

## **Analiza pojęcia „Armator” w różnych systemach prawnych**

### **I. PRAWO POLSKIE**

- 1) Zgodnie z **Art. 7 km** (Ustawa z dnia 18.09.2001 Kodeks morski, Dz. U. z 2001, Nr 138, poz. 1545 ze zm.) [zwany dalej „km”].

*„Armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym”.*

- 2) Istotną cechą, przytoczonej powyżej, definicji jest:
  - i) oderwanie pojęcia armatora” od własności statku, oraz
  - ii) uprawianie żeglugi statkiem we własnym imieniu.

Zerwanie, w tak przyjętej przez km definicji, łącznika armatora z własnością statku (w rozumieniu prawa własności rzeczowej, sensu stricto, z **Art. 140 kc** w związku z **Art. 73§1 km**) oznacza w praktyce, iż zgodnie z **Art. 7 km**, **można być armatorem statku własnego lub cudzego.**

Pomijam historyczną genezę takiego właśnie ukształtowania się „rozdzielonego” (tj. nie powiązanego wyłącznie z własnością statku) pojęcia armatora.

Odniosę się do tego w części dotyczącej pojęcia armatora w innych systemach prawnych (zob. pkt. II).

- 3) Kluczowym zatem elementem w terminie „**armator**”, w rozumieniu km, jest nie element własnościowy ale element, de facto, funkcjonalny „**uprawianie żeglugi statkiem**”.

Armator uprawia żeglugę statkiem przez prowadzenie działalności określonej powszechnie jako „**eksploatacja statku**” [co obejmuje używanie go w żegludze do określonych celów, niekoniecznie gospodarczych - a więc również dla celów np. sportowych, rekreacyjnych, naukowo-badawczych a nawet w celu wykonywania zadań służby publicznej].



Innymi słowy, jak słusznie zauważa S. Matysik w „Prawo Morskie - zarys systemu” „pojęcia uprawiania żeglugi nie można interpretować zawężająco”.

- 4) Warunkiem uprawiania przez armatora tak zdefiniowanej eksploatacji statku jest **konieczność skutecznego dysponowania/władania statkiem przez armatora.**

Przy przyjętym, w definicji armatora, braku „znaku równości” pomiędzy „armatorem” a „właścicielem statku” uznać należy, iż element wymaganego władztwa nad statkiem może wynikać:

- bądź z własności statku, sensu stricto,
- bądź z innego tytułu, na podstawie którego podmiot (nie będący właścicielem statku) wchodzi w jego posiadanie.

Zgodnie zatem z **Art. 336 kc** (w związku z **Art. 1§2 km**) - Armatorem będzie zarówno ten, kto statkiem faktycznie włada jako właściciel (posiadacz samoistny), jak i ten kto statkiem faktycznie włada, per analogia, jak: użytkownik, zastawnik, najemca, dzierżawca lub mający inne prawo, z którym łączy się określone władztwo nad cudzą rzeczą (posiadacz zależny).

**Zatem to „władztwo nad statkiem”** (nie zaś element stricto własnościowy - jak to ma miejsce w tradycyjnym ujęciu systemu anglosaskim o czym poniżej) **jest istotnym elementem pojęcia armatora.**

- 5) Jak słusznie wskazuje doktryna prawa morskiego, przy tak przyjętych założeniach prawnych również posiadacz w złej wierze statku będzie uważany za armatora statku (z zastrzeżeniem pkt. 6 poniżej).
- 6) Uprawianie żeglugi przez posiadacza samoistnego lub posiadacza zależnego - musi być (dla potrzeb definicji z Art. 7 km) uprawianiem żeglugi **wyłącznie w imieniu rzeczonoego posiadacza samoistnego i zależnego.**

**Występować w swoim imieniu**, oznacza działać w taki sposób, że prawa i obowiązki, ciężary i korzyści z czynności prawnych, z czynów i innych zdarzeń spadają bezpośrednio na osobę „występującą”, czyli że osoba ta staje się podmiotem stosunków prawnych.

