

MICHAŁ RZESZEWICZ\*

## PROFESOR JAN ŁOPUSKI WSPOMNIENIE

Spółeczność polskich prawników morskich doznała kolejnej straty. Tak niedawno żegnaliśmy wybitnych przedstawicieli nauki prawa morskiego: śp. profesorów Jerzego Młynarczyka i Wojciecha Adamczaka, którzy zapisali się w naszej pamięci z uwagi na ich wiedzę, erudycję oraz aktywność naukową i zawodową. Tymczasem, w wieku 102 lat odszedł prof. dr hab. Jan Łopuski. Moim i nie tylko moim zdaniem, najwybitniejszy polski prawnik morski okresu powojennego, znakomity praktyk, ekspert oraz nauczyciel akademicki, który prawem morskim, a ściśle – prawem żeglugi morskiej, zajmował się przez blisko 70 lat swojego życia.

Pożegnaliśmy Profesora w dniu 18 września 2019 r. na mszy żałobnej oraz cmentarzu w Gdańsku-Oliwie, w obecności rodziny i licznie zgromadzonych ludzi morza, przedstawicieli instytucji i podmiotów gospodarki morskiej, IPN-u, uczniów oraz znajomych Profesora.

Pierwszy mój kontakt, wówczas jeszcze tylko z nazwiskiem Profesora – jako doktora habilitowanego nauk prawnych, nastąpił we wczesnych latach 70. ubiegłego wieku w Bibliotece Technicznej Polskich Linii Oceanicznych (PLO) w Gdyni, gdzie wśród bogatego zbioru książek fachowych wypatrzyłem pozycję „Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej” (Wydawnictwo Morskie Gdańsk – 1969) autorstwa Profesora.

Był to okres, w którym po długim stażu i krótkim okresie pracy w działach eksploatacji statków PLO, zmuszony byłem porzucić karierę eksploatatora statków morskich i przejść do pracy w działach ubezpieczeń morskich i roszczeń ładunkowych tego, wówczas jednego z największych w Europie, armatorów liniowych.

Taki obrót sytuacji – z jednej strony szczęśliwie zdecydował o mojej dalszej i to prawniczej karierze w PLO, początkowo jako radcy prawnego, a następnie

---

\* Michał Rzeszewicz, radca prawny.

naczelnika i koordynatora licznego zespołu radców prawnych tego armatora. Z drugiej zaś strony wymagając odpowiedniego do tej specjalizacji przygotowania zawodowego, spowodował konieczność dogłębnego zapoznania się z wymienioną pracą naukową oraz innymi licznymi publikacjami tego autora, a także umożliwił mi późniejsze, bliższe i osobiste kontakty z Profesorem.

Pamiętam, że pierwszy z tych kontaktów nastąpił na początku 1980 r., na naradzie w siedzibie Oddziału w Gdyni TUiR „Warta”. Specjalizując się i będąc wybitnym polskim autorytetem w zakresie ubezpieczeń morskich, Jan Łopuski (profesor nadzwyczajny UMK w Toruniu) był już wówczas doradcą naukowym Prezesa TUiR „Warta”, desygnowanym do morskiego oddziału tego ubezpieczyciela Casco i P&I polskiej floty handlowej, celem pomocy prawnej przy rozstrzygnięciu najpoważniejszych problemów prawnych na styku ubezpieczycieli/jego reasekuratorzy oraz ubezpieczający/ubezpieczony – armator statków morskich. Narada ta dotyczyła bardzo poważnej szkody ładunkowej na jednym ze statków PLO. Przygotowywałem się do niej długo, zdając sobie sprawę z jakim autorytetem przyjdzie mi – jako przedstawicielowi przewoźnika się spotkać.

Profesor, który nie znosił długich narad i gadulstwa (co wielokrotnie później podkreślał), przedstawił krótką i zwięzłą opinię prawną (stan faktyczny, prawny, wnioski opinii), wysłuchał uważnie przedstawicieli „Warty” i PLO i na tym naradę zakończono. Nie było podstaw do kwestionowania odpowiedzialności przewoźnika za szkodę, a tym samym jego ubezpieczyciela, choć w ograniczonym do „*shipping units*” zakresie – co kwestionował odbiorca ładunku. Do poważnych kontrowersji, co do pokrycia ubezpieczeniowego, na szczęście nie doszło.

