

# Waldemar Niemoćko

---

"Prawo morskie - Zarys systemu", t. I,  
Stanisław Matysik,  
Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk  
1971 : [recenzja]

---

Palestra 16/2(170), 79-83

---

1972

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

odpowiedzialności takich zakładów pracy wydaje mi się konieczne.

Rozdział poświęcony wypadkom w zatrudnieniu wyczerpująco traktuje o uprawnieniach pracownika na tle stosunkowo nowych aktów ustawodawczych, a więc nasuwających w praktyce wiele jeszcze wątpliwości co do sposobu i zakresu ich stosowania. Omawiana praca stanowi w tym zakresie dobrą pomoc fachową.

W rozdziale dotyczącym rent Autor w sposób interesujący i wyczerpująco przedstawia całą problematykę, a w szczególności krąg osób uprawnionych do renty poza poszkodowanym, oraz podkreśla — jako pierwszy w piśmiennictwie — że ciężar renty powstałej w związku z utratą życia lub zdolności do pracy osoby chroniącej własności społecznej w rozumieniu obowiązku i uprawnienia określonego w art. 127 k.c. obciąża tę jednostkę gospodarki społecznej, która sprawuje zarząd nad chronionym mieniem. Autor omawia również uprawnienia do rent innych osób, które nie mają uprawnień do ich otrzymania na podstawie przepisów o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym.

Praca uwzględnia też zmiany, jakie zaszły w stanie prawnym w zakresie zadośćuczynienia oraz odszkodowania dla najbliższych. Autor zbiorczo przedstawia instytucję przedawnienia roszczeń z tytułu szkód spowodowanych nieszczęśliwymi wypadkami w zakresie zasad stosowania tego przedawnienia, jak również terminów dochodzenia roszczeń według przepisów szczególnych. Takie zbiorcze przedstawienie terminów przedawnienia jest bardzo pożyteczne dla praktyki, gdyż systematyka kodeksu cywilnego i poszczególnych aktów prawnych utrudnia pełną orientację.

Recenzowana praca ze względu na zakres poruszonej problematyki oraz ze względu na szczegółowe ujęcie praktycznych i teoretycznych rozwiązań wykracza daleko poza ramy tego, co zwykle się określać mianem monografii. Praca zdaniem moim stanowi poważne studium, będące ukoronowaniem badań teoretycznych i długoletniej praktyki jednego z czołowych adwokatów PRL.

Jan Szachulowicz

## 2.

Stanisław Matysik: *Prawo morskie — Zarys systemu, t. I, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław — Warszawa — Kraków — Gdańsk 1971, str. 367.*

Książka wyszła spod pióra dziekana Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego a zarazem dyrektora Instytutu Prawa Morskiego w tejże uczelni. Autor ma już w swym dorobku m. in. szereg publikacji książkowych z dziedziny historii prawa morskiego oraz trzy wydania podręcznika prawa morskiego (1959, 1963, 1967). Obecne opracowanie, przygotowane pod auspicjami Instytutu Nauk Prawnych PAN, stanowi próbę wykonania ambitnego zadania, polegającego na przed-

stawieniu zarysu systemu prawa morskiego.

Wypada żałować, że zamierzenie to ma być realizowane przez wydawanie kolejnych tomów w pewnych odstępach czasu. Zmiany, jakim ulega współcześnie prawo morskie, sprawiają, że tylko jednorazowe wydanie wszystkich tomów przygotowywanego dzieła zapewniłoby możliwość uchwycenia jednocześnie aktualnego stanu prawnego. Ponadto wydawca nie za-

trzaszczyli się o poinformowanie czytelnika (w formie np. wkładki lub wzmianki na dodanej obwolutce) o planowanej treści następnych tomów. Dopiero wnikliwa lektura wprowadzenia dostarcza wiadomości, że całe opracowanie ma być poświęcone przede wszystkim prawu morskemu cywilnemu, natomiast na specyfikę wszystkich pozostałych działów prawa morskiego, tj. prawa międzynarodowego prywatnego, morskiego prawa pracy i morskiego prawa administracyjnego, będzie zwrócona mniejsza uwaga (s. 15).

Powyższe zastrzeżenia metodologiczne nie umniejszają stopnia wysokiej oceny przydatności dydaktycznej omawianego dzieła. Tom pierwszy zarysu systemu przedstawia źródła prawa morskiego, omawia przepisy odnoszące się do statku morskiego, jak również zajmuje się sytuacją prawną armatora oraz kapitana i załogi statku.

