

KODEKS MORSKI

Komentarz

redakcja naukowa

Dorota Pyć, Cezary Łuczywek

Iwona Zużewicz-Wiewiórska

KOMENTARZE

KODEKS MORSKI

Komentarz

redakcja naukowa

Dorota Pyć, Cezary Łuczywek

Iwona Zużewicz-Wiewiórska

KOMENTARZE

Zamów książkę w księgarni internetowej

proinfo.pl
księgarnia internetowa

Stan prawny na 1 stycznia 2022 r.

Recenzent

Prof. dr hab. Zdzisław Brodecki

Redaktorzy naukowci

Dr hab. Dorota Pyć, prof. UG

Kpt. ż.w., dr Cezary Łuczywek

Dr Iwona Zużewicz-Wiewiórska

Wydawca

Grzegorz Jarecki

Redaktor prowadzący

Kinga Zajac

Opracowanie redakcyjne

Violet Design Wioletta Kowalska

Projekt okładek serii

Wojtek Janikowski, Przemek Dębowski

Poszczególne komentarze do artykułów ustawy napisali:

Dorota Pyć – art. 1–72, 201–213

Dorota Pyć, Cezary Łuczywek – art. 282–291

Magdalena Adamowicz – art. 182–182c, 292–338

Krzysztof Kochanowski – art. 103–171

Cezary Łuczywek – art. 188–200, 214–230, 250–256, 265–281e

Cezary Łuczywek, Małgorzata Nesterowicz – art. 97–102g

Cezary Łuczywek, Iwona Zużewicz-Wiewiórska – art. 257–264

Iwona Zużewicz-Wiewiórska – art. 73–96, 172–181, 183–187, 231–249, 339–360

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2022

ISBN 978-83-8246-705-5

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 22 535 82 19

e-mail: PL-ksiazki@wolterskluwer.com

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

PRZEDMOWA

Kodeks morski jest zbiorem norm o podstawowym znaczeniu dla stosunków prawnych regulowanych prawem morskim. Polskie prawo morskie jest ugruntowane historycznie, współdzielone gałęziowo, a rozwiązania prawne wchodzące do zakresu jego regulacji znajdują solidne oparcie w normach prawa międzynarodowego i dobrej praktyce morskiej. Na prawo morskie składają się normy o charakterze prywatnoprawnym i publicznoprawnym. Od kilku dziesięcioleci dynamiczny rozwój międzynarodowego prawa morskiego odbywa się głównie w obrębie regulacji publicznoprawnych w zakresie spraw bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska przez statki. Regulacje te bezpośrednio lub pośrednio oddziałują na międzynarodowy obrót morski, w tym w szczególności na sytuację podmiotów żeglugowych eksploatujących statki morskie zatrudnione do przewozu ładunku lub pasażerów. Morska działalność żeglugowa wykracza poza granice jednego państwa czy też regionu. Jej międzynarodowy charakter stanowi jedną z zasadniczych cech wpływających na treść prawa morskiego.

Proces ujednoczania prawa międzynarodowego znalazł swoje wyraźne odzwierciedlenie w treści Kodeksu morskiego. Internacjonalizacja Kodeksu morskiego polega na tym, że w naturalny sposób łączy on w sobie najnowsze normy konwencyjne z tymi, które mają ponad stuletnią tradycję. Ustawodawca wyraźnie określił materię regulacji Kodeksu morskiego i ograniczył ją do stosunków prawnych związanych z żeglugą morską. Instytucje prawne uregulowane w Kodeksie morskim mieszczą się zasadniczo w zakresie materii cywilnego prawa morskiego, chociaż

znalazło się w nim również miejsce dla regulacji o charakterze administracyjnoprawnym.

