

Rozdział I. Pojęcie, przedmiot i ewolucja regulacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego

§ 1. Uwagi wprowadzające

Kiedy *Noe* rozpoczął budowę arki, zasady jej konstrukcji poznał od samego Stwórcy¹. Konstrukcja arki miała pozwolić na przeciwstawienie się żywiołowi jakim jest morze i w ten sposób ocalenie rodzaju ludzkiego. Współczesne zasady bezpiecznej konstrukcji statków są, rzecz jasna, zdecydowanie bardziej złożone niż wskazówki, które od Stwórcy usłyszał *Noe*. Jednak, jak dowodzą współcześnie prowadzone badania naukowców, arka zbudowana przez *Noe* odpowiadała trzem podstawowym parametrom bezpiecznej konstrukcji statków wymaganym obecnie w zakresie bezpieczeństwa konstrukcyjnego, stateczności i dzielności morskiej statku, a ponadto konstrukcja arki odpowiada współczesnym standardom budowy największych statków towarowych². Wygląda na to, że Stwórca wiedział co robi.

¹ Rdz 6, 14–20 (cytat z Pisma Świętego pochodzi z wydania piątego Biblii Tysiąclecia, Poznań 2003): „Ty zaś zbuduj sobie arkę z drzewa żywicznego, uczyn w arce przegrody i powlecż ją smołą wewnątrz i zewnątrz. A oto, jak masz ją wykonać: długość arki – trzysta łokci, pięćdziesiąt łokci – jej szerokość i wysokość jej – trzydzieści łokci. Nakrycie arki, przepuszczające światło, sporządzisz na łokcie wysokie i zrobisz wejście do arki w jej bocznej ścianie; uczyn przegrody: dolną, drugą i trzecią”. Bez względu na to czy podanie biblijne potraktujemy jako prawdziwe, czy jako legendę, opis ten jest jednym z pierwszych dotyczących konstrukcji statku. Jeszcze w XIX w., powstanie arki *Noego* datowano na ok. 2300 r. p.n.e. Wynikało to z datowania dotyczącego powstania świata, opartego na sumowaniu lat życia starotestamentowych proroków.

² Dowodzą tego naukowcy specjalizujący się w budowie statków z Korei Południowej w opracowaniu naukowym: zob.: S.W. Hong, S.S. Na, B.S. Hyun, S.Y. Hong, D.S. Gong, K.J. Kang, S.H. Suh, K.H. Lee, Y.G. Je, Safety Investigation of Noah's Ark in a Seaway, Creation Ex Nihilo, Technical Journal 1994, Nr 8, s. 26–35. Podkreślić przy tym należy, że celem skonstruowania arki *Noego* nie była żegluga rozumiana jako przemieszczanie się/przewóz drogą morską z jednego miejsca do drugiego, a raczej utrzymanie na wodzie i przeciwstawienie się jej żywiołowi.

Niebezpieczeństwa morza (ang. *perils of the sea*³) są przyczyną i zwornikiem całości dorobku ludzkiego dotyczącego zasad bezpiecznej żeglugi. Od zarania dziejów, człowiek uprawiał żeglugę, najpierw rzeczną, a następnie morską, od przybrzeżnej po transoceaniczną. Zainteresowanie bezpieczną konstrukcją statków odnaleźć można już w jednym z najstarszych pomników prawa, Kodeksie Hammurabiego, w którym zawarte zostały (szczątkowo, co prawda) pewne normy dotyczące budowy statku i odpowiedzialności budowniczego⁴. Zainteresowanie bezpiecznym uprawianiem żeglugi wynikało ze wzrostu znaczenia handlu drogą morską już w gospodarkach starożytnych imperiów. Ów ekonomiczny aspekt na wiele tysiącleci wyznaczył kierunek rozwoju prawa morskiego. Aksjologia kupiecka, zysk stały się wyznacznikiem ewolucji instytucji prawa morskiego od czasów najdawniejszych i doprowadziły do tego, że kwestie bezpieczeństwa statku stały się niejako narzędziem dla realizacji celów ekonomicznych, a nie głównym celem prawa morskiego. Już na początku

³ Angielskie pojęcie *perils of the sea*, określane w polskiej doktrynie jako „niebezpieczeństwa morza” jest do dnia dzisiejszego koncepcją istotną dla prawa ubezpieczeń morskich. Pojęcie to początkowo odnosiło się do nadzwyczajnych sił natury, którym osoby podejmujące morskie przedsięwzięcia zmuszone były stawić czoła podczas żeglugi i obejmowało zdarzenia mające miejsce podczas podróży morskiej określane jako akty Boga (ang. *acts of God*), a więc wyłącznie te wypadki lub straty, które zdarzyły się w sytuacjach będących poza wolą człowieka, w wyniku naturalnych zagrożeń o niespotykanej, nadzwyczajnej sile. Z czasem pojęcie to zostało zaadoptowane przez prawo ubezpieczeń morskich i w ramach koncepcji pokrycia ryzyk morskich, rozszerzone także o inne wydarzenia, związane z możliwością wybuchu pożaru, eksplozji, działaniem piratów, korsarzy czy koniecznością wyrzucenia mienia. Innymi słowy pojęcie niebezpieczeństw morza było definiowane tak, aby objąć szereg ryzyk morskich związanych z niebezpieczeństwami działającymi na morzu i związanymi z żeglugą morską. Zob. np. J. Łopuski, *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, Gdańsk 1982.

