

## PROBLEMY INTERPRETACYJNE ZWIĄZANE Z POJĘCIEM ARMATORA W USTAWIE O ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

---

DATA PRZEŚŁANIA: 21.03.2018, DATA AKCEPTACJI: 7.11.2018, KODY JEL: K00, K39

### Kajetan Górny

Uniwersytet Zielonogórski  
uniwersytet@adwokat-gorny.pl

#### STRESZCZENIE

Przedmiotem artykułu jest analiza pojęcia armatora, którego użyto w ustawie o żegludze śródlądowej. W opracowaniu dokonano rozróżnienia terminu „armator” występującego w Kodeksie morskim oraz w ustawie o żegludze śródlądowej. Wskazano m.in., że definicja zawarta w tym drugim akcie prawnym jest wprawdzie bardzo szeroka, jednak nieprecyzyjna. Dla zrozumienia analizowanego pojęcia nie można także korzystać z Kodeksu morskiego. W przeciwieństwie do niego ustawa o żegludze śródlądowej w większym stopniu uzależnia przesłanki „bycia” armatorem od treści zawartej między stronami umowy. W opracowaniu skoncentrowano się także na różnicach pomiędzy pojęciem statku morskiego a statku śródlądowego.

#### SŁOWA KLUCZOWE

pojęcie armatora, armator żeglugi śródlądowej, armator żeglugi morskiej, statek morski, statek śródlądowy

---

### WPROWADZENIE

Przedmiotem artykułu jest analiza pojęcia armatora, które zostało użyte przez ustawodawcę w ustawie o żegludze śródlądowej (2000). Wykładnia tego zwrotu jest istotna chociażby z uwagi na doniosłość zagadnienia pod kątem odpowiedzialności odszkodowawczej osób, które są armatorami w żegludze śródlądowej. Przy czym można zauważyć, że zasady tej odpowiedzialności częściowo są uregulowane w Kodeksie morskim. Przepisy w szczególności regulują odpowiedzialność za zderzenie statku żeglugi śródlądowej ze statkiem morskim (Ustawa, 2001, art. 257 i n.). Jakkolwiek w najnowszej literaturze omówiono kilka tematów związanych z zagadnieniami dotyczącymi żeglugi śródlądowej (zob. np. Adamowicz, 2014, s. 25 i n.; Iwański, 2014, s. 167 i n.; Stec, 2017, s. 1403), to przedstawiona w artykule tematyka na chwilę obecną nie doczekała się pogłębionej analizy.

## WZAJEMNY STOSUNEK NORM PRAWNYCH UJĘTYCH W USTAWIE KODEKS MORSKI I NORM ZAWARTYCH W USTAWIE O ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Zarówno w Kodeksie morskim, jak też w ustawie o żegludze śródlądowej użyto pojęcia armatora. Zostało ono zdefiniowane na początku tekstu ustawy (2001, art. 7). Również w ustawie o żegludze śródlądowej wyjaśnienia tego pojęcia należy szukać wśród jej początkowych artykułów (Ustawa, 2000, art. 5 ust. 1 pkt. 2). Niewątpliwie między pojęciami w obu aktach prawnych występują różnice. Podczas gdy Kodeks morski opisuje armatora jako tego, który we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym, w ustawie o żegludze śródlądowej pojęcie to ujęto odmiennie. Mianowicie armatorem jest właściciel statku lub osoba, która uzyskała od właściciela tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu. Te różnice mogą mieć wpływ na wiele obowiązków armatora ujętych w obu ustawach, a także na zasady jego odpowiedzialności względem osób trzecich czy obowiązki o charakterze administracyjno-prawnym. Na uwagę zasługuje również fakt, że na gruncie Kodeksu morskiego odpowiedzialność armatora w pewnych przypadkach jest ograniczona (Ustawa, 2001, art. 97 i n.), z kolei przepisy ustawy o żegludze śródlądowej milczą w tym zakresie.