Nowe rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne oraz rozwój środków komunikacji stosowanych w międzynarodowym obrocie morskim wpływają na sytuację uczestniczących w nim podmiotów. Udoskonalone formy korzystania z morza, usprawnianie technik obrotu morskiego, zmiany w gospodarce światowej, nowe zjawiska społeczne i towarzyszące im nowe typy relacji międzypodmiotowych wpływają na kształt współczesnego prawa morskiego. Coraz większa świadomość i uznanie znaczenia bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska, zabezpieczenia interesów majątkowych, ochrony konkurencji i poszanowania praw konsumentów znajduje odzwierciedlenie w normach prawa międzynarodowego, europejskiego i krajowego oraz wzmacnia publicznoprawną sferę regulacji prawa morskiego.

Za względu na dynamiczny rozwój techniki budowy statków i technologii przewozów morskich oraz zmieniających się w związku z tym wymogów międzynarodowych, wprowadzanych do prawa międzynarodowego w ramach takich instytucji jak Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) i Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO), wyzwaniem stojącym przed polskim Kodeksem morskim i prawem morskim jest osiągnięcie zgodności z prawem międzynarodowym oraz wprowadzanie instrumentów prawnych służących zapewnieniu jego wykonania w praktyce. Kodeks morski inkorporuje część dorobku konwencji międzynarodowych. Uwzględnia w swojej treści unormowania zawarte w wielu międzynarodowych konwencjach ratyfikowanych przez Polskę.

Kodeks morski z 18.09.2001 r. zastąpił uprzednio obowiązujący Kodeks uchwalony 1.12.1961 r. Ustawa z 2001 r. zrewidowała niektóre, istniejące przez wiele lat, instytucje prawa morskiego, wyłączyła z treści Kodeksu morskiego większość regulacji o charakterze publicznoprawnym, wzmocniła problematykę z zakresu cywilnego prawa morskiego. Obecnie obowiązujący Kodeks wyraźnie nawiązuje do wielu instytucji ustawy z 1961 r., dając wyraz spójności koncepcyjnej pomiędzy wcześniejszą a obecną ustawą. Przeprowadzane wielokrotnie nowelizacje Kodeksu morskiego

z 2001 r. miały przede wszystkim na celu utrzymanie zgodności norm prawa krajowego z prawem międzynarodowym i unijnym. Należy odnotować w szczególności zmiany z 2003 r. i 2004 r., które związane były z akcesją Polski do UE i miały przede wszystkim na celu dostosowanie prawa polskiego do *acquis communautaire*, a także nowelizacje przeprowadzone w latach 2009, 2012, 2013 i 2015.

Proces przebudowy Kodeksu morskiego nie jest jednak zakończony. Wymogi płynące dla polskiego ustawodawcy ze zobowiązań międzynarodowych i unijnych wymuszają dokonywanie zabiegów dostosowawczych w prawie wewnętrznym. Istotną rolę w tworzeniu i udoskonalaniu krajowego prawa morskiego odegrała działająca do 2019 r. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego, której praca koncepcyjna i merytoryczna na rzecz kształtowania nowoczesnego prawa morskiego znajduje swoje odzwierciedlenie w polskim ustawodawstwie morskim. W 2018 r. Komisja opracowała projekt nowego Kodeksu morskiego, do którego treści odnoszą się Autorzy komentarza w kilku miejscach.

Komentarz do Kodeksu morskiego stanowi dzieło zbiorowe, nie ma jednak charakteru opracowania wspólnego Autorów biorących udział w jego przygotowaniu. Wyrażone przez poszczególnych Autorów poglądy prawne, zaprezentowane w poszczególnych częściach komentarza, stanowią wyraz ich osobistych poglądów.

Komentarz zawiera liczne odniesienia do literatury przedmiotu, zarówno krajowej, jak i zagranicznej. Przywoływane w komentarzu opracowania nie stanowią jednak kompletnej listy bibliograficznej z zakresu prawa morskiego. Dotychczasowy dorobek naukowy i orzeczniczy przedstawicieli doktryny i judykatury został przedstawiony, zgodnie z wymaganiami niniejszego opracowania. W celu lepszego zilustrowania niektórych instytucji w komentarzu pojawiają się liczne odesłania do prawa obcego. W komentarzu znalazły się również odniesienia do orzecznictwa sądów polskich oraz sądów zagranicznych, a także wybrane orzeczenia polskich izb morskich i raporty PKBWM. Omówione zostały także konwencje międzynarodowe inkorporowane do Kodeksu morskiego. Ponieważ uzupełniają one treść normatywną Kodeksu, celowe było odniesienie się