⁴ A. Gaca, Dawne wspólne źródła prawa morskiego stosowane w Europie, ZN WSAiB 2016, Nr 23, s. 21 i przywoływana tam literatura. W polskiej literaturze przedmiotu istnieje jednak rozbieżność poglądów w zakresie tego czy zastosowanie przedmiotowych postanowień Kodeksu Hammurabiego miało miejsce wyłącznie do żeglugi rzecznej czy też było stosowane także do żeglugi morskiej. Pierwszy pogląd reprezentowany jest przez Stanisława Płodzień, drugi natomiast przez Stanisława Matysika. Zob. S. Płodzień, *Lex Rhodia de Iactu*. Studium historycznoprawne z zakresu rzymskiego prawa handlowo-morskiego, Lublin 1961, s. 24–25. Autor wyjaśnia, że zastosowanie postanowień Kodeksu Hammurabiego do żeglugi rzecznej wynika wprost z § 240, który w wersji polskiej nie zawiera pojęcia żeglugi rzecznej, jakkolwiek wyraźnie odnosi się do niej. Za taką interpretacją przemawia także położenie geograficzne starożytnej Mezopotamii, między Eufratem a Tygrysem. Sama nazwa Mezopotamia, w języku greckim oznaczała „ziemię między dwoma rzekami”. Inną możliwość dotyczącą stosowania Kodeksu do żeglugi morskiej zakłada S. Matysik w licznych publikacjach: np. S. Matysik, *Podręcznik prawa morskiego*, Warszawa 1959, s. 15; S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. I, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1971, s. 24.

rozważań o historii bezpieczeństwa morskiego, zaznaczyć trzeba ową różnicę w aksjologii rozwoju regulacji prawa morskiego prywatnego, w ramach którego podstawową przesłanką regulacji mających wpływ na poziom bezpieczeństwa statku była chęć rozłożenia ryzyka podróży morskiej oraz morskiego prawa publicznego, ciężącego ku ochronie wartości uniwersalnych, z których najważniejszą była i jest ochrona życia ludzkiego.

Z tego względu statek znajdował się w orbicie zainteresowania prawa morskiego od zawsze, będąc swoistym łącznikiem prawa morskiego cywilnego (handlowego) i znacznie młodszego prawa morskiego publicznego. Nie samo morze zatem było pierwotnie przedmiotem regulacji prawa morskiego, a właśnie statek jako narzędzie pozwalające na uprawianie żeglugi. Morze jako przedmiot regulacji prawnych pojawia się po raz pierwszy w dziedzinie, którą określamy prawem morza będącej częścią prawa międzynarodowego publicznego. Narodziny prawa morza datować należy na XVII w.⁵, kiedy to przedmio-

⁵ Najważniejszymi z traktatów były: traktat autorstwa Holendra Hugo Grocjusza *Mare liberum*, opublikowany w 1609 r. (będący w istocie rozdziałem *De Jure Praedae*, traktatu, który został odnaleziony w 1865 r.) i traktat angielskiego jurysty Jana Seldena *Mare clausum, seu de dominio maris libri duo*, opublikowany w 1635 r. Oba traktaty odmiennie określały zasady żeglugi po morzach i zakres władztwa państw nadbrzeżnych. Warto wspomnieć także o traktacie szkockiego prawnika Wiliama Wellwooda, *Abridgment of All Sea Laws*, opublikowanego najpierw w 1613 r. po angielsku, a następnie w 1615 r. po łacinie pt. „*De Dominio Maris*”. Zarówno Selden, jak i Wellwood opowiadali się za koncepcją morza zamkniętego, do panowania i kontroli, nad którym, podobnie jak nad obszarem lądowym, może mieć prawo jedno państwo. Hugo Grocjusz nigdy nie prowadził polemiki z Seldenem, natomiast zawarł pewne tezy polemiczne w stosunku do koncepcji Wellwooda we wspomnianym już traktacie *De jure Praedae*. W 1702 r. holenderski prawnik, Cornelius van Bynkershoeck, w swoim dziele *De Dominio Maris Disertatio*, stworzył kompromisową teorię, zgodnie z którą, państwo ma prawo kontrolować tę część morza, która jest bezpośrednio związana z ochroną jego wybrzeża. Zasada ta nazywana jest w literaturze angielskiej *cannon shot rule*, określała bowiem zasięg dominacji i kontroli państwa nadbrzeżnego na odległość wystrozału kuli armatniej. Taki dystans został przyjęty w wielu krajowych regulacjach, np. w Rosji w 1787 r., Toskanii w 1778 r., Genui w 1779 r. czy Wenecji w 1779 r. Odległość ta, zmienna wraz z rozwojem technologii wojσκowej, została oznaczona na 3 mile od wybrzeża w 1782 r. przez Neapolitańczyka Ferdinando Galiani w traktacie *De' doveri dei principi neutrali verso i principi guerreggianti e di questo verso i neutrali* i powszechnie akceptowana przez ponad 100 lat. Szerzej na ten temat zob. D.R. Rothwell, A.G. Oude Elferink, K.N. Scott, T. Stephens (red.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford 2015, s. 3–7. O narodowych regulacjach w tym kontekście pisze także: A.D. Azuni, *The maritime law of Europe*, t. I, Londyn 2015, s. 203 i n., który przytacza także anonimowy wiersz dotyczący regulacji *cannon shot rule*: *Far as the sovereign can defend his way, extends his empire o'er the wat'ry way; the shot sent thundering to the liquid plain, assigns the limits of his just domain*. A.D. Azuni wspomina także (*ibidem*, s. 216) o polskim akcen- cie polityki dominacji na Bałtyku, wskazując, że w 1637 r. polski król toczył spór z władcą duńskim o statek oddelegowany przez polskiego króla do Gdańska w celu pobrania nowego podatku.