Takich narad i spotkań z udziałem Profesora (od 1984 r. profesora zwyczajnego UMK w Toruniu), w których uczestniczyłem, odbyło się w latach 1980–1988 kilkanaście i dotyczyły one takich zdarzeń jak kolizje, areszty, pożary i zatonięcia statków, wypadki marynarzy, pasażerów i dokerów portowych na statku, poważne szkody ładunkowe i olejowe – do których zastosowanie miało wiele instytucji polskiego i międzynarodowego prawa morskiego, m.in. ratownictwo morskie, globalne ograniczenie odpowiedzialności armatora, fundusz ograniczenia, ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika, awaria wspólna i wreszcie ekscepcje: pożaru, błędu w nawigacji i administracji statku.

Uderzała wszechstronność Profesora, biegle poruszanie się wśród ponad kilkudziesięciu międzynarodowych konwencji prawa morskiego i prawa morza, innych umów międzynarodowych bilateralnych w zakresie prawa żeglugi morskiej, bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego oraz pracy na morzu. Biegła znajomość trzech języków obcych sprawiła, że Profesor doskonale znał prawo morskie i ubezpieczeń Francji, Niemiec, Wielkiej Brytanii i USA, uważnie obserwował piśmiennictwo nauczycieli akademickich i praktyków prawa morskiego z tych państw, odnotowując to w swoich licznych publikacjach.

Po kilku wspomnianych naradach wymogłem na dyrektorze naczelnym PLO, dla zachowania pewnej równowagi autorytetów po obu stronach, zatrudnienie w dziale prawnym w charakterze doradcy naukowego – mec. dra hab. Wojciecha Adamczaka (późniejszego profesora UG i kierownika Katedry Prawa Morskiego tego Uniwersytetu), który podkreślał, że kontakt z praktyką żeglugową był niezwykle pożyteczny dla jego kariery naukowej. Oczywiście taka współpraca była korzystna również dla nas – radców prawnych PLO. Profesor pochwalił to rozwiązanie mówiąc „(...) wreszcie wypełniacie lukę pomiędzy nauką i praktyką w gospodarce morskiej (...)”, a wspólne narady i spotkania w „Warcie” w takiej formie „nabrały rumieńców”. Po przejściu na emeryturę w 1986 r., Profesor jeszcze przez 20 kolejnych lat zajmował stanowisko doradcy Prezesa TUiR „Warta” w Warszawie.

Profesor uczestniczył w pracach legislacyjnych nad pierwszym, polskim Kodeksem morskim z 1961 r., wraz z prof. Stanisławem Matysikiem, adwokatami Jackiem Siedleckim i Stanisławem Suchorzewskim oraz sędzią Zdzisławem Koszewskim. Zespół w tym składzie powołał po przełomie „październikowym” 1956 r., nowo wybrany Minister Żeglugi – prof. Stanisław Darski. Był to jedyny w historii Polski minister, wyniesiony na to stanowisko entuzjastycznym, choć wymuszonym i stanowczym poparciem ówczesnej społeczności gospodarki morskiej.

Jakkolwiek, Profesor skromnie pisze w swoich wspomnieniach („O żegludze i prawie morskim, wspomnienia i refleksje”, Oficyna Wyd. Branta, Bydgoszcz–Gdynia 2011), że w podziale zadań pomiędzy członków zespołu był odpowiedzialny jedynie za materiał legislacyjny dotyczący ubezpieczeń morskich, ratownictwa morskiego i czarteru na czas (*notabene* ten ostatni stanowił temat rozprawy doktorskiej Profesora), to jednak z relacji mojego patrona i mentora w zawodzie – mec. Stanisława Suchorzewskiego, wiem, że był niezwykle aktywny również w dyskusjach i korektach materiałów przygotowanych przez pozostałych członków zespołu.

Praktycznie rzecz biorąc, to Profesor połączył w jedną całość i opracował finalny projekt kodeksu, choć firmował go i bronił na forum Sejmu przewodniczący zespołu – prof. Stanisław Matysik oraz przedstawiciel resortu – dyrektor Antoni Walczuk.

