

JERZY FABIAN

NIKTÓRE ZAGADNIENIA PRAWA MORSKIEGO W POLSCE LUDOWEJ

(Na marginesie prac kodyfikacyjnych)

I

W dn. 28 kwietnia 1952 r. Sejm Ustawodawczy uchwalił ustawę o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej (Dz. U. nr 25, poz. 171). Przygotowanie tej ustawy jest tylko fragmentem zakrojonych na wielką skalę i bardzo daleko posuniętych prac nad stworzeniem w naszym państwie socjalistycznego prawa morskiego. Prace, o których mowa, zmierzają do nadania normom prawnym, związanym z użytkowaniem morza i brzegu morskiego, treści odpowiadającej potrzebom państwa ludowego. Równocześnie dążą do powiązania przepisów z różnych dziedzin prawa morskiego w jednym akcie ustawodawczym, jakim ma być przygotowywany obecnie Kodeks morski. Są to więc zarazem prace reformatorskie i kodyfikacyjne.

Ośrodkiem kodyfikacji jest Biuro Prawne w Urzędzie Rady Ministrów, a w pewnym sensie również Komisja Prawa Morskiego, działające przy Zarządzie Głównym Zrzeszenia Prawników Polskich. Cele i działalność Komisji mają charakter naukowy. Zgodnie z swym założeniem, Komisja udziela czynnikom rządowym pomocy przy kodyfikacji, zwłaszcza przez zbieranie materiału porównawczego i wymianę poglądów przedstawicieli nauki prawa. Kontakt z praktyką jest ściśle przestrzegany, gdyż w pracach Komisji biorą udział nie tylko naukowcy, lecz i praktycy w dziedzinie gospodarki morskiej i prawa morskiego. Aktualny projekt Kodeksu morskiego (III redakcja) został opracowany przez wymienione wyżej Biuro pod kierunkiem prof. dra Michała Szuldenfreia. Zostały przy tym wzięte pod uwagę i wykorzystane projekty prof. dra Józefa Górskiego i prof. dra Jerzego Falenciaka.

II

Przeprowadzana obecnie w Polsce kodyfikacja prawa morskiego oznacza zastąpienie dawnych prawnieckich przepisów prawa morskiego rodzimymi normami prawa polskiego. Do tej chwili obowiązują u nas jeszcze w zasadzie przepisy niemieckie zawarte przede wszystkim w IV księdze HGB i ustawach związkowych¹. (Seemansordnung z r. 1902 przestała w Polsce obowiązywać z chwilą wejścia w życie ustawy z 28 IV 1952). Jedynie w zakresie morskiego prawa administracyjnego posiadamy szereg rodzimych aktów prawodawczych,

¹ Utrzymał je w mocy art. VI przepisów wprowadzających nasz Kodeks handlowy z r. 1934.

co wynika stąd, że utrzymanie w mocy w r. 1918 ustawodawstw pozaborczych nie dotyczyło prawa publicznego (z wyjątkiem prawa karnego).

Obecna więc kodyfikacja stanowić będzie zarazem unarodowienie naszego prawa morskiego. Ma to niezmierną doniosłość, w chwili gdy na Zachodzie w coraz to większym stopniu zaznaczają się w doktrynie prawa morskiego tendencje kosmopolityczne.