tem regulacji i traktatów prawniczych stały się kwestie władztwa państw oraz wolności żeglugi⁶. Do tego czasu jednak, prawo morskie zwyczajowe stanowiło swego rodzaju *ius gentium*, prawo mórz, które ze względu na swoje podobieństwa było w zarysach wspólne wszystkim ludziom morza. Dopiero w XVIII i XIX w., owe wspólne dla ludzi morza zwyczaje, podobne w swych podstawach, straciły na znaczeniu. Partykularne interesy państw promujących własne rozwiązania prawne oraz orzecznictwo sądów krajowych, doprowadziły do osłabienia znaczenia owego wspólnego „prawa mórz” na rzecz porządków krajowych. Wiązało się to także z walką o dominację na morzach, w tym dominację określonego porządku prawnego.

Obecnie przyjmuje się, że prawo morskie (ang. *maritime law*) obejmuje całość norm prawnych regulujących stosunki społeczne związane z działalnością człowieka polegającą na użytkowaniu morza⁷. Podstawowym kryterium wyznaczającym ramy prawa morskiego w tym ujęciu jest przedmiot, a nie charakter regulacji. Zakres prawa morskiego ulegał i ulega nadal rozszerzeniu, a podstawowym czynnikiem powodującym owe zmiany jest postęp techniki pozwalający na coraz to nowsze sposoby użytkowania morza. O ile początkowo morska działalność człowieka sprowadzała się do używania statku jako narzędzia transportu osób i rzeczy⁸, o tyle wraz z rozwojem technologicznym prawo morskie zaczęło obejmować także eksploatację morza w inny sposób, np. górnictwo morskie, budowę farm wiatrowych itd.

Statek został zatrzymany przez władcę duńskiego. Chodziło zapewne o próbę nałożenia cła morskiego przez króla Władysława IV Wazę na mieszkańców Gdańska, w obronie których stanął król duński Chrystian IV, zajmując polski statek. Przytaczana przez Azuniego wymiana pism między władcą polskim i duńskim dotyczyła zaś prawdopodobnie pism autorstwa kanonika królewskiego Ludwika Crusiusa lub Jerzego Ossolińskiego. Szerzej zob. E. Kotarski, Kto ma państwo morskie... Problemy morza w opinii dawnej Polski, Gdańsk 1970, s. 258–276.

⁶ Do XVII w. faktycznie decydowało „prawo silniejszego”.

⁷ J. Łopuski (red.), Prawo morskie, t. I, Bydgoszcz 1996, s. 24.

⁸ W ujęciu tym mieści się szerokie pojmowanie statku jako narzędzia transportu ludzi lub towarów, bez względu na cel wyprawy morskiej. Oznacza to zatem, także objęcie nim używania statku do połowów ryb, jeśli przyjmiemy, że statek był środkiem transportu dla rybaków.

§ 2. Prawo bezpieczeństwa morskiego na tle rozwoju prawa morskiego

Zakorzenie współczesnego prawa morskiego w zwyczajach i zbiorach praw oraz zachowana ciągłość wielu instytucji prawa morskiego i historycznych koncepcji w nim dominujących, wymusza uwzględnienie w pracy szerszego tła historycznych regulacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Warto przytoczyć w tym miejscu słowa *G.H. Robinsona*, wybitnego prawnika amerykańskiego początku XX w., który stwierdził: „Prawo morskie jest zespołem zasad w swej istocie nie mniej międzynarodowych niż samo prawo międzynarodowe. W tym ogólnym i międzynarodowym znaczeniu prawo morskie tkwi korzeniami w bardziej zamierzchłej przeszłości, aniżeli inne dziedziny współczesnego prawa. Posiada ona swoje własne klasyczne ujęcie, swe stare kodeksy i zwyczaje powodujące, że jakakolwiek dyskusja dotycząca zagadnień dzisiejszego prawa morskiego (...) nie może być podjęta bez uwzględnienia wspomnianego starego, międzynarodowego podłoża”⁹.

I. Starożytne regulacje dotyczące bezpieczeństwa morskiego

Wyspa Rodos, z racji swego położenia zyskała ok. IV w. p.n.e. znaczącą pozycję na mapie handlu morskiego. Nieco wcześniej, pierwsze znane instytucje prawa morskiego rozwinęły się w Atenach, portowym mieście o doskonałym położeniu i kupieckich tradycjach. To właśnie Ateńczykom przypisuje się udoskonalenie instytucji pożyczki morskiej¹⁰ jako szczególnego rodzaju pożyczki, której obowiązek spłaty powstawał wyłącznie w przypadku pomyśl-

⁹ Cyt. za *K. Libera*, Konsulat Morski według wydania barcelońskiego z 1494 r., Warszawa 1957, s. 12–13.