Polska definicja armatora zatem nie obejmuje np. tego, kto podejmuje się zarządzaniem cudzym statkiem (szeroko przyjęta w międzynarodowym rynku żeglugowym tzw. „ship management”) i eksploatuje go („uprawia nim żeglugę”) jednak nie we własnym a cudzym imieniu. Zarządzający statkiem



(ang. „*ship manager*”, „*managing owner*”) nie może zostać (w świetle Art. 7 km) armatorem. Działa on bowiem, *ex contractu*, zawsze i wyłącznie w imieniu i na rzecz armatora statku. W tym zakresie, wszystkie umowy o zarząd statkiem są rygorystycznie podobne (zob. np. BIMCO – „*Shipman 98 - Standard Ship Management Agreement*”).

- 7) Praktyka międzynarodowego rynku żeglugowego wyróżnia, w ujęciu generalnym:
- i) uprawianie żeglugi statkiem **bezpośrednio** (np. podejmowanie się przez armatora, sensu stricte, działalności przewoźnika),
  - ii) uprawianie żeglugi statkiem **pośrednio** (gdzie armator - na podstawie odrębnej umowy - umożliwia innemu podmiotowi eksploatację statku, za co otrzymuje określone w umowie świadczenia).

Międzynarodowa różnorodność umów związanych z bezpośrednim lub pośrednim uprawianiem żeglugi (daleko wykraczająca poza skromną listę z Art. 104 km czy Art. 188 km) nie zmienia istoty rzeczy w zakresie definicji z Art. 7 km. Zawsze kryteria z pkt. 2 (w rozumieniu ustalonym w pkt. 3 do 6 niniejszej opinii) przesądzają w praktyce czy podmiot „uprawiający daną formę eksploatacji statku” (np. w ramach umowy bukingowej z Art. 104 pkt. 1 czy umowy czarteru na czas z Art. 188) będzie uznany za armatora czy też nie.

W odróżnieniu, np. do Prof. J. Łopuskiego - byłbym daleki od formułowania, *ad abstracto*, opinii czy dana forma uprawiania żeglugi (np. „czarter na czas”) jest formą armatorską czy też nie. Wspomniana powyżej, daleko idąca różnorodność i odmienność poszczególnych umów (nie mających często nic wspólnego z wzorcowym formularzem danej umowy) nakazuje każdy przypadek umowy ocenić odrębnie.

- 8) Polska definicja armatora odrywająca - wbrew tradycji prawa morskiego - pojęcie armatora od własności statku, spowodowała, iż w polskim prawie morskim **to armator (a nie właściciel statku) jest postacią centralną-podmiotem praw i obowiązków związanych z żeglugą (w tym o charakterze publiczno-prawnym).**

Ta szczególna pozycja, zadecydowała, między innymi o tym, iż w Rejestrze Okrętowym Prowadzonym przez Izby Morskie dokonuje się wpisu zarówno „właściciela statku” jak i „armatora statku” (Art. 29 § 1, pkt. 7 i 8 km).

Takie rozwiązanie, jest też kompatybilne z rozwiązaniem przyjętym w polskim kodeksie cywilnym (Art. 435 § 1, Art. 436 § 1 kc) w zakresie



odpowiedzialności cywilnej osób prowadzących przedsiębiorstwa lub zakłady uprawiane w ruch siłami przyrody lub posiadaczy mechanicznych środków komunikacji.

Z drugiej strony wyraźnie należy podkreślić, iż wyraźnie należy oddzielić właściwą „działalność armatorską”, sensu largo (w rozumieniu w pkt. 3 opinii) od często przyjmowanej (i mylnie, zamiennie stosowanej) działalności przewozowej. W przypadku działalności przewozowej, sensu stricte, kodeks morski wyraźnie posługuje się innym sformułowaniem dla podmiotu prowadzącego tego typu działalność - tj. „przewoźnik” (ang. „carrier”) [zob. np. Art. 103 km i następane].

Ponownie należy wskazać, iż - co do zasady - w międzynarodowych konwencjach prawa morskiego w odróżnieniu od prawa polskiego - „właściciel statku” lub „właściciel armator” zajmuje nadal pozycje centralną (choć ostatnio ulega to pewnym zmianom - zob. pkt. III).