Autor deklaruje się jako entuzjasta prawa morskiego i nie bez satysfakcji przytacza pogląd T. Ascarellego, że rozważania nad tym działem prawa wniosły poważny wkład w ogólne, teoretyczne konstrukcje prawa cywilnego (s. 11). Energicznie polemizuje z poglądem utrzymującym, że prawo morskie jest opóźnione w swoim rozwoju, i przytacza jako argument fakt zawarcia w ostatnim dwudziestoleciu wielu konwencji międzynarodowych, w tym również konwencji z 1962 r. o odpowiedzialności osób eksploatujących statki o napędzie jądrowym, która to konwencja wyprzedziła wszelkie próby uregulowania kwestii prawnych na tle pokojowego wykorzystania energii jądrowej na lądzie (s. 12). Zresztą tabele obrazujące aktualny stan ratyfikacji i przystąpienia do międzynarodowych konwencji morskich (z podziałem na konwencje z zakresu prawa cywilnego, prawa pracy i specyfiki administracyjno-technicznej) stanowią pożyteczne uzupełnienie tomu (s. 351—360).

Książka w sposób systematyczny i rzeczowy wprowadza czytelnika w problematykę prawno-morską. Oświetla również szereg problemów natury ogólnej, np. sposób rozumienia pojęcia *common law* w doktrynie angielskiej (s. 39), drogi kształtowania się zwyczajów handlowych (s. 91—99), rolę łączników w międzynarodowym prywatnym prawie morskim (s. 99—112). Analityczne ustosunkowanie się Autora do poszczególnych zagadnień ułatwia śledzenie toku jego myśli.

W sposób należyty wyeksponowany został wkład polskiej myśli prawniczej w dzieło rozwoju prawa morskiego zarówno w sensie historycznym (wilkie-rze gdańskie) jak i współczesnym. Toną statków pływających pod białoczerwoną banderą przekroczył przecięź w 1965 r. milion BRT, co zapewnia naszemu krajowi szczególnie głos wtedy, gdy konwencja międzynarodowa — tak jak to się często dzieje — uzależnia wejście w życie swych postanowień od uzyskania minimum ratyfikacji lub akceptacji od określonej liczby „państw-milionerów” (s. 49). Wart zaznaczenia jest fakt przynależności Polski do: Międzypaństwowej Morskiej Organizacji Doradczej (IMCO), Międzynarodowego Komitetu Morskiego (CMI) oraz Międzynarodowej Organizacji Pracy (uczestnictwo w 14 konwencjach morskich, przygotowanych przez MOP). Dodajmy, że adwokaci polscy mają do odnotowania szereg twórczych wystąpień w omawianej dziedzinie na forum międzynarodowym.

Prawo morskie, określane przez starożytnych także mianem prawa morza, przeszło wiele przeobrażeń, zanim uzyskało swój współczesny kształt, stanowiący wynik ogólnego rozwoju gospodarczego w świecie oraz potrzeby znalezienia modum vivendi z innymi rodzajami transportu, a mianowicie z żegluga śródlądową, koleją, transportem drogowym i lotnictwem.

Najważniejszą rzeczą, z którą wiąże

się stosunki prawne regulowane przez prawo morskie, jest statek morski. Toteż jemu właśnie poświęcony jest dział II. W myśl polskiej definicji ustawowej morskim statkiem handlowym jest każde urządzenie pływające, przeznaczone lub używane do żeglugi na morzu i wodach z nim połączonych, a uczęszczanych przez statki morskie (art. 3 § 2 polskiego kodeksu morskiego z 1961 r.).

Interesująca jest wzmianka o dokonanym przez francuskiego prawnika G. Riperta porównaniu statku z człowiekiem (s. 127). Statek „rodzi się” bowiem w stoczni, tam odbywa się jego chrzest, nadane imię indywidualizuje statek, a port rejestracji określa jego prawny domicyl. Statek podnosi banderę jako symbol określonej przynależności państwowej, ma liczne dokumenty, którymi się legitymuje. Może też mieć inne statki siostrzane, a więc coś w rodzaju rodzeństwa, oraz ma obowiązek prawny dźwigania na swym pokładzie „podopecznych” w postaci szalup ratunkowych. Statek posiada zdolność ruchu, naraża się na niebezpieczeństwa i czasem spotyka go tragiczny los. Społeczna ranga statku, a więc jak gdyby jego „funkcja”, określona jest jego przeznaczeniem w zależności od tego, czy jest to statek pasażerski, towarowy, rybacki, ratowniczy, czy też zwykły holownik.

Autor poświęca szczególnie baczną uwagę wymaganiom administracyjnym, podyktowanym koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi. Chodzi tu w szczególności o pomiar i klasyfikację statków, co w naszych warunkach należy do kompetencji Polskiego Rejestru Statków (z siedzibą w Gdańsku). W praktyce dopuszczana jest możliwość uzyskania przez statek „klasy” od więcej niż jednej instytucji klasyfikacyjnej (zazwyczaj na okres 4-letni).

