



Mirosław H. Koziński

Akademia Morska w Gdyni

KONTROWERSJE DOTYCZĄCE ZWYCZAJÓW PORTOWYCH W PRAKTYCE POLSKIEJ

1. Uwagi wstępne

W nauce polskiej problematyka zwyczajów i prawa zwyczajowego nie jest podejmowana zbyt często¹. W okresie minionym było to świadome zaniedbanie, bowiem w prawie socjalistycznym zideologizowane prawo stanowione obawiało się wszelkiej konkurencji. Dlatego lekceważono znaczenie norm, które mogły się wykształcić w praktyce życia społecznego. Poza tym w okresie ciągłej przebudowy i licznych zmian trudno było stwierdzić „stałą praktykę” – zwyczaj.

A. Stelmachowski pisał, że w ówczesnych warunkach zwyczajów nie należało przeceniać, bowiem miały one charakter marginalny². Wspomniany autor podkreślał, że w praktyce prawnej naszego kraju „klimat nie był przychylny dla prawa zwyczajowego”. Pewien wyjątek stanowiły jednak te działy prawa, które związane były ze współpracą międzynarodową. Przypomnieć można – jak to ocenił J. Jakubowski³ – nowatorskie i awangardowe orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 18 maja 1970 r.⁴, w którym przyjęto tezę, że w obrocie międzynarodowym zwyczaje powszechnie przyjęte mają pierwszeństwo przed prawem właściwym dla stosunku prawnego.

Natomiast problematyka zwyczajów była wielokrotnie przedmiotem zainteresowania w polskim prawie morskim⁵. Według J. Łopuskiego w prawie morskim

¹ Zob. np. L. Koźmiński, *Zwyczaje handlowe kupno–sprzedaż*, Warszawa 1948; F. Studnicki, *Działanie zwyczaju handlowego w zakresie zobowiązań z umowy*, Kraków 1949; J. Zieleniewski, *Ogólne „towarowe” zwyczaje handlowe w obrocie międzynarodowym*, Warszawa 1964; M. Safian, *Refleksje o roli zwyczaju*, [w:] *Prawo prywatne czasu przemian. Księga pamiątkowa Prof. S. Soltysieńskiego*, Poznań 2005.

² Por. A. Stelmachowski, *Wstęp do teorii prawa cywilnego*, Warszawa 1969, s. 314.

³ J. Jakubowski, M. Tomaszewski, A. Tynel, A.W. Wiśniewski, *Zarys międzynarodowego prawa handlowego*, Warszawa 1983, s. 25.

⁴ I CR 58/70, OSN IC 1970, nr 5, s. 36–41.

⁵ Zob. np.: M. Szuldenfrei, *Rola zwyczajów według kodeksu morskiego*, „Technika i Gospodarka Morska” 1963, nr 11; J. Górski, *Rola i zasięg zwyczajów w świetle kodeksu morskiego*, „Technika i Gospodarka Morska” 1964, nr 1; J. Jakubowski, *Miejsce zwyczajów w polskim cywilnym prawie morskim*, „Technika

prawo stanowione i umowne prawo formularzowe są w dużym stopniu produktem działania międzynarodowego mechanizmu unifikacji prawa. Zastępują one międzynarodowy zwyczaj, którego proces tworzenia się jest zbyt przewlekły, aby mógł nadążyć za tempem ewolucji stosunków żeglugowych narzuconych przez postęp techniczny i wymagania nowoczesnej organizacji obrotu morskiego⁶.

Autor tego opracowania nie zamierza wracać do dawnych polemik na temat roli zwyczaju w prawie morskim, a jedynie pragnie ocenić istniejącą praktykę ogłaszania zwyczajów portowych przez organizacje samorządu gospodarczego. Zgadając się w pełni z ogólnym poglądem o słabnącej roli zwyczajów w prawie morskim, warto jednak zastanowić się, jaki jest tryb ich stwierdzania i podawania do wiadomości publicznej.

2. Zwyczaj i prawo zwyczajowe

Prawnicy niezbyt chętnie i dość późno zajęli się pojęciem zwyczaju i jego rolą w prawie. Praktycznie dopiero w XIX w. powstało pierwsze opracowanie na ten temat (Ihering, *Der Zweck im Recht*, 1877). Według Iheringa o zwyczaju można mówić dopiero wtedy, gdy „społeczeństwo zaczyna traktować odstępstwo od utrwalonej praktyki jako naruszenie obowiązku społecznego. Przyzwyczajenie przechodzi z czasem w zwyczaj, przemiany tej nie powoduje jednak sam upływ czasu. Różnica między przyzwyczajeniem a zwyczajem polega na odmienności interesów wchodzących w obu przypadkach w grę. Jeżeli działania składające się na praktykę wypływają wyłącznie z interesu indywidualnego każdego z działających, to mamy do czynienia z przyzwyczajeniem, jeżeli motorem tych działań jest nie tylko interes indywidualny, lecz także interes zbiorowości, względnie wyłącznie interes zbiorowości, mamy do czynienia ze zwyczajem”.

W literaturze francuskiej nie zajmowano się istotą zwyczaju, lecz raczej jego działaniem. I tak Thaller (*Traité élémentaire de droit commercial*, 1916) definiował zwyczaj jako „klauzulę milczącą, dorozumianą w umowie, przez którą strony normują swoje stosunki idąc za przyjętą praktyką”.

Brak jednolitej teorii dotyczącej zwyczaju wyzwolił zróżnicowanie poglądów na prawo zwyczajowe. Dla zwolenników klasycznych teorii prawem zwyczajowym staje się zwyczaj, jeśli dołączy się do niego *opinio iuris sive necessitatis*. W teorii organów państwa uznaje się, że dopóki praktyka pochodzi tylko od społeczeństwa, jest to zwyczaj, zaś jeśli zostanie uznana przez państwo, powstaje norma prawa zwyczajowego.

Dość zgodnie w doktrynie uważa się, że nie wszystkie zwyczaje mogą przekształcić się w normy prawa zwyczajowego. Przemianie takiej nie mogą w szczególności ulec te zwyczaje, które dotyczą tylko strony technicznej i faktycznej, jak

i Gospodarka Morska” 1966, nr 4; S. Matysik, *Zwyczaj jako źródło prawa morskiego*, [w:] *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. I, Wrocław i in. 1971; I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Zwyczaj morski*, [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2013.

⁶ J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969, s. 37.

również i te, do których sięga się wyłącznie jako do środka pomocniczego przy wykładni czynności prawnych lub przy ocenie działań o znaczeniu prawnym.

