



Kamil Zeidler, *Uniwersytet Gdański*

Piotr Ostrowski, *Izba Morska w Gdyni*

KLAUZULA GENERALNA DOBREJ PRAKTYKI MORSKIEJ – ZARYS PROBLEMATYKI

1. Generalna klauzula odsyłająca

Generalna klauzula odsyłająca, dalej po prostu klauzula generalna, jest to przepis odsyłający pozasystemowo do innego niż prawo systemu normatywnego lub systemu ocen¹. Nie wdając się w tym miejscu w szczegółowe rozważania na temat złożonej problematyki klauzul generalnych, poprzestać tu należy na stwierdzeniu, że przepis taki upoważnia organ stosujący prawo do podejmowania konkretnie-indywidualnych decyzji w oparciu o normy i systemy wartości, które ze swej istoty znajdują się poza systemem prawnym. Czyli to, co istotne w przypadku klauzul generalnych, to odesłanie za pomocą zwrotu niedookreślonego do pozaprawnego systemu normatywnego lub pozaprawnego systemu ocen, które zawsze oparte są na jakiejś zewnętrznej aksjologii².

W konsekwencji z jednej strony można na to spojrzeć jako na właśnie pozaprawne odesłanie w procesie stosowania prawa, z drugiej na inkorporowanie norm pozaprawnych i innych niż prawo systemów wartości do systemu prawnego, co jednak nie ma charakteru stałego, a dokonuje się każdorazowo, gdy organ stosujący prawo sięga poza prawo, podejmując konkretnie-indywidualną decyzję stosowania prawa. W tym właśnie aspekcie klauzulę generalną postrzega Leszek Leszczyński, traktując ją jako: „nieokreślony znaczeniowo zwrot języka prawnego, odsyłający do cennych i ogólnie ukierunkowanych kryteriów pozaprawnych,

¹ Szerzej na temat klauzul generalnych zob.: L. Leszczyński, *Klauzule generalne w stosowaniu prawa*, Lublin 1986, *passim*; tenże, *Tworzenie generalnych klauzul odsyłających*, Lublin 2000, *passim*; R. Piszko, *Prawo a normy pozaprawne. Typy relacji*, Szczecin 2000, *passim*; L. Leszczyński, *Stosowanie generalnych klauzul odsyłających*, Kraków 2001, *passim*; a także artykuły: Z. Ziemiński, *Stan dyskusji nad problematyką klauzul generalnych*, „Państwo i Prawo” 1989, z. 3; L. Leszczyński, *Praworządne stosowanie prawa a klauzule generalne*, „Państwo i Prawo” 1989, z. 11; T. Zieliński, *Klauzule generalne w nowym porządku konstytucyjnym*, „Państwo i Prawo” 1997, z. 11-12.

² M. Bogusz, *Wadliwość aktu prawa miejscowego (studium zakresu nauki prawa administracyjnego)*, Gdańsk 2008, s. 294.

którego konkretna treść jest ustalana w procesie stosowania prawa³. Klauzule generalne zapewniają odpowiedni luz decyzyjny w procesie stosowania prawa i tym samym poszerzają zakres dyskrecjonalnej władzy sędziego. Służą to zachowaniu odpowiedniej elastyczności prawa, a także pozwala, aby prawo nadążało za spontanicznie i często dynamicznie zmieniającą się rzeczywistością. Dodatkową, choć nie zawsze dostrzeganą funkcją klauzul generalnych jest wypełnianie luk w systemie prawa. Co jednak najistotniejsze z filozoficzno-prawnego punktu widzenia, to ich rola w odwiecznym dyskursie pomiędzy pozytywizmem prawniczym a koncepcjami prawa natury.

2. Dobra praktyka morska jako generalna klauzula odsyłająca

Zgodnie z treścią art. 57 kodeksu morskiego⁴, kapitan obowiązany jest przed rozpoczęciem i w czasie podróży dołożyć należytej staranności, aby statek był zdalny do żeglugi, a w szczególności, aby odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej co do bezpieczeństwa, obsadzenia właściwą załogą⁵, należytego wyposażenia i zaopatrzenia⁶.

Jolanta Jabłońska-Bonca, opisując w podręczniku klauzulę generalną i odwołując się do przykładu z art. 57 k.m., pisze: „W praktyce stosowania prawa sposób powiązania przepisów tego typu z regułami zwyczajowymi (zwyczajami) jest – w przybliżeniu – następujący. Do »zasad dobrej praktyki morskiej« należą np. zwyczajowy obowiązek wystawiania obserwatora we mgłę na dziobie statku (»służba na oku«), jeżeli statek jest w drodze. Gdyby po zderzeniu statków izba morska ustaliła, że kapitan jednego z nich nie wystawił »służby na oku«, to naruszenie tej normy zwyczajowej może być uznane za przekroczenie przepisu nakazującego prowadzenie należytej obserwacji oraz naruszenie zasad dobrej praktyki morskiej i kapitan statku może być uznany winnym albo współwin-

³ L. Leszczyński, *Praworządne stosowanie ...*, s. 56.

⁴ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, ze zm.); wcześniej regulował to art. 84 uchylonego kodeksu morskiego (ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. Kodeks morski – tekst jednolity: Dz. U. z 1998 r. Nr 10, poz. 36, ze zm.), który różnił się jedynie redakcją, zaś w treści w całości jest tożsamy z aktualnie obowiązującą regulacją.

⁵ W myśl art. 55 k.m. kapitan statku może bowiem zgłosić armatorowi sprzeciw odnośnie do składu i kwalifikacji zawodowych osób wpisywanych na listę załogi.

