

CEZARY LUCZYWEK

PRZEPISY KARNE DOTYCZĄCE KAPITANA STATKU MORSKIEGO W PRAWIE POLSKIM I ANGIELSKIM

(część 2)¹

Przepisy o charakterze karnym występujące w polskich ustawach morskich jest trudno porównywać z przepisami karnymi ustawy angielskiej MSA '95 z kilku powodów. Po pierwsze takich przepisów jest w prawie morskim polskim znacznie mniej. We wszystkich pięciu analizowanych ustawach morskich jest ich zaledwie piętnaście, skierowanych wprost do osoby kapitana i siedemnaście pozostałych. Po drugie sposób ich uregulowania jest zupełnie odmienny. Ustawy polskie formułują często dyspozycje tych przepisów w sposób bardzo ogólny i szeroki. Ustawa angielska ustala kary szczegółowo.

Nieporównywalne też są postępowania w obu systemach prawnych. W ustawie angielskiej wszystkie postępowania o popełnienie czynu zabronionego muszą być prowadzone przed sądem. Wykroczenia popełnione przez kapitana polskiego statku lub obcego znajdującego się na polskich wodach wewnętrznych i terytorialnych przewidziane w ustawach polskich rozpatrywane są przez organ administracji morskiej (dyrektora urzędu morskiego). Organ administracji państwowej orzeka więc o winie i karze kapitana statku według własnego uznania. Jedyne na podstawie ustawy o pracy na morskich statkach handlowych, kapitan może ponieść odpowiedzialność karną przed sądem, a nie przed organem administracji państwowej.

Oprócz przedstawionych różnic co do czynów zabronionych, jakie mogą być popełnione przez kapitana statku wykonującego swoje funkcje, zauważa się wiele podobnych regulacji i analogii występujących w obu systemach prawa. Tym co niewątpliwie łączy prawo morskie polskie i angielskie są umowy międzynarodowe ratyfikowane przez oba państwa.

W artykule poddano szczegółowej analizie ponad 50 przepisów karnych zawartych w ustawie angielskiej MSA '95. Kary przewidziane dla kapitana w przepisach ustawy wahają się od grzywny wynoszącej 500 funtów do 2 lat pozbawienia wolności.

¹ W pierwszej części tego opracowania, opublikowanej w tomie XX Prawa Morskiego (s. 55-88), autor omówił m.in. przestępstwa i wykroczenia przeciwko przepisom o przynależności statku, wiarygodności dokumentów, a także o bezpieczeństwie statku i żeglugi.

1. NARUSZENIA PRZEPISÓW MORSKIEGO PRAWA PRACY

Stosunki pracy na statkach morskich są regulowane zarówno przez prawo wewnętrzne państw posiadających własną flotę morską, jak i prawo międzynarodowe, w tym głównie Konwencję Międzynarodowej Organizacji Pracy² (MOP). Głównym źródłem polskiego morskiego prawa pracy jest ustawa o pracy na morskich statkach handlowych (ustawa żeglarska – u.ż.) z 1991 r. stanowiąca *lex specialis* w stosunku do Kodeksu pracy³ (k.p.), będącego podstawowym aktem powszechnego prawa pracy. Angielska ustawa *MSA '95* umieszcza przepisy dotyczące załogi statku w swojej części III, zatytułowanej *Masters and Seamen*.

Art. 25 *MSA '95* i następne regulują sprawy dotyczące przyjęcia do pracy i zwolnień marynarzy. Podobnie jak w prawie polskim⁴, stosunek pracy na statku Zjednoczonego Królestwa powstaje na podstawie pisemnej umowy pomiędzy pracownikiem (*seaman*) a pracodawcą. Prawo angielskie zezwala jednak na sporządzenie jednej umowy z kilkoma pracownikami zatrudnionymi na statku, a nawet jednej umowy odnoszącej się do kilku statków. Dokument taki (*crew agreement*) musi znajdować się na statku do którego się odnosi, zawsze gdy statek wychodzi w morze. Jeżeli statek wychodzi lub próbuje wyjść w morze wbrew tym wymaganiom, kapitan lub osoba zatrudniająca załogę podlega w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do wysokości nie przekraczającej poziomu 4 na skali standardowej (2500 funtów), natomiast statek – jeżeli znajduje się na terytorium UK – może być zatrzymany. Kapitan statku UK ma obowiązek dostarczenia każdemu członkowi załogi rozliczenia należnego mu wynagrodzenia za pracę najpóźniej do 24 godzin przed wyokrętowaniem, a gdy wyokrętowanie następuje bez wypowiedzenia – w momencie wyokrętowania (art. 31 *MSA '95*). Naruszenie tego obowiązku jest wykroczeniem, za które kapitan może zostać ukarany grzywną w postępowaniu uproszczonym do wysokości poziomu 2 na skali, czyli do kwoty nie przekraczającej 500 funtów.

Kapitan statku o polskiej przynależności jest upoważniony do wystawiania listy załogi i dokonywania w niej wpisów, a także do dokonywania wpisów w książeczkach żeglarskich pracowników stanowiących załogę statku (art. 21, ust. 2 u.ż.). Działania te wykonuje w imieniu armatora, którego – jak stanowi Kodeks morski w art. 54 § 1 – jest ustawowym przedstawicielem. Chociaż ustawa o pracy na morskich statkach handlowych nie stanowi wprost, że kapitan ma prawo zawierać w imieniu armatora umowy o pracę z pracownikami, to

² MOP (*ILO – International Labour Organization*) – organizacja międzynarodowa utworzona w 1919 r., działająca obecnie jako wyspecjalizowana agencja w ramach struktur ONZ. Obecnie organizacja zrzesza 177 państw z całego świata, w tym Polskę.

³ Ustawa o pracy na morskich statkach handlowych z 23.05.1991 r., Dz.U. Nr 61, poz. 258, z późniejszymi zmianami (u.ż.); ustawa z 26.06.1974 r. – Kodeks pracy (Dz.U. Nr 24, poz. 141, patrz Dz.U. z 1998 r., Nr 21, poz. 94, z późniejszymi zmianami).

⁴ Patrz art. 26 u.ż. i art. 29 § 1 k.p.

jednak opierając się na postanowieniu art. 90 ust. 2 tej ustawy, przy istnieniu odpowiednich „zasad kompletowania załogi” i uprawnień kapitana w tym zakresie w regulaminie pracy i przebywania na statku, wydaje się iż kapitanowi przysługuje prawo zawierania takich umów, szczególnie „umowy o pracę na podróż statku” lub na czas określony, zawartej poza portem macierzystym i w celu uzupełnienia składu załogi, jeżeli w czasie podróży nastąpiło jej zmniejszenie. Jeżeli kapitan naruszy przepisy w zakresie wymaganej treści umowy o pracę na statku oraz treści wpisu do listy załogi statku lub książeczki żeglarskiej, wówczas podlega karze grzywny (art. 93, ust. 1 u.ż.). Naruszenie takie jest przez prawo traktowane jako wykroczenie przeciwko prawom pracownika. Wykroczenie takie jest specyficzne, występujące jedynie w morskim prawie pracy, pozostające poza katalogiem wykroczeń powszechnego prawa pracy z art. 281 Kodeksu pracy⁵. Wysokość grzywny pozostawiona jest do uznania sądu i może wahać się, zgodnie z art. 24 § 1 Kodeksu wykroczeń, od 20 do 5000 złotych, albo inspektora pracy, który, o ile uzna, że będzie to kara wystarczająca, może po przeprowadzeniu czynności wyjaśniających nałożyć na kapitana grzywnę w drodze mandatu karnego. W takiej sytuacji, zgodnie z art. 96 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia⁶, wysokość grzywny może sięgać do 500 zł. Takiej samej karze grzywny podlega również kapitan, który wbrew obowiązkowi wynikającemu z art. 19 u.ż., mówiącego o wpisie pracownika rozpoczynającego pracę na statku na listę załogi, zatrudni w czasie podróży morskiej na statku pracownika, nie wpisując go na listę załogi tego statku (art. 94, ust. 2, pkt. 2 u.ż.).

Ustawa angielska poświęca sporo miejsca sprawom bezpieczeństwa, zdrowia i opieki nad członkami załogi. Art. 43 *MSA '95* nakazuje właściwemu ministrowi wydanie przepisów dotyczących pomieszczeń załogowych na statku UK, ustanawiających między innymi minimalną przestrzeń przeznaczoną na pomieszczenie do spania dla jednego pracownika, maksymalną liczbę osób jaka może zajmować dane pomieszczenie sypialne, określających położenie na statku pomieszczeń załogi, ich konstrukcję i wyposażenie. Przepis nakłada też na kapitana (lub wyznaczonego przez niego oficera) obowiązek przeprowadzania inspekcji pomieszczeń załogowych. Nie wypełnienie przez armatora wymogów dotyczących pomieszczeń załogi lub nie zastosowanie się kapitana do powyższych zaleceń powoduje sankcje w postaci grzywny do wysokości

⁵ Art. 281 k.p. stanowi: „Kto, będąc pracodawcą lub działając w jego imieniu: 1) zawiera umowę cywilnoprawną w warunkach, w których zgodnie z art. 22 § 1 powinna być zawarta umowa o pracę, 2) nie potwierdza na piśmie, w terminie 7 dni, zawartej z pracownikiem umowy o pracę, 3) wypowiada lub rozwiązuje z pracownikiem stosunek pracy bez wypowiedzenia, naruszając w sposób rażący przepisy prawa pracy, 4) stosuje wobec pracowników inne kary niż przewidziane w przepisach prawa pracy o odpowiedzialności porządkowej pracowników, 5) narusza przepisy o czasie pracy lub przepisy o uprawnieniach pracowników związanych z rodzicielstwem i zatrudnianiu młodocianych, 6) nie prowadzi dokumentacji w sprawach związanych ze stosunkiem pracy oraz akt osobowych pracowników – podlega karze grzywny”.

⁶ Ustawa z 24.08.2001 r. (Dz.U. Nr 106, poz. 1143, zm. Dz.U. z 2003 r., Nr 109, poz. 1031).

5000 funtów w postępowaniu uproszczonym, a ponadto możliwość zatrzymania statku, jeżeli znajduje się na obszarze Zjednoczonego Królestwa.

Przepisy polskich ustaw morskich nie zajmują się bezpośrednio sprawami warunków socjalnych załóg statków, odsyłając do postanowień ratyfikowanych konwencji MOP. Ustawa o bezpieczeństwie morskim w art. 6, ust. 2 stawia jako warunek dopuszczenia statku do żeglugi spełnienie wymagań w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz warunków sanitarnych, określonych w konwencjach MOP nr 92 oraz 133, dotyczących pomieszczeń załogi statku⁷. Kapitan, który nie zapewnia wymagań określonych w przepisach konwencyjnych (na przykład nie przeprowadza na statku inspekcji pomieszczeń załogowych⁸) podlega, na mocy art. 53, pkt 5 w związku z art. 6 u.b.m., karze pieniężnej do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający.

Ciekawym i nie mającym odpowiednika w prawie polskim przepisem jest postanowienie z art. 44 *MSA '95*, dające uprawnienie grupie co najmniej trzech członków załogi statku do złożenia zażalenia do kapitana statku, jeśli dojdą oni do wniosku, że żywność albo woda na statku nie odpowiada przepisom bezpieczeństwa (ze względu na złą jakość, niezdatność do spożycia lub nieodpowiednią ilość). Kapitan ma obowiązek rozpatrzyć zażalenie i podjąć odpowiednie działania. Jeżeli członków załogi nie usatysfakcjonuje działanie kapitana bądź kapitan nie podejmie żadnych kroków w tym względzie, wówczas mogą oni wyrazić swoje niezadowolenie wobec kapitana i wnieść skargę do superintendenta⁹ lub konsula, przy czym kapitan ma obowiązek umożliwić im takie czynności, jeśli tylko zezwalają na to warunki eksploatacyjne statku. W przypadku nie wywiązania się z tego obowiązku bez uzasadnionej przyczyny, podlega on w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do wysokości określonej poziomem 3 na skali standardowej (1000 funtów). Potwierdzenie przez osobę, do której członkowie załogi się odwołali słuszności ich zarzutów, czyli stwierdzenia, że żywność lub woda jest niezdatna do użycia lub w niewystarczającej, wymaganej przepisami ilości, a kapitan bez uzasadnionej przyczyny zezwala na ich użycie bądź też nie wymienia ich w rozsądnym czasie, prowadzi do wszczęcia przeciwko kapitanowi postępowania uproszczonego, skutkującego dla niego karą grzywny do wysokości określonej poziomem 4 na skali standardowej (2500 funtów), chyba że udowodni on, iż nie wymienienie ich nie było spowodowane jego zaniedbaniem lub zaniechaniem.

⁷ Konwencja nr 92, *Accommodation of Crews Convention (Revised)*, 1949 (Dz.U. z 1954 r., Nr 44, poz. 202); Konwencja nr 133, *Accommodation of Crews (Supplementary Provisions)*, 1970 (Dz.U. z 1994 r., Nr 107, poz. 512).

⁸ Konwencja MOP nr 92 w art. 17 ust. 2 stanowi, iż inspekcje pomieszczeń załogi mają być przeprowadzane przez kapitana lub wyznaczonego przez niego oficera (w asyście jeszcze co najmniej jednego członka załogi) nie rzadziej niż raz na tydzień a wyniki takich inspekcji powinny być odnotowywane.

⁹ Funkcja „superintendenta” nie jest znana w prawie polskim. Angielski *superintendent*, a dokładniej *mercantile marine superintendent* to osoba powoływana i odwoływana przez Ministra Transportu, której zadaniem jest wypełnianie funkcji nałożonych przez omawianą ustawę.

U.ż. zobowiązuje armatora do zapewnienia pracownikowi zatrudnionemu na statku bezpłatnego zakwaterowania na nim, wyżywienia i opieki zdrowotnej (art. 45 ustawy). Jeżeli działający w imieniu armatora kapitan nie dopełnia ciężącego na nim obowiązku zaopatrzenia statku w wymaganą ilość żywności, wówczas podlega karze grzywny (art. 94, ust. 1, pkt 1 u.ż.). Przepis ten ma dla kapitana znaczenie w wymiarze praktycznym, gdyż w obecnych czasach sprawy zakupu potrzebnej wody i żywności należą do zwykłych obowiązków kapitana statku będącego poza portem – siedzibą armatora.

Angielskie prawo morskie, podobnie jak polskie, nie zezwala na używanie statku, jeżeli nie jest on obsadzony właściwą załogą. Art. 47 *MSA '95* upoważnia Ministra Transportu do wydania przepisów określających wymagania co do kwalifikacji i składu załogi (liczby oficerów, lekarzy, kucharzy, marynarzy). Za naruszenia dotyczące tych przepisów, a konkretnie za wyjście w morze lub usiłowanie wyjścia w morze bez wymaganej liczby załogi lub z załogą o nieodpowiednich kwalifikacjach, ustawa przewiduje w art. 49 dla kapitana lub armatora statku karę grzywny do ustawowego maksimum 5000 funtów w postępowaniu uproszczonym lub karę grzywny, jeżeli postępowanie prowadzone jest na podstawie sporządzonego aktu oskarżenia. Ponadto statek przebywający na wodach UK może zostać zatrzymany. Zatrzymanie statku, a także ukaranie kapitana lub armatora (karą i w trybie jak wyżej) może również mieć miejsce, gdy zostanie stwierdzone, że załoga lub poszczególni jej członkowie nie znają języka angielskiego lub znają go w stopniu niewystarczającym do prawidłowego rozumienia wydawanych im poleceń.