- 9) Kodeks morski nie przewiduje żadnych ograniczeń **natury podmiotowej** dla prowadzenia od działalności armatorskiej. Armatorem w Polsce mogą być zatem osoby fizyczne, spółki cywilne i osoby prawne.
- 10) Definicja **armatora** w innych przepisach polskich prawa morskiego:
  - i) **Ustawa z dnia 04.09.2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich** (Dz. U. z 2008, Nr 171, poz. 1055).  
Stosowana jest definicja armatora z Art. 7 km.
  - ii) **Ustawa z dnia 09.11.2000 r. o bezpieczeństwie morskim** (Dz. U. z 2006, Nr 99, poz. 693 tj. ze zmianami).  
Definicja armator z Art. 7 km.
  - iii) **Ustawa z dnia 16.03.1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki** (Dz. U. z 2006, Nr 99, poz. 692 tj. ze zmianami).

W art. 4 pkt. 2 wprowadza swoją definicję armatora (opartą na Art. 7 km), tj. *„Armator - oznacza osobę, która przy użyciu własnego lub cudzego statku prowadzi działalność w środowisku morskim we własnym imieniu”*.

- iv) **Ustawa z dnia 23.05.1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych** (Dz. U. z 1991, Nr 61, poz. 258 ze zmianami).

W Art. 3 pkt. 4 Ustawy (również wzorując się na Art. 7 km) wprowadza następującą definicję:

*„Armatorem jest ten, kto uprawiając w swoim imieniu żeglugę statkiem własnym lub cudzym zatrudnia na nim pracowników”*.



W aktualnie tworzonemu projekcie **nowej ustawy o pracy na polskich statkach**, odchodzi się od dotychczasowej definicji armatora i wprowadza się zupełnie nowy zapis:

*„Armatorem jest właściciel statku albo inna organizacja lub osoba, taka jak menedżer, agent lub osoba wynajmująca statek, który przejął od właściciela odpowiedzialność za funkcjonowanie statku i który, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodził się przejąć obowiązki, nałożone na armatora zgodnie z niniejszą ustawą i ponosi wyłączną odpowiedzialność z tego tytułu bez względu na to, czy jakkolwiek inny podmiot wypełnia niektóre obowiązki w imieniu armatora”.*

Zaproponowana definicja (będąca niemal dokładnym przetłumaczeniem definicji „shipowner” - z Konwencji MOP z 2006r.) w znaczący sposób modyfikuje „kodeksowy” zakres pojęcia armator. Odbiega też od tradycyjnej anglosaskiej koncepcji w tym zakresie.

Pomijam też ewidentną wadliwość „translatorską” zastępowania pojęcia „shipowner” („właściciel statku”) polskim pojęciem „armator”. Jest to jednak „chroniczna przypadłość” polskich tłumaczeń aktów angielsko-języcznych.

- v) **Ustawa z dnia 24.08.2006 r. o podatku tonażowym** (Dz. U. z 2006, Nr 183, poz. 1353 ze zmianami).

W Art. 2 pkt. 3 wprowadza nową, bardzo rozbudowaną definicję armatora. Przez armatora rozumie się:

- a) *„osobę fizyczną lub osobę prawną, mającą odpowiednio miejsce zamieszkania, siedzibę lub zarząd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, która spełnia przynajmniej jeden z warunków:*
- *we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym oraz posiada ważny Dokument Zgodności,*
  - *jest właścicielem statku, ale nie uprawia równocześnie we własnym imieniu żeglugi statkiem własnym lub cudzym,*
  - *zarządza cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy, oraz posiada ważny Dokument Zgodności,*
- b) *wspólnika spółki cywilnej, spółki jawnej, spółki komandytowej, spółki komandytowo-akcyjnej, mającego siedzibę, zarząd lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, która spełnia przynajmniej jeden z warunków:*
- *we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym oraz posiada ważny Dokument Zgodności,*



- jest właścicielem statku, ale nie uprawia równocześnie we własnym imieniu żeglugi statkiem własnym lub cudzym,
  - zarządza cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy, oraz posiada ważny Dokument Zgodności,
- c) przedsiębiorcę zagranicznego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 173, poz. 1807, z późn. zm.1)) prowadzącego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność, o której mowa w art. 3 ust. 1 i 2, który spełnia przynajmniej jeden z warunków:
- we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym oraz posiada ważny Dokument Zgodności,
  - jest właścicielem statku, ale nie uprawia równocześnie we własnym imieniu żeglugi statkiem własnym lub cudzym,
  - zarządza cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy, oraz posiada ważny Dokument Zgodności”.