Od dawna już istnieje dążność do unifikacji prawa morskiego, co w zasadzie ocenić należy pozytywnie. Prawo morskie jest niewątpliwie dziedziną prawa szczególnie się nadającą do międzynarodowej unifikacji. Na morzu ścierają się i zazębiają interesy ekonomiczne różnych państw i ich organizacji gospodarczych oraz obywateli różnych państw. Stąd w żegludze morskiej szczególnie często występuje w stosunkach prawnych tzw. element zagraniczny, wywołujący kolizję ustawodawstw. Poza tym należy pamiętać, że w prawie morskim (a przynajmniej w tak szerokim jego dziale, jakim jest prawo handlowe i żeglugi morskiej) występują nader często zagadnienia prawa zobowiązań, te zaś mogą być słusznie uważane za szczególnie nadające się do międzynarodowej unifikacji². Dla ujednoczenia prawa morskiego zrobiono już niewątpliwie dużo, że wspomnę tylko konwencje brukselskie z lat 1910, 1924 i 1926, dotyczące niektórych zagadnień prawa cywilnego, i konwencje londyńskie z lat 1929 i 1930 w zakresie niektórych zagadnień administracyjno-prawnych (bezpieczeństwo życia na morzu, linie ładunkowe statków). Wspomnę również o regulacjach przyjętych przez Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego, a ustalonych zyczajowo (reguły Yorku i Antwerpii z r. 1924 w przedmiocie awarii wspólnej, świeżo w nowej redakcji z r. 1950, reguły warszawsko-oxfordzkie o umowach kupna-sprzedaży na warunkach CIF). Należy zaznaczyć, że do wielu tych konwencji przystąpił Związek Radziecki, tak iż w konwencjach prawa morskiego uczestniczą państwa o różnym ustroju i różnych systemach własności³. Również i zasady ustalone w regulacjach Yorku i Antwerpii przyjęte są w praktyce radzieckiej.

Jednakże w chwili obecnej tendencje unifikacyjne nabrały w państwach kapitalistycznych szczególnego charakteru. Pod hasłem: „The law of the ocean must be one” lansuje się w kołach anglosaskich myśl narzucenia krajom europejskim instytucji prawa morskiego anglosaskiego⁴. Tę myśl podchwytują i propagują niektórzy prawnicy krajów Europy zachodniej. Tego rodzaju tendencje związane są ściśle z mętłą ideologią kosmopolityzmu. Unifikacja prawa morskiego pod egidą amerykańskiej myśli prawniczej ma być jednym ze środków, za pomocą których imperialiści amerykańscy chcą stworzyć swe burżuazyjne państwo światowe⁵. Dążenia te nie liczą się przy tym z rzeczywistością. Nie liczą się z tym, że nie można pojąć i instytucji, wyrosłych na gruncie Common Law, przeszczepiać na grunt europejski, gdzie zresztą

² Zob. Roman Longchamps de Bérier, *Zobowiązania*. Wyd. II opracowane przez prof. dra Józefa Górskiego. Poznań 1948, s. 3.

³ L. A. Lunc, *Międzynarodowe prawo prywatne*. Przekład polski. Warszawa 1951, s. 332.

⁴ Tamże, s. 332.

⁵ Stanisław Kocot, *Kosmopolityzm w prawie narodów*. Państwo i Prawo, 1950, zes. 1, s. 50.

istnieją wielowiekowe i, dodajmy, chlubne tradycje marynistyki kontynentalnej. Polska Ludowa, tworząc w chwili obecnej rodzimą kodyfikację prawa morskiego, przeciwstawia się tym samym wyżej opisanym tendencjom kosmopolitycznym w imię suwerenności narodu polskiego.

III

Prace nad przygotowaniem Kodeksu morskiego idą w kierunku ujęcia jednym aktem ustawodawczym stosunków prawnych z różnych dziedzin prawa morskiego. Tym samym w pracach tych staje się na stanowisku, że przepisy regulujące stosunki, które powstają w związku z użytkowaniem morza i brzegu morskiego, są wyodrębnionym działem prawa. Kodeks morski zawierać będzie nie tylko przepisy z zakresu morskiej żeglugi handlowej, lecz również *gros* przepisów o charakterze administracyjnym i morskie prawo międzynarodowe prywatne. Oddzielne uregulowanie stosunków pracy w ustawie z 28 IV 1952 ma znaczenie jedynie techniczne. Z uwagi na praktyczną trudność pomieszczenia w jednym akcie prawodawczym wszystkich zagadnień prawa morskiego, przepisy morskiego prawa pracy zostały wyjęte z przygotowywanego kodeksu i unormowane w osobnej ustawie. Ponadto Kodeks morski nie będzie regulował stosunków prawnych na pływających jednostkach wojskowych i organów ochrony granic (z wyjątkiem kwestii związanych z pomocą i ratownictwem). System pomieszczenia przepisów morskiego prawa pracy w osobnej ustawie istnieje zresztą nie tylko w naszym państwie (np. Francja posiada Code du Travail Maritime z 1926 r.). Mimo to podstawowe zasady rządzące stosunkami morskiego prawa pracy zostały sformułowane w samym projekcie Kodeksu, z tym zastrzeżeniem, że co do szczegółowych unormowań projekt odsyła do ustaw specjalnych (art. 95 projektu).