¹⁰ Za twórców koncepcji pożyczki morskiej uważa się Fenicjan, którzy już od ok. VI w. p.n.e. władali Morzem Śródziemnym. Znanych jest wiele źródeł dotyczących panowania Fenicjan przez blisko 1000 lat na tym obszarze. Przez część historyków prawa uważani są oni także za twórców pierwszych rozwiązań dotyczących korzystania z morza, a więc regulacji, które dzisiaj określibyśmy jako prawo morza, będące częścią prawa międzynarodowego publicznego. Zob. *P.B. Potter*, *The Freedom of the Seas in History, Law, and Politics*, Nowy Jork 1924, s. 11; *A.D. Azuni*, *The Maritime Law*, s. 25.

nego zakończenia podróży morskiej¹¹. To także właśnie w Atenach działały *dikai emporikai*, specjalne morskie sądy handlowe¹².

Niewątpliwie do najstarszych znanych źródeł prawa morskiego zaliczyć należy stosowane na wyspie Rodos już w III w. p.n.e. rodyjskie prawo zrzuć morskiego. Jeśli przeanalizujemy jego istotę, to na plan pierwszy wysuwa się ekonomiczny cel instytucji zrzuć morskiego, zmierzający do określenia sposobu rozdziału szkód powstałych po zrzuceniu towarów do morza w celu ratowania zbyt obciążonego statku, pozostałych ładunków i ludzi. Natomiast trudno nie dostrzec, że sama istota zrzuć morskiego, służyła bezpieczeństwu statku¹³. Stosowanie zrzuć wyposażenia statku lub towarów, będących najczęściej częścią przewożonego na statku ładunku, było zapewne stosowane tak długo, jak istnieje sama żegluga morska. O istnieniu dokumentów potwierdzających stosowanie zrzuć morskiego jako sposobu ratowania statku w niebezpieczeństwie, wiadomo stosunkowo dużo. *Lex Rhodia de actu*, było niczym innym, jak swego rodzaju katalogiem stosowanych powszechnie na terenie Morza Śródziemnego zwyczajów, które w okresie rozkwitu wyspy Rodos, w latach między 304 a 168 r. p.n.e., zaczęto nazywać prawem rodyjskim¹⁴. Zasada wspólnego

¹¹ Należy wskazać, że pożyczka morska uznawana jest w doktrynie przedmiotu za część prawa zobowiązań. Tym samym nie należy utożsamiać jej z bodmerią, instytucją prawa morskiego pozwalającą kapitanowi zaciągnąć w obcym porcie pożyczkę pod zastaw statku. J. Łopuski określa bodmerię jako archaiczną formę kredytu morskiego ukształtowaną w prawie morskim krajów północnoeuropejskich. Wskazuje on także, że bodmeria przypomina pożyczkę morską, jest jednak instytucją prawa rzeczowego, a nie prawa zobowiązań. Zob. J. Łopuski, *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, Gdańsk, 1982, s. 22.

¹² Ich jurysdykcja zasadniczo obejmowała kwestie handlowe, związane z dochodzeniem roszczeń morskich, jak ujęlibyśmy je współcześnie. Postępowanie przed sądami ateńskimi obejmowało, poza koniecznością uwzględnienia szybkości postępowania w sprawach morskich, także konieczność uwzględnienia norm etycznych. Zob. E. Cohen, *Ancient Athenian Maritime Courts*, Princeton–New Jersey 1973, s. 21. Ponadto sądy te orzekały w sprawach nie tylko między Ateńczykami, ale także w sprawach z udziałem cudzoziemców. W monografii poświęconej instytucji ateńskich sądów morskich autorstwa E. Cohena, są one określane jako *supranational*, jednak znaczenie tego określenia użyte we wspomnianej monografii, odbiega od współczesnego pojęcia ponadnarodowości. Autor wskazuje także przesłanki dopuszczenia cudzoziemców do sądów ateńskich, podając jako przykład konieczność wynikania roszczenia z umowy zawartej na piśmie. W konsekwencji jurysdykcję morskich sądów ateńskich określa autor jako jurysdykcję ograniczoną przez *ratione rerum*, a nie *ratione personarum*. E. Cohen, *Ancient Athenian*, s. 89.

¹³ Zob. np.: M.H. Koziński, *Ustawa o bezpieczeństwie morskim*, PrMor 2001, t. XVI, s. 88.

¹⁴ S. Płodzień, *Lex Rhodia*, s. 23. Autor przytacza liczne przykłady stosowania zrzuć morskiego w starożytności, wskazując choćby na zapisy biblijne dotyczące okoliczności wyrzucenia *Jonasa* za burtę statku, poprzedzone naradą marynarzy oraz wyrzuceniem części towarów ze statku, aby go odciążać w czasie burzy, która rozpętała się na morzu. Autor przytacza także rozważania *Cycerona*, który analizuje uwagi rodyjskiego filozofa *Hekaton*a, zastanawiającego się nad tym, co

pokrywania przez wszystkie zaangażowane w podróż morską osoby, szkód powstałych ze zrzutu morskiego, została następnie zaadaptowana przez prawników rzymskich. I choć brak dowodów na formalną recepcję rodyjskiego prawa zrzutu do prawa rzymskiego¹⁵, to odnajdujemy w digestach dowody na zebranie przez kompilatorów justyniańskich przypadków zrzutów morskich w jedną całość, w postaci *De lege Rhodia de iactu*, stanowiącego tytuł XIV Digestów.