Zwracam szczególną uwagę na tą definicję armatora. Ustawa, jako, *lex specialis*, wprowadziła na potrzeby tej regulacji całkowicie odmienną, niezgodną z Art. 7 km, definicję armatora. Cel rozważanej ustawy zdeterminował zakres legislacyjny pojęcia „armator”.

### Podsumowanie

Przytoczone, przykładowo tylko, regulacje polskiego prawa morskiego „pozakodeksowe” wskazują, iż:

- (-) większość dotychczasowych ustaw, w obrębie prawa morskiego przyjmowała automatycznie definicję armatora z Art. 7 km lub też wprowadzała do bazowej definicji zmiany związane z charakterem regulacji (np. „działalność w środowisku morskim”) nie naruszając jednakże „*essentialia negotii*” definicji kodeksowej;
- (-) w nowszych regulacjach (vide - ustawa o podatku tonażowym, czy nowy projekt ustawy o pracy na polskich statkach) zauważalna jest tendencja całkowitego niemal odchodzenia od definicji z kodeksu morskiego i tworzenia odrębnych szczegółowych definicji armatora.

## II. POJĘCIE ARMATORA W INNYCH SYSTEMACH PRAWNYCH I MIĘDZYNARODOWEJ LEGISLACJI MORSKIEJ

- 1) Słowo „armator” utrwaliło się w **tradycji języków romańskich** (w jęz. włoskim „*armare*”, w jęz. hiszpańskim „*armador*”, w jęz. francuskim



„*armateur*”). Ale tylko **prawo francuskie** (po zmianie w 1969 r.) wprowadziło definicję **armatora** zbliżoną do definicji zawartej w km.

Pozostałe (poza Francją) ustawodawstwa z tego rejonu, niezależnie od podobieństwa czysto językowego terminu, kontynuują tradycyjne podejście gdzie armator jest równocześnie właścicielem statku i tak właśnie zdefiniowany „armator” (a nie „armator - nie właściciel”) jest centralną postacią prawa morskiego.

2) **Prawo niemieckie** wprowadziło odrębne nazewnictwo dla:

- i) armatora - właściciela (niem.: „*Reeder*”), i
- ii) armatora - nie właściciela (niem.: „*Ausruster*”).

Centralną postacią w niemieckim prawie morskim jest jednakże „**Reeder**” (armator - właściciel), zaś „**Ausruster**” (pojęciowo zbliżony do pojęcia „armator” w Art. 7 km) występuje tylko w szczególnych okolicznościach.

3) Podobne, do prawa niemieckiego, rozwiązania (i zbliżoną terminologię) znajdujemy w prawie holenderskim i państwach nordyckich. Element własności statku występuje więc w tym pojęciu w ścisłym związku z elementem eksploatacji.

4) **Prawo anglosaskie (system common law).**

Prawo tego systemu (prawo angielskie, amerykańskie i innych państw należących do zakresu common law) jest w dalszym ciągu podstawowym prawem stosowanym w międzynarodowych stosunkach żeglugowych.

Oddziaływanie tego prawa jest zauważalne w dwóch zasadniczych płaszczyznach:

- zdecydowana większość umów w międzynarodowym transporcie morskim jest poddana temu systemowi prawnemu (zarówno w zakresie prawa materialnego jak i jurysdykcji sądowej czy arbitrażowej). Zasięg jurysdykcji systemu common law rozciąga się również na wszelką sferę pozaumownych zdarzeń związanych z międzynarodowym obrotem morskim (jak „zanieczyszczenie środowiska morskiego”, zderzenie statków, itp.);
- język i terminologia angielska (zarówno w ujęciu stricte angielskim jak i amerykańskim) są w dalszym ciągu podstawowym językiem, w którym



konstruowane są międzynarodowe przepisy morskie (Konwencje, Umowy Regionalne, Rezolucje itp.).

- i) Co do zasady - dla prawa anglosaskiego - centralną postacią pozostaje - **właściciel statku** (ang. „*shipowner*”).