Z ogromu prac nad tłumaczeniem przez Profesora, wraz z maklerem okrętowym Romanem Adamskim, tego kodeksu na język angielski (*The Polish Maritime Code* 1961, tekst i objaśnienia w j. polskim i angielskim, Wydawnictwo Morskie Gdańsk, 1964, 1974, 1985), zdałem sobie sprawę znacznie później, gdy prowadząc już własną morską kancelarię prawniczą, podjąłem się, wraz z mec. Weroniką Haustein, zadania (niestety, niedokończonego) przetłumaczenia na język angielski Kodeksu morskiego z 2001 r.

W każdym bądź razie, trzy wydania tej tzw. „niebieskiej” książki rozchodziły się błyskawicznie i praktycznie były niedostępne, poza bibliotekami naukowymi oraz gabinetami pracowników nauki i praktyków prawa morskiego. Dysponując przezornie większą liczbą egzemplarzy każdego z tych wydań, miałem możliwość zaspokojenia powszechnych zainteresowań tym nowoczesnym wówczas kodeksem, poprzez przekazywanie ich uczestnikom międzynarodowych grup roboczych i konferencji na forum CMI w Antwerpii, IMO w Londynie oraz UNCTAD w Genewie. Mec. Stanisław Suchorzewski wspominał, że wraz z mec. J. Siedleckim ze Szczecina, opracowali w języku francuskim (obaj znali doskonale ten język), projekt aktu prawa żegluga morskiej dla rządu Algierii, powielonego następnie w Tunezji i Maroku, posługując się jako wzorcem tekstem naszego Kodeksu morskiego z 1961 r.

Miałem też przyjemność, na prośbę delegacji chińskiej na konferencji UNCTAD w Genewie w 1986 r., poświęconej przyjęciu Konwencji o warunkach rejestracji statków, osobiście wręczyć ową „niebieską” książkę Ministrowi Komunikacji Chińskiej Republiki Ludowej – przewodniczącemu tej delegacji – panu QIAN YONGCHANG. Jak się później okazało, pragmatyczni Chińczycy, przygotowując swój kodeks morski, uchwalony w 1992 r. (dotąd niezmieniony), wzorowali się – co do zasady – między innymi na rozwiązaniach koncepcyjnych i merytorycznych, a nawet na strukturze i kolejności przepisów naszego właśnie kodeksu. Wszystko to świadczy o znaczeniu polskiego prawa morskiego w drugiej połowie ubiegłego wieku – okresie największej aktywności naszego Nestora, który na to prawo wywarł dominujący wpływ.

Trudno mi tutaj nie wspomnieć o istotnej roli, jaką odegrali w propagowaniu polskiego prawa morskiego tego okresu dwaj Polacy, dyrektorzy Sekretariatu *Shipping Division* UNCTAD – dr Władysław Malinowski (obywatel USA) i dr Krzysztof Dąbrowski. Znali oni Profesora z Jego aktywności na forum międzynarodowym (IMO, UNCITRAL, UNCTAD) i darzyli Go szacunkiem.

Z biegiem czasu, kodeks morski się jednak starzał, ratyfikowano nowe konwencje międzynarodowe i całe polskie prawo morskie wymagało dostosowania do znaczących zmian w układzie stosunków, o istotnym znaczeniu dla tego prawa.

Kolejnym dziełem, którym Profesor mógł się szczycić było przewodnictwo powołanej przez Premiera RP Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego (KKPM), w pracach nad przeprowadzaną etapami reformą ustawodawstwa morskiego oraz kolejną kodyfikacją prawa morskiego.

Komisja ta, działała w latach 1987–1999, a staraniem Profesora powołano w jej skład uznanych pracowników nauki prawa morskiego i prawa morza w osobach: prof. dr hab. Janusza Gilasa, prof. nadzw. Zdzisława Brodeckiego, dr hab. Wojciecha Adamczaka, dr hab. Marii Dragun-Gertner, dr hab. Mirosława Kozińskiego. Nieco później do składu Komisji dołączył prof. dr hab. Mirosław Nestorowicz. Funkcję sekretarza pełnił p. Michał Malicki. Mieliśmy zaszczyt, wraz

z mec. Markiem Czernisem – jako praktycy morscy – być również zaproszeni do udziału w pracach Komisji.