IV

Przechodzimy do najważniejszej części naszych rozważań. Byłyby one niekompletne, a co więcej pominęłyby istotę zagadnienia, gdybyśmy nie omówili treści projektu kodeksu, oraz ogłoszonej już ustawy z zakresu prawa pracy. Nowe przepisy polskiego prawa morskiego będą normami prawnymi państwa typu socjalistycznego. Głębokie przemiany w dziedzinie prawa morskiego, jakie obecnie w Polsce się dokonują, występują najsilniej tam, gdzie elementy nowego ustroju społeczno-gospodarczego uwypuklają się w sposób szczególnie jaskrawy. Dotyczy to zwłaszcza prawa morskiej żeglugi handlowej i morskiego prawa pracy. Prawo morskiej żeglugi handlowej należy w ustroju naszym do dziedziny prawa cywilnego wobec zaniku odrębnego prawa handlowego.

Co charakteryzuje prawo morskie państwa socjalistycznego? Musimy tu zwrócić uwagę przede wszystkim na znaczenie poszczególnych typów i form własności w gospodarce morskiej. Zasadnicze znaczenie ma socjalistyczna własność państwowa. Druga forma własności uspołecznionej, tj. własność spółdzielcza, odgrywa już znacznie mniejszą rolę, występując w zakresie rybołówstwa morskiego (spółdzielcze przedsiębiorstwa rybackie)⁶. Własność indywi-

⁶ Zob. A. W. Wieniediktow, Państwowa własność socjalistyczna. Przekład polski. Warszawa 1951, s. 705. P. również: Marian Szuldenfrei, Prawo morskie. Warszawa 1953, s. 116.

dualna występuje w zakresie żeglugi morskiej z zasady w formie własności drobnotowarowej (prywatne przedsiębiorstwa rybackie). Własność osobista ma za przedmiot zasadniczo tylko statki sportowe⁷.

Powstaje pytanie, czy w państwie typu socjalistycznego może zachować swą aktualność instytucja armatora? Kwestię tę można rozstrzygnąć na bazie przepisów rządzących państwową własnością socjalistyczną. Mianowicie należy zwrócić uwagę na zasadę jedności czy inaczej niepodzielności państwowej własności socjalistycznej. Z tej zasady wynika, że samo państwo jest właścicielem majątku, jaki przedsiębiorstwo państwowe czy inna państwowa osoba prawna posiada, z jakiego korzysta i jakim w granicach ustaw rozporządza⁸. W ustroju socjalistycznym odrębność osoby właściciela od osoby wykonującej tzw. triadę uprawnień właściciela występuje niezmiernie często. Ale w żadnej innej dziedzinie prawa niesposób skonstruować rozróżnienia tych dwóch osób tak łatwo, jak w prawie morskim. Łatwość ta stąd pochodzi, że w prawie morskim od dawna już wykształciło się pojęcie armatora jako gestora statku, jako przedsiębiorcy żeglugowego, który wprowadzie we własnym imieniu eksploatuje morski statek handlowy, ale nie zawsze jest właścicielem statku⁹. To ustalone w prawie morskim pojęcie armatora — niewłaściciela (*armateur — non propriétaire*) w pełni nadaje się do wykorzystania w państwie typu socjalistycznego. Możemy powiedzieć, że dla statków, będących w posiadaniu, użytkowaniu i rozporządzeniu państwowych socjalistycznych przedsiębiorstw żeglugowych, osoby armatora i właściciela nigdy nie będą się utożsamiały. Właścicielem statków, jak i innych środków majątkowych, które posiada przedsiębiorstwo państwowe, jakimi w granicach ustawy rozporządza i z jakich korzysta, jest Państwo. Przedsiębiorstwo, działając na zasadzie rozrachunku gospodarczego i posiadając osobowość prawną, jest armatorem. Normę, na podstawie której można skonstruować pojęcie przedsiębiorstwa państwowego jako armatora, przewiduje art. 85 § 1 i art. 86 projektu Kodeksu morskiego:

Art. 85:

§ 1 Armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym.

§ 2 Uprawianie żeglugi cudzym statkiem może opierać się na umowie z właścicielem statku albo na innej podstawie prawnej.

Art. 86:

Podstawą prawną dla uprawiania żeglugi statkiem morskim, stanowiącym własność państwa, jest przydzielenie statku, stosownie do przepisów o przedsiębiorstwach państwowych.

Do państwowej socjalistycznej własności, występującej w gospodarce morskiej i prawie morskim, mają zastosowanie te same zasady, które rządzą socjalistyczną własnością państwową w ogóle. Pierwszą z tych zasad jest wymieniona wyżej jedność czy inaczej niepodzielność państwowej własności socja-

⁷ Szuldenfrei, op. cit., s. 116.

⁸ Wieniediktow, op. cit., s. 334—335. P. również: Adam Chełmoński, Założenia wstępne struktury prawnej przedsiębiorstw państwowych. Państwo i Prawo, 1950, zesz. 7, zesz. 8—9.

⁹ Józef Górski, Pojęcie armatora. Państwo i Prawo, 1950, zesz. 5—6, s. 93—99.

listycznej. Drugą zasadą jest rozróżnienie pomiędzy trwałym i obrotowym majątkiem, będącym w posiadaniu przedsiębiorstw państwowych. W szczególności statki mają charakter środków trwałych i dlatego odnosi się do nich cały system ochrony środków trwałych, który wynika z dekretu o przedsiębiorstwach państwowych. Ochrona ta polega na wyjęciu środków trwałych spod egzekucji (art. 11), na zakazie zbywania tych środków na rzecz osób nie będących jednostkami gospodarki uspołecznionej, bez zezwolenia właściwego ministra wydanego w porozumieniu z ministrem finansów i za zgodą przewodniczącego P. K. P. G. (art. 9), jak również na ustawowym uregulowaniu zasad i trybów przekazywania środków trwałych innym przedsiębiorstwom państwowym lub jednostkom gospodarki uspołecznionej (art. 40). Bardzo ważnym elementem ochrony środków trwałych jest również ustawowy zakaz ustanawiania na nich praw rzeczowych ograniczonych na rzecz osób nie będących jednostkami gospodarki uspołecznionej, bez zezwolenia właściwego ministra wydanego w porozumieniu z ministrem finansów i za zgodą przewodniczącego P. K. P. G.

Z tego zakazu, jak również z przepisu wyjmującego środki trwałe spod egzekucji wynikają ważne konsekwencje, jeżeli chodzi o hipoteki morskie i inne zastawy na statkach, instytucje tak aktualne w kapitalistycznym prawie morskim. Otóż w państwie socjalistycznym nie będą one mogły mieć zastosowania do statków będących własnością państwa, chyba że właściwa władza wyrazi na to zgodę. Do zagadnienia tego powrócimy przy omawianiu konwencji brukselskiej z r. 1925 o hipotekach i przywilejach morskich.