Mając na uwadze powyższe różnice, w pierwszej kolejności należałoby się zastanowić nad stosunkiem norm prawnych wynikających z obu wspomnianych ustaw względem siebie. Ustalenie tego stosunku umożliwi stwierdzenie czy dla samego terminu „armator”, jak również innych zwrotów użytych w ustawie o żegludze śródlądowej, można się posiłkować tą samą siatką pojęciową, jak na gruncie ustawy Kodeks morski. Dopuszczenie „przenikania” się wzajemnie ustaw umożliwiłoby także posiłkowanie się pojęciami/definicjami zawartymi w obu aktach prawnych w zakresie, w jakim się one nie wykluczają.

W powyższym kontekście można zająć dwa stanowiska. Z jednej strony można przyjąć, że normy prawne ujęte w ustawie o żegludze śródlądowej pozostają w stosunku *lex specialis derogat legi generali* w odniesieniu do norm wynikających z Kodeksu morskiego czy też innych ustaw. Z drugiej zaś można założyć, że uregulowania zawarte w ustawie o żegludze śródlądowej są autonomiczne w stosunku do przepisów Kodeksu morskiego. Należałoby wybrać ten drugi sposób ustalenia stosunku aktów prawnych względem siebie. Po pierwsze, zakres regulacji obu ustaw jest odmienny. Podczas gdy ustawa o żegludze śródlądowej obejmuje sprawy związane z uprawianiem żeglugi na wodach śródlądowych (Ustawa, 2000, art. 1), Kodeks morski (Ustawa, 2001, art. 1) odnosi się do regulacji prawnych związanych z żeglugą morską. Po drugie, przepisy żeglugowe na śródlądowych drogach wodnych są odmiennie od zasad postępowania dotyczących żeglugi morskiej, z czego wynika, że ustawodawca zamierzał w różny sposób uregulować obie materie. Po trzecie, ustawa o żegludze śródlądowej w zakresie w niej nieuregulowanym nie odsyła do Kodeksu morskiego, lecz do przepisów Kodeksu cywilnego dotyczących umowy przewozu oraz przepisów prawa przewozowego (Ustawa, 2000, art. 3 ust. 1). Z kolei te ostatnie zasadniczo odsyłają do regulacji Kodeksu cywilnego (Ustawa, 1984, art. 90)<sup>1</sup>. W rezultacie należałoby przyjąć, że mamy do czynienia z dwoma odrębnymi regulacjami prawnymi i nieuzasadnione jest sięganie do regulacji zawartych w jednej z ustaw w celu wyjaśnienia siatki pojęciowej zawartej w przepisach drugiej ustawy.

<sup>1</sup> Powyższe stwierdzenie nie dotyczy oczywiście norm prawnych, które wyraźnie regulują niektóre aspekty żeglarstwa śródlądowego, a które zawarto w Kodeksie morskim. W tym kontekście należy mieć na uwadze w szczególności regulacje związane z odpowiedzialnością za zderzenie statków żeglugi śródlądowej i morskiej.

## POJĘCIE ARMATORA NA GRUNCIE USTAWY O ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Odrzucając zatem możliwość sięgnięcia do Kodeksu morskiego w celu wyjaśnienia terminu „armator”, należałoby się skoncentrować wyłącznie na tekście ustawy o żegludze śródlądowej. Tym bardziej że Kodeks cywilny (Ustawa, 1964) także nie posługuje się tym pojęciem. Jego autonomiczną definicję zawiera ustawa o żegludze śródlądowej (2000, art. 5 ust. 1 pkt. 2). Jak wspomniano powyżej, pod tym pojęciem należy rozumieć właściciela statku lub osobę, która uzyskała od właściciela tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu. Odmienną definicję znajdujemy w innych aktach prawnych. W myśl przepisów Kodeksu morskiego armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym (Ustawa, 2001, art. 7). Ubocznie należy zauważyć, że pojęcie armatora występuje też np. w ustawie o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (2002, art. 2 pkt. 1) i także jest ono odmienne. Powołując się na tę ostatnią ustawę, jako armatora należy rozumieć osobę fizyczną lub prawną będącą właścicielem statku polskiego. Z uwagi na to, że pojęcie armatora zostało zdefiniowane w ustawie o żegludze śródlądowej, należy przyjąć, że jest ono autonomiczne i posiłkowanie się definicjami z innych ustaw jest niedopuszczalne.