Na istotną różnicę między zwyczajem a prawem zwyczajowym zwracają uwagę komentatorzy k.z.⁷ Zwyczaj, który ma zastąpić niewyrażoną przez strony treść umowy, ma znaczenie tylko wówczas, gdy go obie strony znały, lub też gdy znała go choćby jedna strona i mogła zasadnie przypuszczać, że druga strona zna ten zwyczaj i poddaje się mu. Natomiast prawo zwyczajowe należy stosować bez względu na to, czy go strony znały.

Z nowszych wypowiedzi na temat zwyczaju i prawa zwyczajowego warto przypomnieć poglądy J. Jabłońskiej-Boncy⁸. Według niej zwyczaj to „ustalony, jednorodny sposób postępowania, uznany za wiążący przez określoną zbiorowość”. Prawo zwyczajowe zaś powstaje w wyniku sankcjonowania przez państwo norm zwyczajowych.

Trzeba także zasygnalizować poglądy przedstawicieli prawa morskiego. M. Szuldenfrei uważał, że k.m. przewiduje stosowanie zwyczajów jedynie wyjątkowo dla uregulowania konkretnie określonych sytuacji w żegludze morskiej. Zwyczaj nie może być sprzeczny z ustawą. Kodeks morski ma na względzie zwyczaje lokalne, np. zwyczaje przyjęte w danym porcie⁹. J. Górski zwracał zaś uwagę na zdecydowane rozróżnienie zwyczaju i prawa zwyczajowego. Według niego prawo zwyczajowe istnieje wtedy, gdy „jakiegoś stosunku społecznego lub zespołu takich stosunków nie normuje ustawa, lecz zasady wytworzone w długotrwałej praktyce społecznej i znajdujące uznanie sądów lub organów administracji państwowej. Zwyczaj jest tylko zewnętrznie podobny do prawa zwyczajowego. Pod względem swej treści jest on czymś zgoła różnym. Zwyczaj polega na pewnej stałej praktyce w określonej dziedzinie stosunków społecznych. Nie ma on charakteru normy prawnej i nie zastępuje prawa”¹⁰. J. Jakubowski opowiada się za stosowaniem zwyczaju nie tylko w konkretnych sytuacjach, w których nakazuje to ustawa, lecz także na podstawie ogólnego odesłania k.c. Autor ten proponuje nawet swoistą hierarchię interpretacyjną w stosunkach regulowanych w kodeksie morskim. I tak pierwszeństwo mają normy imperatywne, następnie klauzule umowne, z kolei zwyczaje sprzeczne z przepisami dyspozytywnymi, ale stanowiące względem nich reguły szczególne. Na koniec zastosowanie mają przepisy dyspozytywne i uzupełniające je zwyczaje (zwyczaje *praeter legem*) lub zwyczaje wyjaśniające i „rozwijające” (zwyczaje *secundum legem*) postanowienia umów¹¹.

⁷ Zob. J. Korzonek, I. Rosenblüth, *Kodeks zobowiązań. Komentarz*, Kraków 1936, t. I. s. 154.

⁸ J. Jabłońska-Bonca, *Podstawy prawa dla ekonomistów*, Warszawa 2000, s.27 i n.

⁹ M. Szuldenfrei, *Rola zwyczajów...*, s. 327.

¹⁰ J. Górski, *Rola i zasięg...*, s. 9.

¹¹ J. Jakubowski, *Miejsce zwyczajów...*, s. 136.

3. Rola zwyczaju w prawie cywilnym i morskim

Według cytowanej wyżej J. Jabłońskiej-Boncy w Polsce „ustawodawca stanowi niekiedy przepisy prawne zawierające odesłania do zwyczajów w określonej sferze stosunków społecznych, jednocześnie w sposób milczący powierzając organom stosującym prawo kompetencję do ustalania ich treści”.

Nie zawsze jednak tak było, bowiem w dawnym polskim ustawodawstwie rola zwyczaju była znacznie większa. Przede wszystkim chodziło o zwyczaj handlowy. I tak art. 1 k.h. z 1934 r. stwierdzał: „W stosunkach handlowych obowiązują w braku przepisów kodeksu handlowego i ustaw szczególnych lub powszechnego w państwie prawa zwyczajowego przepisy prawa cywilnego”. Przepis ten stawiał prawo zwyczajowe na równi ze stanowionymi przepisami prawa handlowego. Można zaryzykować tezę, że prawo zwyczajowe było traktowane jako samoistne źródło prawa.

Także w kodeksie zobowiązań z 1933 r. rola zwyczaju była szeroko eksponowana. Nie tylko art. 60 k.z.¹² odsyłał do zwyczaju, ale także 26 innych przepisów tej ustawy¹³.

Dla ukształtowania się współczesnego prawa morskiego nie sposób przecenić zwyczajów. Wszystkie znane pomnikowe źródła prawa morskiego oparte były na zwyczajach, ale już w XVII w. zaczęto kodyfikować prawo morskie, co spowodowało spychanie morskiego prawa zwyczajowego na margines. Jak podkreśla się w literaturze, w „odróżnieniu od prawa zwyczajowego jako samoistnego źródła prawa, którego rola regulatorska wydaje się być znikoma, pewną rolę odgrywa nadal zwyczaj morski jako praktyka określonych środowisk związanych z działalnością morską. Zwyczaj nie jest jednak samoistnym źródłem prawa (nie stosuje się go ani *praeter legem* ani *contra legem*) i reguły zwyczajowe mają moc wiążącą tylko wtedy, kiedy albo norma prawa pozytywnego do nich odsyła, albo kiedy wynika to z woli stron umowy”¹⁴. Przy czym – jak się wydaje – nie chodzi tu o to, że strony w umowie mogą „kształtować zwyczaj”, lecz mogą tylko oprzeć na nim treść swojej umowy.

Malejąca rola zwyczajów i prawa zwyczajowego w stosunkach regulujących morski obrót handlowy, prywatnoprawny, odmiennie się kształtuje w relacjach publicznoprawnych, głównie w prawie morza. Jak pisze K. Wolfke¹⁵, w prawie międzynarodowym obok norm traktatowych istotną rolę nadal pełnią normy zwyczajowe. Przypomnieć wypada, że art. 38 Statutu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości *expressis verbis* wymienia zwyczaj międzynarodowy jako jedno ze źródeł prawa międzynarodowego. Autor ten omawia próby szczegóło-

¹² „Umowy zobowiązują nie tylko do tego, co w nich wyrażone, lecz także do wszelkich następstw wynikających z ustawy, zwyczaju lub słuszności”.