Pojęcie „*shipowner*” - tak mocno wrosło w system prawa anglosaskiego, iż nigdzie praktycznie (włączając największe autorytety prawa jak **Scrutton**, **Carver** czy **Tetley**) nie znajdujemy definicji czy analizy definicyjnej pojęcia „*shipowner*” (rozumianego zawsze dosłownie jako „**właściciel statku**”).

W stosunkach prawnych i relacjach faktycznych związanych z szeroko pojętym „przewozem towarów i osób morzem” system anglosaski wprowadza na pozycję centralną pojęcie „**przewoźnik**” (ang. „*carrier*”) - nie usuwając jednakże pojęcia „właściciel statku” (ang. „*shipowner*”).

Ten zabieg, związany z utrwaloną wielowiekową tradycją precyzji prawnego - lingwistycznej, nie zmienia istoty „filozofii” oparcia stosunków związanych z uprawianiem żeglugi na „właścicielskim” pojęciu „właściciel statku” („*shipowner*”).

- ii) „*Armator*” - w sensie choćby zbliżonym do pojęcia z Art. 7 km nigdy nie doczekał się nawet ogólnie akceptowanego terminu. Innymi słowy dla krajów tego systemu (a w konsekwencji - dla zdecydowanej większości międzynarodowego systemu prawa morskiego) - termin „*armator*” nie istnieje zarówno w znaczeniu lingwistycznym (z wyjątkiem systemu romańskiego) jak i w znaczeniu merytorycznym (tj. zdefiniowana i uznana międzynarodowo tego typu forma żeglugi).
- iii) Nie zmieniając rdzenia lingwistycznego „*shipowner*” („*owner*”) „właściciel statku” („właściciel”) zaczęto jednakże rozbudowywać terminologię - celem odzwierciedlenia nowych relacji prawnych, które zaczęły pojawiać się w międzynarodowym transporcie morskim.

Wymienimy przykładowo najważniejsze z nich:

(-) „*Registered Owner*” („*Właściciel Rejestrowy*”)

Termin oznaczający podmiot, który w rejestrze okrętowym widnieje jako właściciel,





(-) „*Beneficial Owner*” („*Właściciel Rzeczywisty*”)

Termin oznaczający podmiot który, przez uprawnienia korporacyjne lub cywilno-prawne jest w rzeczywistości właścicielem statku (pomimo, iż „na zewnątrz” właścicielem statku jawi się inny podmiot) - [analogia legis - do „spółki dominującej” z Art. 4 § 1 pkt. 4 ksh],

(-) „*Managing Owner*” („*Właściciel Zarządzający*”, „*Zarządzający*”) - [zob. pkt. 6 powyżej].

Mając na względzie różnice kontraktowe w zarządach można dodatkowo wyróżnić różne formy zarządu (np. załogowy, techniczny, handlowy itp.),

(-) „*Ships Operator*” („*Operator*”, „*Operator Statkowy*”)

Termin, jak się wydaje wywodzący z tzw. przewozów multimodalnych (gdzie funkcjonuje tzw. „Transport and Logistics Operator” - generalnie najbliższy podobny do polskiego pojęcia „Spedytor”). Termin, używany w sytuacjach, w których charakter umowy związanej z transportem morskim jest tak nietypowy, iż żadnego z „klasycznych” terminów nie można zastosować. Innymi słowy - termin na tyle „pojemny” i niekonkretny, iż może być zastosowany w sytuacjach „umów nieokreślonych” (zob. np. Art. 7 pkt. 1 Konwencji z 1967r. o zastawach i hipotekach morskich, jak też pkt III (iii) poniżej).

### Podsumowanie

- System morskiego prawa anglosaskiego oparty jest na właścicielskiej formie „shipowner” („właściciel statku”) - jako centralnego podmiotu stosownych praw i obowiązków. Termin, przez swój oczywisty wymóg „relacji właścicielskich” nie odpowiada polskiej definicji „armatora” z Art. 7 (a co najwyżej „właściciela” - w rozumieniu np. Art. 73 § 1 km w związku z Art. 25 § 1 pkt. 7);
- Przedstawione, przykładowo tylko, współczesne „modyfikacje” pojęcia „shipowner” (konieczne ze względu na współczesne, złożone stosunki prawno-funkcjonalne w żegludze międzynarodowej) niezależnie od tego jak daleko by odchodziły od tradycyjnego pojęcia „shipowner” w żadnym wypadku (ani z zamierzenia legislacyjnego, ani w ramach praktyki) nie zbliżają się do polskiego pojęcia „armator”.