### ARMATOR – WŁAŚCICIEL

W świetle przepisów ustawy o żegludze śródlądowej podmiot będący właścicielem statku jest armatorem. Do tej grupy można zaliczyć zarówno osoby fizyczne, jak i osoby prawne oraz jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej. W myśl powyższej ustawy armatorem może być więc np. osoba, która zarówno prowadzi działalność gospodarczą, jak i jej nie prowadzi (szerzej na temat konstelacji podmiotów gospodarczych zob. Górski, Wesołowski, 2000, s. 3 i n.). Podobnie armatorem może być także spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

### ARMATOR, CZYLI OSOBA WŁADAJĄCA STATKIEM WE WŁASNYM IMIENIU NA PODSTAWIE TYTUŁU PRAWNEGO

#### PRZESŁANKA WŁADANIA STATKIEM WE WŁASNYM IMIENIU

W świetle ustawy o żegludze śródlądowej armatorem nie jest jedynie właściciel. Jest już nim jednak osoba, która od armatora uzyskała tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu. Pod pojęciem tego zwrotu rozumie się takie postępowanie osoby władającej statkiem, która występuje we własnym imieniu w stosunku do osób trzecich (tak w odniesieniu do armatorów morskich zob. Matysik, 1963, s. 118). Z kolei na gruncie Kodeksu morskiego podkreśla się istotność faktycznego sprawowania władztwa nad statkiem (Pyc, Zużewicz-Wiewiórska, 2012, komentarz do art. 7 ustawy kodeks morski). Z literalnego brzmienia przepisów ustawy o żegludze śródlądowej nie można jednak wyinterpretować tej przesłanki.

Ustawa o żegludze śródlądowej nie wyjaśnia, co należy rozumieć pod pojęciem władania statkiem. Skoro brak w niej tego wyjaśnienia, a w zakresie nieuregulowanym odsyła ona do prawa przewozowego, a następnie do Kodeksu cywilnego (Ustawa, 2000, art. 3), należałoby sięgnąć do

regulacji tego ostatniego aktu prawnego. W uregulowaniach Kodeksu cywilnego odniesienie do władztwa znajduje się głównie w regulacjach związanych z posiadaniem rzeczy (Ustawa, 1964, art. 336). W rezultacie pojęcie władztwa użyte w ustawie o żegludze śródlądowej należałoby utożsamić z wszelkimi formami posiadania, o których mowa w Kodeksie cywilnym. Władztwo nad statkiem będzie miał zarówno posiadacz zależny, jak i dzierżyciel.

Konieczność występowania we własnym imieniu w stosunku do osób trzecich prowadzi też do wniosku *a contrario*, że armatorem w świetle ustawy o żegludze śródlądowej nie jest podmiot, który wprowadzie władę statkiem, czyni to jednak w cudzym imieniu. Te stwierdzenia w praktyce mogą prowadzić do wielu wątpliwości natury dowodowej. Nie zawsze podczas przemieszczania się statkiem osoba, która nim włada, oświadcza wobec osób trzecich, że czyni to we własnym lub cudzym imieniu. Trudno sobie przykładowo wyobrazić takie postępowanie żeglarza podczas samotnego rejsu na jeziorze.

