

Umowa o zarządzanie statkiem morskim we współczesnych stosunkach żeglugowych

Przejdź do produktu na ksiegarnia.beck.pl

Wstęp

Niniejsza praca zmierza do usystematyzowania zagadnień związanych z zarządzaniem statkiem morskim i znaczenia tej instytucji w dzisiejszej żegludze morskiej. Dotychczas w prawie polskim nie powstało żadne kompleksowe opracowanie o charakterze monograficznym, mające za przedmiot umowę o zarządzanie statkiem morskim. Motywacją dla całościowego opracowania problematyki dotyczącej zarządzania statkiem morskim jest stale rosnący wzrost znaczenia zarządzania statkiem dla współczesnych stosunków żeglugowych. Przez współczesne stosunki żeglugowe rozumieć należy ogół relacji pomiędzy podmiotami uczestniczącymi w sektorze szeroko pojętej gospodarki morskiej, tj. przedsiębiorstwami armatorskimi, portami, spedytoraми, dostawcami dóbr i usług, interesariuszami oraz innymi podmiotami zaangażowanymi w ten sektor gospodarki. Stosunki te mają kluczowe znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania transportu morskiego, a w konsekwencji wydajnego przepływu towarów na całym świecie. Charakteryzują się również pewnymi odrębnościami prawnymi w stosunku do unormowań regulujących inne gałęzie gospodarki, co wynika ze specyfiki żeglugi statkiem morskim oraz wiążącymi się z tym niebezpieczeństwami. Istotne znaczenie we współczesnych stosunkach żeglugowych ma również nacisk na zrównoważony rozwój, ochronę środowiska morskiego oraz transformację cyfrową. Dzisiejsza żegluga stoi także przed wyzwaniami wynikającymi z rozwoju technologicznego, na morzach pojawiły się bowiem pierwsze statki autonomiczne sterowane z lądu. Rozwój technologii wiąże się niestety z powstaniem nowych form przestępczości, wobec czego cyberataki stały się zagrożeniem dla żeglugi morskiej, a tym samym dla zachowania bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Nie powinno ująć uwadze również znaczenie zagrożeń geopolitycznych dla stabilności żeglugi morskiej. W tak ukształtowanych obecnie stosunkach żeglugowych coraz większe znaczenie zaczyna odgrywać nowy podmiot – zarządzający statkiem morskim – *ship manager*.

Termin „zarządzanie” jest używany najczęściej w kontekście zarządzania zasobami ludzkimi, przedsiębiorstwem czy organizacją. W zasadzie zarządzanie jest nieodłącznym elementem każdej organizacji, bez względu na jej rozmiar oraz przedmiot działalności. Określenie to zaczęło być używane w stosunku do statku morskiego już od końca lat 70. ubiegłego wieku, a w szczególności w latach 80. i 90. kiedy rosnąca konkurencja w żegludze morskiej oraz załamanie rynku żeglugowego doprowadziły do wykształcenia nowego podmiotu w stosunkach żeglugowych – *ship managera*, czyli zarządzającego statkiem. W tym miejscu wypada wskazać, że choć w pracy jest mowa o zarządzaniu statkiem, możliwe jest powierzenie podmiotowi trzeciemu zarządzania całą lub częścią floty należącej do przedsiębiorstwa armatorskiego. Używanie w tym zakresie liczby pojedyn-

czej „zarządzanie statkiem” oraz „zarządzający statkiem” ma na celu jedynie zapewnienie przejrzystości wypowiedzi.

Należy zwrócić uwagę, że funkcja zarządzającego statkiem od dawna była znana prawnu angielskiemu jako mąż statku (ang. *ship's husband*), który na mocy umowy miał zarządzać statkiem lub statkami w imieniu armatora. Był on jedynie przedstawicielem armatora i nie mogły łączyć go ze statkiem żadne stosunki własnościowe¹. W obecnych czasach większość przedsiębiorców zarządzających statkami była najpierw armatorami statków, zanim przekształciła się w wyspecjalizowane podmioty zarządzające statkami dla osób trzecich². Znajomość specyfiki eksploatacji statku w żegludze morskiej z pewnością ułatwiła byłym armatorom wejście na rynek usług zarządzania statkiem i *de facto* stworzenia go od podstaw. Początkowo brakowało usankcjonowanych standardów wykonywania usług, pozostawały one w gestii przedsiębiorstw zarządzających. Natomiast umowy o zarządzanie statkiem konstruowane były przez same strony, stosownie do ich potrzeb i uwzględniały regulacje obowiązujące w danym przedsiębiorstwie zarządzającym statkami.