⁶ Warto tu dodać, że klauzulę „staranności sumiennego kapitana statku” odnajdujemy w art. 56 k.m., stanowiącym, że kapitan obowiązany jest dochować staranności sumiennego kapitana statku przy wszystkich czynnościach służbowych. E. Jabłoński wyciła m.in. następujące pożądane cechy kapitana: „poczucie odpowiedzialności, moralności, staranności, sumienności i zdyscyplinowanie, rozwagę, opanowanie i rozsądek, znajdowanie wyjścia z trudnych i niebezpiecznych sytuacji. Te cechy, a raczej ich brak ujawnia się w toku wszechstronnego badania wypadków morskich. Ich ocena nie ogranicza się bowiem tylko do sprawdzenia rodzajów dyplomów osób podejrzanych o spowodowanie wypadku, ale również do wnikliwego badania cytowanych wyżej przykładowo cech osobowości sprawcy wypadku, nie wyłączając kwalifikacji morskich”; E. Jabłoński, *O niektórych umiejętnościach i cechach osobowości, które powinien mieć kapitan statku (na podstawie orzecznictwa izb morskich)*, „Prawo i Orzecznictwo Morskie” 2001, nr 43(94), s. 15–16.

nym wypadku, co może spowodować jego odpowiedzialność przed izbą morską, a także odpowiedzialność karną⁷. W efekcie tego „organ stosujący prawo w określonym procesie decyzyjnym będzie przyjmował stwierdzony i sformułowany przez siebie zwyczajowy wzorzec postępowania wraz z przepisem odsyłającym jako podstawę normatywną decyzji konkretnie-indywidualnej⁸. Przy czym „W Polsce niepisana reguła zwyczajowa nie może być jedyną podstawą kwalifikacji prawnej faktów w procesie stosowania prawa, ale może się znaleźć obok przepisu prawnego, w jakiś sposób odwołującego się do niej⁹”.

Pojęcie „dobrej praktyki morskiej” pojawia się – obok wyżej wskazanego – także w innych miejscach w aktach prawodawczych. W samym kodeksie morskim w takim zakresie, w jakim reguluje kwestię usług holowniczych, znajdujemy także tę klauzulę generalną. Zgodnie z art. 216 § 2 k.m. usługi holownicze powinny być świadczone ze sprawnością, jakiej wymagają okoliczności, bez zbędnych przerw i zwłoki oraz zgodnie z zasadami dobrej praktyki morskiej. Podobnie w regulacji dotyczącej zderzenia statków, gdzie w myśl art. 258 k.m., traktującego o winie, statek odpowiada za szkodę wyrządzoną wskutek zderzenia z jego winy (§ 1). Wina statku zachodzi w szczególności w razie zaniedbań w zakresie wyposażenia statku, kierowania statkiem, obsługiwanego statku, przestrzegania przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu i stosowania innych środków bezpieczeństwa, nakazanych przez obowiązujące przepisy, praktykę morską lub przez szczególne okoliczności.

Także w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim¹⁰ znajdujemy tę klauzulę generalną. Zgodnie z treścią art. 6 ust. 2 tej ustawy, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, mając na uwadze upowszechnianie zasad dobrej praktyki morskiej, może wydać, w drodze obwieszczenia, informacje o zaleceniach i wytycznych wydawanych przez organizacje międzynarodowe w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń, wyposażenia i eksploatacji. Przepis ten, będący upoważnieniem fakultatywnym do stanowienia szczególnego aktu normatywnego, jakim jest obwieszczenie, pozwala ministrowi na inkorporowanie do systemu prawnego (choć nie w postaci jednego z powszechnie obowiązujących źródeł prawa w myśl art. 87 Konstytucji RP¹¹) przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej w zakresie takim, jakiego dotyczy to upoważnienie.

Kolejnym ważnym źródłem prawa zawierającym to odesłanie pozasystemowe jest Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r., sporządzona w Londynie dnia 20 października 1972 r.¹², zwana dalej Międzynarodowe Prawo Drogi Morskiej, czyli MPDM.

⁷ J. Jabłońska-Bonca, *Podstawy prawa dla ekonomistów*, Warszawa 2002, s. 31.

⁸ Tamże, s. 30.

⁹ Tamże, s. 31.

¹⁰ Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368, ze zm.

¹¹ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483, ze zm.).

¹² Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61.

W konwencji tej odnajdujemy правило 2 „Odpowiedzialność”, gdzie pod lit a) czytamy, że żadne z postanowień niniejszych prawideł nie zwalnia statku lub jego armatora, kapitana bądź załogi od następstw jakiegokolwiek zaniedbania przestrzegania niniejszych prawideł lub zaniedbania środków ostrożności, których może wymagać zarówno zwykła praktyka morska, jak i szczególne okoliczności danego wypadku. Przy czym Władysław Rymarz tłumaczy to następująco: „Pod pojęciem »zwykłej praktyki morskiej« należy rozumieć zwykły sposób postępowania starannego, sprawnego i przezornego marynarza utrwalony przez stałe, powszechnie znane marynarzom skuteczne stosowanie oparte na wiedzy, doświadczeniu i zdrowym rozsądku. Pod pojęciem »zwykłej praktyki morskiej« należy rozumieć jednak tylko dobrą praktykę, a nie złe zwyczaje, które mogą niekiedy występować nawet dość powszechnie”¹³. Wynika z tego wprost, jakoby zwykłą praktykę morską tworzyły wespół dobra praktyka morska, ale także zła praktyka morska, czyli wszystkie te wzorce zachowań, które są przez marynarzy powielane, często utrwalone wielowiekową tradycją, ale jednak z pewnych względów mogą być negatywnie oceniane, uznawane za złą praktykę morską. Niemniej jednak pojęcie zwykłej praktyki morskiej wskazuje, że obejmować ona winna zakres wiedzy podstawowej, rudymen tarnej, zwykłej właśnie, dla każdego profesjonalnie zajmującego się żegluga.