#### PRZESŁANKA TYTUŁU PRAWNEGO DO WŁADANIA STATKIEM

Pod pojęciem tytułu prawnego do władania statkiem należałoby z kolei rozumieć treści stosunku prawnego, na podstawie którego pomiędzy właścicielem a żeglującym nastąpiło przeniesienie posiadania/dzierżenia statku. Zasadniczo strony w tym zakresie mają pełną swobodę co do ustalania treści łączącej jej umowy (Ustawa, 1964, art. 353<sup>1</sup>). Należy mieć jednak na uwadze, że niektóre z zawartych pomiędzy nimi umów mogą być wyznaczane także treścią Kodeksu morskiego, np. w zakresie czarteru na czas (Ustawa, 1984, art. 91).

Wydaje się, że użycie sformułowania, iż poza właścicielem armatorem jest ten podmiot, który włada statkiem we własnym imieniu na podstawie tytułu prawnego, może w pewnych sytuacjach prowadzić do niezamierzonych skutków. Mianowicie w przypadku, gdy osoba trzecia zawładnie statkiem bez zgody armatora. W tej sytuacji nie będzie ona ani właścicielem statku, ani nie będzie nim władała w jego imieniu. W konsekwencji zakres jej odpowiedzialności może być np. mniejszy niż w sytuacji, gdy za zdarzenie będzie odpowiadał armator. Także wszelkiego rodzaju wadliwości umowy będą działały tylko i wyłącznie na niekorzyść właściciela statku śródlądowego. Wada oświadczenia woli z reguły będzie prowadziła do wadliwości tytułu prawnego do władania rzeczą ze strony „pierwotnego armatora”, a w konsekwencji do wyłączenia pewnych reguł czy też obowiązków nałożonych na żeglarza treścią ustawy o żegludze śródlądowej. Formułując właśnie z tego względu postulat *de lege ferenda*, należałoby zmienić definicję armatora, o której mowa w ustawie o żegludze śródlądowej, aby skupiała się ona bardziej na sposobie korzystania ze statku, a nie na więzi prawnej pomiędzy właścicielem statku a podmiotem, który nim włada w jego imieniu. Podobnie jak czyni to właśnie Kodeks morski.

#### POJĘCIE STATKU ŚRÓDLĄDOWEGO JAKO JEDEN Z WYZNACZNIKÓW POJĘCIA ARMATORA

Skoro w świetle ustawy o żegludze śródlądowej wyznacznikiem pojęcia armatora jest to, że jest on właścicielem statku, istotne w tym kontekście jest także ustalenie użytego w tym akcie prawnym pojęcia statku.

Ustawa o żegludze śródlądowej zawiera kolejną legalną definicję w powyższym zakresie. W myśl jej unormowań pod pojęciem statku należy rozumieć urządzenie pływające o napędzie

mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do: przewozu osób lub rzeczy, pchania lub holowania, inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia, ratowania życia lub mienia, połowu ryb, wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw, uprawiania sportu lub rekreacji, celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki lub zakłady kąpielowe (Ustawa, 2000, art. 5 ust. 1 pkt. 1 lit. a–h).

Mając na względzie przytoczone powyżej regulacje, statek winien posiadać dwie następujące cechy: **A)** urządzenie musi pływać, **B1)** urządzenie musi być przeznaczone do wskazanych w ustawie celów, jak np. przewóz osób, który ma się odbywać na śródlądowych drogach wodnych, **albo B2)** urządzenie musi być używane na śródlądowych drogach wodnych do wskazanych wyżej celów.

Wymóg, aby statek pływał, raczej nie wywołuje wątpliwości interpretacyjnych. Pojęcie pływania należałoby utożsamić z synonimem utrzymywania się na powierzchni wody. Nie wydaje się, by wykładnia tego pojęcia nastroczała trudności<sup>2</sup>.

