



Kamil Zeidler

Uniwersytet Gdański

kamil.zeidler@ug.edu.pl

ORCID 0000-0002-8396-3608

<https://doi.org/10.26881/gsp.2019.3.19>

PRAWO ŻEGLARSKIE – PYTANIE O STATUS DYSCYPLINY I PROGRAM BADAŃ

1. Współcześnie prawo cały czas ewoluuje, obejmując swym zakresem coraz to nowe aspekty rzeczywistości, a liczba norm prawnych w systemie prawa znacznie wzrasta. Zmiany te dotyczą zarówno samej treści prawa, jak i teorii, a szerzej także jego filozofii. Dotyczy to również sposobów porządkowania prawa. Ustalone jeszcze w jurysprudencji rzymskiej jego podziały, choć nadal ważne, okazują się tylko częściowo adekwatne do współczesności, zapewniając jednak choćby pozorny porządek, a co za tym idzie komfort osób uprawiających prawo. Dziś podlegają one daleko idącej weryfikacji i modyfikacji. Z jednej strony dochodzi do dalszej segmentacji i szczegółowych podziałów prawa, a tym samym profesjonalizacji działalności samych prawników. Z drugiej zaś współczesność wymusza, coraz to dalej idąc, multidyscyplinarność. Przechodzi się więc od wertykalnego do horyzontalnego postrzegania prawa, co w konsekwencji rodzi potrzebę wyodrębniania interdyscyplinarnych dziedzin szczegółowych. Efektem tego jest współcześnie, można rzec, skrajna specjalizacja w celu sprostania i rozwiązywania konkretnych problemów prawnych. Specjalizacja ta dokonuje się jednak zazwyczaj w ramach poszczególnych gałęzi prawa (zob. na ten temat Zeidler, 2014, 23–24).

Jednak w praktyce prawnicy, zmagając się z konkretnymi sprawami, muszą często odwoływać się do wielu różnych i rozrzuconych po systemie prawa regulacji. Co więcej, muszą sięgać do regulacji ponadkrajowych, europejskich i międzynarodowych. *Signum temporis* okazuje się konieczność wychodzenia poza te historyczne i teoretyczne w swej istocie podziały. Wszak „Problemy naukowe dotyczą świata, w tym świata społecznego – i na ogół nie mogą być rozwiązywane tylko w ramach przedmiotu i metody jednej z dyscyplin czy tym bardziej subdyscyplin” (Izdebski, 2008, 51). I dlatego cechą współczesnej nauki w ogóle staje się

interdyscyplinarność oraz konieczność współpracy przedstawicieli różnych nauk i dziedzin wiedzy wobec niemożności samodzielnego rozwiązywania złożonych problemów naukowych i praktycznych (Zeidler, 2014, 23–24).

Prawoznawstwo podlega wewnętrznemu porządkowaniu, tak jak porządkowaniu podlega samo prawo. Pierwsze jest w istocie konsekwencją tego drugiego. Jednakże to prawoznawstwo, a zwłaszcza teoria prawa, wywiera doniosły wpływ na porządkowanie samego prawa. System prawny podlega różnym podziałom, w ramach których dzieli się i klasyfikuje normy prawne będące jego elementami. W systemie prawnym pomiędzy normami prawnymi zachodzą związki, które mogą mieć charakter związków treściowych, związków hierarchicznych, związków formalnych itd. Jak zauważa Janusz Guść (2007, 11): „Podziałów aktów normatywnych dokonywać można też ze względu na ich moc prawną oraz usytuowanie norm zawartych w tych aktach w ramach przyjmowanych w prawoznawstwie dyferencjacji systemu prawa, wyróżniając np. akt normatywny poszczególnych gałęzi prawa, akt normatywny prawa publicznego i prywatnego, akt normatywny prawa materialnego i formalnego etc.”. W oparciu o związki treściowe między normami prawnymi wyodrębnia się różne gałęzie i dziedziny prawa (zob. Zeidler, 2014, 24).

Jakiś jeden ustalony wewnętrzny porządek prawa nie został nigdy ogłoszony, a wiele takich prób było obarczonych różnego rodzaju błędami, a także spotykało się z krytyką tych, którzy prezentowali pogląd inny, chociaż byłby on odmienny tylko w detalach. Niemniej jednak można wyróżnić taki zespół twierdzeń, który może nie powszechnie, ale w przeważającej większości jest akceptowalny i akceptowany. Ale pamiętać należy o tym, że to właśnie co do szczegółów będą się rodzić spory (Zeidler, 2014, 24).

Pierwszym stopniem porządkowania praw jest podział na prawo publiczne i prawo prywatne, który nawiązuje do rozróżnienia przyjmowanego już w prawie rzymskim. W dalszej kolejności prawo dzieli się na gałęzie prawa. „Prawo pozytywne jest podzielone na gałęzie. Wyodrębnienie poszczególnych gałęzi i ich nazwanie to w przeważającej mierze dzieło nauki prawa. Ustawodawca rzadko określa w sposób wyraźny, do jakiej gałęzi zalicza tworzone przez siebie normy, choć współcześnie respektuje na ogół podział wprowadzony przez naukę” (Stawecki, Winczorek, 2003, 117). Fragmentaryzacja prawa polega na wewnętrznym różnicowaniu się systemu prawnego i pogłębianiu się różnic pomiędzy gałęziami prawa lub też działami prawa w ramach tej samej gałęzi (tzw. dywersyfikacja prawa, dyferencjacja prawa) (Wiśniewski, 2007, 96–97). Poszczególne gałęzie prawa – ze względu na cechy przeważające – określa się najczęściej jako gałęzie prawa publicznego albo gałęzie prawa prywatnego. Przy czym współcześnie niektóre gałęzie prawa sytuują się na styku prawa publicznego i prywatnego i mają cechy właściwe dla tych obu rodzajów prawa (Stawecki, Winczorek, 2003, 121).