W 1933 r. weszła w życie pierwsza międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu – SOLAS³ z 1929 r. W kolejnych latach tekst tej konwencji poddawany był licznym zmianom, co wynikało z rozwoju technicznego żeglugi i konieczności zapewnienia spójności pomiędzy prawem a praktyką bezpieczeństwa morskiego⁴. Znaczenie właściwego zarządzania statkiem skoordynowanego z czynnościami wykonywanymi na lądzie oraz ich doniosłość dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego zostało dostrzeżone dopiero po katastrofie promu *m/f Herald of Free Enterprise*, która miała miejsce w 1987 r. W toku postępowania sądowego wytknięto zarządzającemu szereg błędów, które doprowadziły do wypadku, w tym liczne zaniedbania w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku i nieprawidłowości w zarządzaniu jednostką. Istotnym błędem zarządzającego był brak wsparcia autorytetu kapitana wobec członków załogi oraz nieprzestrzeganie procedur bezpieczeństwa obowiązujących w porcie. Konkluzja wynikająca z badania przyczyn katastrofy *Heralda* stanowiła podstawę do podjęcia przez Międzynarodową Organizację Morską (*International Maritime Organization* – IMO) prac nad rozwiązaniami prawnymi, które zapewniłyby bezpieczną eksploatację statków. W efekcie opracowany

¹ A. Mandaraka-Sheppard, *Modern Admiralty Law with Risk Management Aspects*, London 2001, s. 303.

² J. Spruyt, *Ship management*, London 1994, s. 212.

³ Konwencja SOLAS w swoich kolejnych formach jest powszechnie uważana za najważniejszy ze wszystkich międzynarodowych traktatów dot. bezpieczeństwa statków handlowych. Pierwsza wersja została przyjęta w 1914 r. w odpowiedzi na katastrofę *Titanica*, druga w 1929 r., trzecia w 1948 r., a czwarta w 1960 r. Wersja z 1974 r. zawiera procedurę milczącej akceptacji – która stanowi, że poprawka wchodzi w życie w określonym dniu, chyba że przed tą datą otrzymano zastrzeżenia do poprawki od uzgodnionej liczby stron. Obecnie obowiązująca konwencja jest czasami określana jako SOLAS z 1974 r. z późniejszymi zmianami, źródło: [imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx) (dostęp: 25.4.2025 r.).

⁴ D. Pyć, 100 lat od katastrofy „Titanica” – rozwój prawa bezpieczeństwa morskiego, *Prawo Morskie* 2012, t. XXVIII, s. 37–38.

został Międzynarodowy Kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniu – Kodeks ISM⁵, który wszedł w życie w 1998 r. jako zał. do konwencji SOLAS. Zatem dopiero na przełomie wieków wdrożone zostały międzynarodowe standardy bezpiecznego zarządzania statkami.

Jednocześnie wraz ze wzrastającym znaczeniem usług zarządzania statkiem morskim, w 1988 r. BIMCO⁶ opracowała i opublikowała pierwszy wzór standardowej umowy o zarządzanie statkiem morskim SHIPMAN 1988, który niewątpliwie zrównoważył prawa i obowiązki stron, a przede wszystkim wprowadził racjonalny podział odpowiedzialności pomiędzy właściciela statku i zarządzającego. Do dnia dzisiejszego powstały cztery kolejne wzorce umowne, z czego trzy nadal obowiązują. Najnowszą wersją jest SHIPMAN 2024 i to właśnie na jego podstawie dokonana została analiza stosunków prawnych łączących strony umowy o zarządzanie statkiem morskim. Jednak analizie poddano wszystkie cztery wersje standardowej umowy w celu wykazania, że każdy kolejny wzorzec SHIPMAN uwzględnia zachodzące zmiany prawne i dostosowuje się do nich.