W literaturze z zakresu prawa morskiego, podobnie jak w samych aktach normatywnych i orzeczeniach izb morskich, pojęcie „dobrej praktyki morskiej” pojawia się stosunkowo często. Podejmowane są też próby jego wyjaśnienia, zdefiniowania, spośród których warto zwrócić uwagę na poniższe. W ujęciu Jana Łopuskiego dobra praktyka morska to ukształtowane w praktyce reguły postępowania o charakterze nautycznym, utrwalone przez ich stałe stosowanie oraz zgodne z doświadczeniem, zdrowym rozsądkiem i stanem wiedzy nautycznej¹⁴. Dobra praktyka morska to sposób prowadzenia statku (jachtu), nawigacji, manewrowania, postępowania w określonych sytuacjach, ogólnie uznany za sprawdzony, bezpieczny i prawidłowy, choć nie zawsze określony przepisami¹⁵. W istocie swej zakres definiowanego pojęcia jest w wyżej wskazanych ujęciach tożsamy, co jednak nie wynika z precyzji zaproponowanych definicji, a z niejasności i nieostrości samego tego pojęcia.

Można też spotkać wiele interesujących komentarzy na temat dobrej praktyki morskiej. I tak, postępowanie zgodne z zasadami dobrej praktyki morskiej opisywane jest jako postępowanie rzetelne, sprawne, rozważne, przezorne, po-

¹³ W. Rymarz, *Podręcznik międzynarodowego prawa drogi morskiej*, Gdynia 1995, s. 30; zob. szerzej: tenże, *Międzynarodowe prawo drogi morskiej*, Gdańsk 1985, *passim*.

¹⁴ J. Łopuski, *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, Gdańsk 1982, s. 76.

¹⁵ *Encyklopedia żeglarstwa*, red. J. Czajewski, Warszawa 1996, s. 60; dalej czytamy tam: „W jachtingu przykładem postępowania zgodnego z d.p.m. jest przygotowanie kotwicy do awaryjnego rzucenia przy wejściu i wyjściu z portu, sprawdzanie dewiacji kompasu przy każdej nadarżającej się okazji, przygotowanie worka z zapasem żywności i karnistra z wodą na wypadek konieczności szybkiego opuszczenia jachtu, unikanie zawijania do nieznanego portu nocą, itp.”.

dejmowane w poczuciu odpowiedzialności i dbałości o bezpieczeństwo osób i statku¹⁶. Władysław R. Dąbrowski pisze: „duchowi dobrej praktyki morskiej przeczy zarówno zbytnia asekuracja, jak też i niedocenianie realnego zagrożenia, natomiast sprzyja zdrowy rozsądek. To on nakazuje rozważyć wszystkie okoliczności konkretnej sytuacji, czyli stan morza, pogodę, właściwości rejonu pływania, właściwości manewrowe wszystkich uczestniczących w zdarzeniu statków”¹⁷. Przy czym słusznie podkreśla on, że dobra praktyka morska nie daje „gotowych, jedynie słusznych rozwiązań, ale jest sumą doświadczeń z różnych przypadków, podpowiada nam najlepsze rozwiązania z wielu możliwych do zastosowania”¹⁸. Zdaniem tego autora dobra praktyka morska będzie to łącznie: 1) całokształt pisanych i – przede wszystkim – niepisanych generalnych zaleceń postępowania, które można uważać za uosobienie zdrowego rozsądku żeglarsza; 2) suma doświadczeń wielu pokoleń marynarzy podpowiadająca właściwe, czyli bezpieczne dla ludzi i statków sposoby prowadzenia żeglugi; 3) wiedza umożliwiająca żeglowanie z wykorzystaniem rozwiązań niosących jak najmniejsze ryzyko i możliwych do zrealizowania z najmniejszymi stratami, która pozwala często żeglować „na granicy bezpieczeństwa”, ale bez jej przekraczania¹⁹. Choć można mieć zastrzeżenia semantyczne do tak sformułowanej definicji, to jednak niewątpliwie oddaje ona istotę sprawy.

Warto przy tym zwrócić uwagę, że spotykane jest także często, zarówno w MPDM, jak i w orzecznictwie izb morskich, pojęcie „zwykłej praktyki morskiej”. W polskim języku specjalistycznym, niezależnie od źródeł normatywnych, częściej spotykane jest sformułowanie o dobrej praktyce morskiej niż o zwykłej praktyce morskiej, o której jednak stanowi MPDM. Pozornie rodzi to problem z zakresu jurslingwistyki i dotyczy dostosowania prawa krajowego do prawa międzynarodowego, gdzie co do zasady umowa międzynarodowa ma oczywiście wyższą moc prawną niż akt prawa krajowego, jakim jest ustawa. Tym samym w pełni uzasadnione jest, że orzecznictwo izb morskich traktuje częściej o „zwykłej praktyce morskiej”. Jednak konflikt ten jawi się tylko w warstwie semantycznej, bowiem w istocie rzeczy oba te pojęcia dotyczą tego samego, a jedynie dodanie cechy „dobra” wskazuje na wykluczenie ewentualnej „złej” praktyki morskiej.

Posługując się dalej pojęciem „dobrej praktyki morskiej”, pamiętając jednak, że istota rozważań tu zawartych w równej mierze dotyczy „zwykłej praktyki morskiej”, jak i w końcu po prostu „praktyki morskiej”, należy stwierdzić, że jest to wiedza specjalistyczna, której uzyskiwanie ma dwojaki charakter: teoretyczny oraz, co ważniejsze, empiryczny. O ile ten pierwszy aspekt przeważa w trakcie

¹⁶ I. Żużewicz-Wiewiórowska, *Dobra praktyka morska*, [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Żużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2013, s. 105.

¹⁷ WR. Dąbrowski, *Dobra praktyka morska a przepisy prawa drogi*, maszynopis referatu, Konferencja Bezpieczeństwa, Gdynia 2002.

¹⁸ Tamże.