Powyżej przedstawiony porządek nie jest przyjmowany bez zastrzeżeń. Ten istotny szczegół, co do którego toczy się spór, to elastyczność w modyfikowaniu

niegdyś przyjętych sposobów porządkowania prawa. Stanowisko, które można określić jako konserwatywne, sprzeciwia się wprowadzaniu zmian w zakresie porządkowania prawa i jest przywiązane do tego, co trwa nieprzerwanie jeszcze od czasów starożytnych. Stanowisko, które można kreślić mianem nowoczesnego, nie tylko rozumie prawo inaczej, ale też wymaga uznawania modyfikowalności jego wewnętrznej struktury. Niezależnie od tego, które pozycje reprezentujemy, należy dojść do przekonania, że przecież zmienia się nie tylko samo prawo, ale także jego rozumienie i opisywanie oraz sposoby jego porządkowania (Zeidler, 2014, 26).

Pomimo wyżej zarysowanych tendencji w zakresie fragmentaryzacji prawa nie jestem zwolennikiem spontanicznego i przesadnie łatwego przyznawania niemal każdej wyodrębniającej się sferze regulacji prawnych statusu gałęzi prawa. Bezpieczniejsze jest mówienie o szczegółowych dziedzinach prawa, wyodrębniających się w ramach danych gałęzi prawa. Niemniej jednak współcześnie akceptowany jest pogląd mówiący o istnieniu obok albo częściej w ramach kilku gałęzi prawa tzw. kompleksowych gałęzi prawa, rozumianych jako wydzielony według określonych kryteriów zespół norm prawnych. Inaczej jest w przypadku subsydiarnych gałęzi prawa (tzw. subgałęzi), które wyróżniane są w granicach autonomicznych gałęzi prawa. Kompleksowe gałęzie prawa są wyróżniane na podstawie różnych kryteriów. W efekcie skutkuje to dychotomicznym podziałem systemu prawa – na daną wyróżnioną gałąź prawa oraz na wszelkie inne normy prawne (Wronkowska, 2001, 194). Kryterium podstawowym jest tu najczęściej cel i przedmiot regulacji. Jak podkreślają Tomasz Stawecki i Piotr Winczorek (2003, 120): „W ostatnich dziesięcioleciach obserwuje się przyspieszenie procesu podziału prawa na gałęzie, co jest m.in. związane z przeobrażeniami w sferze kultury prawnej społeczeństw, z powiększeniem przedmiotowego zakresu działania władz publicznych, z wymogami, jakie stawia cywilizacja techniczna”. Podobnie wydziela się specyficzne dziedziny prawa, najczęściej wedle kryterium przedmiotu regulacji, jak choćby prawo sportowe czy prawo turystyczne. Nie jest wówczas konieczne spełnienie wszystkich czy choćby przeważającej liczby kryteriów wydzielenia gałęzi prawa (Zeidler, 2014, 26–33).

2. W świetle powyższych rozważań należy zadać pytanie o status prawa żeglarskiego. Czy możemy mówić o takim zespole wyodrębnionych norm prawnych, które łącznie tworzą oddzielną regulację zasługującą na uznanie za osobną – z całą pewnością nie gałąź, ale – dziedzinę prawa? Pierwszym ustaleniem niech będzie tu, że ogół norm dotyczących uprawiania żeglugi na morzu nazwiemy umownie prawem żeglugowym (*lex generalis*). W jego ramach wyróżnia się ten zespół norm, który dotyczy żeglarstwa (*lex specialis*). Mamy więc tu do czynienia z regulacją ogólną i jej uszczegółowieniem, zaś w przypadku kolizji norm zupełnie prosto sięgamy do reguły *lex specialis derogat legi generali*, oczywiście wraz z wszystkimi warunkami dopuszczalności jej zastosowania. To akurat nie

jest skomplikowane. Sytuację prawną uprawiania żeglarstwa komplikują przed wszystkim inne, poniżej wskazane zastrzeżenia. Wpływa to istotnie na bardzo zróżnicowaną sytuację prawną i tym samym faktyczną żeglarzy, czyli osób uprawiających żeglarstwo.

Po pierwsze, należy zauważyć, że regulacje dotyczące uprawiania żegluga mają charakter zarówno publicznoprawny (prawo morza), jak i prywatnoprawny (prawo morskie). Dotyczą wszystkich podmiotów uprawiających żeglugę, szczególnie – z natury rzeczy – koncentrując się na zawodowym jej uprawianiu. Źródeł prawa żeglugowego można więc poszukiwać tak w prawie publicznym, jak i w prawie prywatnym.