Fakt, że narodziny pierwszych znanych instytucji prawa morskiego przypisujemy starożytnej Grecji, nie zaskakuje. Nawet pobieżna znajomość mitologii greckiej przywodzi bowiem na myśl, że morze i jego żywioł było istotnym elementem greckiej cywilizacji w okresie starożytności, czego dowodzą przygody Odyseusza, wyprawa po złote runo, lot Ikara i Dedala nad wybrze-

należy wyrzucić do morza w chwilach niebezpieczeństwa: „czy raczej cennego konia czy lichego niewolnika” (S. Płodzień, *Lex Rhodia*, s. 26). Rozważania te, rzecz jasna, obecnie nie miałyby racji bytu, wówczas jednak niewolnik traktowany był jako element ładunku. Swoją aktualność zachowały one, niestety długo, także w okresie nowożytnym, czego dowodem jest słynne orzeczenie w sprawie *Gregson v. Gilbert* z 1831 r. W sprawie tej orzekł słynny brytyjski prawnik, *Lord Mansfield*. Dotyczyła ona wyrzucenia na burzę statku *Zong* 132 osób – niewolników, w celu odciążenia statku i zaoszczędzenia kurczących się zapasów wody pitnej. Istotą sprawy był spór, toczący się między właścicielami statku i ubezpieczycielem. Właściciele domagali się uznania, że straty z powodu wyrzucenia ładunku składającego się z niewolników, należy rozliczyć według zasad mających swe źródło w instytucji rodyjskiego prawa zrzutu (instytucji prawa morskiego, określonej dzisiaj jako awaria wspólna (ang. *general average*)), ubezpieczyciel natomiast odmówił wypłaty odszkodowania, mając wątpliwości czy przesłanki zastosowania awarii wspólnej faktycznie wystąpiły. Sprawa – dziś szokująca, wówczas rozpatrywana była faktycznie w kategoriach głównie ekonomicznych. Jeśli przesłanki awarii wspólnej miałyby zastosowanie, a zatem wyrzucenie części ładunku byłoby konieczne dla ratowania statku, załogi i pozostałych ładunków, wówczas właścicielom statku należałoby się odszkodowanie za każdego niewolnika. Jeśli natomiast uznano by, że przesłanki awarii wspólnej nie zachodzą, właściciel nie miał prawa do odszkodowania. Należy dodać, że polisa ubezpieczeniowa nie obejmowała strat w ładunku powstałych z przyczyn naturalnych – w przypadku ładunku składającego się z niewolników – strat w wyniku chorób lub śmierci niewolników na statku, ale obejmowała straty wynikające z zastosowania awarii wspólnej, a zatem wyrzucenia ładunku (niewolników) dla ratowania statku. Przyjęcie takiej „ekonomicznej” perspektywy dla traktowania niewolników w kategoriach ładunku, oznaczało także, że w pierwszej kolejności za burzę wyrzucono kobiety i dzieci, jako przedstawiające mniejszą wartość ekonomiczną od mężczyzn. W raportach dotyczących sprawy, znaleźć można nawet zdanie, które stanowi kontynuację myśli *Hekaton*a, cytowanego w starożytności przez *Cycerona*, wypowiedziane przez jednego z sędziów, który wskazał, że szokujące jest traktowanie przypadku wyrzucenia niewolników za burzę, tak samo jak wyrzucenia za burzę koni. Pragmatyzm doprowadził do potraktowania sprawy statku *Zong* jako – być może nietypowej – ale jednak sprawy ubezpieczeniowej, której głównym przedmiotem analizy było zbadanie zaistnienia przesłanek uzasadniających zastosowanie instytucji awarii wspólnej. Sprawa w sposób ciekawy została przedstawiona w literaturze polskiej przez: J. Zajadło, *Sędziowie i niewolnicy. Szkice z filozofii prawa*, Gdańsk 2017, s. 52–64.

¹⁵ S. Płodzień, *Lex Rhodia*, s. 40.

żem Morza Śródziemnego – wszystko to dowodzi ogromnego znaczenia morza jako ścieżki komunikacyjnej i świadomości zagrożeń żywiołu morskiego dla greckiego świata.

W starożytności odnaleźć można także pierwsze wzmianki o instytucji określanej obecnie jako „otwarty, bezpieczny port” i dotyczącej możliwości wejścia statku, któremu grozi niebezpieczeństwo na morzu, do dowolnego, najbliższego portu¹⁶.

Przejęcie przez Rzymian rodyjskiego prawa zrzutu, utrwaliło tę instytucję prawa morskiego i pozwala nam dzisiaj wskazywać jej korzenie w starożytnej Grecji. Rzymianie byli pod ogromnym wrażeniem nie tylko kultury i filozofii greckiej¹⁷, ale także dorobku prawa morskiego i zdolności radzenia sobie z niebezpieczeństwami morza, w tym także z piratami będącymi wówczas plagą na Morzu Śródziemnym. Zetknięcie się Rzymian z Rodyjczykami w okresie rozrastania się imperium rzymskiego około I w. p.n.e., spowodowało przejęcie i adaptację przez Rzymian dorobku prawa morskiego starożytnej Grecji.