Według art. 20 u.ż. statek powinien posiadać załogę, której liczebność i kwalifikacje zawodowe, a także warunki zdrowotne zapewniają bezpieczną i higieniczną pracę, prawidłową obsługę urządzeń statku i ładunku, należytą obsługę załogi i pasażerów oraz umożliwiają przestrzeganie przepisów o czasie pracy na statku. Kwalifikacje członków załóg statków morskich muszą odpowiadać wymaganiom określonym w umowach międzynarodowych i przepisach ustawy o bezpieczeństwie morskim. Dodatkowo u.b.m. stanowi w art. 24, iż w celu zapewnienia przestrzegania wymagań w zakresie kwalifikacji i składu załogi niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego, statek podlega inspekcji a organ inspekcyjny może statek zatrzymać w porcie w razie stwierdzenia, że członek załogi nie posiada ważnego dyplomu lub świadectwa, zaświadczenia albo zezwolenia, bądź stwierdzenia zaniedbań w organizacji lub w pełnieniu wacht, jeżeli uchybienia te stwarzają niebezpieczeństwo dla osób, mienia lub środowiska.

Najważniejszą z umów określających wymagania wobec marynarzy jest Konwencja STCW z 1978 r.¹⁰ Pozostałymi konwencjami zawierającymi dalsze

¹⁰ Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, Londyn 1978 (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*), Dz.U. z 1984 r., Nr 39, poz. 201 i 202 oraz z 1999 r., Nr 30, poz. 286).

wymagania są: Konwencja SOLAS oraz Konwencje MOP nr 69¹¹ i nr 74¹². Kapitan, który nie zapewnia wymagań bezpieczeństwa statku określonych przepisami tychże umów lub wyprowadza statek z portu wbrew otrzymanemu zakazowi, podlega karze pieniężnej do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego wynagrodzenia za rok poprzedzający (art. 53, pkt 3 i 5 U.b.m).

Zatrudnianie młodocianych¹³ na statkach Zjednoczonego Królestwa podlega specjalnemu reżimowi prawnemu. Według art. 55 *MSA '95* osoby pozostające jeszcze w wieku obowiązku szkolnego (*under school-leaving age*) nie mogą być zatrudniane na statkach UK. Szczególne okoliczności, w których osoby takie mogą być zatrudnione oraz przepisy regulujące warunki zatrudnienia dla osób, które osiągnęły już co prawda ten pułap wieku, ale nie ukończyły jeszcze 18 lat, określają przepisy wykonawcze wydane przez Ministra Transportu. Przyjęcie do pracy młodocianego wbrew powyższym przepisom skutkuje odpowiedzialnością karną kapitana lub armatora w postaci kary grzywny w postępowaniu uproszczonym do wysokości nie przekraczającej poziomu 3 na skali standardowej (1000 funtów).

Polska ustawa o pracy na morskich statkach handlowych stanowi w art. 27, iż stosunek pracy z pracownikiem młodocianym może być nawiązany tylko na podstawie umowy o pracę w celu nauki zawodu marynarza lub rybaka¹⁴. Ustawa nie nakłada sankcji za naruszenie tego przepisu, jednak w oparciu o przepis art. 95 ustawy (odsyłający do przepisów Kodeksu pracy w sprawach dotyczących wykroczeń przeciwko prawom pracownika, nie uregulowanych w ustawie), w związku z art. 281, ust. 5 k.p., działający w imieniu armatora - pracodawcy kapitan naruszający przepisy o zatrudnianiu młodocianych podlega karze grzywny. Osoby poniżej 16 roku życia z uwagi na szczególnie charakter pracy na statkach handlowych nie mogą w ogóle wykonywać pracy na statku (art. 57, ust. 3 pkt 5 u.ż.).

Osobną grupę przepisów angielskiej *MSA '95* stanowią uregulowania dotyczące przestępstw popełnianych przez członków załóg statków. Przepisy te

¹¹ *Certification of Ships' Cooks Convention*, 1946. Konwencja dotycząca świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, sporządzona w Seattle 27.06.1946 r. (Dz.U. z 1954 r., Nr 44, poz. 196 i 197).

¹² *Certification of Able Seamen Convention*, 1946. Konwencja dotycząca świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, sporządzona w Seattle 29.06.1946 r. (Dz.U. z 1954 r., Nr 44, poz. 200 i 201).

¹³ Prawo angielskie nieco inaczej niż polskie określa przedziały wieku dla osoby fizycznej, z którymi wiąże określone skutki prawne. Zgodnie z *The Children and Young Persons Act* z 1969 r. za dzieci uważane są osoby do 14 roku życia, zaś młodocianymi osoby w wieku 15-17 lat. Polskie prawo pracy przyjmuje w art. 190 KP określenie młodociany dla osoby, która ukończyła 16 a nie przekroczyła 18 lat. Określenie to nie koresponduje z takim samym użytym w art. 115 § 10 k.k., oznaczającym sprawcę, który w chwili popełnienia czynu zabronionego nie ukończył 21 lat i w czasie orzekania w pierwszej instancji 24 lat.

¹⁴ Odpowiada to postanowieniom art. 191 § 2 działu dziewiątego Kodeksu pracy, który szerzej reguluje zagadnienie dopuszczalności zatrudniania młodocianych.

odnoszą się nie tylko do kapitanów i marynarzy statków UK, ale także członków załóg statków obcych przebywających w porcie Zjednoczonego Królestwa lub na jego wodach terytorialnych w czasie wchodzenia lub wychodzenia z takiego portu. Na podstawie art. 58 MSA '95, kapitan lub członek załogi jest winien popełnienia przestępstwa, jeżeli:

- 1) dopuści się czynu, który spowoduje lub może spowodować utratę, zniszczenie lub poważne uszkodzenie swojego statku, jego maszyn, sprzętu nawigacyjnego lub wyposażenia, albo utratę, zniszczenie lub poważne uszkodzenie innego statku lub innej konstrukcji¹⁵, albo śmierć lub poważne uszkodzenie ciała jakiegokolwiek osoby, lub też
- 2) zaniecha wymaganego działania aby uchronić swój statek, jego maszyny, sprzęt nawigacyjny lub wyposażenie przed utratą, zniszczeniem lub poważnym uszkodzeniem lub aby uchronić inną osobę na statku od śmierci lub poważnego uszkodzenia ciała lub aby zapobiec swoim statkiem spowodowania straty lub zniszczenia bądź poważnego uszkodzenia innego statku lub konstrukcji, albo śmierci lub uszkodzenia ciała jakiegokolwiek osoby na innym statku.

Uznanie popełnienia przestępstwa zachodzi wówczas, gdy wymienione działanie lub zaniechanie kapitana lub członka załogi statku było umyślne lub sprowadzało się do naruszenia lub zaniedbania obowiązków¹⁶, względnie gdy kapitan lub członek załogi pozostawał pod wpływem alkoholu lub narkotyku w czasie działania lub zaniechania.

W postępowaniu karnym w powyższych sprawach możliwa jest obrona udowadniająca, iż:

- a) w przypadku przestępstwa, gdzie domniemane działanie lub zaniechanie oskarżonego wynika z naruszenia lub zaniedbania obowiązków, oskarżony podjął wszystkie możliwe kroki w celu wypełnienia swoich obowiązków,
- b) w czasie domniemanego działania lub zaniechania oskarżony był pod wpływem narkotyku, jednak środek ten podano mu w celach medycznych i zażył go na zalecenie medyczne stosując się do otrzymanych wskazówek, albo nie miał powodów sądzić, że dane lekarstwo mogło mieć działanie takie, jakie miało.

Jeżeli kapitan lub członek załogi wypełnia swoje obowiązki, względnie wykonuje inne funkcje związane z eksploatacją statku, jego maszyn, wyposażenia nawigacyjnego w taki sposób, że powoduje to lub może spowodować ich stratę, zniszczenie, śmierć lub uszkodzenie ciała innych osób, albo nie wywiązuje się ze swoich obowiązków lub wykonuje swoje funkcje

¹⁵ Pojęcie konstrukcja oznacza tu każdą stałą lub ruchomą budowlę inną niż statek.

¹⁶ Pojęcie obowiązek (*duty*) oznacza w stosunku do kapitana lub członka załogi każdy nałożony na niego obowiązek związany z wykonywanym stanowiskiem, a w stosunku do kapitana dodatkowo obejmuje obowiązek dobrego zarządzania statkiem oraz obowiązki związane z bezpieczną eksploatacją statku, jego urządzeń i wyposażenia.

właściwie jedynie w takim zakresie, iż powoduje to lub może spowodować skutki opisane powyżej – jest on również winien popełnienia przestępstwa. W postępowaniu karnym wytoczonym w tego typu sprawie oskarżony może bronić się udowadniając, że podjął wszelkie możliwe środki zapobiegające i dołożył należytej staranności aby zapobiec przestępstwu.

Osoba winna popełnienia przestępstwa przewidzianego w tych przepisach podlega: w postępowaniu uproszczonym karze grzywny nie przekraczającej ustawowego maksimum (5000 funtów), natomiast w przypadku postępowania prowadzonego po wniesieniu przeciw niej aktu oskarżenia – karze do 2 lat pozbawienia wolności lub grzywnie, lub obu tym karom. Należy dodać, że w postępowaniach karnych dotyczących każdego z wyżej wymienionych przestępstw możliwa jest obrona kapitana udowadniająca, że wszystkie okoliczności w jakich powstały straty, zniszczenie, szkoda, śmierć lub uszkodzenie ciała o których była mowa lub prawdopodobieństwo ich wystąpienia, nie były w rozsądny sposób do przewidzenia ani nie można im było w rozsądny sposób zapobiec.

Prawo morskie polskie nie przewiduje specjalnych przepisów karnych dotyczących przestępstw popełnionych przez marynarzy. Czyny kryminalne członków załogi statku o polskiej przynależności podlegają ustawie karnej polskiej, zgodnie z zasadą terytorialną wyrażoną w art. 5 Kodeksu karnego¹⁷. Naruszenia porządku i dyscypliny pracy oraz zasad przebywania na statku podlegają regulacjom powszechnego prawa pracy zawartym w dziale IV, rozdziale VI Kodeksu pracy („Odpowiedzialność porządkowa pracowników”), ze zmianami zawartymi w art. 52 ustawy o pracy na morskich statkach handlowych.

Armator może stosować wobec kapitana karę upomnienia lub karę nagany. Za nieprzestrzeganie przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy lub przepisów przeciwpożarowych, opuszczenie pracy bez usprawiedliwienia, stawienie się do pracy w stanie nietrzeźwości lub spożywanie alkoholu w czasie pracy, armator na podstawie art. 108 § 2 k.p. może również stosować karę pieniężną. Ukaranie kapitana może nastąpić w ciągu 30 dni od jego przybycia do siedziby armatora, nie później jednak niż w ciągu 9 miesięcy od naruszenia obowiązków pracowniczych, dyscypliny pracy lub zasad przebywania na statku, za które ma zostać ukarany (art. 52, ust. 3 u.ż.).

Angielskie regulacje prawne dotyczące spraw załogowych przedstawione do tej pory odnosiły się do pracowników zatrudnionych na statkach handlowych. Nieco inaczej natomiast ustawa angielska reguluje sprawy związane z zatrudnieniem, bezpieczeństwem, zdrowiem i warunkami socjalnymi marynarzy na statkach rybackich Zjednoczonego Królestwa. W art. 115 ustawa zobowiązuje Ministra Transportu do wydania przepisów określających maksymalny czas

¹⁷ Art. 5 k.k. stanowi: „Ustawę karną polską stosuje się do sprawy, który popełnił czyn zabroniony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jak również na polskim statku wodnym lub powietrznym, chyba że umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowi inaczej.”

pracy i minimalny czas odpoczynku dla marynarzy zatrudnionych na tego typu statkach. Naruszenie jakiegokolwiek z postanowień tych przepisów powoduje nałożenie na osobę zatrudniającą pracowników i kapitana (każdego z nich) w postępowaniu uproszczonym kary grzywny do wysokości 2 500 funtów.

Nie ma podobnego przepisu w części ustawy dotyczącej załóg statków innych niż rybackie, co nie znaczy, że zagadnienie czasu pracy nie jest w żaden sposób w prawie angielskim regulowane. Wielka Brytania jest sygnatariuszem Konwencji MOP nr 180 z 1996 r. dotyczącej czasu pracy marynarzy¹⁸ i na statkach handlowych UK obowiązuje wymiar czasu pracy ustalony w art. 5 tej konwencji mówiącym, że maksymalny czas pracy wynosi 14 godzin na dobę i 72 w tygodniu, minimalny zaś czas odpoczynku to 10 godzin na dobę i 77 w tygodniu.

Prawo polskie reguluje zagadnienia czasu pracy marynarzy bardzo precyzyjnie, stanowiąc jednocześnie korzystniejsze normy dla pracowników niż Konwencja MOP 180. Ustawa o pracy na morskich statkach handlowych ustala szczegółowo w rozdz. 2 działu VII wymiar i rozkład czasu pracy na statkach, w różnych strefach klimatycznych, w zależności od sposobu zatrudnienia załóg na statku (np. dla tzw. systemu „wysadkowego”), a nawet dla konkretnych typów statków (statki rybackie, ratownicze, kutry rybackie). Ponadto ustawa ta ustala, jaki charakter zajęć załogi (np. zbiórki, ćwiczenia przeciwpożarowe i ratownicze) wlicza się do czasu pracy oraz nakazuje prowadzenie ewidencji czasu pracy (art. 57, ust. 3, pkt 3 u.ż.).

O pracach załogi w godzinach nadliczbowych decyduje kapitan statku. Tylko on może przerwać planowany czas wypoczynku pracowników, wydać polecenie¹⁹ pracy w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa statku, pasażerów, załogi lub ładunku, jak również w razie konieczności udzielenia pomocy innemu statkowi lub rozbitkom (art. 63 u.ż.). Kapitan polskiego statku, który narusza przepisy o czasie pracy, popełnia wykroczenie i podlega karze grzywny. Wykroczenie to sankcjonowane jest zarówno w prawie morskim – art. 93, ust. 1, pkt 2 u.ż., jak i w powszechnym prawie pracy – art. 281, pkt 5 k.p.