do ich treści. Zintensyfikowane w ostatnich latach zainteresowanie Unii Europejskiej sferą działalności morskiej znajduje swoje odzwierciedlenie w prawodawstwie unijnym. W niezbędnym zakresie komentarz odwołuje się i omawia akty nomatywne prawa żeglugi morskiej UE.

Praktyka międzynarodowa oraz powszechne używanie w obrocie morskim języka angielskiego narzuciły konieczność posługiwania się w komentarzu obcą terminologią. Znaczenie obcych pojęć zostało wyjaśnione w tekście komentarza oraz w wykazie skrótów.

Komentarz uwzględnia stan prawny na dzień 1.01.2022 r.

*Dorota Pyć
Cezary Łuczywek
Iwona Zużewicz-Wiewiórska*

Gdańsk, 1 stycznia 2022 r.

USTAWA

z dnia 18 września 2001 r.

Kodeks morski

(Dz.U. z 2018 r. poz. 2175)

TYTUŁ I

Przepisy ogólne

1. **Kodeks morski – rys historyczny.** W związku z tym, że Kodeks morski stanowi część polskiego ustawodawstwa morskiego, dla analizy stosunków prawnych związanych z żeglugą morską pozostających w zakresie regulacji Kodeksu morskiego często istotne jest kompleksowe spojrzenie na etapy rozwoju polskiego prawa morskiego. Proces tworzenia polskiego prawa morskiego rozpoczął się w okresie międzywojennym. Pogłębione badania historyczne prowadzone nad prawem morskim dowodzą jednak, że dla jego rozwoju dużo wcześniejszy okres miał również doniosłe znaczenie (zob. szerzej S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, Warszawa 1958, s. 28). Jeszcze przed drugą wojną światową ustawodawca wprowadzał w życie rozwiązania prawne, które przez wiele lat po wojnie stanowiły istotny wzorzec odniesienia dla przyjmowanych aktów normatywnych. Zalicza się do nich przede wszystkim ustawę z 28.05.1920 r. o polskich statkach handlowych morskich (Dz.U. Nr 47, poz. 285 ze zm.), rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 17.05.1927 r. o pomiarze morskich statków handlowych (Dz.U. Nr 47, poz. 422 ze zm.), rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 24.11.1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz.U. Nr 80, poz. 632 ze zm.) oraz ustawę z 18.03.1925 r. o izbach morskich (Dz.U. Nr 36, poz. 243 ze zm.).

W tamtym okresie Polska ratyfikowała umowy międzynarodowe z zakresu prawa morskiego, m.in. **konwencje brukselskie**: Konwencję międzynarodową o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących ograniczenia