¹³ Por. L. Domański, *Instytucje kodeksu zobowiązań*, Warszawa 1936, s.14 i n.

¹⁴ J. Łopuski, *Wstęp do teorii współczesnego prawa morskiego*, [w:] *Prawo morskie*, t. 1, Bydgoszcz 1996, s. 83.

¹⁵ Por. K. Wolfke, *Rola zwyczaju w prawie morza*, *Prawo Morskie*, t. IV, 1990, s. 7 i n.

wego określenia warunków, jakim musi odpowiadać powstanie zwyczaju międzynarodowego (Komisja Prawa Międzynarodowego), konkludując, że zwyczaj „jest najbardziej plastycznym mechanizmem prawotwórczym i dla jego powstania potrzebny jest właściwie jeden ogólny warunek, aby praktyka była tego rodzaju, że uzasadnia domniemanie, iż została uznana przez państwa zainteresowane za prawnie wiążącą”.

Brak miejsca uniemożliwia prezentację najnowszej doktryny prawa międzynarodowego publicznego podejmującej dyskusję na temat współczesnej roli zwyczaju międzynarodowego. Oczywiście braku zwyczajów w nowych kwestiach istotnych dla wspólnoty międzynarodowej (np. ochrona środowiska, energetyka, informatyzacja) wyzwała nowe koncepcje m.in. podziału na tzw. *traditional custom* i *modern custom*. Te nowe zwyczaje międzynarodowe oparte nie na długoletniej praktyce, lecz głównie na zgodnym przekonaniu wspólnoty międzynarodowej, wyrażonym m.in. w decyzjach organizacji i organów międzynarodowych oraz *opinio iuris*, mogą istotnie wpłynąć na system źródeł prawa międzynarodowego¹⁶.

W polskim prawie cywilnym do zwyczaju nawiązują liczne przepisy. Przy czym zakładają one, że zwyczaj nie jest źródłem ani prawa, ani stosunków prawnych. Zwyczaje nie „obowiązują” (mogą zaś obowiązywać – jak wspomniano wyżej – normy prawa zwyczajowego). Jeżeli na zwyczaj powołują się normy prawa, może on służyć ustalaniu skutków prawnych zdarzeń prawnych, w tych wszakże przypadkach chodzi tylko o zwyczaje, które nie zasługują na ujemną ocenę.

Do przepisów k.c. powiązanych ze zwyczajem zaliczyć należy art. 56, 65, 69, 287, 298, 354, 699, 788, 801, 908. Jak widać, jest tych norm sporo i mówią one o zwyczajach „ustalonych”, „przyjętych”, „miejscowych”.

W kontekście poniższych rozważań istotne jest sformułowanie, co oznacza ustalenie istnienia pewnego zwyczaju i jak to się ma do jego ogłoszenia. Bez wątplenia określenie treści oraz zakresu i stopnia rozpowszechnienia zwyczaju jest rzeczą rozpoznających poszczególne sprawy organów wymiaru sprawiedliwości. Wszelkiego typu zbiory zwyczajów, np. ogłaszane przez ICC, czy byłą Polską Izbę Handlu Zagranicznego i izby przemysłowo-handlowe, są jedynie przesłanką do tego, bowiem umieszczenie w zbiorze opisu pewnego zwyczaju nie nadaje mu charakteru normatywnego. Podkreślić trzeba, że w literaturze prawniczej spotkać można wiele błędnych wypowiedzi w tym zakresie. Np. M. Piekarski uznawał stwierdzenie zwyczaju przez jakąś instytucję za potwierdzenie, że jest to zwyczaj utrwalony¹⁷. Podobnie M. Szuldenfrei, który pisał, że „zwyczaje pod-

¹⁶ Zob. bliżej A.E. Roberts, *Traditional and Modern Approaches to Customary International Law: a Reconciliation*, „American Journal of International Law” 2001, t. 95, s. 757 i n. Autorka relacjonuje m.in. poglądy na temat roli zwyczaju w prawie międzynarodowym tzw. przedstawicieli nauki prawa międzynarodowego, jak. N.H.C Dunbar, A.A. Weisburd, A. d’Amato, D. Fidler i in.; zob. także D.F. Vagts, *International Relations Looks at Customary International Law: A Traditionalist’s Defence*, „European Journal of International Law” 2004, t. 15, s. 1031–1040.

¹⁷ Por. M. Piekarski, *Przepisy ogólne o czynnościach prawnych*, „Nowe Prawo” 1965, nr 3, s. 253.

legają ustaleniu ich treści przez właściwe organy i ustalenie to nadaje w praktyce zwyczajowi walor dla stosowania go jako prawa zwyczajowego¹⁸. Trafnie krytykował to J. Łopuski uznając, że stwierdzenie zwyczaju np. przez PIHZ nie może być uważane za bezwzględny wymóg traktowania go jako „ustalonego”¹⁹. Podobnie J. Jakubowowski, który nadto podkreśla, że PIHZ mógł stwierdzić zwyczaj, ale nie mógł go „stworzyć”²⁰. Najdobitniej relację między zwyczajem, a jego umieszczeniem w jakimś, mniej lub bardziej oficjalnym zbiorze, formułuje S. Grzybowski – „żaden zbiór zwyczajów ani ich nie tworzy, ani też nie może stanowić dowodu ich istnienia”²¹.

Jedna z nielicznych w Polsce monografii²² poświęconych zwyczajom trafnie odróżnia dwie zasadnicze funkcje zwyczaju. Po pierwsze zwyczaj pełni funkcję wyjaśniającą, czyli ma znaczenie dla rozumienia treści oświadczeń woli składanych w stosunkach prawnych, przede wszystkim obligacyjnych. Po drugie jest to funkcja normująca, bowiem zwyczaj ma wpływ na skutki prawne czynności prawnych. Tę ostatnią autor dostrzegał zwłaszcza w art. 60 i 189 dawnego k.z. Przypomnijmy treść art. 289 k.z. – „Strony winny wykonywać zobowiązania zgodnie z ich treścią, w sposób odpowiadający wymaganiom dobrej wiary i zwyczajom uczciwego obrotu”.