W sprawach przestępstw popełnionych przez pracowników zatrudnionych na statkach rybackich ustawa angielska reguluje jedynie dwa zagadnienia: pijaństwo na służbie oraz wnoszenie i posiadanie alkoholu bez zezwolenia. Według art. 117 *MSA '95*, jeżeli szyper lub marynarz zatrudniony na statku

¹⁸ *Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention 1996*. Konwencja weszła w życie 08.08.2002 r. Do końca 2003 r. ratyfikowało ją 14 państw, w tym Wielka Brytania w grudniu 2001 r. Polska co prawda nie ratyfikowała tej konwencji, ale Sejm RP wprowadził w 2002 r. do u.ż. zmiany uwzględniające niektóre normy narzucone przez konwencję. Zob. ustawa z 20.12.2002 r. o zmianie ustawy o pracy na morskich statkach handlowych oraz o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. Nr 240, poz. 2060).

¹⁹ Warto zauważyć, iż mimo pewnego rodzaju podległości służbowej członków załogi statku, na gruncie prawa polskiego kapitan statku morskiego nie ma prawa do wydawania rozkazów a jedynie polecenia. Zgodnie bowiem z art. 115 § 18 Kodeksu karnego, „rozkaz” może być wydany tylko żołnierzowi przez jego przełożonego.

rybackim UK jest pod wpływem alkoholu lub narkotyku do takiego stopnia, że jego zdolność do sprawowania pełnionej funkcji lub wypełniania obowiązków wynikających z umowy o pracę jest osłabiona, podlega w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do wysokości ustawowego maksimum (5 000 funtów), zaś w postępowaniu na podstawie aktu oskarżenia – karze pozbawienia wolności do lat 2 lub karze grzywny, bądź też obu tym karom. W postępowaniach dotyczących tego typu przestępstw zachodzi możliwość obrony udowadniającej, że w czasie zarzucanego czynu oskarżony był pod wpływem lekarstwa zażytego w celach medycznych lub zażył je za poradą medyczną stosując się do otrzymanych wskazówek, albo nie miał powodów wierzyć, że lekarstwo mogło mieć działanie takie, jakie miało.

W odniesieniu do kwestii wnoszenia na statek lub posiadania alkoholu przez członków załogi ustawa w art. 118 stanowi, iż osoba, która wnosi „niedozwolony napój alkoholowy”²⁰ na statek rybacki UK, posiada taki alkohol na statku, zezwala innej osobie na wniesienie takiego alkoholu na statek lub na jego posiadanie lub celowo przeszkadza osobie upoważnionej do kontroli²¹ w wykonywaniu jej uprawnień, jest winna popełnienia przestępstwa. Kara jaka grozi za takie przestępstwo, to grzywna do wysokości ustawowego maksimum – w postępowaniu uproszczonym, natomiast w postępowaniu po wniesieniu aktu oskarżenia – pozbawienie wolności na czas nie przekraczający 2 lat lub grzywna lub obie te kary.

Jeżeli osoba upoważniona do kontroli (w tym oczywiście kapitan) ma powód przypuszczać, że popełniono przestępstwo polegające na wniesieniu lub posiadaniu alkoholu na statku rybackim, to osoba ta ma prawo wejść na statek, przeszukać zarówno statek i rzeczy znajdujące się na nim, jak i osoby znajdujące się na statku. Ma ona również prawo przejąć znaleziony alkohol, jeśli ma powody przypuszczać, że jest to „niedozwolony napój alkoholowy”. Wolno jej wówczas zatrzymać ten alkohol na czas tak długi, jaki uważa za potrzebny aby zapewnić, iż będzie on dostępny jako dowód w postępowaniu w sprawie popełnionego przestępstwa.

Prawo polskie nie jest aż tak restrykcyjne w sprawach alkoholu na statkach. Według art. 90 u.ż zasady, na jakich dopuszczalne jest spożywanie alkoholu na statku w czasie wolnym od pracy mogą być określone w regulaminie pracy i

²⁰ Przez niedozwolony napój alkoholowy (*unauthorised liquor*), w odniesieniu do statku, ustawa rozumie alkohol co do którego wniesienia na statek nie zostało wydane zezwolenie ani przez kapitana ani armatora ani przez osobę przez niego upoważnioną do wydania takiego zezwolenia. Napój alkoholowy oznacza napoje wysokowe (mocne alkohole), wino, piwo, *cider* (sfermentowany napój jabłkowy), *perry* (sfermentowany napój gruszkowy) i każdy inny sfermentowany, destylowany lub alkoholowy napój.

²¹ Osobami upoważnionymi w rozumieniu tego przepisu są: superintendent, konsul brytyjski, osoba upoważniona przez Ministra Transportu do dokonywania inspekcji statków celem kontroli, czy przestrzegane są postanowienia niniejszej ustawy (za wyjątkiem spraw dotyczących zanieczyszczeń ze statków), a także kapitan danego statku, armator tego statku oraz każda osoba działająca z polecenia kapitana lub armatora.

przebywania na statku. Tym niemniej polskim marynarzom również nie wolno wносить na statek przedmiotów (a więc i alkoholu), których posiadanie na statku narusza przepisy prawa lub postanowienia regulaminu pracy. Kapitan może – podobnie jak „osoba upoważniona” na statku UK – zarządzić przeszukanie pomieszczenia i rzeczy pracownika, a w razie ujawnienia takich przedmiotów, władny jest usunąć je ze statku lub przekazać właściwym władzom (art. 49 u.ż.).

Fakt stawienia się do pracy pracownika (w tym kapitana) w stanie nietrzeźwości lub spożywanie alkoholu w czasie pracy jest wykroczeniem pracowniczym karanym przez Kodeks pracy²² karą upomnienia lub nagany. Członek załogi może być też za tego rodzaju wykroczenie ukarany karą pieniężną do wysokości jednodniowego przysługującego mu wynagrodzenia.

Jak już wspomniano, odpowiedzialność pracownicza nie wyklucza odpowiedzialności karnej wynikającej zarówno z art. 87 §1 Kodeksu wykroczeń, jak i art. 178a Kodeksu karnego w przypadku, gdy kapitan „prowadzi” statek, innymi słowy manewruje nim lub wydaje polecenia dotyczące zmian kursu lub prędkości, będąc w stanie po użyciu alkoholu lub nietrzeźwości.

Jednym z ostatnich przepisów rozdziału drugiego części piątej *MSA '95* dotyczącej załóg statków rybackich jest art. 127 dotyczący szkolenia w sprawach bezpieczeństwa. Upoważnia on Ministra Transportu do wydania przepisów w celu zapewnienia, aby szyper i każdy marynarz zatrudniony na statku rybackim Zjednoczonego Królestwa był wyszkolony w sprawach bezpieczeństwa. Przepisy przewidują, że jeżeli osoba taka wypływa w morze na statku rybackim wbrew przewidzianym wymaganiom, popełnia przestępstwo i podlega w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do poziomu 2 na skali standardowej (500 funtów), a w przypadku szypra lub właściciela statku – do wysokości najwyższego poziomu 5 (5000 funtów).

Polska ustawa o pracy na morskich statkach handlowych nie mówi nic o szkoleniach pracowników. Stawia jedynie wymóg, aby marynarz lub rybak posiadał morskie kwalifikacje zawodowe, stwierdzone zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz zezwala na wydanie książeczki żeglarskiej (która jest warunkiem zatrudnienia na statku) osobie posiadającej udokumentowane ukończenie szkolenia dotyczącego bezpieczeństwa stopnia podstawowego w zakresie określonym w Konwencji

²² Według art. 108 § 1, za nieprzestrzeganie przez pracownika ustalonego porządku, regulaminu pracy, przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przepisów przeciwpożarowych pracodawca może stosować: karę upomnienia, karę nagany.

§ 2. Za nieprzestrzeganie przez pracownika przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy lub przepisów przeciwpożarowych, opuszczenie pracy bez usprawiedliwienia, stawienie się do pracy w stanie nietrzeźwości lub spożywanie alkoholu w czasie pracy – pracodawca może również stosować karę pieniężną.

§ 3. Kara pieniężna za jedno przekroczenie, jak i za każdy dzień nieusprawiedliwionej nieobecności, nie może być wyższa od jednodniowego wynagrodzenia pracownika, a łącznie kary pieniężne nie mogą przewyższać dziesiątej części wynagrodzenia przypadającego pracownikowi do wypłaty, po dokonaniu potrąceń, o których mowa w art. 87 § 1 pkt 1-3.

STCW. Tylko odpowiednio wykształcona i wykwalifikowana załoga gwarantuje bezpieczną obsługę i żeglugę statkiem. U.b.m. w art. 53, pkt. 5 przewiduje dla kapitana, który nie zapewnia wymagań bezpieczeństwa statku, określonych przepisami zawartymi w Konwencji STCW²³, karę pieniężną do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa GUS w „Monitorze Polskim”.

Kończąc omawianie norm prawnych regulujących stosunki pracy na statku, których naruszenie może narazić kapitana na sankcje karne, należy wspomnieć jeszcze o dwóch grupach przepisów nie ujętych co prawda w ustawie angielskiej, ale którym dużo miejsca poświęca prawo polskie. Są to regulowane poza prawem morskim, ale mogące znaleźć zastosowanie wprost do funkcji kapitana statku przepisy Kodeksu pracy, dotyczące odpowiedzialności pracownika za powierzone mienie oraz normy regulowane zarówno w KP jak i w Kodeksie karnym, odnoszące się do przestrzegania przepisów lub zasad bezpieczeństwa i higieny pracy.

Kodeks pracy w art. 124 stanowi między innymi, iż pracownik, któremu powierzono z obowiązkiem zwrotu albo do wyliczenia się pieniądze, papiery wartościowe, narzędzia i instrumenty lub podobne przedmioty, a także środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze, odpowiada w pełnej wysokości za szkodę powstałą w tym mieniu.

Jest regułą, iż armator (a często i czarterujący) powierza kapitanowi statku pieniądze na płace dla załogi, zakup części zapasowych i prowiantu. Oryginały konosamentów, będących papierami wartościowymi, pozostają w pieczy kapitana przez czas podróży morskiej. Braki w kasie statkowej lub zagubienie dokumentów ładunkowych skutkować może odpowiedzialnością materialną kapitana. Od odpowiedzialności tej kapitan może się uwolnić, jeżeli wykáže, że szkoda powstała z przyczyn od niego niezależnych, a w szczególności wskutek niezapewnienia przez armatora warunków umożliwiających zabezpieczenie powierzonego mienia (art. 124 § 3 KP). W warunkach statkowych może to być na przykład niezamontowanie przez armatora sejfu w pomieszczeniach kapitana lub nie dokonanie odpowiednich zabezpieczeń na dokumenty przechowywane w statkowym biurze pokładowym.

W kwestii możliwości pociągnięcia kapitana do odpowiedzialności karnej za naruszenia zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, art. 283 Kodeksu pracy przewiduje karę grzywny dla osoby odpowiedzialnej za stan bezpieczeństwa i higieny pracy w zakładzie pracy, albo kierującej pracownikami i nie przestrzegającej przepisów lub zasad bezpieczeństwa i higieny pracy. Zgodnie z art. 22 ust. 1 u.ż., to kapitan statku kieruje pracą na statku. On też jest osobą odpowiedzialną za całokształt spraw bezpieczeństwa i higieny pracy na statku, pomimo odpowiedzialności jaką ponieść mogą w tym zakresie kierownicy poszczegól-

²³ Aneks do Konwencji STCW w paragrafie I/5 zaleca wprost państwom stronom ustanowienie kar lub środków dyscyplinarnych wobec armatora lub kapitana, który dopuścił do zatrudnienia na statku osoby nie posiadającej przewidzianych w Konwencji świadectw lub certyfikatów.

gólnych działań na statku, wynikającej z zakresu ich obowiązków. Naruszenia przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy mogą być wykryte – i wnioski o ukaranie sporządzone – w trakcie inspekcji przeprowadzanych przez organy inspekcyjne, którymi są między innymi organy Państwowej Inspekcji Pracy. (art. 57a u.ż.).

Praca na statku zawiera w sobie ryzyko niebezpieczeństwa nie tylko „zewnątrznego”, związanego z bezpośrednim kontaktem z siłami natury, ale też stworzonego przez specyficzne warunki panujące w tym przemieszczającym się zakładzie pracy. Ograniczone powierzchnie, głębokie ładownie i zbiorniki, zamknięte przestrzenie i różnorodne, często niebezpieczne rodzaje przewożonych ładunków powodują, iż osoby odpowiedzialne za warunki pracy na statku powinny dołożyć szczególnej staranności w wykonywaniu swych funkcji, aby zapobiec tym dodatkowym czynnikom wzmagającym niebezpieczeństwo wypadku lub narażenia życia bądź zdrowia pracowników. Kodeks karny w art. 220 stanowi: „Kto będąc odpowiedzialny za bezpieczeństwo i higienę pracy, nie dopełnia wynikającego stąd obowiązku i przez to naraża pracownika na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu – podlega karze pozbawienia wolności do lat 3. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie – podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku”. Nie ulega wątpliwości, że adresatem tego przepisu pozostaje na równi z armatorem - pracodawcą działający w jego imieniu i sprawujący nadzór nad pracą załogi kapitan statku.

2. ZANIECZYSZCZENIA ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Konwencja ONZ o prawie morza z 1982 r. definiuje zanieczyszczenie środowiska morskiego (art. 1, pkt 4 *UNCLOS*) jako wprowadzenie przez człowieka do morza i ujść rzecznych substancji lub energii powodujących takie negatywne następstwa, jak wyrządzenie szkody żywym zasobom i życiu w morzu, zagrożenie zdrowia ludzkiego, utrudnienia w prowadzeniu działalności na morzu, w tym w rybołówstwie i innych zgodnych z prawem sposobach wykorzystania morza, obniżenie jakości wody morskiej i pomniejszenie walorów rekreacyjnych morza. Zanieczyszczenia pochodzące ze statków chociaż nie są jedynym źródłem zagrożenia dla środowiska morskiego²⁴, to stanowią na tyle poważny, globalny problem, iż zarówno ustawodawstwa

²⁴ Do innych źródeł należy zaliczyć: zanieczyszczenia pochodzące z lądu (ścieki przemysłowe i komunalne) lub dostające się poprzez atmosferę bądź zatapianie, zanieczyszczenia z instalacji i urządzeń do badania i eksploatacji zasobów naturalnych dna i wnętrza ziemi pod nim oraz zanieczyszczenia z innych instalacji i urządzeń eksploatowanych w środowisku morskim. Zob. J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, wyd. 3, 2002.

krajowe jak i umowy międzynarodowe poświęcają temu zagadnieniu bardzo dużo miejsca.