odpowiedzialności właścicieli statków morskich, podpisaną w Brukseli 25.08.1924 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 256); Konwencję międzynarodową o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisaną w Brukseli 25.08.1924 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258 ze zm.); Konwencję międzynarodową o ujednostajnieniu niektórych zasad, odnoszących się do przywilejów i hipotek morskich, podpisaną w Brukseli 10.04.1926 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 260); Konwencję o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących zderzeń, podpisaną w Brukseli 23.09.1910 r. (Dz.U. z 1938 r. Nr 101, poz. 670); Konwencję o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego, podpisaną w Brukseli 23.09.1910 r. (Dz.U. z 1938 r. Nr 101, poz. 672) oraz **konwencje Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO)**: Międzynarodową Konwencję (nr 7) określającą najniższy wiek dopuszczania dzieci do pracy w marynarce, przyjętą jako projekt 9.07.1920 r. w Genewie na Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy Ligi Narodów (Dz.U. z 1925 r. Nr 54, poz. 370 ze zm.); Międzynarodową Konwencję (nr 8) w sprawie odszkodowania na wypadek bezrobocia z powodu rozbicia się statku, przyjętą jako projekt 9.07.1920 r. w Genewie na Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy Ligi Narodów (Dz.U. z 1925 r. Nr 54, poz. 372 ze zm.); Międzynarodową Konwencję (nr 9) w sprawie pośrednictwa pracy dla marynarzy, przyjętą jako projekt 10.07.1920 r. w Genewie na Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy Ligi Narodów (Dz.U. z 1925 r. Nr 54, poz. 374 ze zm.); Międzynarodową Konwencję (nr 16) o obowiązkowych oględzinach lekarskich dzieci i młodocianych zatrudnionych na statkach, przyjętą jako projekt 11.11.1921 r. w Genewie na Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy Ligi Narodów (Dz.U. z 1925 r. Nr 54, poz. 388 ze zm.); Konwencję (nr 22) dotyczącą umowy najmu marynarzy, podpisaną w Genewie 26.07.1926 r. (Dz.U. z 1931 r. Nr 106, poz. 821); Konwencję (nr 23) dotyczącą repatriacji marynarzy, podpisaną w Genewie 26.07.1926 r. (Dz.U. z 1931 r. Nr 106, poz. 821). Warto też zwrócić uwagę na dwa **dekrety** ustanowione przez Władze RP na Uchodźstwie w okresie drugiej wojny światowej, które miały na celu zmianę ustawy z 28.05.1920 r. o polskich statkach handlowych morskich w związku ze szczególną służbą pełnioną przez statki handlowe w czasie wojny: dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z 8.01.1944 r. o zmianie ustawy z 28.05.1920 r. o polskich statkach

handlowych (Dz.U. Nr 2, poz. 3) oraz dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z 15.03.1945 r. o zmianie ustawy o polskich statkach handlowych morskich (Dz.U. Nr 3, poz. 5).

W czasie wojny statki morskie miały status rzeczy ograniczonych w obrocie (zob. J. Młynarczyk, *Polskie ustawodawstwo morskie w latach 1939–1940* [w:] *Polskie prawo prywatne w dobie przemian. Księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Młynarczykowi*, red. A. Smoczyńska, Gdańsk 2005, s. 181). Sprawy rejestrowe statków morskich w okresie międzywojennym regulowało m.in. rozporządzenie Ministra b. Dzielnicy Pruskiej z 18.01.1921 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu oraz z Ministrem Spraw Wojskowych w przedmiocie prowadzenia rejestru statków handlowych morskich (Dz.U. Nr 10, poz. 58 ze zm.), które w czasie wojny Władze RP na Uchodźstwie zastąpiły rozporządzeniem Ministra Sprawiedliwości z 26.03.1940 r. wydanym w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o prowadzeniu rejestru polskich statków handlowych morskich (Dz.U. Nr 8, poz. 21), znowelizowanym rozporządzeniem Ministra Sprawiedliwości z 8.05.1942 r. wydanym w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o zmianie rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 26.03.1940 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o prowadzeniu rejestru polskich statków handlowych morskich (Dz.U. Nr 4, poz. 8). Natomiast opłaty rejestrowe były unormowane w dekrete Prezydenta Rzeczypospolitej z 4.09.1940 r. o zaprzestaniu pobierania opłat stemplowych i sądowych w sprawach dotyczących polskich statków handlowych morskich (Dz.U. Nr 13, poz. 36).

Po zakończeniu drugiej wojny światowej prawo morskie zaczęło się dynamicznie rozwijać. W 1952 r. weszła w życie ustawa z 28.04.1952 r. o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej (Dz.U. Nr 25, poz. 171 ze zm.), która regulowała stosunki pracy na statkach uprawiających pod polską banderą żeglugę międzynarodową (tzn. żeglugę uprawianą pomiędzy portami polskim i portami zagranicznymi lub pomiędzy portami zagranicznymi), w tym w szczególności obowiązki i prawa członków załogi, powstanie i ustanie stosunku pracy oraz odpowiedzialność dyscyplinarną członków załogi. W 1954 r. Polska ratyfikowała kolejne **konwencje morskie ILO**: Konwencję (nr 68) dotyczącą zaopatrzenia w żywność

