortunnie zredagowana definicja statku. Zawiera ją przepis art. 2 § 2, który brzmi następująco: „Statkiem morskim w budowie jest statek, którego stępkę położono lub wykonano równorzędną pracą konstrukcyjną w miejscu wodowania, aż do zakończenia budowy”.

Definicja ta wiąże się z przepisami o rejestrze okrętowym, składającym się z trzech ksiąg, z których jedna nazywa się „rejestr statków w budowie”. Art. 23 § 6 k.m. stanowi, że do takiego rejestru może być wpisany „statek budowany, jeżeli położona została jego stępka lub wykonana została równorzędna praca konstrukcyjna”. Czy to nie wystarczy? Czy do tego potrzebna jest osobna definicja wyrażenia „statek w budowie” na oznaczenie czegoś (np. stępki), co może być przedmiotem wpisu do rejestru okrętowego, tylko dlatego, że jedną z jego ksiąg ustawodawca nazwał rejestrem „statków w budowie” oraz że w odnośnym dziale kodeksu nazwa „statek w budowie” występuje poza nagłówkiem tej księgi jeszcze jeden raz, mianowicie w art. 31 § 4, który mówi o wpisaniu „statku w budowie” do księgi zwanej „rejestrem stałym”. Czyżby w tym kontekście bez

<sup>29</sup> Dz.U. z 2002 r., Nr 166, poz. 1361.

definicji z art. 2 § 2 k.m. nie było wiadomo, o czym mowa jako o „statku w budowie”?

6. Ustawa o bezpieczeństwie morskim stanowi między innymi, że jej przepisy, w zakresie w niej określonym, stosuje się także do uprawiających żeglugę na wodach morskich „statków śródlądowych”. Oczywiście ustawa ta nie definiuje terminu „statek śródlądowy”, przez co odsyła w tej kwestii do ustawy o żegludze śródlądowej<sup>30</sup>. Ta ostatnia głosi, że użyte w niej określenie „statek” oznacza „urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkiowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do: a) przewozu osób lub rzeczy, b) pchania lub holowania, c) inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia, d) ratowania życia lub mienia, e) połowu ryb, f) wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw, g) uprawiania sportu lub rekreacji, h) celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki lub zakłady kąpielowe”. Zapewne nie należałoby postulować zredagowania definicji statku morskiego według powyższego wzoru.

7. Nie mamy większego wpływu na ostateczną treść aktów prawnych powstałych w trybie legislacji międzynarodowej. Nie istnieje jednak żadne uzasadnienie, by wprowadzać do polskiego porządku prawnego definicję międzynarodowe statku, których wartość jest problematyczna.

## ARMATOR

1. Wraz z wejściem w życie nowego kodeksu morskiego zaczęła obowiązywać nowa legalna definicja armatora. Według poprzedniego kodeksu morskiego armatorem był ten, kto „w swoim imieniu” uprawiał żeglugę „statkiem” własnym lub cudzym. Obecnie jest nim ten, kto „we własnym imieniu” uprawia żeglugę „statkiem morskim” własnym lub cudzym (art. 7). Jeśli obecne „we własnym imieniu” oznacza co innego niż poprzednie „w swoim imieniu”, to co ono oznacza, a jeśli oznacza to samo, to w jakim celu je zmieniono?

Wypada przy tej okazji przypomnieć, że w jednym z wcześniejszych projektów poprzedniego kodeksu morskiego, autorstwa J. Górskiego, armatorem był ten, kto uprawiał żeglugę właśnie „we własnym imieniu”<sup>31</sup>. Czy jest to powrót do tej definicji<sup>32</sup>? Jeśli tak, to należy zauważyć, że według niej armator uprawiał „żeglugę morską statkiem”<sup>33</sup>, a nie – jak obecnie – „żeglugę statkiem morskim”,

<sup>30</sup> Dz.U. z 2001 r., Nr 5, poz. 43.

<sup>31</sup> J. Górski, *Pojęcie armatora*, Państwo i Prawo 1950, z. 5–6, s. 98.

<sup>32</sup> A może tylko zasugerowano się wyrażeniem „w imieniu własnym” z art. 765 k.c. (komisant)?

<sup>33</sup> *Ibidem*, s. 98.

co koliduje z przepisem art. 2 § 1 k.m., zgodnie z którym – jak wspomniano wcześniej – w dalszych przepisach powinien występować „statek”, a nie „statek morski”.