Po wtóre, inne regulacje dotyczą zawodowego, profesjonalnego uprawiania żegluga, a także żeglarstwa, inne rekreacyjnego czy sportowego. Aby sytuację jeszcze skomplikować, ujmując zagadnienie jeszcze szerzej, należy dodać, że różne regulacje dotyczą tzw. marynarki handlowej, a różne marynarki wojennej. W przypadku tego ostatniego podziału, o ile mamy wspólny rdzeń regulacji, są też obszary całkowicie różne i tym samym różnie regulowane. A może być tak, że regulacje dotyczące marynarki wojennej będą miały zastosowanie do jachtów, tak jak to jest z jachtami Ośrodka Szkolenia Żeglarskiego Marynarki Wojennej w Gdyni.

Po trzecie, trzeba też pamiętać, że zasadniczo różni się żeglarstwo morskie od żeglarstwa śródlądowego. W przypadku tego drugiego mamy do czynienia z podporządkowaniem takiej aktywności prawu krajowemu i równocześnie z wyłączeniem jej co do zasady spod regulacji prawa morza i prawa morskiego.

Po czwarte, z zagadnieniem trzecim wiąże się bezpośrednio zagadnienie zakresu terytorialnego obowiązywania prawa. Otóż z jednej strony regulacje prawne dotyczące uprawiania żegluga są ujednocicane – przede wszystkim ze względu na wartość i zasadę podstawową, jaką jest bezpieczeństwo żegluga – w prawie międzynarodowym. Podobnie mają się kwestie dotyczące wód terytorialnych, wyłącznej strefy ekonomicznej, morza otwartego itd. Jednak w przypadku uprawiania żegluga na wodach terytorialnych każdorazowo podlega się prawu tego państwa, którego to są wody terytorialne. A tu już w szczególności odnajdujemy często istotne różnice, tak jak różni się prawo w poszczególnych państwach, zwłaszcza gdy porównywać państwa odległe geograficznie, a tym bardziej państwa należące do różnych kultur prawnych.

Po piąte, państwo często deleguje część swych kompetencji władczych organizacjom pozapaństwowym, różnego rodzaju stowarzyszeniom, takim jak w Wielkiej Brytanii Royal Yacht Association czy w kraju Polski Związek Żeglarski. Ich zadania, w tym ustawowo określone, dotyczą nie tylko spraw związanych z organizacją sportu, co jest głównym zadaniem polskich związków sportowych. Na przykład PZZ nadzoruje cały system uzyskiwania uprawnień żeglarskich, a także wydaje oficjalne dokumenty je potwierdzające. RYA jest uprawnione np. do prowadzenia szkoleń, egzaminowania i wystawiania certyfikatów radiowych.

Po szóste, powyższe należy uzupełnić regulacjami wewnątrznie obowiązującymi w związkach sportowych, czyli właśnie w Polskim Związku Żeglarskim, a także w międzynarodowych organizacjach żeglarskich, przede wszystkich w tych, które organizują międzynarodową rywalizację sportową, głównie na poziomie mistrzostw świata, a także w ramach ruchu olimpijskiego¹. Czyli należy brać tu pod uwagę wszystkie te regulacje – zarówno prawne, jak i wewnątrzorganizacyjne, które wyznaczają ramy działalności związków sportowych i poszczególnych klubów sportowych (por. też Szydzik, 2018b). W tym kontekście pojawia się jeszcze jedno rozróżnienie – na żeglarstwo turystyczno-rekreacyjne i żeglarstwo sportowe, gdzie to ostatnie wiąże się bezpośrednio z rywalizacją sportową. Ta zaś jest doregulowana przez różnego rodzaju regulaminy regat, ogólne zasady danej dyscypliny itp.

3. Te wszystkie wątpliwości i pytania łączą się z postulatem oraz z pewnymi propozycjami dotyczącymi uporządkowania tytułowej materii. Odnosząc się do naukowej refleksji na ten temat w literaturze krajowej, należy nadmienić, że ukazały się trzy niezwykle interesujące i bardzo dobre prace prawnicze dotyczące żeglarstwa: *Morska i oceaniczna żegluga jachtowa w świetle prawa międzynarodowego publicznego* autorstwa Barbary Stępień (2013), a także *Prawo dla żeglarzy* autorstwa Bartosza Ziemblickiego (2015). Przede wszystkim w zakresie prawa morza zostało tam już bardzo wiele zrelacjonowane i uporządkowane. O ile pierwsza z tych prac dotyczy głównie prawa międzynarodowego (prawa morza), to druga, choć te zagadnienia w niej przeważają, jednak poszerzona jest o zagadnienia cywilnoprawne, sprawy dotyczące nie tylko żeglarstwa morskiego, ale i śródlądzia, poruszono w niej także szereg ważnych aspektów praktycznych. W końcu trzecią ważną publikacją na temat prawa żeglarskiego jest znakomita książka także Barbary Stępień (2016) pt. *Prawo międzynarodowe publiczne a bezpieczeństwo żeglugi morskiej*.

Obok tego znaleźć można również trochę artykułów, najczęściej o charakterze popularnonaukowym, pojawiających się w tzw. prasie fachowej, jak choćby w miesięczniku „Żagle” (Zeidler, 2012). W końcu, w wielu książkach na temat żeglarstwa, w tym w podręcznikach żeglarstwa, całkiem dużo uwagi poświęca się prawnym aspektom uprawiania żeglarstwa². W końcu warto wspomnieć o zorganizowanym 18 kwietnia 2013 r. na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego przez Koło Naukowe Prawa Sportowego UG i ELSA Gdańsk – przy okazji II Ogólnopolskiej Konferencji Prawa Sportowego „Sport pomiędzy reglamentacją a liberalizacją” – seminarium eksperckim „Prawno-organizacyjne problemy żeglarstwa w Polsce”, w którym wzięli udział z jednej strony prawnicy zajmujący się tematyką prawa morza i prawa morskiego, z drugiej wielu ważnych

¹ Na ten temat referaty na konferencjach wygłaszała Aleksandra Szydzik: Szydzik (2017); Szydzik (2018a).