Obecnie *ship manager* jest profesjonalnym podmiotem świadczącym usługi zarządzania statkiem w zakresie zarządzania technicznego, zarządzania załogą oraz zarządzania komercyjnego. Najczęściej występującą formą prawną prowadzenia przez niego działalności gospodarczej są spółki prawa handlowego. W praktyce, zarządzanie statkiem może odbywać się w ramach struktury organizacyjnej przedsiębiorstwa armatorskiego, czyli jako zarządzanie wewnętrzne (*in-house party ship management*) albo polegać na powierzeniu zarządzania podmiotowi zewnętrznemu (*third-party management*), niepowiązanemu kapitałowo ani osobowo z przedsiębiorstwem armatorskim. *Ship management companies* oferują specjalistyczną wiedzę, doświadczenie i umiejętności, umożliwiające sprawną eksploatację statków poprzez ograniczenie przestojów i kosztów operacyjnych. Powierzenie zarządzania statkiem profesjonalnemu podmiotowi powoduje, że właściciele statków mogą zredukować koszty związane z zatrudnieniem, zakupem niezbędnego sprzętu i wyposażenia, a także aprowizacją jednostki. Podmioty zarządzające świadczą również usługi z zakresu zarządzania złożonymi operacjami statkowymi, oceny i zarządzania ryzykiem. Powierzając zarządzanie statkiem profesjonalnemu podmiotowi, jego właściciel może skoncentrować się na działaniach biznesowych, takich jak rozbudowa floty i pozyskiwanie nowych kontraktów, zamiast zajmować się wyzwaniem związanym z codzienną eksploatacją statku.

Tematem niniejszej rozprawy i jednocześnie podstawowym problemem badawczym jest ocena zasadności powierzenia *ship managerowi* zarządzania statkiem przez właściciela na podstawie standardowej umowy o zarządzanie statkiem SHIPMAN 2024. W związku z czym, określone zostały trzy problemy badawcze, których analiza pozwoli na osiągnięcie założonego celu naukowego. Pierwszy problem dotyczy ustalenia rodzaju i treści stosunku prawnego łączącego strony umowy o zarządzanie statkiem morskim.

⁵ Kodeks ISM – *The International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention* – Międzynarodowy Kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu przyjęty przez IMO w listopadzie 1993 r. i włączony do rozdz. IX Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS).

⁶ *Baltic and International Maritime Council* – Bałtycka i Międzynarodowa Rada Żeglugowa.

Drugi skupia się na odpowiedzialności stron w związku z wykonywaniem umowy o zarządzanie statkiem. Natomiast trzeci problem dotyczy oceny interesu prawnego i faktycznego oddania statku w zarządzanie oraz ewentualnych korzyści i niebezpieczeństw, na które może narazić się właściciel statku.

Analiza powyższych problemów badawczych pozwoliła na obronę tezy głównej niniejszej monografii, zgodnie z którą powierzenie przez właściciela zarządzania statkiem profesjonalnemu podmiotowi jest dla niego korzystnym rozwiązaniem, zarówno z punktu widzenia ekonomicznego, jak i ewentualnej odpowiedzialności za eksploatację statku. Oddanie statku w zarządzanie najczęściej następuje na podstawie standardowej umowy o zarządzanie statkiem SHIPMAN opracowanej przez BIMCO, która określa zakres świadczonych usług, podział odpowiedzialności, a przede wszystkim wskazuje podmiot odpowiedzialny za zapewnienie zgodności z przepisami prawa międzynarodowego istotnego z punktu widzenia bezpieczeństwa statku, tj. kodeksów ISM i ISPS⁷.

Stałym elementem rozpatrywanych zagadnień jest polski system prawny, niemniej w pracy dokonana została analiza prawno-porównawcza systemu prawa angielskiego z uwagi na fakt, iż w zakresie wykładni postanowień umownych SHIPMAN 2024 odsyła do tego prawa. Konsekwencją tego jest dokonana analiza orzecznictwa zarówno polskiego, jak i angielskiego w kwestiach związanych z tematyką poruszaną w niniejszym opracowaniu. Przedstawione w monografii zagadnienia wymagały posłużenia się również dorobkiem doktryny. Założenia monografii koncentrują się głównie na obszarze prawa prywatnego, z uwzględnieniem regulacji wynikających z prawa międzynarodowego oraz administracyjnego w zakresie, w jakim dotyczą zakresu umowy o zarządzanie statkiem.