Jak podkreśla S. Matysik²³, k.m. odsyła wprost do zwyczaju tylko w kilku wypadkach:

- w razie nieumówienia się, w którym miejscu przewoźnik obowiązany jest podstawić statek w porcie (dawniej art. 103 § 1 obecnie art. 112 § 1 k.m.); przepis używa zwrotu „zwyczajowo przyjęte miejsce ładowania lub wyczekiwania”. *Zasady* – jak się wydaje – nawiązują do tego przepisu w postanowieniach § 10 (ale czy jest to zwyczaj mam wątpliwości);
- zwyczaj może przewidywać, że przewoźnik nawet w wykonaniu umowy bukingowej może być obowiązany do przeholowania lub przeciągnięcia statku z jednego miejsca ładowania w drugie (dawniej art. 103 § 3 i 4, obecnie art. 112 § 3 i 4 k.m.); w *Zasadach* o przeholowaniu jest mowa w § 15;
- do określania dni oraz godzin, w których zawiadomienie o podstawieniu statku w miejscu ładowania uważa się za skuteczne (dawniej art. 104 § 3 obecnie art. 113 § 3 k.m.); w *Zasadach* definicja tzw. godzin biurowych jest w słowniczku, nasuwa się pytanie, czy jest to właściwe miejsce na ogłaszanie zwyczaju);
- okres ładowania określa z braku takiego zapisu w umowie czarterowej zwyczaj przyjęty w danym porcie (dawniej 105 § 1 obecnie 114 § 1 k.m.); takiego

¹⁸ M. Szuldenfrei, *Rola zwyczajów...*, s. 327.

¹⁹ J. Łopuski, *Kodeks cywilny a problematyka prawnomorska*, „Państwo i Prawo” 1963, nr 8–9, s. 279.

²⁰ J. Jakubowski, *Umowa sprzedaży w handlu międzynarodowym*, Warszawa 1966, s. 121.

²¹ S. Grzybowski, *System prawa cywilnego*, t. I: *Część ogólna*, Wrocław i in. 1974, s. 59.

²² F. Studnicki, *Działanie zwyczaju...*, s. 73 i n.

²³ Por. S. Matysik, *Zwyczaj jako...*, s. 94–95. Wcześniej zestawienie takie opublikował M. Szuldenfrei (*Rola zwyczajów...*, s. 327–328).

wyraźnego zwyczaju *Zasady* nie zawierają, ale znaczenie ma tu § 13 o momencie złożenia noty gotowości;

- wynagrodzenie za przestój (przestojowe) określa umowa, a w braku odpowiedniego zapisu – zwyczaj (dawniej art. 106 § 3 obecnie art. 115 § 3 k.m.);

S. Matysik podaje jeszcze dwa przykłady stosowania zwyczaju w k.m.:

- wysokość wynagrodzenia agenta morskiego określa umowa, a z braku odpowiednich postanowień – zwyczaj (dawniej art. 195 § 1 obecnie art. 205 § 1 k.m.);
- wysokość wynagrodzenia maklera morskiego określa umowa, a z braku odpowiednich postanowień – zwyczaj (dawniej art. 201 § 1 obecnie art. 211 § 1 k.m.);

Z tymi ostatnimi przykładami można polemizować, bowiem k.m. odsyła w nich nie do zwyczaju, lecz do „stosunków danego rodzaju”. Kodeks morski z 1961 r. też nie mówił o zwyczaju, lecz o „danych stosunkach”. Jak się wydaje, ustawodawcy nie chodzi tu o zwyczaj, lecz o porównanie stawek różnych pośredników wykonujących podobne usługi.

Jak widać, rola zwyczaju w polskim prawie morskim – jak o tym była mowa – jest wyjątkowo skromna.

4. Zwyczaj portowy i Komisja Zwyczajów Portowych

Z wyjątkiem art. 225 § 2 k.m., który do rozliczenia dyspaszy, z braku umowy stron, odsyła do „zasad powszechnie przyjętych w międzynarodowym obrocie morskim”, czyli Reguł Yorku i Antwerpii (YAR), które nie są normami prawnymi, ale ich stosowanie uznać można za zwyczaj międzynarodowy, wszystkie przepisy k.m. odsyłające do zwyczajów związane są z działalnością portów morskich. Tak więc w tytule tego opracowania jest mowa o zwyczajach portowych.

Także polska praktyka ogłaszania zwyczajów morskich wyłącznie koncentruje się na zwyczajach portowych. W naszym kraju działa bowiem obecnie Komisja Zwyczajów Portowych Krajowej Izby Gospodarki Morskiej (KIGM).

Wydaje się bezsporne, że organizacja samorządu gospodarczego, jaką jest KIGM nie ma uprawnień do stanowienia powszechnie obowiązującego prawa. Nasuwa się zatem pytanie, czy może ona kształtować prawo zwyczajowe. Sądzić należy, iż nie ma do tego również żadnych uprawnień. Przypomnieć można, że Komisja Zwyczajów Portowych stanowi kontynuację działalności Polskiej Izby Handlu Zagranicznego. Jednakże PIHZ miała konkretną podstawę prawną do zbierania i ogłaszania zwyczajów handlowych związanych z handlem zagranicznym na mocy art. 5 pkt 8 dekretu z dnia 28 września 1949 r. o utworzeniu Polskiej Izby Handlu Zagranicznego²⁴. Tradycja gdyńska opiniowania zwyczajów handlowych jest jeszcze starsza i sięga okresu działania Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni²⁵.

²⁴ Dz.U. Nr 53, poz. 403.

²⁵ M.J. Korytowski, *Zwyczaje handlowe na Pomorzu*, 1938.

Ustawa o izbach gospodarczych z dnia 30 maja 1989 r.²⁶ w art. 5, ust. 2, pkt 5 mówi jedynie, że „izba gospodarcza w szczególności może wydawać opinie o istniejących zwyczajach dotyczących działalności gospodarczej”. Obecnie zatem umocowanie prawne Komisji Zwyczajów Portowych do stwierdzania, zbierania i ogłaszania zwyczajów opiera się wyłącznie na prawie wewnętrznym KIGM, dlatego nie ma ona prawa sankcjonować norm o pochodzeniu zwyczajowym. Komisja Zwyczajów Portowych nie może tworzyć „pseudozwyczajów”, które nie mają cech opisanych wyżej. Zwyczaje nie powinny przypominać regulacji prawnych, lecz krótko określać (opisywać) daną praktykę. Posłużyć się można zbiorem Korytkowskiego – „Podług zwyczaju, który stosowany był w 1938 r., przez wytwórców i hurtowników wina w Gdyni, sprzedający wino w beczkach obowiązany jest dostarczyć towar na własny koszt do stacji nadania”.