² Tu na polskim rynku wydawniczym prym wiedzie Oficyna Wydawnicza „Alma-Press”.

przedstawicieli środowiska żeglarskiego w Polsce. Jednak wszystko to daje obraz bardzo rozproszonej i jakże zróżnicowanej i skomplikowanej materii.

W konsekwencji tego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego zrodziła się inicjatywa napisania książki pt. *Vademecum prawa dla żeglarzy*, mającej być praktyczną pomocą dla wszystkich żeglarzy, którzy jakże często gubią się w gąszczu złożonych przepisów prawnych, a dotyczących niebywale ważnych zagadnień, bo przecież w pierwszej kolejności związanych z bezpieczeństwem na wodzie. O pomysłe tym rozmawiałem jeszcze ze śp. dr. Krzysztofem Zawalskim, pomysłodawcą i współtwórcą oraz dyrektorem Narodowego Centrum Żeglarstwa przy Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, a także z kpt. jacht. Kubą Jakubczykiem, który w 2012 r. zainicjował i współorganizował na Wydziale Prawa i Administracji UG pierwszą Ogólnopolską Konferencję Prawa Sportowego. To wówczas ten pomysł powstał i jest „drobnymi krokami” realizowany wspólnie z kpt. jacht. kmdr por. rez. Piotrem Ostrowskim.

Profesjonalne uprawianie danego rodzaju aktywności wymaga bowiem znajomości prawa. Także wtedy, gdy dany rodzaj aktywności nie jest naszą domeną profesjonalną, a jedynie rekreacją, wypoczynkiem, przygodą czy sportem, znajomość norm, które jego dotyczą, jest ze wszech stron pożądana. Do kano-nu edukacji prawniczej należą łacińskie paremie: *ignorantia iuris non excusat* oraz *ignorantia iuris nocet*, czyli „nieznajomość prawa nie usprawiedliwia” oraz „nieznajomość prawa szkodzi”. Bowiem w przypadku naruszenia obowiązujących norm prawnych nie można usprawiedliwiać się tym, że się nie wiedziało o ich istnieniu czy treści. Choć równocześnie nie ma obowiązku znać tych regulacji, to jednak jednym z podstawowych założeń każdego systemu prawnego jest kontr-faktyczne, choć powszechnie przyjmowane, założenie powszechnej znajomości prawa. Tym samym jego znajomość jest zwyczajnie korzystna dla osób zajmujących się danym rodzajem aktywności, w tym i żeglarstwem.

Celem refleksji nad prawem żeglarskim jest wprowadzenie w zawiłą problematykę normatywną dotyczącą uprawiania żeglarstwa. Ma to być pomocne przede wszystkim w praktyce, w sytuacjach zwyczajnych, jak i w sytuacjach nadzwyczajnych, wszelkiego rodzaju stanach zagrożenia i różnego rodzaju przypadkach i wypadkach, które nieodłącznie towarzyszą tej formie aktywności. Bowiem żeglarstwo to nie tylko sama przyjemność, to także wielka odpowiedzialność za zdrowie i życie ludzkie, a także za mienie – najczęściej znacznej wartości – które wykorzystywane jest w uprawianiu żeglarstwa. Z oczywistych względów wiele informacji jest osobom zajmującym się żeglarstwem powszechnie znanych. Jest to oczywiste wobec faktu, że nie można żeglować, ignorując przepisy dotyczące żeglowania. Ich znajomość jest podstawą uzyskiwania kolejnych stopni żeglarskich, a umiejętność ich zastosowania często decyduje nie tylko o przebiegu danego zdarzenia, ale także o jego dalszych konsekwencjach. Jakby tego było mało, sędzę, że większość osób nie zdaje sobie nawet sprawy z tego, jak wiele aspektów uprawiania żeglarstwa jest uregulowanych prawnie, zaś ogromna część ich wie-

dzy to w istocie wiedza na temat samego prawa. Jednak jest to najczęściej „wiedza nieuświadomiona”, wiedza porozrzucana, fragmentaryczna, mająca charakter wybitnie aplikacyjny, a mająca swe źródło najczęściej w doświadczeniu. Głównym celem wykładu prawa żeglarskiego jest więc, z jednej strony, uświadomienie złożoności prawnych aspektów żeglarstwa, z drugiej zaś, ułożenie tej materii, uporządkowanie, doprecyzowanie, w końcu oparcie bezpośrednio na właściwych, obowiązujących i aktualnych aktach normatywnych.

Winien to być ni mniej, ni więcej w miarę uporządkowany wykład, na który składać się muszą węzłowe zagadnienia prawne związane z żeglarstwem. Niemniej jednak trudno jest wyczerpać obszerną materię prawa w żeglarstwie. Oczywiście można rzec, że „chorobą zawodową” prawników jest normatywizowanie otaczającej ich rzeczywistości, patrzanie na nią przez pryzmat praw i obowiązków wynikających z treści obowiązującego prawa. Ale taka postawa jest w rzeczywistości korzystna nie tylko dla samych prawników, lecz także dla innych osób, które pragną świadomie i odpowiedzialnie uprawiać żeglarstwo.