Statek morski jako przedmiot praw rzeczowych poddany jest unormowaniom, które w zakresie stosowanych

form własności kształtują się odmiennie w ustroju kapitalistycznym, a odmiennie w ustroju socjalistycznym. Nie umniejsza to wszakże roli przyznawanej podstawowym instytucjom morskiego prawa rzeczowego, takim jak hipoteka morska, przywileje na statku, prawa rzeczowe na statku w budowie, areszt statku.

W dziale III omówiona została sytuacja prawna armatora, a więc tego, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym (art. 71 kod. mor.). Stwierdzenie, jakoby armator był centralną osobą, z którą łączy się przeważająca część stosunków prawnych powstających w morskiej żegludze handlowej (s. 207), stanowi duży skrót myślowy. Taką centralną rolę spełnia bowiem armator wtedy, gdy występuje w roli przewoźnika, a więc w roli rzecznika przewozu ładunku, co stanowi podstawową funkcję i w ogóle rację bytu istnienia floty handlowej. Nie zmienia to postaci rzeczy, że zasady określające ramy odpowiedzialności cywilnej armatora (ściśle biorąc — ramy ograniczenia tej odpowiedzialności) stanowią ciekawy i wciąż jeszcze w świecie nie rozwiązany do końca problem cywilistyczny. Ograniczona odpowiedzialność armatora ukształtowała się na tle specyficznych warunków żeglugi morskiej, które w niedalekiej jeszcze epoce charakteryzowały się odosobnieniem statku, brakiem z nim łączności i — co się z tym wiąże — z niemożnością sprawowania przez armatora skutecznej kontroli nad statkiem, kapitanem i załogą. Wraz z dokonującym się postępem technicznym ulegały zmianom zasady ograniczenia odpowiedzialności armatora, prowadzące do ukształtowania się systemów: francuskiego, zwanego systemem abandonu, niemieckiego, zwanego systemem egzekucyjnym, brytyjskiego, polegającego na ograniczeniu odpowiedzialności do określonej kwoty ryczałtowej, oraz amerykańskie-

go, łączącego w sobie elementy systemów francuskiego i niemieckiego. Próbę pogodzenia różnorodnych systemów stanowiła międzynarodowa konwencja (brukselska) z 1924 r. o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich, a następnie konwencja z 1957 r., wprowadzająca do niej zmiany polegające m. in. na tworzeniu tzw. funduszu ograniczenia. Specyfika odpowiedzialności statków o napędzie jądrowym stworzyła potrzebę sprecyzowania odrębnych zasad konwencyjnych w tym zakresie, a seria katastrof zbiornikowców, zapoczątkowana rozlaniem się ropy z „Torrey Canyon”, dała asumpt do opracowania konwencji ułatwiających skuteczne przeciwdziałanie następstwom tego typu zdarzeń.

W praktyce działa często armator w portach obcych przez maklera morskiego lub agenta morskiego. Najczęściej jednak zaciąga zobowiązania w jego imieniu kapitan statku. Jemu to właśnie, jak również sytuacji prawnej załogi statku w ogóle poświęcony został IV (ostatni) dział książki. Autor przyjmuje za punkt wyjścia omówienie historycznych warunków kształtowania się morskiego prawa pracy, nie pomijając przy tym interesujących szczegółów z przeszłości Gdańska, gdzie już w XVII w. istniało zorganizowane pośrednictwo pracy dla marynarzy, sprawowane przez „przysięgłe służby wodne” (s. 274).

Jakkolwiek w myśl socjalistycznych zasad ustrojowych osoba kapitana nie jest wyodrębniana z pojęcia załogi statku, to jednak sam fakt sprawowania przez niego kierownictwa statku (art. 78 § 1 kod. mor.) nakazuje doszukiwać się źródeł jego uprawnień nie tylko w morskim prawie pracy, ale także w morskim prawie administracyjnym, morskim prawie cywilnym oraz w zwyczajach międzynarodowych (s. 273).

Sytuację prawną kapitana i pozostałych członków załogi regulują liczne konwencje przygotowane przez Międzynarodową Organizację Pracy, a w naszych warunkach normują te kwestie także: ustawa z 1952 r. o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej (z późniejszymi zmianami) oraz układ zbiorowy pracy z 1966 r., obowiązujący na statkach znajdujących się w eksploatacji trzech największych przedsiębiorstw armatorskich (Polskich Linii Oceanicznych, Polskiej Żeglugi Morskiej oraz Polskiego Ratownictwa Okrętowego).