5. Zasady współpracy jako zbiór zwyczajów portowych

Komisja Zwyczajów Portowych Krajowej Izby Gospodarki Morskiej w 2006 r. przygotowała tzw. *Zasady współpracy uczestników obrotu portowo-morskiego w polskich portach morskich*. Jest to obszerny dokument obejmujący 86 paragrafów zawierających „zwyczajowo przyjęte zasady postępowania w obrocie portowo-morskim”. Do tego zbioru dołączono tekst *Zwyczajów portowych obowiązujących w portach polskich* (17 zwyczajów), przy czym jednym ze zwyczajów ustalonych w 2010 r. jest stosowanie *Zasad*, w pełnej treści. Wersję *Zasad* z dnia 29 listopada 2011 r. KIGM przekazała do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, ten zaś poprosił o opinię na temat *Zasad* Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego²⁷.

Zacząć wypada od charakteru prawnego tego opracowania. Nie można *Zasad* traktować jako aktu normatywnego nawet *sensu largo*. Mimo że twórcy tego opracowania starali się „naśladować” tekst zawierający normy prawne („niniejsze postanowienia”, „przepisy niniejszych *Zasad*”, słowniczek, zawierający definicje prawne, „przewoźnik obowiązany jest”, „decyzję podejmuje”, „operator przeładunkowy obowiązany jest do naprawienia spowodowanych przez siebie szkód” itd.).

Zasadnicze wątpliwości budzi § 1 *Zasad*. W kontekście tego, co wyżej napisano, nieprawdziwe jest cytowane już zdanie, że „niniejsze postanowienia są zestawieniem zwyczajowo przyjętych zasad postępowania”. Zdecydowana większość

²⁶ Dz.U. Nr 35, poz.1989, tekst jedn. Dz.U. z 2009 r. Nr 84, poz. 710.

²⁷ W imieniu Komisji autor tego opracowania przygotował uwagi dotyczące *Zasad współpracy uczestników obrotu portowo-morskiego w polskich portach morskich*, Gdynia 2011; wiele ustaleń zawartych w tym opracowaniu wykorzystano w artykule. W dniu 10 października 2013 r. uchwałą nr 24/R/2013 Krajowa Izba Gospodarki Morskiej wprowadziła nowy *Zbiór praktyk i zasad współpracy uczestników obrotu portowego*. Nowe zasady w pewnym stopniu uwzględniają uwagi krytyczne autora. Przede wszystkim zasady nie są już traktowane jako zwyczaj portowy, lecz są stosowane „o ile strony nie umówiły się inaczej i nie jest to sprzeczne z obowiązującymi przepisami prawa”.

zawartych w *Zasadach* „regulacji” nie ma nic lub prawie nic wspólnego ze zwyczajami. Trudno powiedzieć, jaką metodologią posługiwała się Komisja Zwyczajów Portowych, by przy stosunkowo krótkim czasowo istnieniu KIGM, „odkryć” aż 100 zwyczajów portowych. Przypomnieć można, że np. PIHZ w okresie 1951–1966 stwierdziła jedynie 16 zwyczajów, w tym jeden mający charakter małego zbioru (*Zwyczaje polskich portów odnoszące się do przeladunku drewna*). S. Matysik podkreśla *expressis verbis*, że stwierdzenie zwyczajów jest raczej nieczęstym wydarzeniem²⁸. Warto przytoczyć nadto ocenę tego autora niektórych zwyczajów ogłoszonych przez PIHZ. Otóż w 1966 r. przyjęto dwa „zwyczaje” stwierdzające, że zwyczajowo stosuje się *Ogólne polskie warunki spedycyjne* i *Regulamin współpracy*. Ponieważ ten ostatni był chyba wzorem dla *Zasad*, trzeba stwierdzić, że te „zwyczaje” były jedynie interpretacją prawa stanowionego, a konkretnie art. 385 k.c. (w ówczesnym brzmieniu dotyczył on regulaminów umownych). Zauważmy, że KZP wykreśliła zwyczajowe stosowanie *Ogólnych polskich warunków spedycyjnych* dopiero w 2010 r.

Komisja Zwyczajów Portowych powinna stwierdzać obiektywne istnienie zwyczajów portowych. Obawiać się można, że sformułowanie „o ile strony umówiły się inaczej”, może sugerować, że strony mogą zmieniać treść zwyczajów w swoich umowach. Uzupełnijmy, że w polskim prawie morskim stosowanie zwyczajów, jak o tym była wyżej mowa, wynika z k.m., dlatego strony umów nie mają pełnej swobody „niestosowania” zwyczajów. Nadmienić można, że kwestia ta nawiązuje do sporu w doktrynie, czy źródło mocy zwyczaju wynika z woli stron (strony w sposób dorozumiany poddały się zwyczajowi – Wróblewski, *Thaller*) czy też, w nowszej doktrynie, uniezależniają zwyczaj od woli stron (Dziurzyński, Longchamps de Berier). W prawie polskim to nie strony umowy decydują o istnieniu i treści zwyczaju, lecz organ orzekający (najczęściej sąd). Opinia stron i pomocniczo powołanie się na treść ogłoszonego przez jakieś gremium zwyczaju może być wzięta przez sąd pod uwagę, bądź nie. To sąd decyduje, czy uzna i zastosuje zwyczaj. Czym innym jest wola stron umowy zaakceptowania modelu, wzorca opracowanego, „podpowiadającego” stronom treść praktyki, przez uczestników obrotu. Będzie o tym dalej mowa przy pojęciu *lex contractus*.

Jeszcze jedna kwestia w omawianym paragrafie *Zasad* budzić może wątpliwości. Pozornie określenie o „sprzeczności z obowiązującymi przepisami” wydaje się słuszne. Można jednak mieć wątpliwości czy zwyczaje zawsze kształtują się „zgodnie z przepisami”. Istota zwyczaju polega na pewnej jego „spontaniczności”, zwyczaj uzupełnia prawo stanowione. Jeśli zwyczaj uzupełnia normy, to zwykle nie jest z nimi sprzeczny. Warto zauważyć nadto, że teoria jednoznacznie uznaje, że zwyczaj może być w odniesieniu do prawa pozytywny, bądź negatywny. Ogłaszanie przez Komisję Zwyczajów Portowych tylko zwyczajów zgodnych z prawem podważa nieco sens roli zwyczajów w prawie morskim. Czym innym jest ewentualna decyzja organu stosującego prawo, która oceni, czy zwy-

²⁸ S. Matysik, *Zwyczaj jako...*, s. 96.

czaj może być zastosowany do oceny danego stosunku prawnego. Brak miejsca nie pozwala na rozważania, czy zwyczaj musi być zgodny tylko z przepisami o charakterze *iuris cogentis*, czy też z dominującymi w prawie morskim przepisami o charakterze *iuris dispositivi*.