Aby uzmysłwić sobie, jak szerokie są zagadnienia dotyczące żeglugi, warto sięgnąć choćby do aktów normatywnych dotyczących poruszanej tu problematyki. Są to również takie akty prawodawcze, które nie dotyczą wprost uprawiania żeglarstwa, ale dotyczą uprawiania żeglugi (*lex generalis*), której żeglarstwo jest szczególnym rodzajem (*lex specialis*). Często żeglarstwo jest wyłączone spod niektórych regulacji dotyczących żeglugi w ogólności. Choć równocześnie dotyczą go regulacje szczegółowe, które nie znajdują zastosowania dla żeglugi handlowej i pasażerskiej. Zazwyczaj jest jednak tak, że w przypadku żeglarstwa dochodzi do złagodzenia rygorów i wymogów, jakie dotyczą żeglugi w ogólności. Pamiętajć jednak należy, że złagodzenie wymogów to nie ich wyłączenie ani rezygnacja z nich.

4. W tym miejscu, abstrahując już od spraw związanych z porządkiem prawa, warto przyrzeć się i omówić pokrótce węzłowe problemy prawa żeglarskiego – czyli te zagadnienia, które pozostają kluczowe w żeglarstwie, a które zostały znormatywizowane tak na poziomie prawa krajowego, jak i często wcześniej na poziomie prawa międzynarodowego. Warto nadmienić, że o większości z nich jest choćby wspomniane w kodeksie morskim³, choć swe uszczegółowienie zagadnienia te znajdują także w innych licznych aktach normatywnych.

Pierwszą, najogólniejszą kwestią jest ustalenie prawa właściwego, co łączy się z zagadnieniem terytorialnego obowiązywania prawa, i różnic treści obowiązującego prawa w różnych państwach na świecie. Wiąże się to z tym, że prawo danego kraju obowiązuje na terytorium tego kraju. Tym samym każdy, kto przebywa na terytorium Polski, winien przestrzegać prawa polskiego, nawet jeśli nie ma pojęcia o jego treści. Łączy się to ze wspomnianym wyżej kontrfaktycznym za-

³ Zob. ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2018 r., poz. 2175; dalej: k.m.).

łożeniem powszechnej znajomości prawa, w konsekwencji którego to założenia nikt nie może tłumaczyć się niezajomością prawa, w sytuacji, gdy je naruszy. Pamiętać dalej należy, że nawet w ramach prawa krajowego – tu prawa polskiego – w sposób istotny różni się rygor prawny uprawiania żeglarstwa morskiego oraz żeglarstwa śródlądowego. Tylko częściowo te dwa rodzaje żeglarstwa – w warstwie prawnej – się spotykają. Zagadnienia żeglarstwa śródlądowego nie mieszczą się ani w kategorii prawa morskiego, ani w kategorii prawa morza. Co więcej – choć nie dotyczy to już problematyki terytorialnego obowiązywania prawa, a kwestii podmiotowych – różni się także rygor prawny uprawiania żeglarstwa profesjonalnego, zawodowego oraz rekreacyjnego, a także sportowego. Żeglując poza polskimi wodami terytorialnymi, należy jednak pamiętać o innych łącznikach, które decydują o tym, że prawo polskie także bardzo daleko od naszego kraju może nas obowiązywać – o łączniku bandery oraz o łączniku obywatelstwa.

Drugie zagadnienie szczegółowe dotyczy właśnie bandery. Bandera na jachcie to wymóg przepisów międzynarodowych oraz krajowych, które ukształtowane zostały na przestrzeni wieków i należąc do norm zwyczajowych, zostały później skodyfikowane. Podstawową funkcją bandery jest oznaczenie i okazanie przynależności państwowej statku. „Zgodnie z prawem międzynarodowym każdy statek handlowy, każdy okręt wojenny musi mieć przynależność państwową, a widowym tego znakiem jest bandera państwa, pod którą statek czy okręt uprawia żeglugę. Gdyby warunek przynależności państwowej nie został przez dany statek czy okręt spełniony, mogłyby one być uznane za jednostki pirackie, a w konsekwencji – zatrzymane, przy próbie ucieczki zaś nawet zatopione” (Koczorowski, Koziarski, Pluta, 1972, 9). Nie stawiając sprawy tak radykalnie, nie jest sprawą obojętną prawnie używanie bandery, a wszelkie, dość częste „zabawy” polegające na posługiwaniu się banderą, do której jacht nie ma prawa, lub brak bandery w prawnie wymaganych okolicznościach należy jednoznacznie skrytykować. Pewna dowolność dotyczy żeglarstwa śródlądowego, ale w przypadku korzystania z morza konieczne jest przestrzeganie przepisów obowiązującego prawa. Kluczowym pojęciem łączącym się z banderą na jachcie jest tzw. prawo bandery. Natomiast szczegółowe zagadnienia związane z oddawaniem honorów banderze na własnym jachcie oraz na innych statkach, a w szczególności okrętach wojennych, regulują normy zwyczajowe. Warto więc pamiętać, że o ile kluczowa jest tu regulacja prawna, to także normy ceremoniału morskiego i etykiety jachtowej mają zastosowanie. Z resztą te ostatnie mają zastosowanie w całym spektrum spraw dotyczących żeglarstwa, a co prawnie ważne, część zawartych tam norm współtworzy tzw. dobrą praktykę morską (zob. też Koczorowski, Koziarski, Pluta, 2008; Czajewski, 2009).