¹⁹ Tamże.

uzyskiwania stosownych kompetencji zawodowych, w tym w trakcie studiów oraz różnego rodzaju szkoleń i kursów²⁰, o tyle kluczowy wydaje się tu drugi aspekt, polegający na uzyskiwaniu wiedzy o dobrej praktyce morskiej przede wszystkim w efekcie doświadczenia zdobywanego przez lata pracy na morzu²¹. Jak słusznie podkreśla to J. Łopuski, zasady praktyki morskiej są uzupełnieniem przepisów prawnych. Znajomość zasad praktyki każdy oficer nabywa przez studiowanie miarodajnej literatury oraz korzystanie z wiedzy i doświadczenia starszych nawigatorów²². W końcowym efekcie dochodzi tu trzeci element, gdzie obok teorii i doświadczenia kluczowa staje się umiejętność skorzystania w konkretnej sytuacji z umiejętności stworzonych przez te dwa typy wiedzy. Jednak to stwierdzenie nie oddaje złożoności rozważanego tu zagadnienia, bowiem wiedza ta musi wprost dotyczyć i wpływać na postępowanie adresatów stanowiących ją dyrektyw postępowania. Tym samym o dobrej praktyce morskiej należy mówić jako o dyrektywach rzetelnego i profesjonalnego postępowania, gdzie dobra praktyka morska jest w efekcie prakseologicznie rozumianą sprawnością działania, w połączeniu z należytą ostrożnością i poczuciem odpowiedzialności za bezpieczeństwo statku i znajdujących się na nim osób.

3. Uwagi porządkujące

Warto zwrócić w końcu uwagę na kilka właściwości „dobrej praktyki morskiej”. Po pierwsze, choć kształtowała się ona historycznie na przestrzeni wieków uprawiania żeglugi, to zawsze podlegała i nadal podlega – przy czym w różnym stopniu intensywności – ciągłej ewolucji. Ma na to wpływ co najmniej kilka ważnych czynników, choć pośród nich godnym odnotowania jest rozwój technologiczny, który skutkuje zmianą treści niektórych reguł i zasad, odstępowaniem od jednych, a przyjmowaniem innych wzorów zachowań jako pożądanych albo zakazanych²³. Jak zauważa Iwona Żużewicz-Wiewiórowska: „Zasady dobrej praktyki morskiej nie stanowią zamkniętego zbioru reguł, ale rozwijają się dynamicznie, dając wyraz nieustannemu doskonaleniu techniki bezpieczeństwa uprawiania żeglugi”²⁴. Wymusza to więc tzw. zmiany jakościowe w systemie

²⁰ Zob.: A. Komorowski, P. Ostrowski, *Szkolenie na wyższe stopnie żeglarskie – geneza, przemiany, stan obecny* (w:) *Historia żeglarstwa w 75-lecie Polskiego Związku Żeglarskiego. Materiały konferencji naukowej, Akademia Wychowania Fizycznego w Gdańsku, 5-6 maja 2000 r.*, red. K. Zawalski, Gdańsk 2000, s. 160–164.

²¹ Zob. E. Jabłoński, *O niektórych umiejętnościach ...*, s. 14–24.

²² Zob. J. Łopuski, *Prawo morskie dla oficerów marynarki handlowej i rybołówstwa*, Gdańsk 1974, *passim*; zob. też: Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienie wacht, 1978, sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201, ze zm.).

²³ Inaczej niż w przypadku przepisów prawa morskiego, gdzie np.: „Rewolucja naukowo-techniczna przyspieszyła doskonalenie przepisów jak i zaostrzenie warunków, od spełnienia których państwo bandery uzależniało i nadal uzależnia dopuszczanie statków do żeglugi”; E. Jabłoński, *Obowiązek badania wypadków morskich w świetle prawa międzynarodowego (zestawienie źródeł prawa)*, „Prawo i Orzecznictwo Morskie” 2001, nr 43 (94), s. 25.

²⁴ I. Żużewicz-Wiewiórowska, *Dobra praktyka ...*, s. 106.

norm składających się na dobrą praktykę morską. Prawdopodobnie wymusza to także zmiany ilościowe, choć to wymaga osobnych dociekań, bowiem trudniej jest o tym orzec na poziomie generalizacji. Trudno jest zatem tu jednoznacznie orzec, czy i jak zmiany jakościowe wpływają na ilość reguł i zasad dobrej praktyki morskiej.

Po wtóre, w ramach „dobrej praktyki morskiej” wyróżnić można co najmniej dwie grupy norm. Z jednej strony są to zasady dobrej praktyki morskiej; te nie poddają się tak dynamicznym zmianom, są stabilne, przejrzyste i jako zasady służą wyznaczaniu kierunków, stawianiu celów, wskazywaniu wzorców idealizacyjnych, a także służą interpretacji innych norm systemu. Z drugiej strony są to normy-reguły, których przestrzeganie należy do istoty „dobrej praktyki morskiej”, bowiem o ile nie mają charakteru zasad, o tyle współtworzą codzienność uprawiania żeglugi, bardzo szczegółowo to regulując.

Po trzecie, znaczna część norm historycznie tworzących się poza systemem prawnym była do niego inkorporowana na stałe w drodze tzw. kodyfikacji prawa morskiego. Jest to zjawisko tzw. utwardzania się norm zwyczajowych przez nadawanie im postaci norm prawnych. W pierwszej kolejności kodyfikacja następowała w tych państwach, które mają najstarsze tradycje morskie (Anglia, Francja, Hiszpania, Holandia, Portugalia), co w szczególności dotyczy dużych żaglowców. Źródeł wielu z tych zasad można doszukiwać się w tradycjach marynarki wojennej poszczególnych państw, zwłaszcza wyżej wskazanych. Proces kodyfikacji prawa morskiego w całej pełni dokonywał się jednak dopiero w XX wieku²⁵. Choć należy zaznaczyć, że aktualnie te dwa zbiory norm, czyli prawo morskie (w takim zakresie, w jakim kształtuje praktykę morską) oraz dobra praktyka morska (w takim zakresie, w jakim materialnie pozostaje poza regulacją prawną), nie są rozłączne. Inaczej, inkorporowanie określonej reguły lub normy dobrej praktyki morskiej do systemu prawnego nie wyłącza jej równocześnie z zespołu norm zwyczajowych, które tę dobrą praktykę morską kształtują. Mamy tu więc do czynienia z równoległością systemów normatywnych, przez co w efekcie imperatywność norm wchodzących do obu systemów zostaje „zdublowana”, wzmocniona. Tym samym zbiór zasad i reguł dobrej praktyki morskiej został częściowo przynajmniej inkorporowany do systemu prawnego, poprzez nadanie tym regułom i zasadom charakteru norm prawnych, znaczna część norm „dawnej” dobrej praktyki morskiej utwardziła się w efekcie ich kodyfikacji, czyli spisywania