Zaskakujące w § 1 *Zasad* jest ujednoczenie zwyczajów portowo-morskich dla wszystkich polskich portów. Jak podkreśla F. Studnicki, „zwyczajów przestrzega się na pewnych większych lub mniejszych terytoriach”²⁹. Naturalnie mogą być zwyczaje powszechne, ale w działalności portowej jest to rzadkość. Inne są zwyczaje portu w Antwerpii od zwyczajów portu w Hamburgu. Czyżby w porcie szczecińskim, gdyńskim i gdańskim tworzyły się takie same zwyczaje, mimo różnic w położeniu, rodzajach ładunków. Zwróćmy uwagę, że w tych portach są różnice w przepisach portowych np. dotyczące holowania, pilotażu. A co z portami nie mającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej?

Przy okazji zdumiewa całkowite lekceważenie coraz ważniejszej sfery obrotu kontenerowego. Zwrócić można uwagę na § 73 i 72 *Zasad*, które są zwykłym unikiem ich twórców. Można mieć wrażenie, że KIGM nie ma kontaktu z coraz licześniejszymi w Polsce terminalami kontenerowymi. Obrót kontenerowy ma już ponad 20 lat i z całą pewnością ukształtowała się związana z nim praktyka.

Komentarza wymaga także pkt 2 w § 1 *Zasad*. Twórcy *Zasad* traktują podstawowe źródło zobowiązań – umowę gorzej niż niemające normatywnego charakteru taryfy i regulaminy wewnętrzne. Jest to błąd, gdyż tylko na mocy *lex contractus* wewnątrzportowe regulacje mogą określać treść stosunków prawnych w usługach portowych. Nawiązując do roli umowy i relacji umowy do nienormatywnych jednolitych reguł, zbiorów zwyczajów itp., podkreślić należy, że wytwory paraprawne izb handlowych takie, jak *Incoterms*, *Jednolite zwyczaje i praktyki dotyczące akredytyw dokumentowych* i wiele podobnych, obowiązują w obrocie wyłącznie jako *lex contractus*. Być może KIGM powinna rozważyć, by nadawać swoim opracowaniom charakter mniej obligatoryjny i pozostawić woli stron, czy wykorzystają proponowane zasady, regulaminy i wzorce.

Największym – jak się wydaje – mankamentem *Zasad* jest nieuwzględnienie, szczególnie ważnej dla obrotu portowo-morskiego konwencji międzynarodowej, jaką jest Konwencja londyńska o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego (FAL) z dnia 9 kwietnia 1965 r. z późniejszymi, licznymi zmianami. Trudno uwierzyć, że postanowienia tej umowy międzynarodowej, które poza normami określają „zalecaną praktykę”, nie miały przez tyle lat obowiązywania wpływu na ukształtowanie się praktyki portowej, a tym samym zwyczajów portowych. Brak miejsca nie pozwala na bliższą analizę tej materii, ale tylko zwrócę uwagę na fakt, że przy odprawach portowych nie ma jakiegokolwiek nawiązania w *Zasadach* do zalecanych przez FAL procedur elektronicznych. Dziwić może fakt, że

²⁹ Por. F. Studnicki, *Działanie zwyczaju...*, s. 118, autor podkreśla, że „ustalenie geograficznych granic obowiązywania zwyczaju należy do zadań bardzo trudnych”. Stosowanie zwyczajów wymaga często rozwiązywania problemów „kolizji zwyczajów w przestrzeni”.

w § 26 *Zasad* wymienia się inne dokumenty niż wymienione w normie 2.1. konwencji FAL, czyżby w polskich portach nie obowiązywały reguły międzynarodowe ujednolicające dokumentację wejścia i wyjścia statków. Pomysł, by zwyczajem polskich portów była niewyczerpana lista dokumentów, jakie przewoźnik morski musi przedstawiać przy wejściu i wyjściu statku z portu, byłby zaprzeczeniem idei konwencji FAL.

Nie wydaje się, aby w § 2 potrzebny był tzw. „słowniczek”. Tym bardziej że w większości wyjaśniane pojęcia mają definicje ustawowe. Modyfikowanie ich dla potrzeb *Zasad* jest błędem. Definicja agenta morskiego jest sprzeczna z k.m., który wymienia jako mocodawcę agenta wyłącznie armatora. Armatorem według obecnych zasad prawa cywilnego może być także „jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną”. W kilku definicjach i całych *Zasadach* eksponuje się Zarząd Portu, który utożsamia się z „podmiotem zarządzającym portem”, którego to pojęcia używa ustawa o portach. Jest zbędne nawiązywanie do dawnej administracyjnej tradycji zarządzania portami. Definicja „kierownictwa statku” jest sformułowana wbrew zasadom języka polskiego „oficer jego zastępujący”, ale przede wszystkim jest sprzeczna z duchem kodeksu morskiego. Wydaje się to całkowicie zbędne, zwłaszcza w dokumencie Komisji Zwyczajów Portowych. Definicja konosamentu jest niepełna, zwłaszcza w relacjach portowo-morskich jest chyba znany konosament przyjęcia do załadowania. Jeśli wprowadza się pojęcie „operatora przeładunkowego”, to powinien on zajmować się wyłącznie przeładunkiem, a nie innymi usługami. Definicja portu morskiego odbiega od definicji ustawowej, w której eksponuje się akweny portowe, ale przede wszystkim pojęcie granic portu. Granice te wyznaczane są w sposób szczególny. Pojęcie „przedsiębiorstwo transportowe” ma charakter ekonomiczny, a nie prawny. Ustawa o swobodzie działalności gospodarczej zna wyłącznie pojęcie „przedsiębiorca”. Pojęcia „przeładunku bezpośredniego” i „przeładunku pośredniego” nie mają żadnych podstaw prawnych. Z definicji wynika, że przeładunek następuje „pomiędzy statkami”. To chyba rzadkość w porcie, by ładować ze statku na statek. Tak samo w drugim pojęciu. Chyba składy portowe nie znajdują się bezpośrednio na nabrzeżach. W definicji przewoźnika morskiego niejasne jest rozróżnienie „wykorzystania lub wynajęcia”. Trudno zrozumieć, dlaczego rzeczoznawca/kontroler (są to *nota bene* zupełnie różne usługi) jest „firmą”, a nie przedsiębiorcą. Określenie „w zakresie działalności przedsiębiorstwa” jest ustalone w normach prawa cywilnego i oznacza zawodowość, termin w „w ramach przedsiębiorstwa” jest zupełnie oryginalny i nic w języku prawnym nie znaczy. Statek liniowy jest statkiem morskim, a nie statkiem żeglugi handlowej. Zupełnie zaś niezrozumiałe są jakieś „umowy handlowe”, które decydują o regularności lub nieregularności rejsów. Trudno odkryć, czym według *Zasad* różni się statek liniowy od statku żeglugi regularnej.