Dział poświęcony omówieniu stosunków pracy na morzu został ujęty o tyle szczegółowo, że mógłby posłużyć za instruktaż dla członków załogi, aby dowiedzieli się z niego o tym, że każdemu z nich przysługuje, stosownie do powyższego układu zbiorowego pracy, prawo do: noclegu w oddzielnym łóżku zaopatrzonym w siatkę sprężynową, kompletu materacy, poduszki, dwóch koców, kompletu bielizny pościelowej oraz dwóch ręczników, w tym jednego kąpielowego (s. 312).

Książka napisana jest obrazowym i plastycznym językiem, nie rezygnuje ze wstawek wziętych żywcem ze słownictwa ludzi morza. Nie brak odpowiedników obcojęzycznych, zwłaszcza jeśli chodzi o terminologię angielską, która zapewniła sobie światowy zasięg.

W przypisach znajdują się informacje o znaczeniu ciekawszych zwyczajów morskich, jak również wskazówki bibliograficzne, oznaczenie pozycji publikacji aktów prawnych, cytaty treści przepisów itd.

W sumie recenzowana książka dostarcza interesującej lektury. Z powyższych względów warto ją polecić do uwzględnienia w księgozbiorze zespołu adwokackiego teraz, gdy rozwój

naszej floty powoduje wzrost liczebności załóg, a rozwój międzynarodowej turystyki zwiększa możliwość powstania sytuacji, w której podróżny będący krajozemcą lub cudzoziemcem

dewizowym odczuje potrzebę zwrócenia się o fachową poradę z zakresu prawa morskiego.

Waldemar Niemotko

### 3.

Andrzej Marek: *Warunkowe umorzenie postępowania w polskim ustawodawstwie karnym, Toruń 1971, s. 205.*

I. Recenzowana praca stanowi omówienie instytucji nowej, nie znanej dawnemu k.p.k., mianowicie warunkowego umorzenia postępowania w polskim ustawodawstwie karnym. Powyższa instytucja zasługiwała na obszernie opracowanie nie tylko dlatego, że jest nowa, ale przede wszystkim ze względu na swoje kontrowersyjne unormowanie. Wszystko jest tu sporne: i prawomocność orzeczeń, i możliwość stosowania wznowienia postępowania przygotowawczego (art. 293 § 2 k.p.k.) do postanowień warunkowo umarzających postępowanie, i sprawa kontroli przez sąd rozpatrujący zażalenia nie tylko warunków, ale i podstaw postępowania warunkowo umorzonego (i to prowadzonej przez przyzmat art. 388 i 389 k.p.k.), obowiązywania zakazu *reformationis in peius* i wreszcie określenie sądu, przed którym sprawa ma toczyć się od nowa. Jeżeli jeszcze do tego dodamy sporne określenie istoty instytucji warunkowego umorzenia postępowania w aspekcie karnomaterialnym oraz procesowym, jak również przyznanie prokuratorowi prawa do jej stosowania, to trudności wykładni na tym tle wynikłe staną się oczywiste.

Nic też dziwnego, że niemal równocześnie z wejściem w życie przepisów nowego k.k. i k.p.k. rozpoczęte zostały prace nad wytycznymi SN w tej materii. Do tych wytycznych SN Autor bardzo często się odwołuje, niestety traktując je wspólnie z regulaminami Generalnej Prokuratury niemal jako

źródło prawa, co wydaje się być dużą przesadą.

W ogóle można mieć pewne wątpliwości do dość bezkrytycznego ustosunkowania się Autora m. in. do wspomnianych wytycznych, których powoływanie w recenzowanej pracy zastępuje często przedstawienie uzasadnionych argumentów merytorycznych, które by przekonały o słuszności proponowanej wykładni.

Na marginesie trzeba zwrócić uwagę na dość charakterystyczną rzecz, a mianowicie na to, że instytucja warunkowego umorzenia postępowania nie znana była projektowi k.p.k. z 1959 r., opracowanemu na podstawie też przygotowanych przez prof. S. Śliwińskiego, została zaś wprowadzona dopiero w późniejszych projektach k.p.k.

Trzeba stwierdzić, że Autor podjął się trudnego zadania przedstawienia instytucji nowej, wysoce spornej i — co się nie da ukryć — wadliwie unormowanej. Powiększał nadto trudności opracowania fakt, że rozważania zawarte w pracy musiały być prowadzone zarówno w płaszczyźnie karnomaterialnej jak i procesowej, czemu Autor poświęcił proporcjonalnie sporo uwagi i miejsca (rozdziały I—V dotyczą zagadnień karnomaterialnych, a VI—X — zagadnień procesowych).

Wydaje się też, że w rozważaniach karnomaterialnych Autor czuł się znacznie swobodniej, dlatego są one bardziej pogłębione, a przytoczona argumentacja — przekonująca. Nato-