i służby żywienia załóg na statkach, przyjętą w Seattle 27.06.1946 r. (Dz.U. z 1954 r. Nr 44, poz. 194 ze zm.); Konwencję (nr 69) dotyczącą świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, przyjętą w Seattle 27.06.1946 r. (Dz.U. z 1954 r. Nr 44, poz. 196 ze zm.); Konwencję (nr 73) dotyczącą badania lekarskiego marynarzy, przyjętą w Seattle 29.06.1946 r. (Dz.U. z 1954 r. Nr 44, poz. 198 ze zm.); Konwencję (nr 74) dotyczącą świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, przyjętą w Seattle 29.06.1946 r. (Dz.U. z 1954 r. Nr 44, poz. 200 ze zm.); Konwencję (nr 92) dotyczącą pomieszczenia załogi na statku (zrewidowaną w 1949 r.), przyjętą w Genewie 18.06.1949 r. (Dz.U. z 1954 r. Nr 44, poz. 202 ze zm.).

Pierwszy polski kodeks morski to ustawa z 1.12.1961 r. – Kodeks morski (Dz.U. Nr 58, poz. 318), która na podstawie ustawy z 1.12.1961 r. – Przepisy wprowadzające kodeks morski miała wejść w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia. W dniu 1.12.1961 r. Sejm poza Przepisami wprowadzającymi kodeks morski i ustawą Kodeks morski uchwalił jeszcze ustawę o izbach morskich (Dz.U. Nr 58, poz. 320 ze zm.). Uchyłono również przepisy dotyczące handlu morskiego księgi IV HGB (niemieckiego kodeksu handlowego z 1897 r.). Kodeks morski wszedł w życie 15.06.1962 r. i jak na ówczesne czasy prezentował kompleksowe podejście do prawa morskiego, które można było określić jako nowoczesne. Odnosił się do międzynarodowych stosunków morskich, które stawiały pewną elastyczność prawa jako wymóg natury praktycznej, a to z kolei było dość skomplikowane w latach 60., 70. i 80. ubiegłego wieku, chociażby ze względu na uwarunkowania polityczne i społeczno-gospodarcze. Dodatkowo trzeba zauważyć, że Kodeks morski wyprzedził w czasie Kodeks cywilny, który został uchwalony po przeszło dwóch latach po Kodeksie morskim z 1961 r. Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. Nr 16, poz. 93 ze zm.) wprowadziła wówczas zróżnicowanie w zakresie stosunków w obrocie uspołecznionym i nieuspołecznionym, które miało zasadnicze znaczenie dla pierwszeństwa stosowania przepisów Kodeksu cywilnego przed przepisami Kodeksu morskiego w zakresie morskiego obrotu uspołecznionego. Poza morskim prawem cywilnym w zakresie regulacji Kodeksu morskiego z 1961 r. znalazło się wiele instytucji prawa administracyjnego. Przepisy Kodeksu morskiego uzupełniała spora liczba aktów wykonawczych wydawanych na podstawie delegacji ustawowej

przez upoważnione organy administracji. Kodeks morski uwzględnił postanowienia wymienionych konwencji brukselskich, które po ratyfikacji i ogłoszeniu ich tekstów stawały się częścią polskiego porządku prawnego.