Rodyjskie prawo zrzutu, jak wspomniano wyżej, zostało przejęte przez prawników rzymskich, czego dowodem jest zamieszczenie w Digestach justyniańskich regulacji dotyczącej skutków zrzutu morskiego¹⁸. Zdecydowana większość doktryny wskazuje, że źródłem roszczeń o wyrównanie szkody ze zrzutu morskiego, była konstrukcja wspólnoty niebezpieczeństwa (łac. *communio*). Taka wspólnota niebezpieczeństwa, według S. Płodzienia¹⁹ istniała między wszystkimi osobami zainteresowanymi ładunkiem i statkiem i dotyczyła możliwości wyrównywania strat poniesionych we wspólnym in-

¹⁶ Mowa tu o portach egipskich, o których w ślad za *Pardessussem*, pisze S. Matysik, wskazując, że statki cudzoziemskie przygnane burzą do portów egipskich mogły do nich wpływać po złożeniu przyrzeczenia, że znalazły się tam z konieczności spowodowanej działaniem siły wyższej; S. Matysik, Prawo nadbrzeżne (*ius naufragii*). Studium z historii prawa morskiego, Toruń 1950, s. 31.

¹⁷ J.M. Kelly wskazuje, że o ile faktem jest podbój militarny i polityczny Grecji przez Rzymian, to coś na kształt podboju w odwrotną stronę dokonywało się w sferze intelektu. J.M. Kelly nie analizuje dorobku Greków w zakresie prawa morskiego, wskazuje jednak, że prawo jako nauka nie istniało w starożytnej Grecji. Postrzegane ono było raczej w warstwie teoretycznej czy w kategorii retorycznej batalii. Przyjęcie przez Rzymian pewnych rozwiązań dotyczących spraw morskich, jest zatem nietypowe i świadczy także o tym, że rozwiązywanie Greków w tej dziedzinie należy uznać za wyjątkowo praktyczne. J.M. Kelly, Historia zachodniej teorii prawa, Kraków 2006, s. 68–70. O czerpaniu przez Rzymian rozwiązań w zakresie norm prawa morskiego z prawa stosowanego przez Greków zob. także W. Osuchowski, Ze studiów nad rzymskim prawem morskim. Uwagi nad zagadnieniem zrzutu morskiego w prawie rzymskim, Czasopismo Prawno Historyczne 1951, t. III, s. 41 i n.

¹⁸ 14 księga Digestów.

¹⁹ S. Płodzień, *Lex Rhodia*, s. 140 i cytowana tam bogata literatura.

teresie. Autor nie opowiada się jednoznacznie po stronie takiej interpretacji przejęcia przez prawo rzymskie zasady rodyjskiego prawa zrzutu morskiego, wskazując także na rzymską umowę najmu jako źródło roszczeń. Wskazuje on jednak, że wspólnota taka, spotykana w źródłach greckich, nie była w ścisłym znaczeniu umową spółki, ale istota jej polegała na czynności faktycznej, która czyniła z jej uczestników współników zysków i strat, wynikających z jednego lub wielu przedsięwzięć morskich. Niemniej mimo odmienności stosowania greckiej i rzymskiej regulacji w zakresie obowiązku wspólnego wyrównania szkody wynikłej ze zrzutu morskiego, dominujący wydaje się pogląd, że właściwe oparcie wspólnego wyrównania szkód ze zrzutu morskiego w prawie rzymskim ma swoje podstawy w słuszności (łac. *aequitas*) i w pewnej wspólnotocie niebezpieczeństwa (łac. *communis periculi*), która znajduje swój odpowiednik w greckiej konstrukcji wspólnoty niebezpieczeństwa. Odnotować jednak należy, że prawnicy rzymscy przypisują realizację wyrównania szkód przy użyciu skarg z umowy najmu²⁰.

Prawo rzymskie, określane jest, obok filozofii greckiej i religii chrześcijańskiej, jako jeden z trzech filarów cywilizacji łacińskiej. Jego dorobek, także w zakresie prawa morskiego jest znaczący, choć obejmuje głównie regulacje cywilnoprawne, dotyczące zasad handlu. Niemniej, co charakterystyczne dla ustawodawstwa rzymskiego, stosunkowo szczegółowo uregulowane były skutki zdarzeń lub czynów powodujących szkody, w tym w odniesieniu do zderzeń statków. Ich skutki uregulowane były w *lex Aquilia*, ustawie zgłoszonej przez trybuna ludowego *Aquiliusa*, określającej skutki uszkodzenia przedmiotów i wskazującej odpowiedzialność po stronie statku²¹, który dopuścił się niebaldalstwa. Ta i inne ogólne zasady odpowiedzialności, na pewno mają znaczenie dla kwestii żegluga morskiej, tak jak ogromny wpływ miało prawo rzymskie na kwestie określania stopnia winy, konstrukcję umów itd. Niemniej dorobek rzymski dedykowany żegludze morskiej był stosunkowo skromny. W *Digestach Justyniana* uregulowane były rodyjskie prawo zrzutu (łac. *lex Rhodia de iactu*), pożyczka morska (łac. *foenus nauticum*), odpowiedzialność właści-

²⁰ S. Płodzień, *Lex Rhodia*, s. 50.