Angielska ustawa *MSA '95* omawia sprawy zanieczyszczeń ze statków w czterech kolejnych rozdziałach części VI. Prawie wszystkie przepisy karne dotyczące kapitana statku znajdują się w rozdziale II zajmującym się zanieczyszczeniami olejowymi (*oil pollution*). Art. 131 ustawy zabrania zrzutu oleju lub mieszaniny zawierającej olej²⁵ ze statku do wód wewnętrznych Zjednoczonego Królestwa, dostępnych do nawigacji dla statków morskich. Jeżeli olej lub jego mieszanina dostanie się do takich wód, wówczas winnym popełnienia przestępstwa uznany zostaje armator lub kapitan statku, z którego nastąpił zrzut, chyba że udowodni, iż zrzut co prawda był ze statku, ale miał miejsce w trakcie transferu oleju²⁶ na inny statek z drugiego statku lub z instalacji brzegowej i został spowodowany działaniem względnie zaniechaniem osoby odpowiedzialnej za urządzenie transferowe na tym innym statku lub na ładzie – w takiej sytuacji winnym popełnienia przestępstwa może zostać uznany armator lub kapitan tego drugiego statku lub właściciel tej instalacji brzegowej. Osoba winna popełnienia przestępstwa z tego artykułu podlega w postępowaniu uproszczonym grzywnie do 250 000 funtów²⁷, natomiast gdy skazanie następuje po wniesieniu aktu oskarżenia – karze grzywny. Grzywna przewidziana przez ten przepis jest bardzo wysoka, ale już sama ustawa sugeruje linię obrony, stanowiąc w następnym artykule, że armator lub kapitan oskarżony o popełnienie przestępstwa zanieczyszczenia wód wewnętrznych UK może bronić się udowadniając, że olej lub mieszanina olejowa została zrzuczona w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku, zapobieżenia uszkodzenia statku lub ładunku albo ratowania życia. Obrona będzie skuteczna, o ile sąd uzna, że zrzut oleju lub mieszaniny olejowej był konieczny w tym celu lub był właściwym działaniem podjętym w danych okolicznościach.

Armator lub kapitan może się również bronić wykazując, że olej lub mieszanina oleju wydostała się wskutek uszkodzenia statku i gdy tylko uszkodzenie zauważono, podjęto wszelkie możliwe kroki dla zapobieżenia lub (gdy nie można było zapobiec) zatrzymania albo zredukowania wydostawania się oleju lub mieszaniny olejowej. Ponadto można dodać, że olej lub mieszanina wydostały się z powodu wycieku, lecz sam wyciek ani żadne opóźnienie w jego wykryciu nie było spowodowane brakiem właściwej opieki i tak szybko jak to tylko praktycznie było możliwe po wykryciu wycieku podjęto wszystkie możliwe kroki dla jego zatrzymania lub ograniczenia.

²⁵ Pojęcie olej rozumiane jest w tym rozdziale ustawy szeroko i oznacza olej każdego rodzaju, w tym alkohole produkowane z oleju, a także smołę olejową. Określenie mieszanina zawierająca olej oznacza mieszaninę oleju z wodą lub jakąkolwiek inną substancją.

²⁶ Transfer – pojecie to w odniesieniu do oleju oznacza transfer (przepompowywanie) oleju luzem.

²⁷ Kwota 250 000 funtów jest kwotą nową, wprowadzoną przez *MSMSA '97*, paragraf 7. Poprzednio, czyli do 1997 r., obowiązującą karą była grzywna w wysokości do 50 000 funtów.

Podstawowym polskim aktem prawnym regulującym sprawy zapobiegania zanieczyszczeniom ze statków jest wspomniana już wcześniej Ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (U.z.z.) z 16.03.1995 r. (Dz.U. Nr 97, poz. 249, z późniejszymi zmianami). Ustawę stosuje się zarówno do statków o polskiej przynależności, bez względu na to gdzie się znajdują, jak i do statków obcych znajdujących się w polskich obszarach morskich. Do przepisów tej ustawy musi się więc zastosować także kapitan statku Zjednoczonego Królestwa przebywającego na polskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym oraz w wyłącznej strefie ekonomicznej. Ustawa w żadnym ze swoich postanowień nie stanowi *expressis verbis*, że zanieczyszczanie wód morskich jest zabronione. Nakazuje natomiast, celem zapobiegania zanieczyszczaniu morza, stosowanie wskazanych aktów prawa międzynarodowego: Konwencji MARPOL 1973/78²⁸, Konwencji helsińskiej²⁹ oraz Konwencji o zatapianiu³⁰. Dopiero w tych aktach można znaleźć liczne przepisy statuujące zakazy zanieczyszczania, szczegółowo określające jakie substancje i w jakich ilościach można zrzucić do morza, zatapiać, emitować.

U.z.z. nakłada na kapitana szereg obowiązków, z których niewywiązanie się sankcjonowane jest karami pieniężnymi. Są to między innymi: sprawdzenie i zapewnienie, aby statek przed rozpoczęciem i w czasie żeglugi odpowiadał wymaganiom w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza i posiadał plan zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem, a także aby statek był obsadzony załogą mającą należyte przeszkolenie w zakresie czynności służących zapobieganiu zanieczyszczaniu morza. W sytuacji zaistnienia wypadku powodującego lub mogącego spowodować rozlew oleju lub zanieczyszczenia innego rodzaju, kapitan ma obowiązek niezwłocznego podjęcia wszelkich koniecznych działań dla zapobieżenia, ograniczenia i usunięcia zanieczyszczenia środowiska morskiego. Kapitan (lub inny członek załogi statku), który nie wykonując ciężących na nim z mocy prawa obowiązków, czyli nie dba o zdatność statku do żeglugi w zakresie zapobiegania zanieczyszczaniu morza, powoduje zanieczyszczenie środowiska morskiego, nie podejmuje koniecznych środków celem zlikwidowania zanieczyszczenia będącego skutkiem wypadku, podlega karze pieniężnej do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający (art. 37, pkt 1, 4 i 6 U.z.z.).

²⁸ Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., sporządzona w Londynie 2.11.1973 r., zmieniona Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie 17.02.1978 r. (Dz.U. z 1987 r., Nr 17, poz. 101).

²⁹ Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach 22.03. 1974 r. (Dz.U. z 1980 r., Nr 18, poz. 64); obecnie Konwencja helsińska z 9.04.1992 r. (Dz.U. z 2000 r., Nr 28, poz. 346).

³⁰ Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzona w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku 29.12.1972 r. (Dz.U. z 1984 r., Nr 11, poz. 46).

Kolejny przepis ustawy angielskiej, art. 135 *MSA '95*, wprowadza restrykcje dotyczące transferu oleju w nocy stanowiąc, iż żaden olej nie może być przepompowywany pomiędzy zachodem i wschodem słońca na lub ze statku w jakimkolwiek porcie UK, chyba że odpowiednio wcześniej złożono wymagane zawiadomienie do władz portowych lub transfer jest prowadzony dla potrzeb straży pożarnej. Jeżeli jakkolwiek olej transferowany jest na lub ze statku wbrew postanowieniom tego artykułu, kapitan statku, a jeśli olej przepompowywany jest z instalacji brzegowej – właściciel instalacji, podlega w postępowaniu uproszczonym karze grzywny nie przekraczającej kwoty przewidzianej na poziomie 3 na skali standardowej (1000 funtów).

Kapitan statku znajdującego się w porcie Zjednoczonego Królestwa, ma obowiązek zgłoszenia zanieczyszczenia olejem wód portowych. Jeżeli jakiś olej lub mieszanina oleju została zrzuciona ze statku do wód portowych w UK lub zauważono wydostający się olej albo stwierdzono, że olej wydostał się ze statku do takich wód, wówczas armator lub kapitan statku obowiązany jest bezzwłocznie zgłosić takie wydarzenie kapitanowi portu, a gdy port nie ma kapitana portu – władzom portowym (art. 136 *MSA '95*). Jeżeli kapitan nie dokona wymaganego zgłoszenia, to podlega w postępowaniu uproszczonym grzywnie do wysokości 5000 funtów.

Polskie prawo morskie nakłada podobny obowiązek zgłoszenia zanieczyszczenia, ale tylko na kapitana statku o polskiej przynależności. Zgodnie z art. 11 U.z.z., kapitan polskiego statku ma obowiązek zawiadomienia stacji brzegowej najbliższego państwa nadbrzeżnego, gdy zauważy na morzu zanieczyszczenie lub wypadek powodujący, jak też mogący spowodować, rozlew oleju lub zanieczyszczenia innego rodzaju. Natomiast jeśli statek uczestniczy w wypadku powodującym zagrożenie zanieczyszczeniem lub zanieczyszczenie, albo na statku nastąpiło zdarzenie powodujące zagrożenie zanieczyszczeniem lub zanieczyszczenie środowiska morskiego, to kapitan, oprócz niezwłocznego powiadomienia stacji brzegowej, powinien przekazać sprawozdanie dyrektorowi urzędu morskiego, właściwego dla portu macierzystego tego statku. Kapitan, który nie złoży takiego meldunku o zauważonym zanieczyszczeniu albo sprawozdania o wypadku zagrożenia zanieczyszczeniem lub zanieczyszczenia środowiska morskiego, podlega karze pieniężnej do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce za rok poprzedzający (art. 37, pkt 5 U.z.z.).

Jak już wspomniano przy okazji omawiania przestępstw przeciwko wiarygodności dokumentów, prawo angielskie wymaga (art. 142 *MSA '95*), aby na statku UK znajdowała się książka zapisów olejowych. Obowiązkiem kapitana jest rejestrowanie w niej okoliczności, w jakich olej lub mieszanina zawierająca olej zostały zrzucone ze statku w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku lub zapobiegnięcia uszkodzenia statku, ładunku lub ratowania życia, a także okoliczności w których wykryto, że olej lub mieszanina olejowa wydostaje się lub wydostała się ze statku w efekcie uszkodzenia statku lub z powodu wycieku. Oprócz książki zapisów olejowych ustawa nakłada na kapitana

obowiązek prowadzenia rejestrów dotyczących transferu oleju na statek i ze statku, gdy znajduje się on na morzu terytorialnym Zjednoczonego Królestwa. Rejestry takie powinny być przechowywane przez kapitana, który w przypadku nie zastosowania się do powyższych wymagań podlega w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do wysokości przewidzianej dla poziomu 5 na skali standardowej (5000 funtów).

Prawo polskie zobowiązuje kapitana w art. 9 U.z.z. do sprawdzenia i zapewnienia, aby prowadzono na bieżąco wymagane zapisy olejowe lub ładunkowe. Nieprowadzenie w sposób zgodny z wymogami Konwencji MARPOL 1973/78 książki zapisów olejowych i ładunkowych skutkuje karą pieniężną do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce za rok poprzedzający (art. 37, pkt 2 U.z.z.). Kontrolę książek zapisów olejowych i ładunkowych w celu ustalenia, czy ze statku nie dokonano zrzutu szkodliwych substancji z naruszeniem postanowień Konwencji MARPOL 1973/78 może przeprowadzić dyrektor urzędu morskiego.

Zanieczyszczenie wód portowych olejem jest jedną z przyczyn, dla której statek może być zatrzymany przez władze portowe w Zjednoczonym Królestwie. Jeżeli kapitan portu ma powód przypuszczać, że kapitan lub właściciel statku popełnił przestępstwo z art. 131 *MSA '95* dokonując zrzutu ze statku oleju lub mieszaniny zawierającej olej do wód portowych, wówczas może zatrzymać statek (art. 144 *MSA '95*). Kapitan portu zatrzymujący statek zobowiązany jest natychmiast zwolnić go, jeżeli nie wszczęto postępowania przed sądem³¹ w sprawie popełnionego przestępstwa w ciągu 7 dni od dnia zatrzymania statku, albo wszczęte postępowanie w ciągu tego czasu zakończyło się, lecz kapitan lub armator nie zostali skazani³². Statek musi być zwolniony, jeśli przez kapitana lub armatora lub w ich imieniu została wpłacona kaucja w wysokości 255 000 funtów³³ lub wpłynęło do władz portu zabezpieczenie, które ich zdaniem jest zadowalające i w kwocie nie niższej niż 255 000 funtów. Wreszcie kapitan portu ma obowiązek zwolnić statek w przypadku, gdy kapitan lub armator został skazany za przestępstwo, ale koszty lub wydatki zasądzone od nich i jakakolwiek grzywna nałożona na nich została zapłacona. Przepis niniejszego artykułu nie ma zastosowania do statków Królewskiej Marynarki Wojennej i statków państwowych.

³¹ Wszczęcie postępowania w sprawie zanieczyszczeń olejowych następuje na podstawie wezwania (*summons*) lub nakazu (*warrant*) wydanego przez sędziego pokoju zgodnie z art. 1 *Magistrates' Courts Act* z 1980 r. albo – gdy kapitan lub armator został już zatrzymany przez policję – bez nakazu aresztowania, bądź też na podstawie wniesionego aktu oskarżenia, sporządzonego zgodnie z art. 2(2)(b) *Administration of Justice (Miscellaneous Provisions) Act* z 1933 r.

³² Postępowanie dotyczące przestępstwa jest zakończone bez skazania kapitana lub armatora po zaistnieniu jednego z następujących zdarzeń: 1) umorzeniu postępowania, 2) uniewinnieniu kapitana lub armatora, 3) uchynieniu wyroku skazującego, 4) ulaskawieniu kapitana lub armatora przez Jej Królewską Mość.

³³ Kwota cytowana za *MSMSA '97*.

Prawo morskie polskie zezwala również na zatrzymanie statku w porcie w przypadku zanieczyszczenia środowiska morskiego lub spowodowania zagrożenia zanieczyszczeniem. Zatrzymać statek może zarówno kapitan portu, jak i dyrektor urzędu morskiego. Zgodnie z art. 42a Ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej, kapitan portu może na wniosek wierzyciela zatrzymać statek tymczasowo na czas nie przekraczający 72 godzin, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy, w celu zabezpieczenia roszczenia należnego od statku z tytułu zanieczyszczenia środowiska. Tymczasowe zatrzymanie traci moc w razie złożenia odpowiedniego zabezpieczenia (podobnie, jak to ma miejsce w prawie angielskim) lub w razie dokonania zajęcia statku na podstawie właściwych przepisów. Dyrektor urzędu morskiego może, w oparciu o art. 34, ust. 1, pkt 4 Ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, zatrzymać statek, który spowodował zanieczyszczenie środowiska morskiego lub zagrożenie zanieczyszczeniem na polskich obszarach morskich, jednak nie dłużej niż to jest konieczne do celów przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego. Statek musi być niezwłocznie zwolniony po wpłaceniu kaucji lub złożeniu innego odpowiedniego zabezpieczenia finansowego. Jednak kaucja lub inne zabezpieczenie finansowe nie pomogą w zwolnieniu statku, jeżeli dyrektor urzędu morskiego odmówił statkowi zezwolenia na opuszczenie portu do czasu doprowadzenia tego statku do należytego stanu technicznego, gdyż istniały podstawy do podejrzenia, że stan tego statku lub jego wyposażenia w istotny sposób odbiega od stanu stwierdzonego w posiadanych świadectwach przewidzianych przez Konwencję MARPOL 1973/78. Taką decyzję może podjąć dyrektor urzędu morskiego również wówczas, gdy statek nie posiada ważnych świadectw (art. 26, pkt 1c U.z.z.).

Stwierdzenie stanu technicznego statku następuje po przeprowadzeniu inspekcji doraźnej do której, zgodnie z art. 7 U.z.z., ma prawo dyrektor urzędu morskiego (jako organ inspekcyjny).