Trzecim zagadnieniem szczegółowym są uprawnienia i stopnie jachtowe. Aby uprawiać żeglarstwo, konieczne jest posiadanie wiedzy i określonych umiejętności, przy czym różne rodzaje żeglarstwa wymagają często bardzo różnych umiejętności. System weryfikowania umiejętności żeglarskich opiera się na stopniach

żeglarskich. Był on zmienny w czasie, w tym zmieniały się same stopnie. Ostatnie daleko idące zmiany zostały w prawie krajowym wprowadzone w 2013 r. – ułatwiając w konsekwencji dostęp do uprawiania żeglarstwa, co jednak z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi wcale nie musi być oceniane pozytywnie.

Po czwarte, postacią centralną i najważniejszą na statku jest kapitan, rozumiany jako osoba dowodząca jachtem, nie zaś jako osoba posiadająca stopień kapitana jachtowego. Zgodnie z art. 53 § 1 k.m. kapitan sprawuje kierownictwo statku i wykonuje inne funkcje przewidziane przepisami. Zaś wszystkie osoby znajdujące się na statku obowiązane są podporządkować się zarządzeniom kapitana wydanym w celu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na statku (art. 53 § 2 k.m.). Kapitan musi mieć najszerze kompetencje, umiejętności, a także wiedzę w zakresie regulacji prawnych. Rozważań na temat obowiązków kapitana w literaturze żeglarskiej jest bardzo dużo i są one konsekwencją norm ogólnych dotyczących kapitana statku. Obowiązki ustawowe uzupełniają tzw. zasady dobrej praktyki morskiej, o której wspomnę jeszcze dalej, a także komentarze do niej w literaturze przedmiotu, jak np.: „Stwierdzenie, że każdy kapitan ma obowiązek znać zdolności manewrowe prowadzonej przez siebie jednostki, wydaje się truizmem, warto o tym jednakże od czasu do czasu przypomnieć” (Dziwulski, 2004, 139). Pokazuje to – choć tylko fragmentarycznie – jak obszerną wiedzą i umiejętnościami musi się wykazywać kapitan. Jest on odpowiedzialny niemal za wszystko, co wydarzy się na jachcie, zwłaszcza, jeśli będzie to zdarzenie powodujące uszczerbek na zdrowiu, a nawet śmierć osoby przebywającej na jachcie, jak również szkody materialne.

Po piąte, ważna jest też regulacja dotycząca innych członków załogi, a także osób przebywających na statku niebędących członkami załogi statku. Radykalnie inna jest sytuacja prawna, w tym prawa i obowiązku, osób wykonujących pracę na morzu⁴, inna osób rekreacyjnie uprawiających żeglarstwo, jeszcze inna tzw. pasażerów, czyli osób przebywających na statku w drodze, ale niewykonywających czynności związanych z żeglugą. Łączy się to także bezpośrednio z zagadnieniem wymogów szkoleniowych dla członków załóg statków morskich, co wynika z metazasady bezpieczeństwa na morzu. Ta zasada, do której jeszcze nawiążę, jest uzasadnieniem i zarazem podstawą większości regulacji dotyczących uprawiania żeglugi, a co za tym idzie także żeglarstwa.

Po szóste, to, co dotyczy żeglugi, czyli statku w drodze, to prawo drogi, tzw. MPDM (międzynarodowe prawo drogi morskiej). Przepisy żeglarskie stanowią o tym, jak należy zachowywać się na wodzie oraz kto ma na wodzie pierwszeństwo – podobnie jak przepisy dotyczące ruchu drogowego. Jednym z najważniejszych zagadnień dotyczących żeglugi jest więc prawo drogi. Dotyczy ono

⁴ Zob. szerzej: Konwencja o pracy na morzu, przyjęta przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r., poz. 845) oraz ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r., poz. 616, ze zm.); na ten temat szeroko pisze Monika Tomaszewska.

pierwszeństwa jednego statku w stosunku do drugiego, gdy te znajdują się na kursie kolizyjnym. Zagadnienie to jest dziś szczegółowo regulowane prawnie, zaś podstawowym źródłem prawa w tym zakresie jest tzw. konwencja MPDM⁵. Mamy tu do czynienia ze szczególnymi regulacjami w przypadku statków na silniku i statków na żaglach. Można tu przykładowo przywołać następujące zasady: jednostka pływająca na żaglach ma pierwszeństwo przed jednostką pływającą na silniku. Jednak zasada ograniczonego zaufania dotyczy tego, że nawet jeśli ma się pierwszeństwo, nie należy go bezwzględnie egzekwować, ponieważ nie można mieć pewności, czy osoby prowadzące drugi statek znają zasady prawa drogi, a jeśli tak, to czy zamierzają się do nich zastosować. Lepiej bowiem, nawet mając pierwszeństwo, ustąpić, niż narażać siebie, załogę i jacht na uszczerbek. Oczywiście zasad tych jest znaczenie więcej i podlegają one dalszemu uszczegółowieniu oraz są uzupełniane komentarzami doktryny. Uzupełniają je także orzeczenia Izb Morskich w Polsce oraz w innych państwach innych organów, które orzekają w sprawach wypadków na morzu.