### III. MIĘDZYNARODOWE KONWENCJE MORSKIE

Ilość i różnorodność międzynarodowej legislacji morskiej nie pozwala na proste uogólnienia również w zakresie przyjętej przez te regulacje terminologii językowo prawnej.

Dla ułatwienia sobie zadania pozwolę sobie zatem arbitralnie „pogrupować” międzynarodową legislację morską - na pewne bloki tematyczne - i w ich obrębie dokonać przeglądu użytych w nich sformułowań.

W dalszej części opracowania, dla przytoczonych międzynarodowych konwencji morskich, używam przyjętych i powszechnie akceptowanych międzynarodowo skrótów, jak np. dla Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu - Londyn, 1974r. - skrót „SOLAS 1974”, itp.

- i) Regulacje Międzynarodowe związane z przewozem towarów i osób drogą morską.

Trzy podstawowe w tym zakresie regulacje międzynarodowe:

- **Reguły Hague/Visby** (z 1924r. ze zm. 1968r. i 1979r.),
- **Reguły Hamburskie** (z 1978r.),
- **PAL 1974 (Konwencja Ateńska)** - (z 1974r. ze zm. 1976, 1990 oraz 2000),

jak też przygotowane do podpisania we wrześniu 2009r.

- nowe **Reguły Rotterdamskie**

za podstawową formę przyjmują termin „**przewoźnik**” („**carrier**”).

Jak wyjaśniłem to już przy uwagach do systemu anglosaskiego - usytuowanie terminu „przewoźnik” na centralnym miejscu (zamiast „właściciel statku” - „shipowner”) jest logiczną konsekwencją tradycji precedensowej w tym systemie prawnym i specyfiki „kontraktu przewozowego” - jako takiego.

Polski system prawny, jak już to zaznaczałem, również w zakresie kodeksowych regulacji związanych z „Umowami przewozu ładunku” (**Tytuł VI, Dział I km**) i „Umowami przewozu pasażerów” (**Tytuł VI, Dział II km**) zastępuje termin „armator” terminem „**przewoźnik**”.



Innymi słowy „carrier” czy „przewoźnik” - to swoisty „wyjątek od reguły” (gdzie regułą jest odpowiednio „shipowner” i „armator”) nie zmieniający podstawowych zasad terminologicznych międzynarodowego prawa morskiego.

- ii) Regulacje międzynarodowe związane z technicznymi wymogami bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska.

Regulacje z tego zakresu to przykładowo:

(-) **SOLAS 1974** (ze zm. 1978r., 1988r., 1996r., 1994r., 2003r., 2004r.);

(-) **LL 1966** (ze zm. 1971r., 1975r., 1979r., 1983r., 1988r., 1995r.);

(-) **Tonnage 1969**;

(-) **STCW 1978** (ze zm. 1995r.)

(-) **MARPOL 1973** (ze zm. 1978r., 1997r., 2005r.).

Konwencje te, z zasady nie wprowadzają w ogóle terminów „**shipowner**” („**owner**”) czy temu podobne. Zastępują je terminem „statek” („ship”) - co jest powszechnie uznaną wielowiekową tradycją prawa morskiego „personifikującą” statek. W doktrynie przyjęto, iż przez pojęcie „statek” (użyte w kontekście praw i obowiązków przewidzianych daną konwencją) rozumieć należy - w systemie anglosaskim - „**shipowner**” („właściciel statku”) a w systemie prawa polskiego „**armator**”.

Podobną technikę legislacyjną (zastępowanie słowa „shipowner” słowem „ship” (statek) przyjęto w tzw. konwencjach nawigacyjnych jak:

(-) **COLLISION 1910**,

(-) **Assistance and Salvage 1910**,

(-) **COLREG 1972**,

(-) **SALVAGE 1989**.



iii) Regulacje międzynarodowe dotyczące odpowiedzialności (o ograniczeniu odpowiedzialności) za szkody wyrządzone osobom trzecim przez ruch statku lub w związku z jego ruchem.