Działalność uspołecznionych przedsiębiorstw żeglugi morskiej włączona jest w ramy narodowych planów gospodarczych¹⁰. Planowość gospodarki morskiej wiąże się ściśle z zasadą socjalistycznego monopolu handlu zagranicznego, gdyż handel morski jest przede wszystkim handlem zagranicznym. Zasada monopolu socjalistycznego znalazła unormowanie w artykule 7 Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Ustanowienie państwowego monopolu w zakresie handlu zagranicznego ma na celu „rozwój gospodarki i budownictwa socjalistycznego“ przez realizację planu eksportowo-importowego¹¹. Planowy system gospodarki morskiej przejawia się w konkretnych sformułowaniach ustawowych. Do przedsiębiorstw żeglugowych ma zastosowanie dekret o przedsiębiorstwach państwowych z 26 X 1950 (Dz. U. nr 49, poz. 439). Artykuł 1 tego dekretu stwierdza, że przedsiębiorstwa państwowe tworzone są dla wykonywania zadań wynikłych z narodowych planów gospodarczych. Ustawa o pracy na polskich morskich statkach handlowych z 28 IV 1952 stanowi we wstępie, że: „Zadaniem polskiej marynarki handlowej jest wykonywanie narodowych planów gospodarczych na odcinku transportu morskiego“.

Głęboki przewrót wprowadza socjalistyczne ustawodawstwo morskie w dziedzinie prawa pracy. Cytowana ustawa z 28 IV 1952 ma charakter wybitnie postępowy. Zawiera ona wszystkie elementy, jakie charakteryzują prawo

¹⁰ Zob. Leon Jankowski, Planowanie w gospodarstwie morskim. *Gospodarka Morska* 1949, zes. 3. P. również Szuldenfrei, op. cit., s. 8.

¹¹ Podręcznik prawa międzynarodowego pod red. Durdieniewskiego i Kryłowa. Przekład polski, Warszawa 1950, s. 348. P. również Stanisław Lychowski, *Handel międzynarodowy*, cz. 2, Warszawa 1951, s. 205.

pracy w warunkach demokracji ludowej¹², zarówno co do obrachunków, jak i co do uprawnień członków załogi. Jeżeli chodzi o obowiązki, to w myśl omawianej ustawy, są one następujące: 1) obowiązek wierności wobec Polski Ludowej, strzeżenie honoru i praw bandery polskiej, oraz chronienie statku, jako mienia posiadającego doniosłe znaczenie dla gospodarki narodowej (art. 9); 2) obowiązek godnego reprezentowania i strzeżenia dobrego imienia marynarza polskiego (art. 9, pkt. 2); 3) ogólny obowiązek wykonywania zadań statku (art. 10); 4) obowiązek dyscypliny pracy (art. 11). Poza tym ustawa przewiduje wydawanie przez armatora regulaminów pracy zatwierdzonych przez ministra żeglugi a uzgodnionych z zarządem głównym Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi (art. 12—13). Uprawnienia członków załogi odzwierciedlają w szczególności sposób socjalistyczne zasady prawa pracy. Art. 18 pkt. 1 stanowi, że członek załogi otrzymuje wynagrodzenie stosownie do kwalifikacji, wykonywanych funkcji oraz ilości i jakości pracy. Jest to wprowadzenie w życie socjalistycznej zasady: „każdemu według jego pracy”. Członek załogi ma dalej prawo do bezpłatnej pomocy lekarskiej na lądzie i w czasie żeglugi (art. 22, pkt. 2). Marynarze mają pierwszeństwo w korzystaniu z wczasów. Ponadto ustawa reguluje szczegółowo zasady bezpieczeństwa i higieny pracy (art. 55) oraz zasady wyróżnień i udzielania nagród (art. 26).

W zakresie morskiego prawa administracyjnego znajdujemy dyspozycje w art. art. 13 do 55 projektu Kodeksu morskiego. Nie wchodząc tutaj w szczególności odnoszące się do treści tych dyspozycji wspomnę jedynie, że projekt reguluje takie problemy, jak przynależność państwową statku (tu przepisy Kodeksu zastąpić mają ustawę o polskich statkach handlowych morskich z 28 maja 1920 r.), rejestr i wpis do rejestru, pomiary statku, bezpieczeństwo statku, dokumenty morskie o charakterze administracyjno-prawnym. Projekt zawiera również dyspozycje o charakterze karno-administracyjnym.