Powyższe krótkie uwagi wskazują, że tzw. słowniczek jest niedopracowany redakcyjnie. Stanowi on jedynie przykład, w jaki sposób można oceniać *Zasa-*

dy z punktu widzenia ich wartości i poprawności prawnej. Mijałoby się z celem poddawanie podobnej analizie pozostałych paragrafów *Zasad*. Ograniczymy się zatem do jeszcze tylko kilku uwag szczegółowych w najbardziej wątpliwych kwestiach.

Trudno powiedzieć, czym się różni umowa od zlecenia, oba pojęcia odróżnia § 4. Dziwi także zwrot, że „umowy są wykonywane w trybie i na zasadach określonych w niniejszych postanowieniach, regulaminach współpracy i taryfach”. Zapewne można uznać, że uczestnicy obrotu portowo-morskiego są związani tego typu wzorcami, jeśli zostały ustalone przez jedną ze stron umowy na zasadzie art. 384 § 2 k.c., ale czyżby w obrocie portowo-morskim nie obowiązywała zasada, że umowa ma znaczenie podstawowe i jeśli stosuje się jakiegokolwiek „wzorce”, to w razie sprzeczności treści umowy z wzorcem umowy strony są związane umową.

Z § 5 *Zasad* zdaje się wynikać, że istnieje w polskich portach obowiązek korzystania z usług spedytora. To nie jest prawda, bowiem frachtujący może bezpośrednio zawrzeć umowy o usługi morskie z przedsiębiorstwami portowymi. Frachtujący (czyli eksporter, wysyłający, nadawca) w ogóle nie występuje w *Zasadach*.

W tytule pkt 1, działu II jest wyeksponowana jedna z najbardziej portowych i rutynowych usług, jaką jest cumowanie. Nie sposób znaleźć odniesienia do tej usługi w całości *Zasadach*. W wielu portach ta usługa jest regulowana zwyczajowo. Kodeks morski nie reguluje obecnie tej usługi, ale planuje się w nowym k.m. wprowadzenie umowy cumowania.

Zastanawiająca jest kolejność wprowadzania statków do portu (§ 14). *Zasady* proponują, by najpierw wprowadzać statki w niebezpieczeństwie, statki pasażerskie, statki linii regularnych i statki z ładunkiem zwierząt i żywności, a inne w kolejności przybycia na redę. Dlaczego port ma zastępować administrację morską w pomocy dla statków morskich? Czy port potrafi ocenić ryzyko przyjęcia statku, który może zagrozić innym statkom, portowi i miastu? Po to wprowadzono do polskiego prawa morskiego instytucję *place of refuge*, żeby wyspecjalizowane organy wskazywały statkowi miejsce schronienia, którym wcale nie musi być port morski.

Wydaje się, że w § 15 należałoby przewoźnika zastąpić kapitanem. Bez zgody kapitana nie ma bowiem mowy o jakimkolwiek przeholowaniu statku, zaś § 17 nie ma żadnych podstaw prawnych. *Zasady* przewidują, że „w przypadku niegotowości statku do przeładunku po czterech godzinach główny dyspozytor portu ma prawo przeholowania statku na koszt przewoźnika morskiego”. Przewoźnika morskiego nie łączy żaden bezpośredni stosunek prawny z portem. Trudno również uwierzyć, że może być taki zwyczaj, by po wskazanym wyżej czasie przeholowywać statek, na koszt przewoźnika. W świetle art. 112 § 3 k.m. takie prawo ma czarterujący. *Zasady* wkraczają tym postanowieniem w stosunki umowne między czarterującym a przewoźnikiem morskim. Twórcy tego „zwyczaju” mieli chyba

na uwadze dawny zwyczaj portowy, który przewidywał, że „odbiorca miał prawo żądać jednorazowego manewru statku wzdłuż wybrzeża i (lub) jednorazowego holowania do drugiego miejsca w tym samym porcie”.

Wprawdzie w prawie morskim nie stosuje się określenia „agent klarujący”, jest ono zastrzeżone dla maklerów (§ 26 ust. 2), ale istotniejszym błędem jest wyznaczenie przez *Zasady* roli oficjalnego tłumacza agentowi. Na statku i w obrocie morskim obowiązuje język angielski. Na pewno zna go kapitan statku. Nasuwa się pytanie, czy organy administracji mogą posługiwać się tego typu tłumaczeniami. Wreszcie skąd agent ma znać język chiński, tajski czy japoński.

We wspomnianym słowniczku wyznaczono godziny biurowe w polskich portach, a § 29 ust. 2 przewiduje możliwość indywidualnego ustalania godzin biurowych przez poszczególne terminale. Nasuwa się zasadnicze pytanie, czy ustalono w tym zakresie zwyczaj, czy nie? Wręcz z tego paragrafu wynika, że każdy terminal może mieć inne zwyczajowe godziny biurowe. Przewoźnik morski z *Zasad* się nie dowiaduje kiedy konkretnie ma prawo złożyć notę gotowości. Jak do tego wrócimy, godziny biurowe są zwyczajem portowym od wielu lat.

W § 34 *Zasad* „uregulowano” nieznanym przepisom dokument, który – jak się wydaje – jest znakiem legitymacyjnym – „kwit podjęcia”. Słowniczek nie wyjaśnia co to za dokument i jaka powinna być jego treść. Nad wyraz często używa się w *Zasadach* określenia „skład” i „składowanie”. Pojęcie to nie jest jednoznaczne, bowiem prawo polskie zna różne rodzaje składowania. Jak się wydaje, *Zasady* używają pojęcia składowanie raczej w znaczeniu technicznym niż prawnym. Przypomnieć zatem trzeba, że składować towary może w sensie prawnym przedsiębiorca składowy lub dom składowy³⁰. Kontrowersje budzi niejednorodność nazw dokumentów. I tak w § 47 ze składu podejmuje się ładunek na podstawie „kwitu podjęcia”, zaś w § 53 ust.3 i 4, § 56 ust.1, § 67 mowa jest o „kwicie składowym”. Zwracam uwagę, że prawo składowe używa na ogół innej terminologii. W k.c. jest mowa o „pokwitowaniu”, a w ustawie o domach składowych z 2000 r. używano się terminu „dowód składowy” (ustawa uchylona w 2011 r.).