Wątpliwości pojawiają się jednak w kontekście drugiej części definicji (**tj. wariantu B1**). Należy zauważyć, że ustawodawca nie określił, czy statek winien być przeznaczony do wskazanych w ustawie celów i osoba nim żeglująca na śródlądowych drogach wodnych ma spełniać wskazane w ustawie cele, czy też wystarczy samo przeznaczenie statku, np. do celów rekreacyjnych. Innymi słowy, czy wystarczy przeznaczenie statku do celów rekreacyjnych, czy też statek winien być przeznaczony do celów rekreacyjnych **na śródlądowych drogach wodnych**. To rozróżnienie jest o tyle istotne, że termin „śródlądowe drogi wodne” jest węższy od pojęcia wód śródlądowych. W ustawie o żegludze śródlądowej wyjaśniono to pierwsze pojęcie, wskazując, że należą do nich **tylko te** wody śródlądowe, które w myśl ustawy prawo wodne (Ustawa, 2000, art. 1) zostały uznane za żeglowne. W konsekwencji ustawa nie definiuje wprost tego pojęcia, lecz odsyła w tym zakresie do przepisów prawa wodnego (Ustawa, 2017). To z kolei oznacza, że pod pojęciem śródlądowej drogi wodnej należy rozumieć drogi, które mogą służyć potrzebom śródlądowego transportu wodnego i żeglugowego wykorzystywanego przez statki (Ustawa, 2017, art. 193 ust. 1). Jakże konkretnie wody należy zaliczyć do śródlądowych dróg wodnych, każdorazowo określa ostatecznie Rada Ministrów w drodze rozporządzenia (Ustawa, 2017, art. 193 ust. 1). Wydaje się, że należałoby założyć, że ustawodawca chciał objąć zakresem regulacji statki żeglujące na śródlądowych drogach wodnych. W odmiennym przypadku część przepisów znajdujących zastosowanie wobec statków na innych niż śródlądowe drogi wodne byłaby zbędna. **W tym kontekście warto podkreślić, że do śródlądowych dróg wodnych zalicza się część największych rzek w Polsce, a tylko nieliczne jeziora.** Oznacza to, że termin „statek” należy odnieść do tych urządzeń, które są przeznaczone **jedynie na te** śródlądowe drogi wodne. O ile więc urządzenie (statek) nie jest przeznaczone na śródlądowe drogi wodne, o tyle przepisy ustawy w świetle przytoczonej definicji nie mają wobec niego zastosowania. W konsekwencji też właściciel tego urządzenia nie będzie armatorem w myśl ustawy o żegludze śródlądowej.

Także drugi z wymogów ustawowych definicji statku wywołuje wątpliwości (**wariant B2 – tj. używanie urządzenia na śródlądowych drogach wodnych**). Jeśli urządzenie, które pływa,

2 Aczkolwiek mogą się np. pojawić wątpliwości, czy pod pojęciem statku można także rozumieć urządzenie, które pływa **pod powierzchnią** tafli wody.

znajduje się na śródlądowych drogach wodnych i jest przeznaczone do jednego ze wskazanych w ustawie celów (np. rekreacyjnych), to należy je uznać za statek (śródlądowy). Takie ujęcie statku z jednej strony umożliwia zakwalifikowanie do kategorii statku śródlądowego bardzo dużej liczby urządzeń pływających, np. materaca. Z drugiej strony okoliczność, że urządzenie pływające znajduje się na śródlądowych drogach wodnych i nie jest wykorzystywane do żadnego z wymienionych w ustawie celów, prowadzi do stwierdzenia, że nie mamy do czynienia ze statkiem (śródlądowym). Innymi słowy, jacht, który będzie służył tylko i wyłącznie magazynowaniu surowców, nie będzie wypełniał definicji statku śródlądowego.

Ciekawe w tym kontekście wnioski wynikają ze szczątkowego orzecznictwa sądowego. Sądy raczej nie chcą zajmować stanowiska w powyższych sprawach. Jedną ze spornych kwestii w orzeczeniu Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego była prawidłowa kwalifikacja statku. Na podniesiony przez stronę zarzut, że ponton, na którym posadowiona jest barka, jest statkiem morskim, sąd odmówił w ogóle udzielenia odpowiedzi w tej materii, stwierdzając, że nie ma to znaczenia dla rozstrzyganej sprawy (Orzeczenie, 2005).

