

# Stanisław Suchorzewski

---

## Nowelizacja kodeksu morskiego

---

Palestra 30/7(343), 68-69

---

1986

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.

Jako pierwsi zabrali głos recenzenci przedstawiający recenzję pracy habilitacyjnej oraz ocenę dorobku naukowego habilitanta. Następnie Rada Wydziału została poinformowana przez dziekana prof. dra hab. W. M. Bartla o podjęciu przez Komisję Rady Wydziału jednogłośnej decyzji o dopuszczeniu dra L. Sługockiego do kolokwium habilitacyjnego.

Po poproszeniu na salę dra L. Sługockiego rozpoczęła się część kolokwium z udziałem habilitanta. Zwracano się do habilitanta z pytaniami, jakie jest jego stanowisko w następujących kwestiach wysuniętych przez poszczególnych członków Komisji:

Prof. dr hab. A. Marek — ocena funkcji kary grzywny w Polsce oraz w innych krajach socjalistycznych; wady i zalety stawek dziennych.

Prof. dr hab. L. Tyszkiewicz — stanowisko wobec toczącej się dyskusji na temat represyjności naszego systemu karnego.

Prof. dr hab. K. Buchała — czy można sformułować ogólną zasadę, że karę grzywny można wymierzać tylko wtedy gdy jest ściągalna?; stanowisko w kwestii obligatoryjnego wymierzania kary grzywny; sformułowanie przesłanek kary zastępczej w miejsce nieściągalnej grzywny.

Prof. dr hab. T. Hanausek — problematyka „ciemnej liczby przestępczości”.

Prof. dr hab. S. Piąza — czy możliwe byłoby w PRL wprowadzenie zmiany kary pozbawienia wolności na karę grzywny.

Prof. dr hab. S. Waltoś — czy uważa grzywnę za najłagodniejszą karę?

Prof. dr hab. M. Borucka-Arctowa — problem materiału badawczego empirycznego, który w pracy nie został zbyt mocno wyeksponowany.

Prof. dr hab. A. Kostecki — czy możliwe jest zastosowanie aparatury podatkowej do obliczania wysokości grzywny, relatywizując ją jednocześnie do dochodów.

Prof. dr hab. L. Łysiak — czy w sytuacji dużej niestabilizacji walutowej w naszym kraju i zmienności wysokości zarobków postulowanie poszerzenia stosowania kary grzywny z jednoczesnym wymierzeniem jej stosownie do możliwości płatniczych osoby jest możliwe?

Doc. dr M. Rudnik — czy kara grzywny może mieć jakieś aspekty penitencjarne, mimo że karą penitencjarną nie jest.

Habilitant udzielał odpowiedzi na kolejno stawiane pytania, przy czym wobec wyczerpujących i satysfakcjonujących odpowiedzi niektóre z nich nie zostały doprowadzone do wyczerpania kwestii.

Kolokwium uznane zostało za dobre i interesujące. Po przeprowadzeniu tajnego głosowania dziekan Wydziału Prawa i Administracji UJ prof. dr hab. W. M. Bartel poinformował dra L. Sługockiego o nadaniu mu stopnia naukowego doktora habilitowanego w dziedzinie nauk prawnych w zakresie prawa karnego materialnego.

Zabierając głos habilitant podziękował Radzie Wydziału, dziekanowi Prof. dr hab. W. M. Bartłowi, recenzentom i Komisji za ich łaskawość wobec niego i za zaszczyt, jaki dzięki nim dostąpił. Zapewnił także wszystkich zebranych, iż w dalszym ciągu kontynuował będzie prace naukowe w dziedzinach będących przedmiotem jego zainteresowań.