²⁵ E. Jabłoński pisze: „Już na przełomie XIX i XX wieku wiele europejskich państw morskich zaczęło doskonalić i rozszerzać reguły mające zapewnić bezpieczeństwo życia na morzu. W szczególności zajęto się na coraz szerszą skalę określaniem, uściśleniem i ujednolicaniem wymagań technicznych dla budowy statków morskich, a później określaniem wymogów kwalifikacyjnych dla marynarzy. Bezpośrednim impulsem działań w tym kierunku był wypadek zatonięcia w 1912 r. statku pasażerskiego TITANIC. Porównanie kolejnych konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1914, 1929, 1948, 1960 i 1974/78 wskazuje na stałe podnoszenie i poszerzanie wymagań, których celem było i jest podnoszenie bezpieczeństwa życia na morzu”; E. Jabłoński, *Obowiązek badania wypadków ...*, s. 25.

w postaci norm prawnych w różnych aktach prawodawczych, przede wszystkim konwencjach i ustawodawstwach poszczególnych państw.

Po czwarte, pomimo tego, że poza systemem prawnym znajduje się nadal znaczna część reguł i norm dobrej praktyki morskiej, to jednak nie jest tak, że mają one charakter jedynie werbalny. W różnym czasie i w różny sposób podejmowane były próby ich spisowywania i nadawania im charakteru wprost obowiązującego. Przykładowo można tu przywołać Regulamin służby na okrętach Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej (RSO)²⁶, czy Regulamin Służby Jachtowej (RSJ)²⁷. Niemniej jednak należy stwierdzić, że choć można spisywać najważniejsze z tych reguł i norm, to jednak prawdopodobnie nie jest możliwe spisanie ich wszystkich.

Po piąte, co wiąże się silnie z punktami powyższymi, o ile można stwierdzić, że zasady dobrej praktyki morskiej mają charakter bezwzględnie obowiązujący, o tyle wiele reguł dobrej praktyki morskiej może być względem siebie kontradyktoryjnych i to dany stan faktyczny, szczególna sytuacja, w jakiej podejmuje się decyzje zastosowania jednych, odmawiając stosowalności innych, decyduje, które winny być zastosowane. W każdorazowym innym stanie faktycznym w grę może wchodzić zastosowanie innych zasad dobrej praktyki morskiej. Jakby tego było mało, w odmiennych sytuacjach różne zasady mogą stać ze sobą w sprzeczności, a nawet wprost się wykluczać. Natomiast niektóre będą miały charakter bardziej uniwersalny i będą miały zastosowanie zawsze (zasady dobrej praktyki morskiej). Stąd można nawet rozważać tworzenie katalogów reguł i zasad z punktu widzenia ich obowiązywania bezwzględnie oraz stosownego tylko do danych okoliczności. Jest to szczególnie czytelne właśnie w uzasadnieniach do orzeczeń izb morskich, które wskazują niekiedy, jakie reguły w danym stanie faktycznym winny być zastosowane, jakie zostały zastosowane, jakie nie, a także jakie nie powinny. Co więcej, w różnych stanach faktycznych, tzw. sytuacjach żeglugowych, stosuje się cały ich katalog, w innych tylko niektóre z nich. I tak przykładowo sytuacje nadzwyczajne, jak trudne warunki żeglugi (np. słaba widoczność, sztorm, rejon ścieśniony), będą stwarzały konieczność zastosowania konkretnych reguł dobrej praktyki morskiej z „inną intensywnością” niż sytuacje, które można określić jako zwyczajnie prowadzoną żeglugę. Podobnie dotyczy to różnych sytuacji żeglugowych, jak np. wejście do portu nieznane, trudne wejście do portu, wejście do portu w trudnych warunkach atmosferycznych itd. Tym samym wszelkie poszukiwanie pewności będzie uzależnione

²⁶ Zob. *Regulamin służby na okrętach Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej (RSO)*, Mar. Woj. 1084/90, Ministerstwo Obrony Narodowej, Dowództwo Marynarki Wojennej, Gdynia 1990; który został wprowadzony rozkazem nr 34/MON.

²⁷ Zob. *Regulamin służby jachtowej (RSJ)*, opracował jachtowy kpt morski Jan Pinkiewicz, Polski Związek Żeglarski, Gdańsk 1964; gdzie na stronie redakcyjnej czytamy, że Regulamin ten został uznany za obowiązujący uchwałą Zarządu Okręgu Gdańskiego Polskiego Związku Żeglarskiego; zaś pkt 1 tego Regulaminu stanowi, że postanowienia niniejszego Regulaminu Służby Jachtowej obowiązują na wszystkich jachtach Polskiego Związku Żeglarskiego.

od wielu czynników, które nie dość, że są zmienne w czasie, to tym bardziej są uzależnione od nieustannie zmieniających się okoliczności, bowiem stany faktyczne istotnie różnią się od siebie. Co więcej, w skrajnej sytuacji dobra praktyka morska może nawet uzasadniać naruszenie normy prawnej, zwłaszcza wówczas, gdy odstąpienie od wypełnienia jej dyspozycji jest konieczne w celu uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa; to jednak stanowi ważny, choć całkowicie odrębny aspekt rozważań.