Pozostają nam jeszcze do omówienia, chociaż w zarysie, zagadnienia z zakresu prawa międzynarodowego prywatnego w projekcie Kodeksu (art. 8 do 12). Normy kolizyjne projektu ustalają przeważnie zakres stosowania jedynie polskiego prawa morskiego, są to więc normy kolizyjne jednostronne, czyli niezupełne¹³. Przewidziane w projekcie normy morskiego prawa międzynarodowego prywatnego stanowić będą jedynie *lex specialis* stosunku do przepisów ustawy z 2 sierpnia 1926 r. o prawie właściwym dla stosunków prywatnych międzynarodowych. W dyspozycjach projektu Kodeksu morskiego przeważa zasada łącznika bandery statków polskich. Prawu bandery zostają poddane: warunki uprawiania żeglugi przez statki polskie, prawa i obowiązki członków załogi i armatorów statków polskich, oraz prawa rzeczowe na statkach polskich (art. 8). Jeżeli chodzi o zobowiązania z umów, to art. 9 przewiduje przede wszystkim zasadę autonomii woli stron, w braku postanowienia stron stosuje się prawo polskie do umów zawartych w Polsce lub podlegających wykonaniu w Polsce. Zobowiązania z awarii wspólnej podlegają prawu polskiemu, gdy awaria nastąpiła w porcie polskim lub na wodach terytorialnych polskich, albo gdy statek po awarii wspólnej zakończył podróż w porcie polskim, chyba

¹² Radzieckie prawo pracy pod red. Aleksandrowa. Przekład polski. Warszawa 1951, s. 345—348.

¹³ L u n c, op. cit., s. 95.

¹⁴ Przegląd Zachodni

że strony w umowie postanowiły inaczej. Prawo polskie stosuje się do roszczeń o wynagrodzenie szkody ze zderzenia i o wynagrodzenie za pomoc i ratownictwo, o ile spory toczą się w Polsce. Jednak zasady podziału wynagrodzenia za pomoc i ratownictwo podlegają prawu bandery statku udzielającego pomocy lub ratującego (art. 11). Umowy zawarte na statku polskim, znajdującym się na pełnym morzu, uważa się za zawarte w Polsce (art. 9, § 2). Jak już podkreśliłem, w projekcie Kodeksu spotykamy z reguły normy kolizyjne jednostronne, normy, które ustalają zakres stosowania prawodawstwa polskiego. Takie uregulowanie zagadnienia kolizji ustaw w zakresie prawa morskiego nie wyklucza stosowalności obcego prawa morskiego, czy to jako prawa bandery statków obcych, czy to jako prawa miejsca zawarcia lub wykonania umowy, gdy miejsce to znajduje się na terytorium państwa obcego. To stosowanie prawa obcego będzie się opierać jednakże w zasadzie nie na wyraźnych przepisach kodeksowych, lecz na wykładni tych przepisów. Jeżeli np. art. 9 stanowi m. in., że do umów zawartych w Polsce stosuje się prawo polskie, to wykładnia tego przepisu prowadzi do ustalenia, że do umów zawartych np. we Francji stosuje się prawo francuskie, do umów zawartych w Danii — prawo duńskie itp. Wchodzi tu w grę z jednej strony wykładnia logiczna *per argumentum a contrario*, z drugiej strony wykładnia gramatyczna rozszerzająca. Takie są założenia wykładni. W dziedzinie autonomii woli stron można natomiast przyjąć możliwość zastosowania prawa obcego na podstawie wyraźnych przepisów, jeżeli strony, uprawnione do wyboru prawa, wybrały prawo obce.