Działalność KKPM, zapoczątkowała reformy prawa morskiego we wszystkich jego działach i w efekcie jej prac dokonano „modernizacji” ustawodawstwa morskiego i dostosowania go do potrzeb obrotu morskiego i międzynarodowych zobowiązań Polski. Prace Komisji przyniosły opracowanie projektów dwóch ustaw nowelizujących Kodeks morski, uchwalonych następnie w 1991 r. i 1995 r., oraz pięciu innych ustaw: o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, o pracy na morskich statkach handlowych, o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, o rybołówstwie morskim oraz o portach i przystaniach morskich, uchwalonych – odpowiednio – w 1991 r., 1995 r. i 1996 r.

Finalnym rezultatem ostatniego etapu prac KKPM było opracowanie projektu nowego Kodeksu morskiego, uchwalonego przez Sejm 18 września 2001 r. Ten akt prawny obowiązuje zasadniczo do dziś, po kilkunastokrotnych późniejszych nowelizacjach i czterokrotnym ogłaszaniu tekstu jednolitego kodeksu w 2009 r., 2013 r., 2016 r. i 2018 r.

Pozostało mi w pamięci, że Profesor starał się rozstrzygać, niekiedy rozbieżne, stanowiska członków KKPM, co do konkretnych rozwiązań legislacyjnych i inne sporne kwestie w drodze – powiedzmy – wymuszonego Jego autorytetem konsensusu, aniżeli głosowań nad poszczególnymi kwestiami.

Osobiście, udało mi się przekonać Profesora i pozostałych członków KKPM do wprowadzenia do Kodeksu morskiego instytucji „*mortgage*” na statku morskim i statku w budowie, obok istniejącej klasycznej hipoteki morskiej. Przygotowałem wstępny projekt rozwiązań w tym zakresie, który finalnie uległ proceduralnym obostrzeniom, wskutek opinii przybranych przez Profesora specjalistów z zakresu postępowania cywilnego (*vide*: art. 84–88 k.m.). Poniosłem jednak „porażkę” forsując uregulowanie instytucji czarteru *bareboat* statku. Profesor był wówczas zdania, że póki co, powszechnie stosowane w żegludze pro-formy BIMCO wystarczą.

Pamiętam też, że z uwagi na przeciągające się prace nad projektem Kodeksu morskiego, Profesor zwołał małą grupę członków KKPM i „zamknął” ją w jednym z portowych ośrodków wypoczynkowych na Kaszubach. W ten sposób, w wyniku „gorących”, trzydniowych dyskusji, ale w nieco rozluźnionej atmosferze, szczególnie wieczorami przy barze restauracyjnym, udało się wreszcie zaawansować finalny materiał legislacyjny, który we wrześniu 1999 r., przekazano Ministrowi Transportu i Gospodarki Morskiej – p. Tadeuszowi Syryjczykowi. Dla porządku rzeczy, należy też odnotować, że po zakończeniu prac KKPM nastąpił poważny dysonans pomiędzy przewodniczącym Komisji i resortem. Mianowicie, bez wiedzy Komisji i wbrew późniejszym sprzeciwom wszystkich jej członków, wprowadzono do tekstu Kodeksu morskiego, wskutek zabiegów „lobby” żeglarskiego, kontrowersyjne przepisy o polskim rejestrze jachtów, prowadzonym przez polski

związek sportowy (*vide*: art. 23 § 3 k.m.). Powodowało to oczywistą rozbieżność z przepisami kodeksu dotyczącymi rejestru okrętowego oraz wydawania dokumentów rejestracyjnych stanowiących dowód polskiej przynależności statku. Profesor, tak dbały o szczegóły rozwiązań legislacyjnych i kompatybilności przepisów kodeksu, był rozdrażniony wprowadzoną zmianą, przewidując poważne problemy prawne z niej wynikające – co oczywiście, w praktyce stosowania kodeksu, później nastąpiło. Ten zgrzyt, niestety, przygasił entuzjazm Profesora do udziału w dalszych pracach legislacyjnych nad prawem morskim.

Nie oznaczało to jednak, że nie interesował się tymi pracami i ich postępem, tym razem na forum kolejnej Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, działającej w trzech kadencjach (w latach 2008–2019), pod przewodnictwem następczyni z UMK w Toruniu i kontynuatorki prac oraz zainteresowań Profesora – prof. Marii Dragun-Gertner.