Pewnym wyznacznikiem co do zamiaru armatora sposobu władania statkiem może być fakt jego wpisania do odpowiedniego rejestru. Należy zwrócić uwagę, że zarówno w Kodeksie morskim (Ustawa, 2001, art. 23), jak i w ustawie o żegludze śródlądowej (2000, art. 18) ustawodawca nałożył na armatorów pewnych statków obowiązek ich zgłoszenia do odpowiednich rejestrów – pośrednio można z tego wywnioskować ich przeznaczenie. Nie jest to jednak oczywiste z uwagi na pytanie dotyczące stosunku poszczególnych rejestrów względem siebie i ich funkcji (Łopuski, 2002, s. 17 w odniesieniu do wątpliwości związanych z funkcją poszczególnych rejestrów).

Należy też wspomnieć, że w literaturze przedmiotu wskazywano na trudności związane z niektórymi sposobami przeznaczenia statku, np. w kontekście rekreacji, która rozumiana jest jako czynny wypoczynek podejmowany w celu regeneracji sił (Gospodarek, 2007, s. 37). W konsekwencji nie zawsze jednoznacznie wynika, kiedy statek wykorzystywany jest do celów rekreacji.

Reasumując, należy stwierdzić, że armatorem jest właściciel statku, czyli urządzenia pływającego przeznaczonego do używania na śródlądowych drogach wodnych, których zakres każdorazowo określa Rada Ministrów, albo używanego na tych drogach. W ten sposób Rada Ministrów określa także pośrednio, kto jest armatorem w myśl ustawy o żegludze śródlądowej.

## CZY WŁAŚCICIEL INNEGO STATKU NA DROGACH ŚRÓDLĄDOWYCH JEST ARMATOREM?

Przepisy ustawy o żegludze śródlądowej należy stosować też do innych statków niż te, o których mowa powyżej, gdy są one wykorzystywane na wodach śródlądowych i służą do: 1) przewozów międzybrzegowych, 2) zarobkowego przewozu osób lub ładunków, 3) uprawiania sportu lub rekreacji, 4) zarobkowego połowu ryb, 5) wykonywania robót technicznych lub eksploatacji złóż kruszywa na innych wodach śródlądowych (Ustawa, 2000, art. 1 ust. 3). Literalne brzmienie powyższego przepisu prowadzi do wniosku, że należy go stosować wobec statków, ale już nie wobec innych kwestii poruszonych w ustawie o żegludze śródlądowej. W konsekwencji, **w myśl regulacji ustawy o żegludze śródlądowej za armatora nie można uznać osoby, która np. włada statkiem na małym jeziorze, nie należy ono bowiem do śródlądowych dróg wodnych.** Co najwyżej w mo-

mencie, gdy rozpocznie on używać swój statek na śródlądowych drogach wodnych, będzie można go uznać za armatora w świetle analizowanych w niniejszym artykule przepisów.

## WNIOSKI

Użyte w ustawie o żegludze śródlądowej pojęcie armatora jest niejednoznaczne i wywołuje wiele wątpliwości interpretacyjnych, co przedstawiono powyżej. Formułując postulat *de lege ferenda*, należałoby w niej także w sposób jednoznaczny wskazać kryteria rozróżniające statki morskie od śródlądowych. Istniejące w obecnym stanie prawnym kryteria są niejasne i w głównej mierze koncentrują się na zamiarze armatora co do sposobu wykorzystania statku. Ta okoliczność z punktu widzenia praktyki jest niewystarczająca i z procesowego punktu widzenia także trudna do udowodnienia.

W rezultacie wątpliwości w zakresie pojęcia armatora prowadzą do dalszych wątpliwości związanych z innymi zagadnieniami prawnymi, jak w szczególności z odpowiedzialnością armatora względem innych osób i ograniczeń tej odpowiedzialności. W związku z tym może to także rzutować na możliwość zastosowania przepisów ograniczających odpowiedzialność przewoźnika (szerzej na temat samego ograniczenia odpowiedzialności zob. Dragun, 1984, s. 9 i n.).