²¹ Pojęcie statku dotyczy osób, które ponoszą odpowiedzialność w związku z jego eksploatacją. Początkowo ów trend określany jako „personifikacja statku” oznaczał utożsamianie odpowiedzialności statku z osobą właściciela statku. Wraz jednak z rozdzieleniem funkcji właściciela od osoby rzeczywiście eksploatującej statek, pojęcie „odpowiedzialności statku” odnoszone zaczęło być do każdego, kto przejmuje odpowiedzialność za eksploatację statku, a więc np. armatora niebędącego właścicielem statku.

ciela statku za przyjęty ładunek (łac. *receptum nautarum*²²), i prawo państwa nadbrzeżnego (łac. *naufragium*²³). W późniejszym dorobku kodyfikacyjnym w okresie Bizancjum, prawo morskie zostało uregulowane w Ecloga, kodyfikacji Leona III Izauryjczyka i jego syna Konstantyna, a następnie prawu morskemu dedykowana była księga LIII Basiliki Leona VI²⁴. Ich treść modyfikowała postanowienia Kodeksu Justyniana, co wydaje się stosunkowo oczywiste, jeśli weźmiemy pod uwagę zmienione warunki uprawiania żeglugi w tym burzliwym, pełnym wojen, sporów i niepewności okresie.

Rodyjskie prawo morskie zaadoptowane przez Rzymian odnosiło się także do kwestii marynarzy. Wspomniana wyżej kodyfikacja prawa morskiego prowadzona w rozdziałach od 5 do 7 zawierała regulacje dotyczące dyscypliny na statku, ustanawiając odpowiedzialność marynarzy za udział w bójkach, ale także odpowiedzialność statku (właściciela) za doznane w związku z pracą na statku szkody na osobie (ang. *personal injury*). Kolejne rozdziały zawierały regulacje przypominające współczesną instytucję przywileju morskiego, dającego marynarzom na statku możliwość zaspokojenia z pierwszeństwem rosz-

²² Dotyczyła ona odpowiedzialności przewoźnika za przyjęty na statek ładunek i była zbliżona do odpowiedzialności obiektywnej opartej na zasadzie ryzyka.

²³ J. Łopuski (red.), *Prawo morskie*, t. I, Bydgoszcz 1996, s. 71. Warto jednak zaznaczyć, że podstawowym problemem jakie prawo rzymskie rozstrzygało w związku z uratowaniem mienia była kwestia własności rzeczy wyrzuconych na brzeg morski, a przyjęte regulacje zmierzały do ochrony rozbitek i ich mienia. Zob. W. Adamczak, *Instytucja ratownictwa morskiego we współczesnych stosunkach żeglugowych*, Gdańsk 1981, s. 23. Charakterystyki Digestów dokonał w polskiej literaturze przedmiotu także S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. I, s. 25.

²⁴ Księga ta składała się z trzech części. Pierwsza stanowiła swego rodzaju wprowadzenie, druga składała się z 19 artykułów, z których aż siedem dotyczyło podziału wynagrodzenia między kapitana i pozostałych członków załogi, spośród których wyszczególniono sternika, stolarza i kucharza. Kolejnych osiem artykułów dotyczyło zakwaterowania kupców i pasażerów. Pozostałe artykuły dotyczyły zasad rozliczeń finansowych związanych z przewozem ładunków, pożyczką morską, udziałów. Trzecia część była najdłuższa i zawierała przepisy dotyczące różnorodnych wydarzeń mogących mieć miejsce w czasie podróży morskiej. Regulowała kwestie dyscypliny na statku, kar za zabójstwo czy kradzież na statku, depozytu towarów, udzielonych pożyczek, kwestii ratownictwa, transakcji zawieranych w czasie podróży, zachowania marynarzy, zrzutu ładunków. Szczegółową analizę przeprowadza: H.S. Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean (ca. 800–1050): The Kitāb Akriyat al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion*, Leiden–Boston 2006, s. 10–14. Autor opisuje także interesująco wpływ prawa islamskiego na prawo admiralicji. O dorobku Bizancjum w zakresie prawa morskiego w literaturze polskiej pisał także S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne*, s. 11.

czeń z tytułu zaległego wynagrodzenia ze statku²⁵. Była to stosunkowo kompleksowa regulacja, którą można określić jako zręby prawa admiralicji.

Dorobek rzymski przenikał w ograniczonym stopniu do tworzonych we wczesnym średniowieczu, najczęściej w lokalnych językach, zbiorów prawa morskiego i do czasu wielkich nowożytnych europejskich kodyfikacji, nie prowadził do znacznego ujednolicenia rozwiązań przyjmowanych w Europie²⁶. Rzymskie rozwiązania w zakresie prawa morskiego, inaczej niż wcześniejsze regulacje morskie, nie były tworzone na użytek małych społeczności, skupionych wokół portów morskich. Przeciwnie, rozległość geograficzna cesarstwa rzymskiego sprawiła, że także normy prawa rzymskiego dotyczące żeglugi, stosowane były na znacznym obszarze Europy. Bez wątpienia miały one także wpływ na średniowieczne zbiory praw morskich, które począwszy od XIII w. tworzone były w Europie, choć wpływ dorobku prawa rzymskiego na kontynentalne prawo morskie był mniejszy niż na prawo cywilne²⁷. Niemniej, sam dorobek prawa rzymskiego, będący pewnym wspólnym dla państw europejskich, punktem odniesienia, poprzez podobieństwo klasyfikacji norm, siatki pojęciowej, mechanizmów wykładni, miał wpływ także na kształt prawa morskiego w kontynentalnej części nowożytnej Europy. Inaczej prawo rzymskie oddziaływało na morskie prawo anglosaskie, do którego zostało włączone stosunkowo późno, w XVIII w. poprzez recepcje *legis mercatoriae* do prawa *common law*²⁸. Zatem wpływ prawa rzymskiego na rozwój prawa morskiego miał głównie znaczenie w jego prywatnoprawnym wymiarze. Dorobek prawny w okresie starożytności w zakresie bezpieczeństwa morskiego, nie był zatem rozbudowany. Nie jest przypadkiem, że najbardziej spektakularną instytucją starożytnego prawa morskiego, stworzoną przez Greków, a następnie zaadaptowaną przez Rzymian, było prawo zrzutu morskiego, mające zastosowanie do sytuacji, w której już mamy do czynienia z zagrożeniem na morzu spowodowanym najczęściej pogodą i przeciążeniem statku. Były to częste dla okresu Starożytności sytuacje, ponieważ statki pływały przeciążane i brak było skutecznych rozwiązań służących do przeciwstawiania się niebezpieczeństwom