Stosunki prawne w żegludze morskiej i międzynarodowym obrocie morskim charakteryzują się swoistą dynamiką. Z perspektywy czasu, po ponad 20 latach od ogłoszenia pierwszego polskiego Kodeksu morskiego, okazało się, że przemiany w żegludze morskiej, przede wszystkim międzynarodowej, były na tyle silne i wyjątkowo zmienne, iż proces przekształceń wymuszał wprowadzenie zmian do polskiego prawa morskiego. W 1986 r. Kodeks morski z 1961 r. został znowelizowany. Wprowadzono wówczas nieznaną wcześniej instytucję czasowo przyznawanej przynależności państwowej statków oraz zmiany w reżimie umowy przewozu ładunku morzem związane z ratyfikacją przez Polskę w 1980 r. Protokołu sporządzonego w Brukseli 23.02.1968 r. zmieniającego Międzynarodową konwencją o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisaną w Brukseli 25.08.1924 r. (Dz.U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48). Z perspektywy czasu można dostrzec, że czynniki, które w zasadniczy sposób wywarły wpływ na proces zmian zachodzących w prawie morskim, były częścią przekształceń w układzie politycznym i społeczno-gospodarczym, a także wynikały z rozwoju techniki morskiej, natomiast dodatkowo w Europie ich źródłem stała się integracja regionalna (M.H. Koziński, *Niektóre cechy unijnej legislacji morskiej*, GSP 2011, t. 25, s. 229–239).

- 2. Kodeks morski – struktura.** Ustawa z 18.09.2001 r. – Kodeks morski obowiązuje od 5.06.2002 r. Kodeks morski jest częścią polskiego ustawodawstwa morskiego. Kodeks jest podzielony na dziesięć tytułów: „Przepisy ogólne” (art. 1–8), „Statek morski” (art. 9–52), „Kapitan statku” (art. 53–72), „Prawa rzeczowe” (art. 73–96), „Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie i ubezpieczenie armatorów z tytułu roszczeń morskich” (art. 97–102g), „Umowy” (art. 103–249), „Wypadki morskie” (art. 250–291), „Ubezpieczenia morskie” (art. 292–338), „Postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem przez statki” (art. 339–354) oraz „Przepisy kolizyjne” (art. 355–360). Przepisy ogólne zawarte w tytule I k.m. odnoszą się nie

Komentarz zawiera omówienie najważniejszych zagadnień związanych ze stosowaniem ustawy – Kodeks morski oraz powiązanych z nią polskich i unijnych aktów prawnych, a także międzynarodowych konwencji morskich. Uwzględniono w nim najnowsze rozwiązania prawne dotyczące przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, zanieczyszczania morza przez statki oraz usuwania wraków. Skomentowano przewóz ładunku drogą morską i odpowiedzialność przewoźnika. Przedstawiono także niezbędne do interpretacji i stosowania przepisów komentowanej ustawy odniesienie do spraw bezpieczeństwa morskiego, morskiego prawa pracy i morskiego prawa administracyjnego.

Autorzy analizują m.in. następujące zagadnienia:

- charakter prawny statku morskiego, jego przynależność, rejestrację, własność oraz hipotekę morską i przywileje na statku;
- pozycję prawną kapitana statku morskiego;
- ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie;
- umowy: przewozu ładunku, przewozu pasażerów, czarteru na czas, ubezpieczenia morskiego;
- prawa pasażerów podróżujących drogą morską;
- usługi pomocnicze w żegludze morskiej;
- świadczenie usług pilotowych i holowniczych;
- ratownictwo morskie i postępowanie z mieniem zatopionym lub znalezionym;
- awarię wspólną i wypadki morskie, w tym zderzenia i zanieczyszczenie ze statków;
- postępowanie w sprawach związanych z ograniczeniem odpowiedzialności za roszczenia morskie i dochodzeniem roszczeń związanych z zanieczyszczeniem morza.

Książka przeznaczona jest dla radców prawnych, adwokatów, sędziów i prokuratorów. Będzie przydatna również dla pracowników organów administracji morskiej i lądowej rozstrzygających sprawy z zakresu prawa morskiego, podmiotów korzystających ze środowiska morskiego – przedsiębiorców żeglugowych i przedstawicieli instytucji klasyfikacyjnych, a także związanych z gospodarką morską.



Kup e-book i czytaj
w aplikacji Smarteca



ZAMÓWIENIA:

INFOLINIA: 801 04 45 45
ZAMOWIENIA@WOLTERSKLWUER.PL
WWW.PROFINFO.PL



CENA 369 Zł (W TYM 5% VAT)