Kapitan statku, który utrudnia bądź uniemożliwia przegląd lub inspekcję w zakresie przewidzianym w Konwencji MARPOL 1973/78, podlega karze pieniężnej do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający.

Ustawa angielska w swojej części VI przewiduje jeszcze jeden przepis karny dotyczący kapitana. Jest to jednak przepis szczególny, gdyż dotyczy jedynie statków przewożących olej jako ładunek (czyli tankowców) i wynika z postanowień Konwencji o odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (*CLC*)³⁴ z 1992 r. Art. 163 ustawy *MSA '95*, oparty na postanowieniach Art. VII Konwencji *CLC* stanowi, iż statek przewożący

³⁴ *Civil Liability Convention*. Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzona w Brukseli 29.11.1969 r. (Dz.U. z 1976 r., Nr 32, poz. 184), ze zmianami wprowadzonymi Protokołem sporządzonym w Londynie 27.11.1992 r. (Dz.U. z 2001 r., Nr 136, poz. 1526).

olej³⁵ luzem w ilości ponad 2000 ton nie może wejść do portu lub opuścić portu Zjednoczonego Królestwa lub wejść/opuścić terminalu znajdującego się na wodach terytorialnych UK, ani też – jeżeli statek jest statkiem UK – portu w jakimkolwiek innym kraju lub terminalu na wodach morza terytorialnego innego kraju, jeżeli nie ma ważnego certyfikatu stwierdzającego istnienie ważnej, dotyczącej statku umowy ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego spełniającego wymagania Artykułu VII Konwencji *CLC* 1992. Jeżeli statek wejdzie lub wyjdzie bądź próbuje wejść lub wyjść z portu albo terminalu wbrew powyższym przepisom, kapitan (lub armator) podlega karze grzywny, jeśli postępowanie odbywa się po wniesieniu aktu oskarżenia, lub grzywnie do wysokości 50 000 funtów – w postępowaniu uproszczonym. Dodatkowo, jeżeli statek usiłuje opuścić port UK naruszając niniejsze przepisy – może zostać zatrzymany.

Polskie prawo morskie również zajmuje się zagadnieniem odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez wyciek lub usunięcie oleju ze statku przewożącego olej luzem jako ładunek. Tego zagadnienia nie reguluje jednak Ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki lecz Kodeks morski, który w art. 272 §1 nakazuje stosowanie w tych sprawach postanowień wymienionej wyżej Konwencji *CLC*. Według art. 273 k.m. właściciel statku o polskiej przynależności, przewożącego więcej niż 2000 ton oleju luzem jako ładunek, jest obowiązany posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, stwierdzone odpowiednim certyfikatem (wydanym przez dyrektora urzędu morskiego i przechowywanym na statku). Żaden statek przewożący taką ilość oleju nie może wejść do portu polskiego ani go opuścić, jeśli nie posiada takiego certyfikatu (art. 275 k.m.). W przeciwieństwie do ustawy angielskiej, Kodeks morski nie nakłada sankcji na kapitana za brak certyfikatu lub próbę wyjścia statkiem z portu, jednak może zostać ukarany na podstawie art. 56, pkt 4 Ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej, jeżeli wyprowadza statek z portu wbrew otrzymanemu zakazowi wydanemu przez dyrektora urzędu morskiego. Kara pieniężna wynosić może do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce społecznej za rok poprzedzający.

Przedstawione wyżej kary przewidziane dla kapitana za zanieczyszczenie środowiska morskiego lub naruszenie przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczaniu morza nie obejmują jeszcze wszystkich przewidzianych dla niego sankcji w prawie polskim. Ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza z 1995 r. nakłada na kapitana statku przepływającego przez polskie obszary morskie karę pieniężną do wysokości dwudziestokrotnego przeciętnego

³⁵ Definicja oleju z tego przepisu różni się nieco od cytowanej wcześniej. Za art. 1 Konwencji *CLC* olej oznacza każdy trwały węglowodorowy olej mineralny, taki jak ropa naftowa, paliwo olejowe, ciężki olej dieslowy i smarowy, jeżeli jest przewożony na pokładzie statku jako ładunek lub w zasobach bunkrowych takiego statku.

miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, za nieprzekazanie informacji dotyczących danych identyfikacyjnych statku, portu rejestracji, ostatniego i następnego portu zawinięcia oraz innych niezbędnych informacji żądanych przez właściwy organ w razie uzasadnionego podejrzenia, że statek płynąc przez te obszary naruszył przepisy ustawy powodując zanieczyszczenie lub zagrożenie zanieczyszczeniem. Taką samą karę przewiduje ustawa dla kapitana, który narusza przepisy dotyczące spalania odpadów na statku, zdawania odpadów do portowych urządzeń odbiorczych, nie informując przy tym portu o odpadach znajdujących się na statku lub pozostałościach ładunkowych³⁶.

Zgodnie z art. 13 U.z.z. kapitan lub armator statku o polskiej przynależności, w razie wypadku na statku lub wykrycia uszkodzeń wpływających poważnie na stan techniczny statku, jego urządzeń i wyposażenia, powodujących zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, powinien niezwłocznie powiadomić o tym polski organ inspekcyjny. Nie zgłaszając organom inspekcyjnym tego typu zdarzeń, kapitan naraża się na karę pieniężną do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający (art. 37, pkt 9, U.z.z.).

Poza aktami prawa morskiego, przepisy dotyczące zanieczyszczenia środowiska, z których mogą wynikać sankcje karne dla kapitana statku znaleźć można również w rozdziale XXII Kodeksu karnego, dotyczącym przestępstw przeciwko środowisku. Art. 182 k.k. przewiduje karę pozbawienia wolności od 3 miesięcy do 5 lat dla tego, kto zanieczyszcza wodę, powietrze lub ziemię substancją w takiej ilości lub w takiej postaci, że może to zagrozić życiu lub zdrowiu wielu osób lub spowodować zniszczenie w świecie roślinnym lub zwierzęcym w znacznych rozmiarach. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.

Polska ustawa karna surowo traktuje poważne następstwa zanieczyszczenia środowiska, stanowiąc w art. 185, iż jeżeli w wyniku dokonanego zanieczyszczenia nastąpiło zniszczenie w świecie roślinnym lub zwierzęcym w znacznych rozmiarach, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat. Natomiast jeżeli następstwem aktu zanieczyszczenia jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, to sprawca podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 12.

³⁶ Art. 37, pkt. 8 i 10 obejmuje nowe przepisy wprowadzone do U.z.z. w 2002 r. poprawkami zawartymi w ustawie z 12.09.2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz.U. Nr 166, poz. 1361). Przewidziane w nich kary pieniężne dla kapitana sankcjonują niewykonanie nowowprowadzonych artykułami 9a i 10 U.z.z. obowiązków dla kapitana, zakazujących spalania odpadów i obowiązku zgłaszania ich posiadania na statku władzom portowym. Przepisy te wprowadzono po wejściu w życie postanowień, bardzo zresztą restrykcyjnej, Konwencji helsińskiej z 1992 r.

Ukarańca kapitana lub innego członka załogi odpowiedzialnego za sprawy techniczne na statku można spodziewać się, zgodnie z art. 186 k.k., jeśli nie dopełnili oni obowiązku utrzymania w należytym stanie urządzeń zabezpieczających wodę lub powietrze przed zanieczyszczeniem bądź też ich nie używali. Osoba taka podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do 2 lat; jeżeli sprawca działał nieumyślnie – grzywnie albo karze ograniczenia wolności.

Kodeks karny w art. 183, podobnie jak Ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki w rozdziale 3, odnosi się również do zagadnienia odpadów w aspekcie zagrożenia dla życia ludzkiego lub zniszczeń w świecie roślinnym lub zwierzęcym. Kapitanowi, który wbrew przepisom składa, usuwa albo przewozi odpady lub substancje w takich warunkach lub w taki sposób, że może to zagrozić życiu lub zdrowiu wielu osób, względnie spowodować zniszczenie w świecie roślinnym lub zwierzęcym w znacznych rozmiarach, grozi kara pozbawienia wolności od 3 miesięcy do 5 lat. W przypadku nieumyślnego działania, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do 2 lat.

3. ZAGADNIENIA JURYSDYKCYJNE I PROCEDURALNE W SPRAWACH KARNYCH I KAR ADMINISTRACYJNYCH

Angielski *Merchant Shipping Act* z 1995 r. poza normami prawa materialnego zawiera także szereg przepisów o charakterze proceduralnym. Przedostatnia XII część ustawy jest poświęcona następującym zagadnieniom: jurysdykcji sądów angielskich, postępowań szczegółowych w stosunku do osób, które popełniły czyn uznany przez ustawę za przestępstwo, zatrzymaniu i zajęciu statków oraz terminom przedawnień.

Jurysdykcja

Jurysdykcję nad statkami znajdującymi się u wybrzeży Zjednoczonego Królestwa reguluje art. 280 *MSA '95* stanowiący, że jeżeli właściwość miejscowa sądu obejmuje brzeg morza, obszar przyległy, zatokę, kanał, jezioro, rzekę lub inne wody używane do nawigacji – sąd ten jest również właściwy w sprawach o przestępstwa przewidziane w tej ustawie, popełnione przez statek znajdujący się na brzegu, dryfujący lub przepływający wzdłuż tego brzegu lub znajdujący się na zatoce, kanale, jeziorze, rzece, wodach nawigacyjnych podlegających jego jurysdykcji lub w ich pobliżu.

Jurysdykcję odnośnie do przestępstw popełnionych na statkach reguluje przepis art. 281. Stanowi on, że jeśli osoba oskarżona o popełnienie przestępstwa przewidzianego w ustawie znalazła się w obrębie jurysdykcji jakiegokolwiek sądu Zjednoczonego Królestwa, który byłby właściwy

(w swych zwykłych granicach jurysdykcyjnych) w sprawie przestępstwa, gdyby było ono popełnione na statku UK – sąd ten jest właściwy do sądenia tego przestępstwa tak, jakby zostało ono w ten sposób popełnione. Jurysdykcji takiego sądu podlegają zarówno:

- 1) obywatele brytyjscy, którzy dopuścili się czynu zabronionego przez ustawę:
 - a) na statkach UK na morzu pełnym,
 - b) w obcym porcie lub
 - c) na pokładzie obcego statku, którego nie byli członkami załogi, jak i
- 2) cudzoziemcy, którzy popełnili przestępstwo na statkach UK na morzu pełnym.

Art. 282 omawianej ustawy reguluje natomiast kwestię przestępstw popełnionych przez marynarzy brytyjskich poza granicami UK. Stanowi on, iż każdy czyn (działanie, zaniechanie) popełniony wobec mienia lub osoby poza terytorium Zjednoczonego Królestwa (na lądzie lub na morzu) przez kapitana lub członka załogi w tym czasie zatrudnionego na statku UK, który gdyby popełniony był gdziekolwiek na terytorium UK i byłby przestępstwem według prawa UK – jest przestępstwem według tego prawa i jest traktowany w celach jurysdykcyjnych i procesowych tak, jakby był popełniony w obrębie jurysdykcji Admiralicji angielskiej.

Do przestępstw popełnionych na statkach UK przez marynarzy brytyjskich i obcokrajowców oraz popełnionych przez obywateli brytyjskich poza granicami Zjednoczonego Królestwa mają zastosowanie również przepisy ustawy *Magistrates' Courts Act* z 1980 r. (art. 3A), podstawowego aktu angielskiego dotyczącego postępowań karnych przed sądami niższego rzędu.

Zakres polskiej jurysdykcji karnej w sprawach przestępstw popełnionych na statkach morskich wynika z postanowień polskiej ustawy karnej i przepisów art. 12 Ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej, stanowiących *lex specialis* w stosunku do przepisów Kodeksu karnego i Kodeksu postępowania karnego³⁷. Według zasady terytorialnej wyrażonej w art. 5 k.k., ustawę karną polską stosuje się do sprawcy, który popełnił czyn zabroniony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jak również na polskim statku wodnym lub powietrznym, chyba, że umowa międzynarodowa, której RP jest stroną, stanowi inaczej. Ponieważ w skład terytorium RP wchodzi część polskich obszarów morskich (morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne), polska jurysdykcja karna rozciąga się na wszystkie statki, zarówno o polskiej jak i obcej przynależności, znajdujące się w tych obszarach. Zasada ta ulega pewnej modyfikacji wynikającej z postanowień przepisu art. 12 ustawy z 1991 r., wyłączającego spod polskiej jurysdykcji karnej statki obce, na których popełniono przestępstwo podczas przepływu przez polskie morze terytorialne

³⁷ Ustawa z 6.06.1997 r. (Dz.U. Nr 89, poz. 555, z późniejszymi zmianami; ostatnie zmiany: Dz.U. z 2003 r., Nr 111, poz. 1061).

(ale inne niż te, które znalazły się na wodach terytorialnych po opuszczeniu polskich wód wewnętrznych), chyba że:

- skutki przestępstwa rozciągają się na terytorium RP;
- przestępstwo narusza spójność lub porządek publiczny na morzu terytorialnym;
- kapitan statku (lub inna wymieniona w tym przepisie osoba) zwróci się do właściwych polskich organów o pomoc lub
- jest to konieczne do zwalczania nielegalnego handlu narkotykami lub substancjami psychotropowymi.

Polską jurysdykcję karną stosuje się jednak do statku obcego przepływającego przez morze terytorialne, jeżeli naruszył on prawo polskie obowiązujące w wyłącznej strefie ekonomicznej RP, jak również w wypadku ścigania sprawców zanieczyszczenia środowiska morskiego.

W odniesieniu do czynów będących wykroczeniami, zasadę terytorialną statuuje w art. 3 polski Kodeks wykroczeń stanowiąc, iż ten kto popełnił wykroczenie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jak również na polskim statku wodnym lub powietrznym, odpowiada na zasadach określonych w tejże ustawie. Odpowiedzialność za wykroczenie popełnione za granicą zachodzi tylko wtedy, gdy przepis szczególny taką odpowiedzialność przewiduje.

Zgodnie z zasadą obywatelstwa ujętą w art. 109 Kodeksu karnego, polską jurysdykcję karną stosuje się też wobec członka załogi statku o polskiej przynależności, będącego obywatelem polskim, który popełnił przestępstwo za granicą. Chodzi tu o przestępstwo popełnione poza statkiem, gdyż popełnione na statku (bez względu na obywatelstwo sprawcy) podpada pod wymienioną wyżej zasadę terytorialną. Polskie prawo karne może być zastosowane do kapitana lub członka załogi obcego statku, nie będących obywatelami polskimi, którzy popełnili za granicą przestępstwa skierowane przeciwko interesom RP, obywatela polskiego, polskiej osoby prawnej lub polskiej jednostki organizacyjnej nie mającej osobowości prawnej (art. 110 k.k.). W sprawach innych niż wymienione, przepisy polskiego prawa stosuje się wtedy, gdy przestępstwo jest w ustawie karnej polskiej zagrożone karą przekraczającą 2 lata pozbawienia wolności, a sprawca przebywa na terytorium RP i nie postanowiono go wydać. Warunkiem jednak odpowiedzialności za czyn popełniony za granicą jest uznanie takiego czynu za przestępstwo również przez ustawę obowiązującą w miejscu jego popełnienia.