Po szóste, można wskazać tu dwie grupy adresatów reguł i zasad dobrej praktyki morskiej, a zarazem osób, które są zobowiązane do posiadania profesjonalnej wiedzy w tym zakresie. W szerszym zakresie będą to wszystkie osoby profesjonalnie uprawiające żeglugę. W węższym będzie to kapitan statku, który znajduje się w tzw. kwalifikowanej sytuacji prawnej i to jego w pierwszej kolejności obciąża obowiązek wiedzy na temat dobrej praktyki morskiej oraz jej stosowania w praktyce żeglugowej²⁸. Jego też w najszerszym zakresie dotyczy odpowiedzialność za naruszenie tych reguł i zasad, na co wprost wskazuje m.in. przywołany wcześniej art. 56 i 57 k.m., a odpowiedzialność ta może mieć w konsekwencji niemal każdy charakter, od dyscyplinarnej, przez administracyjną, karną, po cywilną (materialną)²⁹. Choć, jak słusznie zauważa I. Żużewicz-Wiewiórska, krąg adresatów tych reguł i zasad można zarysować jeszcze szerzej, obejmując nim – obok osób kierujących statkiem, czyli kapitana i załogi statku – także armatora, pilota statku, osoby kierujące działaniami ratowniczymi, ale także w nich uczestniczące, osoby dokonujące załadunku czy rozładunku statku, pracowników portów, stoczni i inne jeszcze osoby, które zawodowo mają kontakt z szeroko rozumianą żeglugą³⁰.

Po siódme, już tylko uzupełniając powyższe wyliczenie, przez tzw. „lustrzane odbicie” dobra praktyka morska jest przyjmowana, oczywiście w węższym zakresie oraz modyfikowana do warunków i miejscowych tradycji do żeglugi śródlądowej, na podobnej zasadzie jak poszczególne normy prawa morskiego przenikają do prawa żeglugi śródlądowej, które można tu nawet określić jako swoiste *lex specialis*³¹.

W końcu po ósme, blisko zasad dobrej praktyki morskiej pozostają normy etykiety jachtowej i ceremoniału morskiego. Etykieta jachtowa, czy szerzej żeglarska, jest to zbiór obyczajów, zasad i reguł obowiązujących żeglarzy na jachcie, w porcie i w stosunkach pomiędzy sobą. Niektóre normy etykiety żeglarskiej i ceremoniału morskiego były także spisywane w postaci różnego rodzaju dokumen-

²⁸ Jest to zagadnienie również interesujące w aspekcie historycznego kształtowania się obowiązków i odpowiedzialności kapitana statku; por.: S. Matysik, *Prawo morskie gdańskie*, Warszawa 1958, s. 279 i n.

²⁹ Zob.: E. Jabłoński, *O niektórych umiejętnościach ...*, s. 14–24; zob. też: T. Sobieszkański, *Bezpieczeństwo nawigacji i ratownictwo morskie* (maszynopis), Akademi Marynarki Wojennej w Gdyni, Gdynia 2010, *passim*.

³⁰ I. Żużewicz-Wiewiórska, *Dobra praktyka ...*, s. 105.

³¹ Por. ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. Poz. 1458).

tów, inne nadal mają charakter tylko zwyczajowy³². Dotyczą one obyczajowości morskiej, wzajemnych stosunków na morzu itp. Jej korzenie sięgają epoki żaglowców, choć wiele ma jeszcze starsze tradycje. Zasady dobrej praktyki morskiej ujmowane szeroko będą obejmować także etykietę jachtową i ceremoniał morski, jednak *sensu stricto* będą dotyczyły bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej.

4. Generalna klauzula odsyłająca w orzeczeniach izb morskich

W świetle powyższych rozważań, jednak tu tylko sygnalizując problem, należy zadać pytanie, jaki jest praktyczny wymiar tej klauzuli generalnej. Czy jest ona wykorzystywana w procesie stosowania prawa przez izby morskie, a jeśli tak, to na czym polega to odesłanie pozasystemowe i do czego – opuszczając system prawny – nas prowadzi, a wreszcie – co z tego wynika? Ujmując to holistycznie, można z kolei zapytać, w jaki sposób i w końcu jakie normy zostają dzięki klauzuli generalnej inkorporowane do systemu prawnego i stanowią tym samym subsydiarną podstawę dla konkretnie-indywidualnego orzeczenia? W orzeczeniach izb morskich odwołania do dobrej (zwykłej) praktyki morskiej odnajdujemy najczęściej właśnie w uzasadnieniach, co akurat jest w pełni zrozumiałe w świetle powyższych rozważań. Skoro więc formułowaniu i systematyzowaniu katalogu zasad dobrej praktyki morskiej sprzyja działalność orzecznicza izb morskich w zakresie badania przyczyn wypadków morskich³³, to warto sięgnąć do kilku wybranych przykładów.

Już począwszy od przeglądu tez opracowanych do kolejnych orzeczeń izb morskich, dowiadujemy się m.in., że: „Z punktu widzenia zasad praktyki morskiej kapitan, prowadząc statek w ciężkich warunkach pogodowych, aby nie narażać pasażerów, załogi i statku na niebezpieczeństwo, powinien dobierać prędkość statku i najkorzystniejsze dla niego kursy w stosunku do fali, odpowiednie do stanu morza”³⁴; „Prowadzenie żeglugi przez kapitana jachtu bez korzystania z pomocy kompasu, mapy i locji, skutkiem czego nie określono kursu i pozycji, jest rażącym naruszeniem podstawowych zasad praktyki morskiej, świadczącym o braku kwalifikacji do pełnienia ww. funkcji i uzasadniającym pozbawienie prawa jej wykonywania”³⁵; „Zajęcie się obserwatorem pracą inną niż obserwacja stanowi rażące zaniedbanie obowiązku zachowania środków ostrożności wymaganych przez zwykłą praktykę morską”³⁶; „Objęcie przez oficera wachty bez

³² L. Batko (w.): *Vademecum żeglarskie*, red. A. Komorowski, Warszawa 1988, s. 23 i n.; szerzej zob.: E. Koczorowski, J. Koziański, R. Pluta, *Ceremoniał morski i etykieta jachtowa*, Warszawa 2008, *passim*.