²⁵ A.D. Couper, *Historical Perspectives on Seafarers and the Law*, w: D. Fitzpatrick, M. Anderson (red.), *Seafarers' Rights*, Oxford 2005, s. 5 i n.

²⁶ J. Łopuski (red.), *Prawo morskie*, t. I, s. 73 i n.

²⁷ Prywatnoprawna część prawa morskiego wykazuje zdecydowaną ciągłość pewnych regulacji z rozwiązaniami znanymi w starożytnej Grecji i Rzymie, choćby w zakresie umowy frachtowej, umowy najmu statku, ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika za szkodę lub utratę ładunku itd.

²⁸ Zob. J. Łopuski (red.), *Prawo morskie*, t. I, s. 74.

morza. Jako przykład regulacji o charakterze prewencyjnym, wprowadzanych w znikomym zakresie, podać można zakaz uprawiania żeglugi w okresie zimowym, w którym statek i załoga najbardziej byli zagrożeni fatalnymi warunkami pogodowymi na morzu. Do niedawna dominował wśród historyków pogląd, zgodnie z którym żegluga przybrzeżna zamierała w starożytnej Grecji, właśnie ze względu na złe warunki pogodowe, które zwiększały ryzyko rozbicia się statku u wybrzeży²⁹. Ostatnie publikacje dowodzą jednak, że zakaz stosowany był głównie wobec floty rybołówczej, a w mniejszym zakresie na potrzeby przewozu pasażerów i ładunków³⁰. Rzymianie ów zakaz usankcjonowali wprowadzając zakaz żeglugi bez uzyskania tzw. *dimissorium*, czyli zgody właściwego urzędnika na wyjście w morze³¹. Kalendarze dotyczące zakazu żeglugi w określonych porach roku, stosowane jako sposób na zapobieganie wypadkom morskim spowodowanym żywiołem morskim, stosowane były także w średniowieczu. Podobne zakazy obowiązywały w średniowiecznych zbiorach prawa morskich, w Zwojach z Oléron, przepisach morskich miast portowych takich jak Hamburg, Lubeka, recesach hanzeatyckich czy w prawie weneckim³².

²⁹ O. Tammuz twierdzi natomiast, że żegluga pełnomorska, a nie przybrzeżna, była uprawiana przez cały rok, także w okresie zimowym. Wskazuje on na dokumenty świadczące o podróży statków w okresie zimowym między np. wyspą Rodos a portem w Aleksandrii, a więc w znacznej odległości od wybrzeża. Było to spowodowane mniejszym ryzykiem zepchnięcia statku na wybrzeże w czasie silnego sztormu czy złej widoczności gwiazd. O. Tammuz, *Mare clausum? Sailing seasons in Mediterranean in Early Antiquity*, *Mediterranean Historical Review* 2005, vol. 20, Nr 2, s. 145 i n. S. Matysik natomiast wskazuje, że „zaledwie od kilku stuleci żeglarze wiedzą, że w czasie burzy lepiej podróżować daleko od lądu”. S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne*, s. 23. Jednak, jak wskazano wyżej, przeczą temu przeprowadzone przez O. Tammuza badania dotyczące zakazu żeglugi przybrzeżnej przy możliwości uprawiania żeglugi pełnomorskiej w starożytności. S. Matysik przytacza także kalendarze obowiązywania zakazu żeglugi w starożytnej Grecji i Rzymie, wskazując jednocześnie, podobnie jak większość historyków prawa morskiego, na ich prewencyjny charakter w zakresie bezpieczeństwa morskiego. S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne*, s. 26. Należy jednak pamiętać, że badania te dzieli blisko 60 lat.

³⁰ T.M.P. Duggan, *From Mid-October to the end of March – voyaging in the medieval Mediterranean*, *The Journal of MCRI* 2015, Nr 3, s. 306.

³¹ Szerzej zob. P. Arnaud, *Cities and Maritime Trade under the Roman Empire*, w: Ch. Schäfer (red.), *Connecting the Ancient World. Mediterranean Shipping, Maritime Networks and their Impact*, Rahden/Westf. 2016, s. 142; A. Shirop, O. Linden, *Places of Refuge for Ships Emerging Environmental Concerns of a Maritime Custom*, *Publications on Ocean Development* 2005, vol. 51.

³² Okresy zakazu żeglugi były odmiennie określane w różnych regulacjach, wszystkie jednak dotyczyły okresów występowania złej pogody, okresów sztormowych lub oblodzenia morza (np. na Bałtyku). S. Matysik wskazuje jednak, że w średniowieczu zakaz ten zaczął być stosowany w oderwaniu od przesłanek pogodowych, także jako instrument usuwania konkurencji, podając