O właściwości sądów polskich w sprawach o przestępstwa i wykroczenia rozstrzyga Kodeks postępowania karnego³⁸ w art. 31. Sądem miejscowo właściwym do rozpoznania sprawy jest ten sąd, w którego okręgu popełniono przestępstwo. Jeżeli przestępstwo popełniono na polskim statku wodnym,

³⁸ Postępowanie w sprawach o wykroczenia regulowane jest, na mocy odesłania zawartego w art. 11 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia (ustawa z 24.08.2001 r., Dz.U. Nr 106, poz. 1148; zmiana: Dz.U. z 2003 r., Nr 109, poz. 1031), w przepisach k.p.k. (m.in. art. 31, 32, 33 § 1, 34-36).

a zasada powyższa nie może mieć zastosowania, wówczas właściwy jest sąd macierzystego portu statku.

W sprawach naruszeń przepisów ustaw morskich, organem właściwym do prowadzenia postępowań jest terenowy organ administracji morskiej – dyrektor odpowiedniego urzędu morskiego sprawujący nadzór nad statkami w obszarze swojego działania. Właściwość rzeczową tego organu określa głównie Ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej z 1991 r., natomiast terytorialny zakres działania każdego z trzech dyrektorów polskich urzędów morskich, a tym samym ustalenie właściwości miejscowej³⁹, wynika z rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 07.10.1991 r.⁴⁰ W zakresie terytorialnego działania dyrektorów urzędów morskich leżą nie tylko obszary morskie wraz z portami i przystaniami, ale także pas techniczny, czyli część obszaru lądowego przylegającego do brzegu morskiego, na którym mogą znaleźć się statki na skutek wypadku morskiego lub wyrzucone na brzeg wraki. Organy administracji morskiej są także właściwe do wykonywania zadań na morzu pełnym, określonych umowami międzynarodowymi i prawem polskim.

Postępowania

Jak już wspomniano na początku artykułu, wszystkie czyny karalne w prawie angielskim podlegają jurysdykcji sądowej. O odpowiedzialności kapitana za przestępstwo przewidziane w ustawie *MSA '95* rozstrzygają w większości sędziowie niezawodowi (*magistrates*)⁴¹ w sądach powszechnych

³⁹ Właściwość miejscową organu administracji publicznej ustala się na podstawie okoliczności wymienionych w art. 21 k.p.a. W przypadku naruszeń przepisów ustaw morskich przez statki, organem właściwym jest organ właściwy dla miejsca, w którym nastąpiło zdarzenie powodujące wszczęcie postępowania.

⁴⁰ Rozporządzenie w sprawie utworzenia urzędów morskich, określenia ich siedzib oraz terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich, Dz.U. z 1991 r., Nr 98, poz. 438.

⁴¹ Tłumaczeni w tekście jako ławnicy, zwani też sędziami pokoju (*justices of the peace* – ustawa *The Courts Act* z 2003 r, która derogowała przepisy *The Justices of Peace Act* z 1997 r., używa wobec nich nazwy *lay justices*), to pochodzący z wyboru, działający na podobnych zasadach jak ławnicy w Polsce, obywatele – nie prawnicy, rozstrzygający lokalne spory w sprawach cywilnych lub orzekający o winie i karze w sprawach karnych (w ściśle określonych przez prawo granicach). Początki instytucji *magistrates* sięgają dwunastego wieku. Obecnie ich liczba sięga około 30 tysięcy. Razem z 92 sędziami zawodowymi (*district judges*) sprawują oni społecznie (bez pobierania wynagrodzenia) wymiar sprawiedliwości w sądach niższego rzędu. W sprawach karnych ławnicy rozpatrują wnioski o zwolnienie za kaucją (*bail*), prowadzą postępowanie wstępne mające na celu określenie, czy sprawa nie powinna od razu trafić do sądu wyższego rzędu (*committal proceedings*), orzekają samodzielnie w procesie w sprawach najmniej poważnych (*summarily*), rozpatrują wspólnie z sędzią zawodowym odwołania od wyroków sądu ławniczego do sądu koronnego (ale tylko co do winy). Ławnicy sprawują także pewną kontrolę nad dochodzeniami prowadzonymi w sprawach popełnionych przestępstw: zajmują się prośbami o zwolnienie za kaucją i wnioskami policji o aresztowanie i nakaz rewizji. Generalnie obradują w trzyosobowych zespołach, jednak na podst. art. 49 *Crime and Disorder Act* z 1998 r. pewne czynności w postępowaniu przygotowawczym (np. zwolnienie osoby podejrzanej, gdy oskarżyciel nie przedstawił żadnych dowodów, zażądanie raportów medycznych, przekazanie oskarżonego innemu sądowi) mogą być wykonywane przez pojedynczego ławnika samodzielnie.

niższego rzędu (*magistrates' courts*)⁴² o lokalnej jurysdykcji. O rodzaju postępowania przed sądem, (uzależnionego zwykle od wagi przestępstw) decyduje przepis ustawy regulujący określony czyn zabroniony, a w przypadku przestępstw *either way* – sąd, oskarżyciel lub nawet osoba oskarżona⁴³ w początkowej fazie procesu.

Tylko w przypadku jednego przepisu karnego zawartego we wspomnianej ustawie nie jest wymagane, aby po popełnieniu czynu zabronionego sąd orzekał o winie kapitana⁴⁴. Przepis art. 91, ust. 4 wskazuje jedynie wysokość kary grzywny jakiej podlega kapitan, bez określenia trybu jej orzeczenia. W pozostałych przepisach karnych ustawa uzależnia wymiar kary od uznania kapitana za winnego popełnienia czynu zabronionego. Nieco mniej niż połowa przewidzianych w ustawie przestępstw, które mógłby popełnić kapitan przy wykonywaniu swoich funkcji ma być rozpatrywana jedynie przez sądy ławnicze w trybie uproszczonym (*summarily*)⁴⁵. Pozostała część przestępstw, po popełnieniu których sporządzony zostaje akt oskarżenia⁴⁶, może być rozpatrywana przez sądy ławnicze, lub przez sądy wyższego rzędu *crown courts*.

Warunkiem wszczęcia postępowania jest otrzymanie przez sąd zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa (*information*)⁴⁷, po którym – zgodnie

⁴² W polskiej literaturze prawniczej można spotkać kilka tłumaczeń nazwy *the magistrates' court*: „sąd małej sesji”, „sąd sędziów pokoju”, J. Skupiński, *op. cit.*; „sąd grodzki”, S. Frankowski, *Wina i kara w angielskim prawie karnym*, Warszawa 1976. Po zmianach wprowadzonych przez *Courts Act* w 2003 r. znikły tradycyjne *petty session areas* i wprowadzone zostały *local justice areas*, w których sprawują swoje urzędy wyznaczeni ławnicy (tzn. przypisani do jednego lub kilku *local areas*). Wydaje się, iż nazwa „sąd ławniczy” może bardziej przemawiać do polskiego czytelnika oswojonego z istniejącą od lat w polskim systemie wymiaru sprawiedliwości instytucją ławników ludowych. Obecnie w Anglii i Walii funkcjonuje około 700 takich sądów, w których ławnicy rozpatrują skargi i orzekają w sprawach drobnych (*summarily*). Pojęciem *magistrates' court* ustawa *The Magistrates' Courts Act* z 1980 r. określa pojedynczego sędziego pokoju lub grupę sędziów działających na mocy upoważnienia zawartego w przepisach prawa lub *common law*. Właściwość miejscowa *magistrates' court* obejmuje obszar, na którym sprawują swój urząd konkretni ławnicy. Do właściwości rzeczowej należą sprawy cywilne i karne o zakresie przedmiotowym podanym w ustawie z 1980 r., również regulującej postępowanie przed takim sądem. Sądy ławnicze mogą nakładać kary pieniężne do wysokości 5 000 funtów i orzekać kary pozbawienia wolności od 5 dni do 6 miesięcy.

⁴³ Patrz art. 19 i 20 ustawy *Magistrates' Courts Act* z 1980 r.

⁴⁴ Tylko trzy przepisy w całej *MSA '95* przewidują nałożenie kary w ten sposób: art. 91 ust.4 dotyczący bezpośrednio kapitana oraz art. 19 ust. 2 i art. 68 ust. 3 (na temat *conviction* i *sentencing* – patrz wcześniej we wprowadzeniu.)

⁴⁵ Chodzi o naruszenia przepisów przewidziane w artykułach: 25 ust. 8, 43 ust. 6, 44 ust. 4, 51 ust. 2, 55 ust. 4, 81 ust. 2, 90 ust. 3, 91 ust. 4, 115 ust. 2, 124 ust. 2, 124 ust. 4, 126 ust.2, 127 ust.2, 135 ust.5, 136 ust. 3, 142 ust. 6 i 7, 163 ust. 6, 283 ust. 7, 299 ust. 6 *MSA '95* oraz z załącznika 3 ustawy, art. 10 ust. 5 i 26 ust. 2.

⁴⁶ Są to przepisy karne następujących artykułów: 3 ust. 6, 4 ust. 2, 44 ust. 4, 49 ust. 1, 58 ust. 5, 92 ust. 4, 93 ust. 6, 98 ust. 4, 100A ust. 6, 117 ust. 1, 118 ust. 2, 121 ust. 5, 125 ust. 2, 131 ust. 3, 142 ust. 8, 163 ust. 5, 284 ust. 2B, 284 ust. 5 z ustawy oraz z załącznika 3 do ustawy przepisy art.: 3 ust. 2, 4 ust. 2, 4 ust. 4, 9 ust. 3, 13 ust. 3, 24 ust. 4 i załącznika 11 część II: art. 3 ust. 1.

⁴⁷ Według L.B. Curzon, *Dictionary of Law*, 6th Ed., Pearson-Longman 2002, *information* to oświadczenie, w którym *magistrate* jest informowany o przestępstwie. O ile ustawa nie wymaga inaczej, oświadczenie takie może złożyć każda osoba (zwykle jednak składane jest przez policję). *Information* jest najczęściej składane w formie pisemnej, zawiera opis przestępstwa, podaje czas i miejsce jego popełnienia oraz wskazuje osobę podejrzanego.

z art. 1 ust. 1 *The Magistrates' Courts Act* z 1980 r., sędzia wydaje wezwanie do stawienia się w sądzie (*summons*) lub nakaz aresztowania celem doprowadzenia osoby podejrzanej do sądu⁴⁸. Wezwanie do stawienia się w sądzie zostaje dostarczone osobiście osobie wzywanej albo listem poleconym. Przepis art. 291 *MSA '95*, który w swojej końcowej części brzmi zupełnie archaicznie, tak jakby pozostał jeszcze z epoki żaglowców, reguluje sposób doręczenia tego typu dokumentu kapitanowi statku. Określa on najpierw trzy ogólne sposoby doręczenia dokumentu urzędowego lub pisma osobie fizycznej:

- 1) przez doręczenie go jej osobiście,
- 2) przez pozostawienie pod jej właściwym adresem lub
- 3) przez wysłanie go pocztą na właściwy adres tej osoby.

Jeżeli wymagane jest doręczenie dokumentu lub pisma kapitanowi statku, przepis stanowi, iż może ono być doręczone w sposób zależny od tego, czy kapitan jest, czy nie jest obecny na burcie. W przypadku pierwszym, gdy kapitan jest na statku, dokument lub pismo doręcza się przez zostawienie dokumentu dla niego na statku osobie, która „wydaje się dowodzić lub być odpowiedzialna za statek”⁴⁹, natomiast w drugim, gdy kapitana nie ma na statku – armatorowi zarządzającemu statkiem lub, jeżeli takiego nie ma, przedstawicielowi armatora lub – jeżeli taki nie jest znany albo nie można go znaleźć – przez pozostawienie kopii dokumentu przymocowanej do masztu statku (*sic*).

Postępowanie wobec kapitana (i każdej innej osoby), który stawił się przed oblicze *justice of the peace*, uzależnione jest od tego, czy zarzuca się mu popełnienie przestępstwa, które ma być sądzone *summarily*, czy *either way*. Jeżeli jest to jedynie „wykroczenie” i może być rozpatrywane w postępowaniu uproszczonym, sędzia zapoznaje podejznanego z zarzutami przedstawionymi w *information* i w zależności czy ten przyzna się do winy, czy też nie (*pleads guilty or not guilty*), wydaje orzeczenie od razu, albo wydaje wyrok po przeprowadzeniu postępowania dowodowego⁵⁰. Jeżeli zarzucany mu czyn jest według ustawy przestępstwem typu *either way*, wówczas sąd ma obowiązek podjąć decyzje, w jakim trybie będzie prowadzony proces, biorąc pod uwagę okoliczności i charakter sprawy, wagę przestępstwa i kompetencje sądu w zakresie wymiaru kary. Jeżeli sąd zadecyduje, że właściwym będzie tryb uproszczony, informuje o tym oskarżonego i wyjaśnia, iż może on żądać aby jego sprawę rozpatrywała ława przysięgłych (*jury*). W przypadku rozpatrywania sprawy w trybie uproszczonym i uznania oskarżonego winnym popełnienia czynu zabronionego, sąd ławniczy może skierować sprawę do sądu koronnego celem wydania wyroku, jeżeli otrzyma informacje o oskarżonym i jego

⁴⁸ Wydanie nakazu aresztowania przez „sędziego pokoju” spotykane jest rzadko, głównie w przypadkach konieczności sprowadzenia do sądu tych, którzy zostali zwolnieni za kaucją i nie pojawili się ponownie w sądzie.

⁴⁹ Cyt.: *the person appearing to be in command or charge of the ship*.

⁵⁰ *The Magistrates' Courts Act* z 1980 r., art. 9.

kryminalnej przeszłości⁵¹, które wpłyną na wymiar kary pozostający poza możliwościami orzekania *magistrates' court*⁵², o czym również sąd informuje oskarżonego. Po tych wyjaśnieniach sąd pyta oskarżonego, w jaki sposób chce być sądzony. Jeżeli ten wyraża zgodę na postępowanie uproszczone, to odbywa się ono w sposób wyżej przedstawiony, natomiast jeśli chce procesu z udziałem ławy przysięgłych, to w tej sytuacji dalsze postępowanie w sądzie ławniczym ogranicza się do *preliminary investigation*. Polega ono na przeprowadzeniu przez sąd (ławnika) wstępnego dochodzenia mającego na celu określenie, czy zebrane przez oskarżyciela dowody są wystarczające, aby skierować sprawę do sądu wyższego. Jeżeli tak – sąd przekazuje oskarżonego do dyspozycji sądu koronnego⁵³, jeżeli zaś uzna, że nie – zwalnia go.

Należy tu dodać, że wszystkie postępowania *on indictment* dotyczące przestępstw podlegających jurysdykcji Admiralicji angielskiej podlegają wyłącznej właściwości *the Crown Court*⁵⁴. Natomiast z tego co do tej pory przedstawiono widać, że praktycznie wszystkie postępowania o przestępstwa przewidziane w *MSA '95* mogą toczyć się w trybie uproszczonym.