Stosowalność przepisów zagranicznych ma jednak swoje granice. Nawet tam, gdzie zasadniczo dany stosunek podlega obcemu prawodawstwu, nie będzie ono mogło być zastosowane, jeśli dane normy tego prawodawstwa sprzeczne są z podstawowymi zasadami porządku prawnego i współżycia społecznego w naszym państwie¹⁴.

Dyspozycje z zakresu prawa międzynarodowego prywatnego znajdujemy również we wspomnianej już kilkakrotnie ustawie o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludzie międzynarodowej z 28 IV 1952. Art. 7 tej ustawy stanowi, że stosunki pracy na statkach, pływających pod banderą polską, podlegają prawu polskiemu i orzecznictwu władz polskich. Jest to więc norma kolizyjna jednostronna w zakresie tak prawa materialnego, jak i jurysdykcji.

V

Odrębne zagadnienie polskiego prawa morskiego stanowi jego stosunek do umów międzynarodowych, dotyczących dziedziny prawa morskiego. Polska ratyfikowała, jak wiadomo, w okresie międzywojennym szereg umów międzynarodowych w przedmiocie prawa morskiego, m. in. sześć konwencji brukselskich z lat 1910, 1924 i 1926, konwencję barcelońską z r. 1921, dwie konwencje londońskie z lat 1929 i 1930 i umowy lizbońskie z r. 1932.

Jak należy ustosunkować się do tych umów ze stanowiska państwa typu socjalistycznego? Problem stosunku naszego Państwa Ludowego do konwencji międzynarodowych, do których przystąpiła Polska przedwrześniowa, winien być rozważany nie generalnie, lecz indywidualnie, to znaczy z uwzględnieniem

¹⁴ Por. Ł u n c, op. cit., s. 145.

charakteru poszczególnych umów zawartych w okresie międzywojennym. Wszystkie one powstały na gruncie ustroju kapitalistycznego, lecz niejednakowa jest ich treść, niejednakowy jest ich charakter. Państwo ludowe nie może uczestniczyć w konwencjach, których treść sprzeczna jest z zasadą suwerenności państw, z zasadą ochrony mienia socjalistycznego, z postępowymi zasadami prawa pracy. Polska Ludowa nie mogła pozostać stroną konwencji brukselskiej z 10 IV 1926 o immunitetach statków państwowych (Dz. U. 1937 nr 2, poz. 17). Konwencja, o której mowa, ograniczała immunitety cywilno-jurysdykcyjne do państwowych statków wojennych i administracyjnych, odmawiała natomiast tych immunitetów państwowym statkom handlowym. Było wcieleniem w życie tzw. teorii immunitetu funkcjonalnego, którą socjalistyczna nauka prawa odrzuca¹⁵, a której zastosowanie koliduje z socjalistyczną zasadą ochrony państwowego mienia socjalistycznego. Immunitet państw obcych i ich majątku dotyczy zarówno postępowania spornego, jak i postępowania egzekucyjnego. Są tu więc właściwie dwa immunitety: cywilno-procesowy i sądowo-egzekucyjny. Do statków państwowych zasada immunitetu ma całkowite zastosowanie. Jeżeli chodzi o immunitet egzekucyjny polskich statków państwowych, to opiera on się nie tylko na przesłankach międzynarodowo-prawnych, lecz również na normach naszego prawa wewnętrznego. Statki państwowe stanowią majątek trwały, ten zaś nie podlega, jak wiemy, egzekucji na podstawie art. 11 dekretu o przedsiębiorstwach państwowych. Ten przepis należy uznać za wyraz naszego ustroju. Żadne akty władz obcych z nim sprzeczne nie mogą zostać uznane ani wykonane w naszym państwie ludowym. Dla wszystkich powyższych przyczyn Polska Ludowa nie mogła pozostać stroną konwencji o immunitetach statków państwowych. Polska wypowiedziała tę konwencję (Dz. U. 1952 nr 23, poz. 160). Wypowiedzenie wywołuje skutki prawne od 17 III 1953. Związek Radziecki do konwencji tej oczywiście nigdy nie przystąpił.