³³ I. Żużewicz-Wiewiórowska, *Dobra praktyka ...*, s. 106.

³⁴ *Wybicie szyb na mostku oraz zalanie i uszkodzenie urządzeń nawigacyjnych na m.f. Pomerania na Morzu Bałtyckim w dniu 17 stycznia 1992 r. (Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z dnia 12.04.1994 r. – WMG 69/93), „Prawo i Orzecznictwo Morskie” 2000, nr 42 (93), s. 90.*

³⁵ *Wejście na mieliznę s.y. Huragan w Zatoce Puckiej w dniu 21 września 1996 r. (Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z dnia 30.10.1997 r. – WMG 49/97), „Prawo i Orzecznictwo Morskie” 2000, nr 42 (93), s. 154.*

³⁶ *Zderzenie we mgłę kutra rybackiego Kol-32 z łodzią rybacką Kol-136 na Morzu Bałtyckim w dniu 7 kwietnia 1998 r. (Orzeczenie Izby Morskiej w Szczecinie z dnia 29.05.1998 r. WMS 52/98), „Prawo i Orzecznictwo*

udziału oficera, który powinien zdać wachtę i ograniczenie się do przejęcia steru od sternika i jego informacji o kursie jachtu jest naruszeniem zasad zwykłej praktyki morskiej i stanowi rażące zaniedbanie obowiązków oficera wachtowego³⁷; „Zasadą dobrej praktyki morskiej jest określenie pozycji statku każdorazowo po zmianie kursu, szczególnie wówczas gdy znajduje się on na akwenu, na którym występują mielizny”³⁸; „Pełnienie wachty nawigacyjnej bez dochowania należytej czujności i staranności stanowi naruszenie zasad zwykłej praktyki morskiej”³⁹.

Przechodząc jednak do tego, co najważniejsze, czyli do uzasadnień orzeczeń izb morskich, przykładowo odnotować można następujące odwołania: „Zaniechanie podjęcia takiej czynności stanowiło zatem rażące naruszenie zasad dobrej praktyki morskiej, przesądzające o winie kapitana jachtu”⁴⁰; „[...] rażące naruszenie podstawowych zasad praktyki morskiej w zakresie prowadzenia nawigacji, tj. art. 84 § 1 k.m., nakładającego na kapitana obowiązek dochowania staranności sumiennego kapitana statku we wszystkich czynnościach służbowych”⁴¹; „[...] nieokreślenie pozycji do momentu wypadku stanowi rażące naruszenie zasad zwykłej praktyki żeglarskiej [...]. Ocena jego zachowania się daje podstawę do uznania, że dopuścił się rażącego naruszenia zasad zwykłej praktyki żeglarskiej, co uzasadnia uznanie go współwinnym wypadku”⁴²; „[...] podczas podchodzenia do redy posłużenie się przy określaniu pozycji tylko jednym systemem jest sprzeczne z zasadami dobrej praktyki morskiej”⁴³.

Wnioski

Powyżej wskazanych zostało zaledwie kilkanaście przykładów odesłań do klauzuli generalnej dobrej (zwykłej) praktyki morskiej, celowo oderwanych od kontekstu, a nawet często od samego zdarzenia i zachowania, które zostało zakwalifikowane jako naruszające jej reguły lub zasady. Istotą jest tu zwrócenie uwagi, jak często izby morskie w swej praktyce orzeczniczej odwołują się do reguł i zasad dobrej praktyki morskiej, a tym samym zarysowanie niezwykle cie-

Morskie” 2000, nr 42 (93), s. 121.

³⁷ Wejście s.y. Dal II na mieliznę i zatonięcie w ujściu Tamizy w dniach 9 i 10 sierpnia 1998 r. (Orzeczenie Izby Morskiej w Szczecinie z dnia 24.03.1999 r. – WMS – 105/98), „Prawo i Orzecznictwo Morskie” 2000, nr 42 (93), s. 161.

³⁸ Wejście m.s. Kopalnia Sosnowiec na mieliznę podczas podchodzenia do kotwiczowiska portu Ceuta w dniu 8 grudnia 1999 r. (Orzeczenie Izby Morskiej w Szczecinie z dnia 31.03.2000 r. – WMS 128/99), „Prawo i Orzecznictwo Morskie” 2001, nr 43 (94), s. 122.

³⁹ Wejście m.s. Huta Sendzimir na mieliznę w cieśninie Buży Belt w dniu 11 sierpnia 2000 r. (Orzeczenie Izby Morskiej w Szczecinie z dnia 19.12.2000 r. – WMS 80/00), „Prawo i Orzecznictwo Morskie” 2001, nr 43 (94), s. 105.

⁴⁰ Zniesienie s.y. Warszawska Nike na przybrzeżną płyciznę oraz uderzenie holowanego jachtu w falochron portu Gdynia w dniu 14 września 1993 r. (Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z dnia 14.02.1994 r. – WNG 105/93), „Prawo i Orzecznictwo Morskie” 1994, nr 35-36 (86-87), s. 154.

⁴¹ Wejście na mieliznę s.y. Huragan ..., s. 157.

⁴² Wejście s.y. Dal II ..., s. 167.