*Janina Błachut*

### 3.

## NOWELIZACJA KODEKSU MORSKIEGO

Do Sejmu wpłynął rządowy projekt noweli do ustawy-Kodeks morski z 1961 r. Ta pierwsza w historii Polski kodyfikacja przepisów regulujących stosunki prawne związane z żeglugą morską, jako jedna z najnowocześniejszych, zyskała duże

uznanie w fachowych kręgach międzynarodowych i od 25 lat dobrze służy naszej gospodarce morskiej. Kodeks morski reguluje dziedzinę stosunków prawnych o szczególnej specyfice, przy czym z natury swej musi pozostawać w dość ścisłym powiązaniu z międzynarodowym systemem prawa morskiego, ujednolicanym przez konwencje międzynarodowe. Elementy te czynią kodeks morski środkiem wielozadaniowym, który nie tylko reguluje stosunki prawne zachodzące w układach obrotu wewnętrznego, ale także synchronizuje jego powiązania z obrotem zagranicznym.

Obecna konieczność wprowadzenia do kodeksu morskiego pewnych zmian i uzupełnień wynika nie tyle z potrzeby dokonania jakichś istotnych „poprawek”, ile z potrzeby uwzględnienia w nim postanowień nowych konwencji międzynarodowych, ratyfikowanych przez PRL, oraz zmian, jakie w technologii żeglugi morskiej i transportu zostały wprowadzone w następstwie postępu osiągniętego w różnych dziedzinach nauki i praktyki. W związku z tym i obok tego powstają w praktyce nowe rodzaje stosunków prawnych, które wykształcają się z czasem w określone instytucje i wywołują potrzebę prawnego ich uregulowania. Dzieje się tak nie tylko w sferze stosunków cywilnych, ale także w zakresie działania prawa administracyjnego, a częściowo nawet karnego, objętych zasięgiem omawianej kodyfikacji prawa morskiego. Okoliczności te wskazują na trudności prac legislacyjnych w tej specyficznej dziedzinie stosunków prawnych, zwłaszcza wobec nikłej w kraju liczby prawników morskich (warto na marginesie zwrócić uwagę na to, że na żadnym uniwersytecie w PRL nie ma dotychczas wydziału prawa morskiego).

W dniu 14 stycznia br. odbyło się wspólne posiedzenie Sejmowej Komisji Prac Ustawodawczych i Komisji Współpracy z Zagranicą oraz Gospodarki Morskiej, na którym w pierwszym czytaniu rozpatrywany był wspomniany na wstępie projekt noweli. Na posiedzenie to zaproszeni zostali w charakterze ekspertów: doc. Jerzy Młynarczyk, dyr. Instytutu Morskiego w Gdańsku, oraz adw. Stanisław Suchorzewski, który zarazem z upoważnienia NRA reprezentował polską adwokataturę. Eksperti ci są zaproszeni do kontynuowania współpracy z 8-osobową podkomisją, jaka została na tym posiedzeniu powołana w celu roboczego przygotowania stanowiska obu połączonych Komisji sejmowych do wniesionego przez Rząd projektu.

Złożoność zadań wiążących się z nowelizacją tak dużej kodyfikacji, jaką jest kodeks morski, a zarazem oczekiwanie na ratyfikowanie w niedługim czasie kolejno co najmniej dwóch dalszych konwencji międzynarodowych (londyńskiej z 1976 r. o ograniczeniu roszczeń morskich oraz ateńskiej z 1974 r. o przewozie pasażerów i ich bagażu drogą morską) nie tylko uniemożliwiają praktycznie dokonanie takiej nowelizacji w sposób jednorazowy, ale wręcz wskazują na celowość dokonania jej co najmniej w dwu etapach, przy czym prace nad drugim etapem będą w istniejących okolicznościach wymagać od 2 do 3 lat pracy.

Obecny etap nowelizacji obejmuje m. in. wprowadzenie do kodeksu nowej instytucji, tj. czasowej przynależności państwowej statku i prawa do bandery, a także instytucji czarterowania statków na zasadach *bare-boat* oraz adaptowanie postanowień Protokołu brukselskiego z 1968 r. (zmieniającego i uzupełniającego Konwencję o konosamentach, tzw. „Reguły Visby”), który został przez PRL ratyfikowany w 1980 r.

*Stanisław Suchorzewski*

P.S. Jak doniosła prasa, m.in. dziennik „Rzeczpospolita” (nr 85 z dnia 11 kwiet-