Rodzaj postępowania, jakie może być prowadzone wobec kapitana statku o polskiej przynależności albo kapitana statku obcego znajdującego się na polskich wodach wewnętrznych lub terytorialnych, który naruszył przepisy prawa, zależy od ich wagi i aktu, z którego pochodzą. Naruszenia przepisów ustawy karnej prowadzą do postępowania zgodnego z Kodeksem postępowania karnego i nałożenia kar przewidzianych w Kodeksie karnym. Popelnienie czynu zabronionego, kwalifikowanego jako wykroczenie, skutkuje postępowaniem według przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia i karami przewidzianymi w Kodeksie wykroczeń lub w Kodeksie pracy.

Zdecydowana większość kar, jakim podlegać może kapitan statku zgodnie z polskim prawem morskim to kary pieniężne wymierzone przez dyrektora odpowiedniego urzędu morskiego w formie decyzji administracyjnej, której nadaje się – według art. 57 ustawy o obszarach z 1991 r. – rygor natychmiastowej wykonalności. Postępowanie wobec kapitana jest więc postępowaniem typowo administracyjnym prowadzonym według przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego⁵⁵. Pewne odrębności postępowania dyrektora urzędu

⁵¹ Jedną z cech angielskiego prawa jest to, że w procesie, do momentu podjęcia decyzji czy oskarżony jest czy nie jest winny popelnienia przestępstwa (*conviction*), sąd nie ma danych o samym przestępcy (np. jego przeszłości), a jedynie opiera się na faktach podawanych przez oskarżyciela i obrońcę dotyczących samego przestępstwa.

⁵² Jak już wspomniano w jednym ze wcześniejszych przypisów, sąd ławniczy nie może nałożyć kary grzywny wyższej niż 5000 funtów oraz nie może orzec kary pozbawienia wolności powyżej 6 miesięcy.

⁵³ Postępowanie przed *The Crown Court* toczy się m.in. według przepisów zawartych w *Supreme Court Act* z 1981 r., *Criminal Procedure and Investigation Act* z 1996 r., *Powers of Criminal (Sentencing) Act* z 2000 r. i *Courts Act* z 2003 r.

⁵⁴ *Supreme Court Act*, art. 46.

⁵⁵ Ustawa z 14.06.1960 r. (Dz.U. Nr 30, poz. 168, t.j. z 9.10.2000 r., Dz.U. Nr 98, poz. 1071, zmiany: Dz.U. z 2001 r., Nr 49, poz. 509; z 2002 r., Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271, Nr 153, poz. 1271, Nr 169, poz. 1387; z 2003 r., Nr 130, poz. 1188).

morskiego w sprawach dotyczących zanieczyszczenia środowiska morskiego są przewidziane w Ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki; przepisy k.p.a. stosowane są wówczas odpowiednio.

W celu zabezpieczenia ściagalności kary pieniężnej, dyrektor urzędu morskiego może, na podstawie art. 59 ust. 1 ustawy o obszarach z 1991 r., zażądać od kapitana – sprawcy wykroczenia zabezpieczenia należności, a w razie odmowy wystąpić do organu egzekucyjnego⁵⁶ o zajęcie statku lub innych przedmiotów, za pomocą których dokonano naruszenia przepisów.

Doręczenie pisma kapitanowi statku o polskiej przynależności lub statku obcego przebywającego w polskim porcie nie jest regulowane odrębnymi przepisami prawa morskiego. Obowiązują tu procedury ujęte w rozdziale 15 k.p.k., jeśli chodzi o doręczanie pism w przypadkach postępowań w sprawach o wykroczenia i w sprawach karnych⁵⁷ oraz w rozdziale 8 działu I k.p.a., jeżeli chodzi o postępowania administracyjne (np. decyzja o nałożeniu kary pieniężnej na kapitana przez dyrektora urzędu morskiego lub decyzja o zatrzymaniu statku w porcie). Organ administracji publicznej doręcza pisma za pokwitowaniem przez pocztę, przez swoich pracowników, inne upoważnione osoby lub organy (art. 39 k.p.a.). W przypadku nieobecności kapitana na statku ma zastosowanie art. 43 k.p.a.⁵⁸. Oficer pokładowy pełniący służbę przez całą dobę lub każdy z członków załogi, który podejmie się oddania pisma kapitanowi, może przyjąć pismo i przekazać je kapitanowi z chwilą pojawienia się go na statku.

Ustawa *MSA '95* przyznaje konsulowi brytyjskiemu uprawnienia, z których ten ma obowiązek skorzystać w sytuacji otrzymania zgłoszenia, iż zostało popełnione przestępstwo przeciwko mieniu lub osobie przez kapitana lub członka załogi statku Zjednoczonego Królestwa gdziekolwiek poza terytorium UK lub, że zostało popełnione jakiegokolwiek przestępstwo przez kapitana lub członka załogi statku UK na morzu pełnym (art. 283). Zakres tych uprawnień obejmuje zbadanie sprawy i – jeżeli sprawa tego wymaga – podjęcie kroków w celu umieszczenia przestępcy pod nadzorem i wysłania go na pokładzie statku UK tak szybko jak jest to możliwe do Zjednoczonego Królestwa w celu

⁵⁶ Organem egzekucyjnym, uprawnionym do stosowania wszystkich środków egzekucyjnych w egzekucji administracyjnej należności pieniężnych jest według art. 19 ustawy z 17.06.1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji naczelnik urzędu skarbowego, Dz.U. Nr 24, poz. 151. Tekst jednolity Dz.U. z 2002 r., Nr 110, poz. 968, z późniejszymi zmianami; ostatnie zmiany z 2003 r., Dz.U. Nr 217, poz. 2124.

⁵⁷ Art. 131 §1 k.p.k. stanowi: „Wezwania, zawiadomienia oraz inne pisma, od których daty doręczenia biegną terminy, doręcza się przez pocztę lub inny uprawniony podmiot zajmujący się doręczaniem korespondencji albo pracownika organu wysyłającego, a w razie niezbędnej konieczności przez Policję. Ponadto art. 132 § 1 k.p.k.: „Pismo doręcza się adresatowi osobiście”. Art. 132 § 2: „W razie chwilowej nieobecności adresata w jego mieszkaniu, pismo doręcza się dorosłemu domownikowi, a gdyby go nie było – administracji domu, dozorczy domu lub sołtysowi, jeżeli podejmą się oddać pismo adresatowi”.

⁵⁸ Art. 43 k.p.a.: „W przypadku nieobecności adresata pismo doręcza się, za pokwitowaniem, dorosłemu domownikowi, sąsiadowi lub dozorczy domu, jeżeli te osoby podjęły się oddania pisma adresatowi. O doręczeniu pisma sąsiadowi lub dozorczy zawiadamia się adresata, umieszczając zawiadomienie w oddawczej skrzynce pocztowej lub, gdy nie jest to możliwe, w drzwiach mieszkania”.

przeprowadzenia postępowania karnego. Konsul brytyjski może nakazać kapitanowi statku UK płynącego do Zjednoczonego Królestwa przyjąć i przewieźć przestępcę i świadków. Konsul nie może jednak wydać takiego polecenia, jeżeli dostępny jest bardziej odpowiedni środek transportu. Nie może też żądać od kapitana statku, aby ten przyjął więcej niż jednego przestępcę na każde 100 ton rejestrowych swojego statku lub więcej niż jednego świadka na każde 50 ton rejestrowych.

Kapitan statku, któremu powierzono przestępcę, po przybyciu do Zjednoczonego Królestwa ma obowiązek oddać go w ręce policji. Jeżeli kapitan, do którego zwrócono się o przyjęcie i przewiezienie przestępcy lub świadka na statku, nie zrobi tego lub nie przekaze przestępcy policji, podlega w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do wysokości określonej poziomem 5 na skali standardowej (5000 funtów).

W określonych przypadkach przepisy angielskiej ustawy przewidują możliwość zatrzymania statku. Według art. 284 *MSA '95*, osobami uprawnionymi do zatrzymania są upoważnieni do tego celu oficerowie Marynarki Wojennej Jej Królewskiej Mości lub lądowych sił zbrojnych, urzędnicy upoważnieni przez Ministra Transportu do wykonywania władztwa w tym zakresie, urzędnicy celni oraz brytyjscy konsulowie. Zawiadomienie o zatrzymaniu może zawierać instrukcję, aby statek pozostał w konkretnym miejscu lub został przemieszczony na wskazane kotwiczowisko względnie miejsce przy nabrzeżu. Może też precyzować okoliczności związane z bezpieczeństwem lub zapobieganiem zanieczyszczeniu, w których kapitanowi wolno dokonać przesunięcia swojego statku z danego miejsca, kotwiczowiska lub nabrzeża.

Kapitan statku, któremu doręczono zawiadomienie o zatrzymaniu musi zastosować się do wydanych instrukcji, bowiem w przeciwnym razie jest on winien popełnienia przestępstwa. Podobny skutek ma naruszenie postanowień zawiadomienia, gdy statek, którego kapitanowi doręczono zawiadomienie o zatrzymaniu, wychodzi w morze przed zwolnieniem go przez kompetentne władze. W obu przypadkach kapitan podlega karze grzywny do wysokości 50 000 funtów – jeżeli sprawa rozpatrywana jest w postępowaniu uproszczonym⁵⁹, lub karze grzywny – jeśli postępowanie odbywa się po wniesieniu przeciw niemu aktu oskarżenia.

Statek wychodzący w morze wbrew postanowieniom zawiadomienia o zatrzymaniu lub nie stosujący się do otrzymanych instrukcji, zabierając ze sobą znajdującego się na burcie, wykonującego swoje obowiązki służbowe jakiegokolwiek funkcjonariusza upoważnionego do zatrzymania statku lub jakiegokolwiek inspektora statku bez jego zgody, obciąża armatora i kapitana statku, każdego z nich, obowiązkiem pokrycia wszystkich wydatków i należności funkcjonariusza lub inspektora w ten sposób wywiezionego. Armator i kapitan takiego statku są winni popełnienia przestępstwa. Osoba uznana za winną

⁵⁹ Kwota i tryb postępowania – na podstawie załącznika 1 do *MSMSA '97*.

popelnienia przewidzianego wyżej przestępstwa podlega w postępowaniu uproszczonym karze grzywny nie przekraczającej ustawowego maksimum, a gdy wniesiono w sprawie akt oskarżenia – karze grzywny. Jeżeli według przepisów statek ma być zatrzymany, wówczas urząd celny odmawia, lecz jeśli statek może być zatrzymany – urząd celny może odmówić dokonania odprawy wyjściowej statku.

Na zatrzymanie statku w pewnych okolicznościach zezwala również i polskie prawo morskie. Organem uprawnionym do zatrzymania jest dyrektor urzędu morskiego wykonujący swoje kompetencje przy pomocy inspekcji morskiej, inspekcji bandery oraz inspekcji portu⁶⁰. O możliwości zatrzymania statku, który spowodował zanieczyszczenie środowiska morskiego lub zagrożenie zanieczyszczeniem, wspomniano już przy okazji omawiania przepisów Ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, natomiast zatrzymaniu statku nie odpowiadającego wymogom bezpieczeństwa – przy omawianiu ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie naruszenia przepisów Ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej, inspektor inspekcji morskiej może skontrolować obcy statek znajdujący się w polskich obszarach morskich i zmusić go do zawinięcia do wskazanego portu. O zatrzymaniu i doprowadzeniu statku do portu, dyrektor urzędu morskiego zawiadamia właściwy organ państwa bandery statku. Dyrektor urzędu morskiego, na mocy art. 59 ustawy z 1991 r., zarządza zatrzymanie statku, o którego zajęcie wystąpił do organu egzekucyjnego z powodu nie zabezpieczenia należności z tytułu kary pieniężnej nałożonej na sprawcę naruszenia przepisów ustawy. Zatrzymanie może trwać jedynie do czasu wydania postanowienia o zajęciu statku, nie dłużej jednak niż 48 godzin.

Statek może zostać także zatrzymany tymczasowo na czas nie przekraczający 72 godzin przez kapitana portu na wniosek wierzyciela, w celu zabezpieczenia roszczenia należnego od statku z tytułu opłat portowych, szkód wyrządzonych w urządzeniach portowych, dokach lub drogach żeglugowych lub, jak już wspomniano wcześniej, z tytułu zanieczyszczenia środowiska. Tymczasowe zatrzymanie traci moc w razie złożenia odpowiedniego zabezpieczenia lub w razie dokonania zajęcia na podstawie właściwych przepisów (art. 42a ustawy z 1991 r.).

Kapitan, który wyprowadza statek z portu wbrew otrzymanemu zakazowi, podlega karze pieniężnej do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa GUS w „Monitorze Polskim”.

⁶⁰ Patrz art. 39 ust. 5 ustawy o obszarach z 1991 r. (po zmianach wprowadzonych ustawą z 18.12.2003 r.). Inspekcje te są wyspecjalizowanymi jednostkami nadzoru i jednocześnie jednostkami organizacyjnymi urzędu morskiego (podobnie jak kapitanaty i bosmanaty portów), za pomocą których dyrektor wykonuje swoje zadania.

Przedawnienia

Art. 274 ustawy angielskiej reguluje przedawnienie orzekania w sprawach o przestępstwa sędzone w postępowaniu uproszczonym, w których nie sporządza się aktu oskarżenia (czyli czyny, które według polskiej nomenklatury można nazwać wykroczeniami)⁶¹. Stanowi on, iż nikt nie może być skazany za przestępstwo przewidziane w ustawie, jeżeli postępowanie nie zostało rozpoczęte w ciągu 6 miesięcy od dnia popełnienia przestępstwa, a w przypadku przebywania oskarżonego w czasie tego okresu poza terytorium Zjednoczonego Królestwa – jeżeli postępowanie nie rozpoczęło się w dwa miesiące po jego pojawieniu się w UK i przed upływem trzech lat od dnia, w którym przestępstwo zostało popełnione.

W prawie polskim zagadnienia przedawnienia karalności przestępstw i wykonania kary reguluje Kodeks karny w rozdziale XI. Okres przedawnienia karalności przestępstwa zależy od wagi czynu przestępnego i następuje już po 3 latach od jego popełnienia w przypadku, gdy czyn jest zagrożony karą grzywny, do 30 lat – gdy czyn stanowi zbrodnię zabójstwa. Przedawnienie wykonania kary waha się od 10 do 30 lat, w zależności od wysokości wyroku skazującego⁶². Przedawnienie orzekania i wykonania kary za wykroczenie reguluje Kodeks wykroczeń w art. 45, stanowiąc iż karalność wykroczenia ustaje, jeżeli od czasu jego popełnienia upłynął jeden rok; jeżeli w tym okresie wszczęto postępowanie, karalność wykroczenia ustaje z upływem 2 lat od popełnienia czynu. W razie uchylenia prawomocnego rozstrzygnięcia, przedawnienie biegnie od daty uchylenia rozstrzygnięcia. Orzeczonej kary lub środka karny nie podlega wykonaniu, jeżeli od daty uprawomocnienia się rozstrzygnięcia upłynęły 3 lata.