Siódmym doniosłym zagadnieniem jest bezpieczeństwo na morzu, a jeśli uwzględnić także żeglarstwo śródlądowe, to szerzej bezpieczeństwo na wodzie. Tu kluczowe znaczenie ma konwencja SOLAS⁶, a w prawie krajowym ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r., poz. 181, ze zm.), a także rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r., poz. 1557). Kwestią podstawową jest z jednej strony odpowiednie przygotowanie jachtu do żeglugi, z drugiej właściwe przygotowanie osób mających uprawiać żeglugę. Z tym zagadnieniem wiąże się także kwestia przeciwdziałania zanieczyszczeniom morza przez statki⁷.

Ósmym tematem jest regulacja w zakresie łączności na morzu, w tym sposobów jej prowadzenia, a także określonych uprawnień radiooperatora. Szczególnie ważne są tu uregulowane prawnie procedury dotyczące tego, w jaki sposób wzywać pomoc, wykorzystując w tym celu radio.

Zaraz za tym dziewiątą kwestią jest postępowanie w przypadku awarii lub wypadku na morzu. Zasada ogólna stanowi, że w przypadku awarii lub wypadku należy przede wszystkim ratować załogę, a w dalszej kolejności starać się nie powiększać szkód będących następstwem takiego zdarzenia. W przypadku poważnych wypadków, połączonych ze śmiercią, znacznym uszkodzeniem ciała, zatonięciem jachtu lub innymi szkodami materialnymi znacznej wysokości należy niezwłocznie zawiadomić właściwe organy. Prowadzący jacht winien przy-

⁵ Zob. Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r., sporządzona w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61).

⁶ Zob. Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzona w Londynie dnia 17 czerwca 1960 r. (Dz. U. z 1966 r., Nr 52, poz. 315).

⁷ Zob. ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 2000).

gotować szczegółowy opis zdarzenia, wraz z godziną, datą, miejscem zdarzenia, jego przebiegiem, przyczynami i skutkami oraz z niezbędną dokumentacją, w tym zdjęciową. Wskazać tam również należy osoby uczestniczące w zdarzeniu, członków załogi, a także ewentualnych świadków. Po wypadku nie należy tarasować szlaku żeglownego. Tym samym należy – jak to tylko stanie się możliwe – usunąć jachty uczestniczące w wypadku. Warto przywołać tu następujące spostrzeżenie: „Z lektury »Prawa i Orzecznictwa Morskiego« wyłania się dość ponury obraz jachtu, na którym po utracie członka załogi prowadzono poszukiwania w sposób chaotyczny i w rezultacie bezskuteczny. Brak zapisów czasu, prędkości, drogi jachtu, jak też nienanoszenie pozycji jednostki na mapę zwykle powoduje, że ustalenie już po godzinie dokładnej pozycji ratowanego oraz samego jachtu staje się praktycznie niemożliwe” (zob. Dziewulski, 2014, 200).

W związku z powyższym punktem, ale także wcześniej podnoszonymi, pozostaje szerokie zagadnienie ratownictwa morskiego – czyli punkt dziesiąty.

Jedenastym doniosłym problemem prawnym jest odpowiedzialność za wszelkie zdarzenia na morzu, zwłaszcza za wypadki. Ważne jest też, aby poza udokumentowaniem szkody, nie podejmować naprawy uszkodzonego jachtu przed dokonaniem oględzin i wykonaniem dokumentacji przez przedstawiciela ubezpieczyciela. Trzeba też podjąć działania mające na celu zapobieżenie powiększenia szkody. W tym punkcie warto również wspomnieć o Izbach Morskich⁸ i Państwowej Komisji Badań Wypadków Morskich⁹.

W końcu zaś po dwunaste, cywilnoprawnym zagadnieniem jest kwestia ubezpieczenia – jachtów, ale też może to dotyczyć ubezpieczania osób, w tym także ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej sternika.

5. Oczywiście lista ta, obejmująca najważniejsze w praktyce regulacje prawne, jest otwarta i tak można ją poszerzać o inne jeszcze zagadnienia dotyczące żeglarstwa, jak i uszczegóławiać w ramach punktów wyżej wskazanych. Na samym końcu należy podkreślić, że chyba w każdym z wyżej podniesionych zagadnień możemy mieć do czynienia z koniecznością wyjścia poza system prawny dzięki generalnej klauzuli odsyłającej do dobrej praktyki morskiej (zob. Zeidler, Ostrowski, 2014). To zagadnienie pozwala uzmysłowić sobie, że w ramach prawa żeglarskiego można wyodrębnić cały zespół zagadnień teoretycznych, których opracowanie pozwoli stworzyć teorię prawa żeglarskiego.

Wszystko to pokazuje jak bardzo złożoną, wieloaspektową, lecz zarazem fascynującą materią jest prawo żeglarskie. W żadnym razie nie jest to gałąź prawa, tak jak gałęzią prawa nie jest prawo turystyczne czy prawo sportowe. Jest to jednak wyodrębniona ze względu na przedmiot regulacji, a w tym rodzaj i charakter działalności żeglarzy, dziedzina prawa, która w pierwszej kolejności ma

⁸ Zob. ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r., poz. 1207).