Analiza umowy o zarządzanie załogą na podstawie wzorca CREWMAN nie została ujęta w zakresie rozważań merytorycznych niniejszej pracy, gdyż szczegółowe jej omówienie wykracza poza zakresloną tematykę. Zarządzanie załogą omówiono jedynie w ramach wynikających ze standardowej umowy o zarządzanie statkiem SHIPMAN 2024.

Określone w pracy problemy badawcze oraz jej teza zdecydowały o przyjętej w niej strukturze. Monografia została podzielona na V rozdziałów, poprzedzonych wstępem. Każdy z nich rozpoczyna się wprowadzeniem i kończy zwięzłym podsumowaniem. Na podstawie wyników przeprowadzonych badań sformułowane zostały wnioski końcowe w formie zakończenia.

Rozdział I stanowi ogólną analizę pojęć „statku” i „zarządzania”. Z uwagi na międzynarodowy charakter żeglugi morskiej, badaniu poddano definicje statku morskiego w prawie krajowym, międzynarodowym oraz ustawodawstwach wybranych państw. Analizą objęte zostały także różne koncepcje zarządzania, co w konsekwencji pozwoliło na wyjaśnienie istoty zarządzania statkiem morskim wraz ze szczegółowym wskazaniem usług składających się na każdy z trzech rodzajów zarządzania, tj. zarządzania technicznego, zarządzania załogą oraz zarządzania komercyjnego. W trakcie badań zauważona została cecha wspólna rozważanych pojęć, a mianowicie brak potrzeby ich zdefiniowa-

⁷ Kodeks ISPS – *International Ship and Port Facility Security Code* – Międzynarodowy Kodeks ochrony statku i obiektu portowego – został przyjęty 12.12.2002 r. uchwałą Nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów – Stron Konwencji SOLAS (Dz.U. z 2005 r. Nr 120, poz. 1016).

nia, co znajduje swoje uzasadnienie zarówno prawne, jak i faktyczne. Jednak próba sformułowania definicji zarządzania statkiem pozwoliła jedynie na wskazanie pewnych cech charakteryzujących tę działalność, tj. profesjonalizm podmiotu zarządzającego, odpłatność umowy, przejęcie odpowiedzialności za świadczone usługi w zakresie wynikającym z umowy i przepisów oraz w większości przypadków – odrębność kapitałowa i osobowa od zleceniodawcy.

W rozdz. II omówiony został charakter prawny umowy o zarządzanie statkiem na podstawie standardowej umowy opracowanej przez BIMCO, tj. SHIPMAN 2024. Poprzedzając analizę najnowszej wersji tej umowy, zbadane zostały wszystkie jej poprzednie wydania celem zobrazowania zachodzących w nich zmian oraz okoliczności uzasadniających kolejne aktualizacje. Na podstawie polskich norm prawnych, dokonano charakterystyki omawianej umowy wraz z określeniem jej stron oraz przedmiotu, co stanowiło wyzwanie z powodu braku jej uregulowania w polskim systemie prawnym. Istotnym elementem tego rozdziału jest przedstawienie przykładowej struktury organizacyjnej przedsiębiorstwa zarządzającego wraz z omówieniem zakresu zadań wykonywanych przez poszczególne departamenty. Wyraźnego podkreślenia wymaga, że w następstwie zawarcia umowy o zarządzanie statkiem następuje jedynie przejście określonego zakresu odpowiedzialności z właściciela statku na zarządzającego, co w żaden sposób nie wpływa na kwestie własnościowe. Dokonana w tym rozdziale analiza formy organizacyjno-prawnej *ship managerów* nie ma charakteru prawnego. Jednak dane przedstawione na podstawie rzeczywistej funkcjonujących na rynku żeglugowym podmiotów, umożliwiły wyodrębnienie poszczególnych departamentów w strukturze omawianych podmiotów zarządzających. Poczynione rozważania pozwoliły dojść do wniosku, że najbardziej odpowiednią formą prowadzenia działalności w zakresie zarządzania statkiem jest spółka kapitałowa. Jednocześnie zaprezentowane dane wskazały na faktyczną liczbę statków oddanych w zarządzanie poszczególnym podmiotom, a tym samym zobrazowały skalę zapotrzebowania na usługi z zakresu zarządzania flotą.