W § 45 występuje nieznanne określenie „szkoda ładunku”, chyba w ładunku. Przy okazji warto zauważyć, że k.m. nie zna pojęcia protokołu szkodowego. Pojęcie to zaczerpnięto z praktyki innych rodzajów transportu (drogowego, kolejowego).

Szczególne wątpliwości nastrocza ostatni paragraf *Zasad*. Z treści § 86 wynika bowiem m.in., że poza „przepisami portowymi” są jeszcze „przepisy morskie”. Pierwsze, wiadomo, są zarządzeniami dyrektorów urzędów morskich i jako tzw. prawo miejscowe mają moc powszechnie obowiązującą. Natomiast czy „przepisy morskie” oznaczają całe prawo morskie i dlatego są przeciwstawione przepisom portowym – trudno odgadnąć. Sformułowanie „oraz obowiązujące przepisy prawa” pozwala wątpić, czy wcześniejsze przepisy portowe i morskie są przepisami prawa. Po co na końcu powołano niesamodzielny akt prawa międzynarodowego

³⁰ Por. M.H. Koziński, *Dowody składowe, System prawa prywatnego*, t. XVIII, Warszawa 2010, s. 427 i n.

(stanowi bowiem część konwencji SOLAS), czyli Kodeks ISPS (w *Zasadach* całkowicie pominięto jego wpływ na obrót portowo-morski) – nie sposób odpowiedzieć.

Na koniec wypada omówić chyba najważniejszą część dokumentu KIGM, jaką jest załącznik do *Zasad*, czyli *Zwyczaje portowe obowiązujące w portach polskich* (wersja 2010). Ta część opracowania Komisji Zwyczajów Portowych wyraźnie nawiązuje do dawnej praktyki PIHZ, ale nie mają w tym zestawieniu kontynuacji niektóre zwyczaje portowe ogłoszone w ubiegłym wieku, a niektóre z nich zostały zmodyfikowane. Taką sytuację uznać należy za normalną, gdyż zasady obrotu portowo-morskiego ulegają stałym zmianom. Za istotny dla umów przewozu morskiego ładunku uznawano zwyczaj ogłoszony w 1951 r., mówiący, że „czas świąteczny w portach polskich liczy się od godziny 23 dnia przedświątecznego, a w dniach 24 i 31 grudnia od godziny 15 do godziny 23 ostatniego dnia świątecznego”. Obecnie zwyczaj ten ma następującą treść „dzień wolny od pracy w portach polskich liczy się od godziny rozpoczęcia pierwszej zmiany (nocnej) dnia wolnego do godziny rozpoczęcia zmiany nocnej dnia roboczego. W dniach 24 i 31 grudnia dzień wolny od pracy liczy się od godziny 15 do zakończenia pierwszej zmiany”. KZP świadomie usunęła zwyczaj dotyczący określenia pojęcia „około” (*about*) w odniesieniu do terminu podstawienia statku w żegludze liniowej. Stanowią zwyczaj wspomniane wyżej godziny biurowe (*office hours*). Na nowo sformułowano zwyczaj dotyczący akceptacji noty gotowości (*notice of readiness*). Z braku miejsca dodajmy, że istnieją polskie zwyczaje portowe w zakresie: interpretacji klauzuli f.o.b., pojęcia „czystego” konosamentu, rozpoczęcia prac przeładunkowych przed terminem, momentu składania zawiadomienia o gotowości do załadowania, obowiązku zgłaszającego ładunek podania ilości jego sztuk i wymiarów skrajnych każdej sztuki, stwierdzenia że statek można uznać za „przybyły”. Zwyczajem jest także zakaz odmowy przez przewoźnika morskiego przewiezienia dokumentów handlowych związanych z ładunkiem³¹, a także „norma przeładunkowa na dzień pracy (*working day*). Warto podkreślić, że KZP dotychczas nie uwzględniła w sformułowaniu zwyczajów odnoszący się do interpretacji *Incoterms*, że ich wersja z 2000 r. nie jest najnowsza.

6. Uwagi końcowe

Zasady są niedopracowane pod każdym względem. Przede wszystkim Komisji Zwyczajów Portowych zabrakło niezbędnych refleksji na temat pojęcia zwyczaju portowego oraz jego roli w prawie cywilnym i morskim. Poza tym redakcyjne i konstrukcyjne opracowanie uchwały jest wadliwe. W tym stanie rzeczy dokument ten może wywołać więcej skutków negatywnych niż pozytywnych.

³¹ Warto w związku z tym przypomnieć, że k.m. z 2001 r. wyeliminował pojęcie kopii kapitańskiej konosamentu (por. M.H. Koziński, *Kodeks morski 2001*, Prawo Morskie, t. XVII, 2002, s. 18), na szczęście utrzymuje się zwyczajowo praktyka tzw. poczty kapitańskiej.

Nie podważamy w niczym sensu wydawania opinii o zwyczajach handlowych przez organizacje samorządu gospodarczego. Podkreślono wielokrotnie w tej pracy tradycję polską w tym zakresie. Musi to jednak przybrać formę znacznie doskonalszą w sensie prawno-redakcyjnym. Samorząd gospodarczy powinien ten istotny dla praktyki obrotu obowiązek nałożony przez prawo realizować w sposób znacznie bardziej doskonały. Zwyczaje muszą być zwyczajami. Nie da się w formie *Zasad współpracy* przygotowanych przez KIGM administrować działalnością polskich portów morskich.

Uaktualnienia wymaga także załącznik do *Zasad*. W tej części redakcja bardziej przypomina dawną praktykę PIHZ. Zwyczaje są formułowane mniej „normatywnie” i dotyczą rzeczywistych problemów obrotu portowo-morskiego, a nie zarządzania portami.

Na koniec nasuwa się uwaga związana z celowością popularyzacji polskich zwyczajów portowych. Obowiązkiem Komisji Zwyczajów Portowych powinno być prowadzenie strony internetowej, stale aktualizowanej, a także nawiązanie współpracy z czasopismami zajmującymi się prawem morskim, w których mogłyby ukazywać się odpowiednie komunikaty.

Mirosław H. Koziński

CONTROVERSIES CONCERNING PORT CUSTOMS IN POLISH PRACTICE

The article is devoted to the issue of port customs rarely undertaken in Polish literature. The Author distinguishes between a custom and customary law and discusses the importance of customs in the Polish legal system, in particular in the law of the sea. Most considerations is devoted to the system of the publication of port customs in Poland, including the role of the Commission of Port Customs of the Polish Chamber of Maritime Commerce. Critical analysis concerns the document “Principles of the Cooperation between Participants of Maritime and Port Trade in Polish Seaports” prepared by the Commission.