⁹ Zob. ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r., poz. 925, ze zm.).

służyć zapewnieniu bezpieczeństwa osób na wodzie. Ów nakaz ma charakter zasady prawa, a w ramach dziedziny, jaką jest prawo żeglarskie, jest to metazasada. I właśnie ona jest uzasadnieniem oraz podstawą większości regulacji dotyczących uprawiania żeglugi, a co za tym idzie także żeglarstwa. W końcu należy podkreślić, że regulacje dotyczące uprawiania żeglugi mają charakter *lex generalis*, a te dotyczące uprawiania żeglarstwa to *lex specialis*.

Literatura

- Czajewski, J. (2009), *Podręcznik etykiety żeglarskiej*, Warszawa.
- Dziewulski, J.W. (2004), *Jacht na silniku*, [w:] M. Berkowski, J. Czajewski, Z. Dąbrowski, J. W. Dziewulski, M. Tulo-Dziewulska, *Manewrowanie jachtem żaglowym. Komendy. Jacht pod żaglami. Jacht na silniku*, Warszawa, s. 139.
- Guś, J. (2007), *Akt normatywny*, [w:] J. Zajadło (red.), *Leksykon współczesnej teorii i filozofii prawa. 100 podstawowych pojęć*, Warszawa, s. 11.
- Izdebski, H. (2008), *Elementy teorii i filozofii prawa*, Warszawa.
- Koczorowski, E., Koziarski, J., Pluta, R. (1972), *Zwyczaj i ceremoniał morski*, Gdańsk.
- Koczorowski, E., Koziarski, J., Pluta, R. (2008), *Ceremoniał morski i etykieta jachtowa*, Warszawa.
- Stawecki, T., Winczorek, P. (2003), *Wstęp do prawoznawstwa*, Warszawa.
- Stępień, B. (2013), *Morska i oceaniczna żegluga jachtowa w świetle prawa międzynarodowego publicznego*, Gliwice.
- Stępień, B. (2016), *Prawo międzynarodowe publiczne a bezpieczeństwo żeglugi morskiej*, Gliwice.
- Szydzik, A. (2017), *Autonomia sportu a kompetencje państwa w zakresie nadzoru nad polskimi związkami sportowymi*, [w:] *III Konferencja Naukowa Pomorskiej Izby Adwokackiej w Gdańsku „Prawo sportowe”, organizowana przez Pomorską Izbę Adwokacką w Gdańsku i Wyższą Szkołę Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni, 9 listopada 2017 r.*
- Szydzik, A. (2018a), *Autonomia sportu a międzynarodowe organizacje sportowe na przykładzie World Sailing*, [w:] *Ogólnopolska Konferencja Naukowa „Sport i Kultura fizyczna w XXI wieku – wyzwania dla ustawodawcy”, organizowana przez Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn, 23 marca 2018 r.*
- Szydzik, A. (2018b), *Klub sportowy jako przedsiębiorca w polskim porządku prawnym*, *Disputatio* 26, s. 107–120.
- Wiśniewski, A. (2007), *Fragmentaryzacja prawa*, [w:] J. Zajadło (red.), *Leksykon współczesnej teorii i filozofii prawa. 100 podstawowych pojęć*, Warszawa, s. 96–97.
- Wronkowska, S. (2001), *System prawny a porządek prawny i ład społeczny*, [w:] *eadem*, Z. Ziemiński, *Zarys teorii prawa*, Poznań, s. 180–196.
- Zeidler, K. (2012), *Z prawem w żaglach. Nowa ustawa z 2011 r. o bezpieczeństwie morskim*, *Żagle* 2, s. 14–17.
- Zeidler, K. (2014), *Prawo ochrony dziedzictwa kultury jako nowa gałąź prawa*, [w:] *idem* (red.), *Prawo ochrony zabytków*, Warszawa–Gdańsk, s. 23–33.
- Zeidler, K., Ostrowski, P. (2014), *Klauzula generalna dobrej praktyki morskiej – zarys problematyki*, *GSP* 32, s. 455–467.
- Ziemblicki, B. (2015), *Prawo dla żeglarzy*, Warszawa.

Kamil Zeidler

SAILING LAW – A QUESTION ABOUT THE STATUS OF THE DISCIPLINE AND THE RESEARCH PROGRAM

The traditionally established divisions of law are currently subject to modification occurring in line with the phenomenon of regulating more and more human activities. While the division between public and private law, as well as the catalog of legal branches is still quite stable, more specific areas of law are visible, indicated mostly according to their subject. Sailing law (also called boating law) is the case.

The collectivity of norms regulating offshore sailing is most often referred to as maritime law (*lex generalis*), and it covers norms regulating sailing, i.e. sailing law (*lex specialis*). However, sailing is subject to very complex and heterogenous regulations. The article lists the most significant legal provisions in practice. More aspects of sailing can be included and specified as indicated in the article.

Each aspect mentioned above may require going beyond the legal system due to the general clause referring to the best maritime practices. This helps us to realize that sailing law can be divided into sets of theoretical aspects pertaining to the creation of the theory of sailing law.

It all reflects the complexity and beauty of sailing law. It is not a branch of law. However, due to the subject of its applicability and the specificity of sailors, it is an area of law ensuring safety on the water. This precaution has the nature of a legal principle justifying and being the basis for most of the regulations applicable to maritime transport, therefore, also sailing.