Z uwagi na obszerną regulację w zakresie praw i obowiązków stron umowy, wyodrębnione zostały dwa rozdziały. Rozdział III w sposób szczegółowy analizuje prawa i obowiązki przedsiębiorstwa armatorskiego jako strony umowy o zarządzanie statkiem morskim, a rozdz. IV dotyczy praw i obowiązków przedsiębiorstwa zarządzającego. Jednocześnie Autorka odeszła od utrwalonej już w piśmiennictwie kolejności omawiania najpierw praw, a następnie obowiązków stron. Rozwiązanie to było konieczne, ponieważ zakres obowiązków stron umowy o zarządzanie statkiem morskim jest znacznie szerszy niż ich prawa. Zatem ta dysproporcja w pełni uzasadniła dokonane odstępstwo. Analiza postanowień umownych dokonana została na podstawie najnowszej wersji standardowej umowy o zarządzanie statkiem SHIPMAN 2024, wobec czego uwzględnia kwestię zarządzania emisjami, co stanowi następstwo włączenia sektora morskiego do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji na mocy dyrektywy 2003/87/WE⁸. W związku

⁸ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 13.10.2003 r., ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.Urz. UE L Nr 275 z 25.10.2003 r.).

z tym, że umowa o zarządzanie statkiem jest umową wzajemną i występuje w niej ekwiwalentność świadczeń, prawa i obowiązki właściciela statku stanowią przedmiot badań rozdz. III, a odpowiadające im obowiązki i prawa zarządzającego omówiono w rozdz. IV. Na uwagę zasługuje fakt, że znaczna część obowiązków właściciela statku zdeterminowana jest przez prawo międzynarodowe dotyczące bezpieczeństwa statku i ochrony środowiska, co nie oznacza, że w umowie brakuje regulacji prywatnoprawnych dotyczących *stricto* samych jej stron. Oznacza to, że w umowie o zarządzanie statkiem dostrzegalny jest wpływ międzynarodowego prawa publicznego na ukształtowanie obowiązków stron stosunku cywilnoprawnego.

W rozdz. V uwaga została poświęcona zagadnieniu odpowiedzialności stron na tle wykonywania umowy o zarządzanie statkiem. Z uwagi na cywilnoprawny charakter stosunku prawnego łączącego właściciela statku z zarządzającym, szczegółowej analizie poddano odpowiedzialność cywilną, zarówno w reżimie deliktowym, jak i kontraktowym, z uwzględnieniem specyfiki wynikającej z prawa morskiego. Z tego względu kluczowe znaczenie ma możliwość umownego ukształtowania odpowiedzialności cywilnej przez strony przez zasadnicze wyłączenie odpowiedzialności podmiotu zarządzającego statkiem, z wyjątkiem jego rażącego niedbalstwa, a także kwotowe ograniczenie odpowiedzialności zarządzającego do wysokości dziesięciokrotności jego rocznego wynagrodzenia. W związku z powierzeniem zarządzania statkiem *ship managerowi*, staje się on odpowiedzialny (jeśli wyrazi na to zgodę) za zapewnienie zgodności z Kodeksami ISM oraz ISPS. Powoduje to zatem jego odpowiedzialność administracyjną w przypadku naruszenia postanowień tych kodeksów. Uznać można zatem, że ograniczenie lub wyłączenie odpowiedzialności cywilnej zarządzającego w pewien sposób równoważy ponoszoną przez niego odpowiedzialność administracyjną (i konwencyjną) za zarządzany statek.