(-) **CLC 1969** (ze zm. 1976r., 1984r, 1992r.) - (Konwencja o odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejowymi).

Wprowadza pojęcie „właściciel” (ang. „**owner**”) -

*„oznacza osobę lub osoby zarejestrowane w charakterze właściciela statku, a w razie braku rejestracji statku, osobę lub osoby będące właścicielem statku. Jednakże w przypadku gdy statek jest własnością państwa a jest eksploatowany przez przedsiębiorstwo (podmiot), który w tym państwie jest zarejestrowany jako „operator statku” („**ships operator**”) - określenie właściciel oznacza takie przedsiębiorstwo”.*

Polski kodeks morski (Art. 272 km i następne) inkorporujący postanowienia (ratyfikowanej przez Polskę) Konwencji CLC 1969 - odesłał w terminologii „właściciel” do definicji konwencyjnej zacytowanej powyżej.

Definicja konwencyjna podtrzymuje, co do zasady generalnej, anglosaską terminologię (i znaczenie) łączące podmiot eksploatujący statek z własnością tego statku („shipowner”). Jednocześnie dopuszcza, przez wprowadzenie terminu „operator statkowy” rozszerzenie zakresu pojęcia „właściciel” (ang. „owner”) do pojęcia zbliżonego do polskiego „armator”.

To dosyć istotny „wyłom” w dotychczasowej praktyce legislacyjnej. Wskazuje on i potwierdza, że termin „operator statkowy” przez swoją „pojemność” terminologiczną (i brak konotacji z tradycją precedensową) może być (i jest) coraz częściej stosowany na określenie stosunków prawnych objętych w systemie prawa polskiego pojęciem „armator”.

Ta nowa tendencja legislacyjna znalazła swoje odbicie w:

(-) Konwencji Londyńskiej z 2001 o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (konwencja inkorporowana wraz z przedmiotową definicją do kodeksu morskiego - Art. 271a i in. km),



- (-) HNS 1996, czy też
- (-) LLMC 1976 (ze zm. 1996).

### **Reasumując:**

Współczesna międzynarodowa legislacja morska podtrzymując, z jednej strony, dotychczasową anglosaską tradycję terminologiczną (i znaczeniową) ze słowem „właściciel statku” (ang. „shipowner” czy „właściciel” (ang. „owner”) zaczyna jednocześnie, z drugiej strony, coraz śmielej wprowadzać - obce dotąd w terminologii morskiej - pojęcie „operatora statku” (ang. „ships operator”). Te nowe pojęcie - otwiera, stopniowo możliwość formułowania jako „eksploatującego statek” podmiotu - w znaczeniu zbliżonym do pojęcia „armator” w rozumieniu Art. 7 km.

## **IV. REGULACJE MORSKIE UNII EUROPEJSKIEJ**

Unia Europejska - jak to widać choćby na przykładzie ostatnio przyjętych ośmiu kompleksowych regulacji morskich objętych wspólną nazwą „**III Pakiet Morski**” nie wprowadza, przynajmniej na razie, żadnych zasadniczych zmian w zakresie podejścia terminologiczno - prawniczego.

W większości podąża ona śladem legislacji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) - [omówionej w pkt. III opracowania], posiłkując się obszernie terminologią pojęcia anglosaskiego.

W pełni więc, do tej grupy międzynarodowej legislacji morskiej, mają zastosowanie uwagi do poszczególnych tematów.

### **Uwagi końcowe**

Bardzo ograniczony czas do przygotowania przedmiotowego opracowania wymusił ostateczną formę i zakres rzeczowy opinii.

Stanowi on, w istocie, podstawowy zarys problemu ujęty w aspekcie prawnoporównawczym, koniecznym ze względu na immanentnie międzynarodowy i multijęzykowy charakter legislacji morskiej jako takiej.

W przypadku powstania konieczności bardziej szczegółowego wyjaśnienia jakiegokolwiek kwestii podniesionej w niniejszej opinii, służę dodatkowymi informacjami i pomocą.

**Marek Czernis**