2. „Statek żeglujący (uprawiający żegluge) – pisał kiedyś S. Matysik – musi mieć i zawsze ma armatora; jeśli jest to statek w końcowym okresie budowy, na próbach morskich – przed przekazaniem statku armatorowi – to armatorem jego jest stocznia”<sup>34</sup>. Skłania to do następującego pytania: czy statek w budowie w rozumieniu takim, jakie nadaje temu pojęciu art. 2 § 2 k.m., ma armatora „zawsze”, tj. od momentu położenia jego stępki lub wykonania równorzędnej pracy konstrukcyjnej w miejscu wodowania?

Na pewno takim „statkiem” nikt jeszcze nie „uprawia żeglugi”, zatem należałoby stwierdzić, że do – jak je określa S. Matysik – „prób morskich” nie ma on armatora; nie jest nim ani stocznia, ani zamawiający to dzieło (art. 627 k.c.)<sup>35</sup>. Jeśli tak, to w konsekwencji należałoby uznać, że zamawiający nie mógłby zawrzeć umowy czarteru na czas, gdyż według art. 188 k.m. to właśnie „armator” zobowiązuje się oddać statek w czarter na czas. Możliwa jest sytuacja, w której zamawiający zamówiłby statek w stoczni właśnie po to, aby oddać go w przyszłości w czarter na czas ustalonemu kontrahentowi na podstawie odpowiednio wcześniej (nawet jeszcze przed zamówieniem statku w stoczni) zawartej z nim umowy. Czy zatem nie należałoby zrezygnować z określenia „armator” w art. 188 k.m.?

Umowa czarteru na czas przypomina umowę najmu, a przecież art. 659 k.c. nie wskazuje tytułu prawnego wynajmującego do przedmiotu najmu. Stronę tej umowy, oddającą rzecz najemcy, przepis nazywa po prostu „wynajmującym”. Tak więc, czy zamiast określenia „armator” nie powinien być np. „wyczarterowujący”?

Zdaniem W. Adamczaka brak szczególnego terminu ustawowego właściwego dla określenia tej strony umowy czarteru na czas można uznać za strukturalną wadę tego uregulowania. Autor jednak dodaje, że termin „wyczarterujący” powszechnie się nie przyjął i m.in. z tego powodu wzorcowe formularze czarterów na czas określają tę stronę umowy jako *owners*, co też jest nieprecyzyjne i może być mylące, jeżeli nie tylko właściciel statku ma możliwość dysponowania statkiem i usługami jego załogi. Termin „armator” nie jest w każdym razie – zdaniem W. Adamczaka – mylący<sup>36</sup>. Wyżej wykazano, że w pewnych kontekstach

---

<sup>34</sup> S. Matysik, *op.cit.*, s. 107.

<sup>35</sup> „W klasycznym układzie elementu podmiotowego stronami umowy o budowę statku są: armator zamawiający jednostkę...” (J. Młynarczyk, *Umowa o budowę statku morskiego*, Gdańsk 1978, s. 50). Z kontekstu wynika jednak, że autor ma na myśli to, co potocznie bywa nazywane „przedsiębiorstwem armatorskim”.

<sup>36</sup> W. Adamczak, *Czarter na czas*, [w:] *Prawo morskie*, pod red. J. Łopuskiego, tom II, Bydgoszcz 1998.

jednak może być mylący. Zapewne nie budziłby wątpliwości termin „wyczarterowujący” lub – jak tę stronę określa W. Adamczak – „wyczarterujący”.

3. W rozumieniu art. 3 pkt 4 ustawy o pracy na morskich statkach handlowych<sup>37</sup> „armatorem jest ten, kto uprawiając w swoim imieniu żeglugę statkiem własnym lub cudzym zatrudnia na nim pracowników”. Jest to definicja identyczna z definicją kodeksową<sup>38</sup>, ale z dodatkiem „zatrudnia na nim pracowników”. „Armator” to więc po prostu to samo, co „pracodawca” („jednostka organizacyjna, choćby nie posiadała osobowości prawnej, a także osoba fizyczna”) w rozumieniu art. 3 kodeksu pracy, tyle że w odniesieniu tylko do osób zatrudnianych na statku, a więc nie każdy kodeksowy „armator” jest zarazem „armatorem” w rozumieniu tej ustawy.

Definicja ta zredagowana jest w konwencji „jeden armator – jeden statek”. Tymczasem w niektórych przepisach tej ustawy (np. w art. 26) występuje relacja „jeden armator – wiele statków”, czyli że „armator” to ten, którego ustawa ta w innym miejscu (art. 93) nazywa „przedsiębiorstwem armatorskim”.