Wynikiem przeprowadzonej analizy stało się zebranie odpowiednich jakościowo argumentów potwierdzających postawioną w pracy tezę o zasadności powierzenia statku podmiotowi, który specjalizuje się w świadczeniu usług z zakresu zarządzania. Można wyodrębnić dwie podstawowe korzyści płynące z tego rozwiązania. Pierwszą z nich jest podział odpowiedzialności za zarządzanie statkiem pomiędzy jego właściciela a zarządzającego, a drugim jest możliwość skoncentrowania się przez właściciela na zdobywaniu rynku żeglugowego, tj. poszukiwaniu zatrudnienia dla swoich statków. Dodatkowym argumentem powinien być aspekt profesjonalizmu *ship managera* jako podmiotu, który zawodowo zajmuje się wykonywaniem usług z zakresu zarządzania technicznego, zarządzania załogą oraz zarządzania komercyjnego.

Celem zbadania zagadnienia znaczenia umowy o zarządzanie statkiem morskim we współczesnych stosunkach żeglugowych w pracy wykorzystano metody badawcze, tj. metodę dogmatycznoprawną, empiryczną oraz prawnoporównawczą. Metoda dogmatycznoprawna uwzględniająca skutki wykładni celowościowej, historycznej, językowej oraz systemowej, znalazła zastosowanie przy dokonywaniu analizy aktów prawa międzynarodowego z uwzględnieniem doktryny oraz orzecznictwa. Pozwoliła również na dokonanie interpretacji prawa polskiego i angielskiego. Natomiast posłużenie się wykładnią językową umożliwiło ustalenie pojęć mających istotne znaczenie dla analizowanych problemów badawczych, przez co przyczyniło się do usystematyzowania prowadzonych ba-

dań i opracowania konkretnych wniosków. Znaczenie wykładni językowej widoczne jest zwłaszcza na przykładzie aktów prawa międzynarodowego, sporządzonych w obcych językach oraz tłumaczeniu tych aktów na język polski.

Uzupełnieniem metody dogmatycznoprawnej jest metoda empiryczna. Jej zastosowanie umożliwiło odwołanie się do praktyki stosowania umowy o zarządzanie statkiem morskim w relacjach żeglugowych oraz na analizę procesów empirycznych. Istotne znaczenie dla rozwoju umowy o zarządzanie statkiem morskim odegrała BIMCO, która opracowała pierwszą standardową umowę o zarządzanie statkiem SHIPMAN, a następnie dostosowywała do zachodzących zmian prawnych przez publikowanie kolejnych wersji tej umowy. Stąd istotna okazała się analiza zmian dokonanych na przestrzeni lat od opracowania pierwszej do ostatniej wersji umowy SHIPMAN.

Z uwagi na bezpośrednie odwołanie się przez postanowienia SHIPMAN 2024 do prawa angielskiego, konieczne było również posłużenie się metodą prawnoporównawczą. Jej zastosowanie pozwoliło na porównanie polskiego – kontynentalnego porządku prawnego do prawa angielskiego opartego na zwyczajach, przez co uwypuklone zostały istotne różnice w podejściu poszczególnych systemów prawnych chociażby do potrzeby kompleksowej kodyfikacji określonej materii w ramach jednego aktu prawnego, jak np. ma to miejsce w przypadku czynów niedozwolonych. Te różnice widoczne były na gruncie prawa umów, ponieważ wyodrębnione przez prawo polskie i skodyfikowane typy umów zestawiono z brakiem kodyfikacji i wyodrębnienia poszczególnych typów umów w prawie brytyjskim, co stanowiło istotny problem badawczy w kontekście analizowanej umowy SHIPMAN. Przy wykorzystywaniu tej metody dokonano również analizy 4 formularzy standardowej umowy o zarządzanie statkiem SHIPMAN z 1988, 1998, 2009 oraz 2024 r.

* * *

Chciałabym wyrazić szczególne podziękowania dla BIMCO, która udostępniła do analizy oraz tłumaczenia wszystkie cztery wersje standardowej umowy o zarządzanie statkiem SHIPMAN oraz wyraziła zgodę na publikację oryginalnej wersji SHIPMAN 2024 wraz z jej tłumaczeniem na język polski. W monografii wykorzystano tłumaczenie SHIPMAN 2009 na język polski dokonane przez ktp. żw. dr. *Cezarego Łuczynka*.

Uwagi przedstawione w niniejszej pracy dokonane zostały na tle stanu prawnego obowiązującego na październik 2025 r.

Przejdź do księgarni →

ksiegarnia.beck.pl