Według ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej, upoważniającej dyrektora urzędu morskiego do wymierzania kar za „wykroczenia morskie”, na której przepisy karne powołują się inne ustawy morskie, nie można nałożyć kary pieniężnej, jeżeli od dnia popełnienia czynu upłynęło 5 lat. Wymierzonej już kary pieniężnej nie pobiera się po upływie takiego samego okresu od daty wydania ostatecznej decyzji o nałożeniu kary (art. 58 ustawy).

⁶¹ Patrz wskazane numery artykułów ustawy angielskiej w przypisie 45.

⁶² Według art. 101 k.k. karalność przestępstwa ustaje, jeżeli od czasu jego popełnienia upłynęło lat: 30 – gdy czyn stanowi zbrodnię zabójstwa, 20 – gdy czyn stanowi inną zbrodnię, 10 – gdy czyn stanowi występki zagrożony karą pozbawienia wolności przekraczającą 3 lata, 5 – gdy czyn jest zagrożony karą pozbawienia wolności nie przekraczającą 3 lat, 3 – gdy czyn jest zagrożony karą ograniczenia wolności lub grzywną. Nie można wykonać kary, jeżeli od uprawomocnienia się wyroku skazującego upłynęło lat: 30 – w razie skazania na karę pozbawienia wolności przekraczającą 5 lat albo karę surowszą, 15 – w razie skazania na karę pozbawienia wolności nie przekraczającą 5 lat, 10 – w razie skazania na inną karę (art. 103 k.k.).

PODSUMOWANIE

„Nie ma jednego prawa morskiego na całym świecie, (...) ale ze względu na specyficzną materię i historyczne pochodzenie ze źródeł wspólnych dla wielu narodów morskich, wewnętrzne prawa morskie różnych krajów wykazują dużo większe podobieństwo do siebie, niż ma to miejsce w prawie traktującym o tym co dzieje się na lądzie”⁶³. Nie sposób się nie zgodzić z taką konstatacją, ale podobieństwa nie wykluczają też różnic. Właśnie te różnice ujawniają się wyraźnie w uregulowaniach przepisów o charakterze karnym, zawartych w angielskim *Merchant Shipping Act* z 1995 r. i w rozpatrywanych ustawach polskich.

Nawet przy pobieżnej lekturze ustawy *MSA '95* trudno nie zauważyć, że jest to – w porównaniu z polskim kodeksem morskim i innymi „ustawami morskimi” – bardzo obszerny⁶⁴ i szczegółowy akt prawny. Zakres przedmiotowy ustawy obejmuje zgromadzoną w trzynastu częściach (*parts*) całość spraw związanych ze statkiem, załogą, bezpieczeństwem żeglugi, zapobieganiem zanieczyszczaniu morza, latarniami morskimi, wrakami i ratownictwem, postępowaniami w przypadku przestępstw oraz administracją morską. Czternaście załączników (*schedules*), będących integralną częścią ustawy, zawiera teksty wielu międzynarodowych konwencji morskich, w tym tak ważnych jak Konwencja o liniach ładunkowych z 1966 r., Konwencja ateńska z 1972 r., Konwencja o odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. i Konwencja o ratownictwie z 1989 r. Ustawa zawiera w sobie zarówno przepisy materialne, jak i proceduralne. Po każdej części, a często i dla wyjaśnienia konkretnego przepisu, zamieszcza wyczerpujące definicje legalne ułatwiające zrozumienie i interpretację regulowanych zagadnień.

Te cechy angielskiego aktu można uznać za korzystne, ale można też dopatrywać się minusów związanych z rozległością uregulowań. Z punktu widzenia sprawowania funkcji kapitana statku jest to niewątpliwie zaleta, gdyż jedna ustawa obejmuje w zasadzie całe prawo związane z żeglugą. Wszystkie informacje natury prawnej potrzebne kapitanowi znajdują się w jednym akcie. Niemal brak przepisów odsyłających⁶⁵, których tak wiele jest w każdej z polskich ustaw, sprawia, iż kapitan nie ma potrzeby poszukiwania poza *MSA '95* właściwych, regulujących konkretne zagadnienie przepisów i wertowania innych morskich aktów prawnych. Pomimo całej swej obszerności ustawa, dzięki zastosowanemu (podobnie jak i w innych angielskich stanowionych aktach prawnych) systemowi podziału aktu i oznaczeń tytułami

⁶³ *Halsbury's Law of England, vol. 1(1), 4th ed.*, Butterworths London 2001, para. 303, s. 417.

⁶⁴ Oficjalny dokument wydany przez *The Stationary Office* obejmujący tekst ustawy z załącznikami liczy 304 strony.

⁶⁵ Jedyne odesłania, jakie mają miejsce w ustawie to odesłania do przepisów w towarzyszących jej załącznikach.

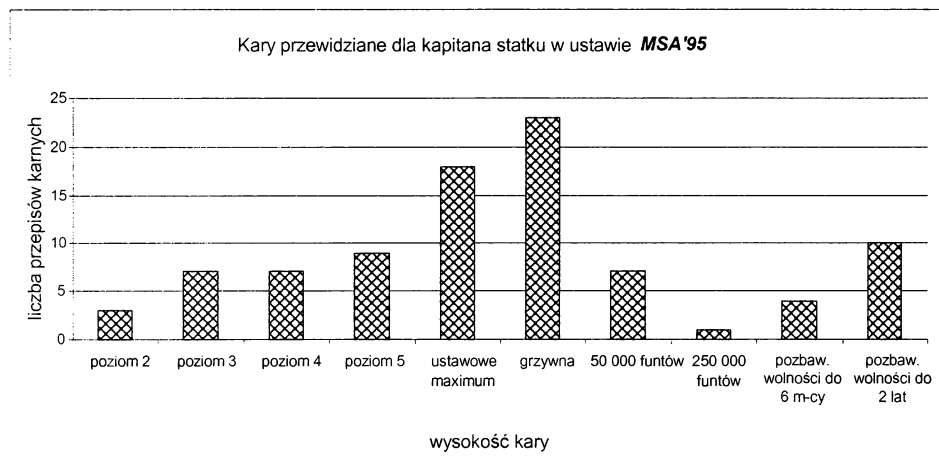
poszczególnych przepisów⁶⁶, jest łatwiejsza do korzystania z niej przez kapitana niż polskie akty prawne. Jest też czytelniejsza bowiem zawiera dużo objaśnień terminów prawnych podanych językiem zrozumiałym dla przeciętnego odbiorcy, bez prawniczego przygotowania.

Polskie ustawy morskie, w przeciwieństwie do ustawy angielskiej, zawierają wiele norm ustanawiających obowiązki dla kapitana, ale nie przewidują za ich niewykonanie żadnych sankcji. W takim *lex imperfecta* przoduje Kodeks morski, z którego – w porównaniu z jego poprzednikiem z 1962 r. – wyrugowano wszystkie przepisy karne. Część przepisów karnych przejęły inne ustawy morskie, głównie ustawa o bezpieczeństwie morskim. Część zaś (na przykład artykuły 58, 59, 61, 62, 63, 64 k.m.) pozostaje nadal nie obwarowana żadnymi sankcjami. W ustawie angielskiej znaleziono tylko jeden taki przepis, dotyczący okazywania bandery (art. 5).

W opracowaniu niniejszym poddano szczegółowej analizie ponad pięćdziesiąt przepisów karnych zawartych w *MSA'95*. Najwięcej z nich (17) dotyczy spraw bezpieczeństwa statku i żeglugi, najmniej (5) choć najbardziej dolegliwych przewidziała ustawa w związku z zanieczyszczeniem środowiska morskiego. Aż 12 przepisów karnych odnosi się do przestępstw przeciwko przynależności państwowej statku i dokumentom. Wykroczenia przeciwko prawom pracowników i porządkowi na statku ustawa penalizuje w 13 przypadkach. Kilka pozostałych to przepisy karne, które dotyczą spraw związanych z naruszeniem zakazu wyjścia statku z portu.

Kary przewidziane dla kapitana w przepisach ustawy wahają się od grzywny wynoszącej 500 funtów do 2 lat pozbawienia wolności. Dla lepszego zobrazowania zakresu odpowiedzialności karnej kapitana sporządzono tabelę pokazującą rodzaje i wysokości kar, jakie ustawa angielska przewiduje wobec kapitana statku naruszającego jej postanowienia, w stosunku do liczby przepisów zawartych w ustawie, przewidujących każdego rodzaju kary. Zaznaczone na poziomej osi „poziomy” od 2 do 5 oznaczają poziomy ze skali standardowej (*the standard scale*), którym odpowiadają maksymalne kwoty grzywny: 500, 1000, 2500 i 5000 funtów. Kara grzywny (bez ustawowego określenia wielkości), najczęściej orzekana przez sąd w postępowaniu *on indictment*, występuje aż w 23 przepisach karnych ustawy. W każdym przypadku, gdy ustawa przewiduje za czyn zabroniony karę pozbawienia wolności, jest ona alternatywna z karą grzywny. Stąd liczba przepisów karnych zawierająca tego rodzaju karę (*fine*) wyraźnie odbiega od liczby przepisów przewidujących kary pozostałych rodzajów.

⁶⁶ Ustawy angielskie charakteryzują się tym, iż zawierają na początku spis wszystkich przepisów, występujących w ich treści *arrangements of sections*. Każdy przepis ma swój własny tytuł. Przepisy podzielone są na grupy tematyczne zaopatrzone również tytułem. Ułatwia to bardzo szybkie odnalezienie potrzebnego, żądanego, przepisu.



Gdyby pokusić się o zbudowanie podobnej tabeli pokazującej rodzaje i wysokości kar przewidzianych dla kapitana statku naruszającego przepisy polskich ustaw morskich, zadanie to byłoby znacznie prostsze, gdyż jedyną karą przewidzianą przez te ustawy jest kara pieniężna, jaką nałożyć może dyrektor urzędu morskiego (w formie decyzji administracyjnej) do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego w „Monitorze Polskim” przez Prezesa GUS. Brak różnorodności kar bądź ustalenie jednej tylko kary z wyznaczeniem jedynie górnego jej limitu powoduje, iż wymierzanie jej może być bardzo subiektywne i uznaniowe.

Z kilku powodów trudno jest porównywać przepisy o charakterze karnym występujące w polskich ustawach morskich z przepisami karnymi angielskiej *MSA '95*. Po pierwsze liczba takich przepisów w prawie morskim polskim jest znacznie mniejsza. We wszystkich pięciu analizowanych ustawach morskich jest ich zaledwie piętnaście skierowanych wprost do osoby kapitana i siedemnaście adresowanych do podmiotu powszechnego, które można odnieść również i do kapitana statku. Po drugie sposób ich uregulowania jest zupełnie odmienny. Ustawy polskie, zwłaszcza ustawa o bezpieczeństwie morskim, często formułują dyspozycje tych przepisów w sposób bardzo ogólny i szeroki. Na przykład w pojedynczym przepisie przewidują dla kapitana karę pieniężną za naruszenie przepisów trzech konwencji (art. 53, pkt 2 u.b.m.) lub dziewięciu konwencji międzynarodowych naraz (art. 53, pkt 5 u.b.m.). Czyni to przepis nieczytelny dla jego adresata. Ustawa angielska ustala kary szczegółowo, za konkretne naruszenie – popełnienie czynu uznanego przez ustawę za niedozwolony – konkretna kara.

Nieporównywalne też są postępowania w obu systemach prawnych. Wszystkie postępowania o popełnienie czynu zabronionego w ustawie angielskiej muszą być prowadzone przed sądem. Wykroczenia popełnione przez

kapitana statku polskiego lub obcego znajdującego się na polskich wodach wewnętrznych i terytorialnych przewidziane w ustawach polskich rozpatrywane są przez organ administracji morskiej (dyrektora urzędu morskiego), który może wymierzyć karę pieniężną w wysokości jaką sam uzna za właściwą – całkowicie na zasadzie uznania – biorąc pod uwagę okoliczności zdarzenia i niebezpieczeństwo czynu, będąc jedynie ograniczonym górną jej granicą narzuconą przez ustawę. Organ administracji państwowej orzeka więc o winie kapitana statku i karze go według własnego uznania.

Jedynie na podstawie ustawy o pracy na morskich statkach handlowych, spośród wszystkich szczególnych ustaw morskich, kapitan może ponieść *stricte* karną odpowiedzialność przed sądem a nie przed organem administracji państwowej. Przepisy przewidujące odpowiedzialność za wykroczenia przeciwko prawom pracownika przewidują dla tego, kto narusza te prawa (w tym, w sposób dorozumiany, dla kapitana) karę grzywny, którą może nałożyć, oprócz inspektora pracy, sąd w trybie określonym przez Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia.

Oprócz przedstawionych wyżej oraz wymienianych wcześniej szczegółowo różnic między uregulowaniami prawnomorskimi odnoszącymi się do czynów zabronionych, jakie mogą być popełnione przez kapitana statku wykonującego swoje funkcje, trzeba też zauważyć istnienie wielu podobnych regulacji i analogii występujących w obu systemach prawa. Punktami zbieżnymi obu systemów, tym co niewątpliwie łączy prawo morskie polskie i angielskie, są umowy międzynarodowe ratyfikowane przez oba państwa. Niezależnie od sposobu wprowadzenia ich postanowień do prawa wewnętrznego (tutaj też występują różnice między obu systemami), normy konwencyjne powodują ujednoczenie przepisów regulujących takie same zagadnienia prawne, eliminując rozbieżności, jakie spotkać można było w wielu przepisach aktów prawnych analizowanych w niniejszym artykule.

POLISH AND BRITISH CRIMINAL REGULATIONS FOR CAPTAINS OF SEA VESSELS (PART 2) (Summary)

The comparison of the criminal code in Polish maritime law with that of the British M SA '95 is problematic for several reasons. Firstly, there are far fewer such regulations in the Polish law. Of the five maritime statutes analyzed, only fifteen regulations relate directly to captains. Secondly, the way in which they are regulated is completely different. Polish statutes are often formulated very generally and are wide ranging, while British statutes describe penalties in detail.

Legal proceedings in the two systems are also incomparable. According to British law, all proceedings regarding cases of illegal acts must be held in the courts. Illegal acts committed by the captain of a Polish vessel or the foreign captain of a vessel in Polish inner or territorial waters are subject to investigation by the maritime administrative body (director of the Maritime Office). Thus, it is a state administrative body that has jurisdiction in determining guilt and issuing a penalty for a vessel captain according to its own criteria. Of all the maritime regulations, only with regard to regulations based on the Labor Code concerning employment on merchant marine vessels can a vessel captain be held responsible in front of a court of law.

Despite the differences presented with regard to illegal acts that vessel captains can commit, there are many analogies and similar regulations in both of these legal systems. They are most similar with regard to international agreements that have been ratified by both countries.

A total of fifty criminal acts in the British MSA'95 were analyzed in this work. The penalties captains face are described in the acts and range from a £500 fine to two years in prison.