Tak więc „armator” z ustawy o pracy na statkach to nie to samo, co „armator” z kodeksu morskiego. W takim razie dlaczego właśnie „armator”, a nie po prostu „pracodawca” (w odpowiednim kontekście)?

4. Termin „armator” występuje w różnych kontekstach także w ustawie o rybołówstwie<sup>39</sup>, ale nie definiuje ona tego terminu. Można by stwierdzić, że „armator” z ustawy jest tożsamy z „armatorem” z kodeksu morskiego, gdyby nie pewne „ale”.

Wykonywanie rybołówstwa morskiego wymaga uprzedniego uzyskania licencji połowowej oraz specjalnego zezwolenia połowowego na dany rok kalendarzowy. Obydwa te dokumenty (decyzje) wydawane są na wniosek „armatora” (art. 12 i 16) po uprzednim wpisaniu statku do rejestru statków rybackich na wniosek „właściciela”, ale w tym wniosku wskazuje się także „armatora” (art. 6) i to „armator” wnioskuje o nadanie statkowi oznaki rybackiej (art. 9). Wykonującym rybołówstwo morskie jest „armator” (art. 1, 4 i 5), a kwoty połowowe określone w specjalnym zezwoleniu połowowym i przyznane danemu „armatorowi” mogą być przekazywane innym „armatorom” (art. 20a). Także na wniosek „armatora” wydaje się: zezwolenie na prowadzenie skupu lub przetwórstwa organizmów morskich (art. 22) i na połowy ze statku w celach sportowo-rekreacyjnych (art. 28) oraz dziennik połowowy (art. 38). Obowiązek przyjęcia na statek tzw. obserwatora jednostki badawczo-rozwojowej obciąża także „armatora” (art. 49). Wreszcie to właśnie „armator” jest podmiotem odpowiedzial-

<sup>37</sup> Dz.U. z 1991 r., Nr 61, poz. 258.

<sup>38</sup> Tyle że z dawnym „w swoim imieniu”, a nie – jak obecnie – „we własnym imieniu”.

<sup>39</sup> Dz.U. z 2004 r., Nr 62, poz. 574.

nym za wykonywanie rybołówstwa morskiego z naruszeniem przepisów (art. 63).

Czy z powyższego ma wynikać, że wykonywanie rybołówstwa morskiego, które jest przecież rodzajem działalności gospodarczej, nie jest dopuszczalne przez czarterującego na czas? Czy poprzez ustawowe określenie „armator” ustawodawca dokonał ograniczenia wolności działalności gospodarczej w rozumieniu art. 22 Konstytucji? Jeśliby odpowiedź na to pytanie miałyby być twierdząca, to należałoby zadać pytanie następujące: jaki to „ważny interes publiczny” (ten sam art. 22) miałyby przesądzać o tym, że rybołówstwo morskie można uprawiać, będąc np. dzierżawcą statku (armatorem), ale już nie – będąc czarterującym statek na czas?

Nie pozostaje więc nic innego, jak uznać, że „armator” z ustawy o rybołówstwie to nie zawsze to samo, co „armator” z kodeksu morskiego, tylko po co wprowadzono do przedmiotowej ustawy ten termin? Czy nie powinien to być np. termin „przedsiębiorca rybacki”<sup>40</sup>.

5. „Armatora” ma także statek śródlądowy, a jest nim – według ustawy o żegludze śródlądowej<sup>41</sup> (art. 5 pkt 2) – „właściciel statku lub osoba, która uzyskała od właściciela tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu”. Tak więc armatorem statku morskiego jest nawet złodziej statku<sup>42</sup>, natomiast złodziej statku śródlądowego jego armatorem nie jest. Co uzasadnia takie zróżnicowanie znaczenia tego terminu?

## ON LEGAL CONFUSION IN A VARIETY OF UNDERSTANDINGS AND DEFINITIONS OF VESSEL AND SHIP OWNER

(Summary)

*A dearth of properly formulated legal definitions undermines the clarity of the law, but so do other legislative practices. Such is the case with maritime legislation too. Most evident in the understanding and definition of vessel and ship owner, this lack of clear formulation is the subject of the article.*

---

<sup>40</sup> Wzorem np. przepisów kodeksu morskiego o pilotażu, w których występuje termin „przedsiębiorca świadczący usługi pilotowe” (potocznie nazywany „przedsiębiorcą pilotowym”).

<sup>41</sup> Dz.U. z 2001 r., Nr 5, poz. 43.