## LITERATURA

- Adamowicz, M. (2014). Nowe przepisy dotyczące przewozu pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową. *Gdańskie Studia Prawnicze*, 32, 25–38.
- Dragun, M. (1984). *Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym*. Toruń: Uniwersytet Mikołaja Kopernika.
- Górski, W., Wesołowski, K. (2000). *Prawo gospodarcze*. Zielona Góra: Zachodnie Centrum Organizacji.
- Gospodarek, J. (2007). *Prawo w turystyce i rekreacji*. Warszawa: Difin.
- Iwański, Ł. (2014). Wybrane aspekty wydobywania kruszywa naturalnego ze złóż zlokalizowanych na lub pod dnem akwenów na śródlądowych wodach powierzchniowych. W: B. Rakoczy, M. Szalewska, K. Karpus (red.), *Prawne aspekty gospodarowania zasobami środowiska. Korzystanie z zasobów środowiska* (s. 167–187). Toruń: TNOiK.
- Łopuski, J. (2002). *Kodeks morski 2001: tekst ustawy i uzupełniających ją umów międzynarodowych*. Bydgoszcz–Toruń: Oficyna Wydawnicza Branta.
- Matysik, S. (1963). *Podręcznik prawa morskiego*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Pyć, D., Zużewicz-Wiewiórowska, I. (2012), (red.). *Kodeks morski. Komentarz*. LEX/el. 2012; stan prawny: 25.05.2012.
- Stec, M. (2017). Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr 1177/2010. W: P. Kostański, P. Podrecki, T. Targosz (red.), *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple* (s. 1403–1415). Warszawa: Wolters Kluwer.

## AKTY PRAWNE

- Orzeczenie (2005). Orzeczenie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 24.07.05, VI SA/Wa 1213/14. LEX nr 840635.
- Ustawa (1964). Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny. Dz.U. 1964, Nr 16, poz. 93, ze zm.
- Ustawa (1984). Ustawa z 15.11.1984 r. Prawo przewozowe. Dz.U. 1984, Nr 53, poz. 272, ze zm.
- Ustawa (2000). Ustawa z 21.12.2000 r. o żegludze śródlądowej. Dz.U. 2001, Nr 5, poz. 43, ze zm.

Ustawa (2001). Ustawa z 18.09.2001 r. Kodeks morski. Dz.U. 2001, Nr 138, poz. 1545, ze zm.

Ustawa (2002). Ustawa z 28.10.2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym. Dz.U. 2002, Nr 199, poz. 1672, ze zm.

Ustawa (2017). Ustawa z 20.07.2017 r. – Prawo wodne. Dz.U. 2017, Nr 1566, ze zm.

---

## THE INTERPRETATION PROBLEMS OF THE NOTION “ARMATOR” (AN INLAND WATERWAY VESSEL OPERATOR) USED IN THE INLAND WATERWAYS ACT

### ABSTRACT

The subject of this article is the analysis of the notion of “armator” (an inland waterway vessel operator) used in the Inland Waterways Act. It is argued that there is a distinction between the notion of “armator” used in the Maritime Code Act and the same word being used for the purpose of the Inland Waterways Act. It was shown that the definition of “armator” in the Inland Waterway Act is broad but imprecise. Moreover, the Maritime Code Act cannot serve as a reference to get a better understanding of this notion. It was presented that contrary to the Maritime Code Act, the attributes pertaining to “armator”, according to the Inland Waterways Act, depend more on the content of a particular contract “armator” entered into. The article focuses also on the differences between “statek morski” (a ship) and “statek śródlądowy” (an inland waterway vessel). We have suggested some criteria that may make the distinction between “statek morski” (a ship) and “statek śródlądowy” easier.

### KEYWORDS

the definition of a shipowner, an inland waterway operator, a sea operator, a sea ship, an inland ship

*Translated by Barbara Federowicz*