⁴³ Wejście m.s. Kopalnia Sosnowiec ..., s. 122

kawej przestrzeni dla dalszych dociekań i bardziej szczegółowych ustaleń. Niemniej jednak prowadzić nas to może do funkcjonalnego ujęcia dobrej praktyki morskiej, które proponuje I. Żużewicz-Wiewiórowska, jako wskazania postępowania opartego na sumie doświadczeń i wniosków wyciągniętych z zaistniałych sytuacji nautycznych, w których doszło do naruszenia bezpieczeństwa żeglugi, bezpieczeństwa statku lub pracy na statku oraz rozwoju nautycznego, technicznego, organizacyjnego w żegludze morskiej⁴⁴. Ujęcie to może i do końca nie przekonuje, ale niewątpliwie pokazuje metodę dekodowania poszczególnych reguł i zasad. Tym bardziej że podobnie pisze Eugeniusz Jabłoński: „ważne jest badanie przyczyn wypadków morskich, które zdarzały się coraz częściej mimo podejmowania środków prewencyjnych. Wyniki badania wypadków stawały się źródłem zbioru cennych doświadczeń praktyków z zakresu bezpiecznej eksploatacji statków i ochrony życia marynarzy i pasażerów. Źródła te zaczęły gromadzić istotne materiały i informacje, które dostarczały i nadal dostarczają podstaw do wskazywania kierunków i zakresu działań niezbędnych do doskonalenia warunków bezpiecznej dla życia i pracy na morzu”⁴⁵.

Niniejsze wstępne rozważania pozwalają na sformułowanie kilku końcowych stwierdzeń generalizujących i wniosków wstępnych. Co warto tu podkreślić, szczególną rolę w zakresie profesjonalizacji orzeczniczej izb morskich odgrywa fakt, że ławnicy są osobami posiadającymi wiedzę fachową w przedmiocie orzekania. Zgodnie bowiem z treścią art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich⁴⁶, ławników izb morskich powołuje na okres lat trzech minister właściwy do spraw gospodarki morskiej spośród osób posiadających wysokie kwalifikacje zawodowe i praktykę w zakresie zagadnień występujących w sprawach rozpoznawanych przez izby morskie. Równocześnie wypełniają więc oni faktycznie funkcję jakby „biegłych” w danej sprawie w tym sensie, że są w stanie kontrolować i oceniać merytorycznie sprawę, w której orzekają.

Odnajdywane w orzecznictwie izb morskich odwołania do dobrej (zwykłej) praktyki morskiej, na podstawie ww. klauzul generalnych, mogą następować w trzech modelowych sytuacjach. Po pierwsze, gdy w systemie prawnym brak jest regulacji wprost dotyczącej zdarzenia, będącego przedmiotem orzeczenia. Po wtóre, dobra praktyka morska stanowi „wsparcie” orzeczenia wydanego na podstawie normy prawnej (np. MPDM), a dodatkowo w danym stanie faktycznym doszło do naruszenia reguł lub zasad dobrej praktyki morskiej. Po trzecie, odwołanie do dobrej praktyki morskiej stanowi swego rodzaju „skrót” w uzasadnieniu do orzeczenia, wówczas gdy nie opisuje się szczegółowo, jak należało postąpić w danej sprawie, a jedynie odsyła np. do zasad nawigowania.

Orzeczenia izb morskich zawierają też często reguły i zasady dobrej praktyki morskiej przywoływane wprost i tym samym tworzą łącznie otwarty ich kata-

⁴⁴ I. Żużewicz-Wiewiórowska, *Dobra praktyka ...*, s. 105

⁴⁵ E. Jabłoński, *Obowiązek badania wypadków ...*, s. 25.

⁴⁶ Tekst jedn. Dz. U. z 2009 r. Nr 69, poz. 599 ze zm.

log. Idąc we wnioskach najdalej, nawet wówczas, gdy w orzeczeniu izby morskiej nie znajdujemy wprost odwołania do dobrej praktyki morskiej, to w istocie rzeczy organ, dokonując oceny zachowania kapitana i pozostałych członków załogi, analizuje je nie tylko przez pryzmat obowiązującego prawa, ale przede wszystkim właśnie w świetle zasad i reguł dobrej praktyki morskiej. Tym samym przywołane wyżej przykłady z orzeczeń izb morskich to zaledwie „czubek góry lodowej”, którą jest rola zasad i reguł dobrej praktyki morskiej w orzekaniu o wypadkach morskich.

Co jednak najważniejsze we wnioskach płynących z wyżej poczynionych rozważań, istotą większości orzeczeń izb morskich jest pozaprawny charakter podstaw merytorycznych ich orzeczeń. Należy też pamiętać, jak ważne w prawie jest czytelne oddzielanie opisu normatywnego od opisu empirycznego. I okazuje się, że przyjmując tę metodę do analizy kolejnych orzeczeń izb morskich – co tu zostało jedynie wstępnie poczynione – otrzymujemy dwa równoległe przebiegające i przeplatające się opisy, jednak każdy z nich ma w istocie inny charakter, tymczasem to orzeczenie, a także treść jego uzasadnienia jest subsumcyjna.

Kamil Zeidler, Piotr Ostrowski

GENERAL CLAUSE OF GOOD MARITIME PRACTICE – AN OUTLINE OF THE ISSUES

The article outlines the problem of the general clause of good (ordinary) maritime practice, as the statutory reference to the normative system and axiological system other than law. The Authors present the legal bases which include this clause, especially art. 57 of the Maritime Code, which provides that before and during the journey the captain is obliged to exercise due care that will make the ship seaworthy, and in particular to satisfy the requirements arising from the provisions and principles of good maritime practice concerning the safety, crew selection, appropriate equipment and supplies. The Authors identify eight characteristic features of the clause. Good maritime practice is a set of directives concerning reliable and professional proceedings, which result in efficient operation, due diligence and sense of responsibility for the ship safety. The general clause of good maritime practice is often directly invoked in the decisions of maritime chambers, while in others it is the basis for the assessment of the event, particularly the behavior of its participants. The essence of the article is therefore to draw attention to the major importance of the principles and rules established outside the legal system in the activities of maritime chambers.