Konwencje, których treść nie sprzeciwia się podstawowym zasadom naszego ustroju, powinny nadal wiązać nasze państwo. I na tym stanowisku stoi projekt Kodeksu morskiego, który stanowi w art. 2, że „nie narusza mocy obowiązującej umów międzynarodowych i powszechnie przyjętych zwyczajów międzynarodowych”. Wypowiedziana została tylko jedna konwencja, tj. omówiona wyżej konwencja o immunitetach statków. Do innych umów międzynarodowych, sprzecznych w swej treści z zasadami naszego ustroju, Polska Ludowa nigdy nie przystąpi. I w świetle tego stwierdzenia dyspozycja art. 2 projektu staje się całkowicie zrozumiała.

Wśród umów międzynarodowych prawa morskiego, których stroną Polska Ludowa pozostaje, znaleźć można i takie umowy, które zachowują u nas swą aktualność tylko częściowo. To dotyczy przede wszystkim konwencji brukselskiej o hipotekach i przywilejach morskich z 1926 r. Konwencja ta zachowuje swą moc obowiązującą, lecz nie będzie stosowana do statków polskich będących własnością państwową na rzecz osób prywatnych. Wynika to z zasady ochrony mienia państwowego. Na statkach państwowych nie wolno ustanawiać praw rzeczowych ograniczonych na rzecz osób prywatnych, są to bowiem środki

¹⁵ Łunc, op. cit., s. 225. Podręcznik prawa międzynarodowego pod red. Dur-dieniewskiego i Kryłowa. Przekład polski. Warszawa 1950, s. 352.

trwałe. To wyjęcie środków trwałych spod możliwości ustanawiania na nich praw rzeczowych ograniczonych wynika z dekretu o przedsiębiorstwach państwowych. Prawda, że dekret ten dopuszcza w drodze wyjątku możliwość ustanowienia praw rzeczowych ograniczonych na środkach trwałych, na rzecz osób nie będących jednostkami gospodarki uspołecznionej, o ile właściwa władza na to zezwoli. Jednakże ta rezerwacja nie zmienia faktu praktycznej nieaktualności zastawu na statku będącym własnością państwa ludowego. Ustanowienie zastawu może być celowe i efektywne tylko wtedy, gdy dla wierzyciela istnieje możliwość zaspokojenia się z przedmiotu zastawem obciążonego. Ta możliwość w odniesieniu do naszych statków państwowych nie istnieje bez względu na to, czy wierzycielem jest jednostka gospodarki uspołecznionej, czy też osoba prywatna. Art. 11 dekretu o przedsiębiorstwach państwowych wprowadza, jak to już wiemy, zasadę wyjęcia środków trwałych spod egzekucji, nie uznając co do tego żadnych wyjątków. Należy zwrócić uwagę na to, że sama konwencja brukselska o hipotekach i przywilejach morskich daje podstawę do ochrony w tym zakresie naszych statków państwowych w obrocie międzynarodowym. W myśl artykułu 1 omawianej konwencji hipoteki i przywileje, ustanowione zgodnie z ustawami państwa bandery statku, uznane będą za ważne i respektowane we wszystkich innych państwach, będących stronami konwencji. Z przepisu tego wynika, przy zastosowaniu jego wykładni *per argumentum a contrario*, że hipoteki i przywileje, ustanowione niezgodnie z ustawami państwa bandery statku, nie będą uznane i respektowane¹⁶. Jeżeli więc w świetle prawa Polski Ludowej nasze statki państwowe nie mogą podlegać reżimowi hipotek czy przywilejów ustawowych, to ta zasada prawa polskiego znajduje zupełne uznanie w konwencji.

¹⁶ Por. Giulio Diena, *Principes de droit international privé maritime*, Recueil des Cours. T. 51, 1935, s. 440.