Wraz z panią profesor, miałem okazję i przyjemność odwiedzać Profesora zarówno w Jego mieszkaniu, w żartobliwie zwanym „mądralinem” budynku mieszkalnym dla kadry naukowej UMK, w Toruniu, jak też po przejściu na emeryturę i przeprowadzce do Trójmiasta, w Gdyni. Przychodziliśmy z bukietem kwiatów dla małżonki Profesora – pani Katarzyny Łopuskiej oraz Porto Ruby, ulubionym winem Profesora. Częstowani smakowitą herbatą w gabinecie Profesora, podziwialiśmy bogaty księgozbiór na regałach bibliotecznych, pomieszczonych aż po sam sufit, na prawie wszystkich ścianach gabinetu. Na pytanie, jak odnajduje poszczególne pozycje, odpowiedział okazując kartotekę z tzw. „fiszkami”, stwierdzając, że jest tradycjonalistą. Już w Gdyni, skarżył się, że musiał przed przeprowadzką rozdysonować dużą część tego księgozbioru, bo nowe mieszkanie nie pomieściłoby wszystkich książek. Profesor cieszył się z tych odwiedzin i spotkań; w Toruniu jeszcze jak najbardziej roboczych, a w Gdyni – z okazji rocznic urodzinowych Profesora – już raczej z pewnym dystansem wysłuchiwał naszych relacji z postępu prac legislacyjnych nad prawem morskim, choć nadal prowadził badania naukowe i pisał.

Nie sposób nie wspomnieć o kolejnym sztandarowym dziele Profesora, przygotowanym pod Jego redakcją i z Jego wiodącym autorskim udziałem. Jest nim trzypięciotomowa praca „Prawo Morskie”, opublikowana w latach 1996–2000, która w 2001 r., uzyskała nagrodę Ministra Edukacji Narodowej. Każdy prawnik morski ma ją w swojej bibliotece i przystępując do prowadzenia spraw sądowych czy arbitrażowych oraz opiniowania zagadnień związanych z prawem morskim, rozpoczyna swoje prace od zapoznania się z objaśnieniami i interpretacjami autorów tej wyjątkowej pracy.

Profesor był niezwykle twórczy, a Jego dorobek naukowy jest imponujący. Był autorem bądź współautorem 31 książek, w tym 5 poradników dla ludzi morza, 168 rozpraw, artykułów i opublikowanych referatów oraz 16 obszernych, wnikliwych i w większości krytycznych głos do orzeczeń Sądu Najwyższego



w sprawach morskich. Opublikował również 17 recenzji książek, rozpraw naukowych i artykułów, tak krajowych jak i zagranicznych autorów, z zakresu prawa morskiego i ubezpieczeń transportowych. Publikował w prestiżowych pismach prawniczych oraz periodykach poświęconych gospodarce morskiej, krajowych i zagranicznych: w Wielkiej Brytanii, Francji, Niemczech, Włoszech i Hiszpanii. Czułem się zaszczycony, mając możliwość zapoznania się z tymi publikacjami, nadsyłanymi mi przez Profesora, wraz z Jego odręczną dedykacją na egzemplarzach autorskich.

Był członkiem Komitetu Nauk Prawnych PAN, Komisji Prawa Morskiego PAN, Sekcji Polskiej Międzynarodowego Stowarzyszenia Prawa Ubezpieczeniowego oraz Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego – narodowej sekcji CMI w Antwerpii. Przewodnicząc temu ostatniemu Stowarzyszeniu w latach 1990–1999, miałem przyjemność doświadczyć dużej pomocy Profesora w wypracowaniu stanowisk Stowarzyszenia, prezentowanych następnie przeze mnie i prof. Wojciecha Adamczaka na konferencjach i seminariach CMI, tej pozarządowej organizacji prawników morskich świata, poświęconych zmianom w międzynarodowym prawie morskim.

Odnaczony Krzyżem Virtuti Militari, Krzyżem Walecznych, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski (2006), Medalem Komisji Edukacji Narodowej. W 2010 r. został laureatem IPN-u Kustosz Pamięci Narodowej.

Żegnaj Profesorze, zasłużyłeś się dobrze Polsce.

Cieszyłeś się wśród nas nadzwyczajnym autorytetem, naukowym i moralnym.

Szczerście mieli ci, którym los podarował możliwość współpracy z Tobą  
i czerpania z Twojej wiedzy.

Gdynia, 18.10.2019 r.