

CEZARY ŁUCZYWEK

NOWE UREGULOWANIE FUNKCJI KAPITANA STATKU

Artykuł ten napisany jest przez praktyka–kapitana żeglugi wielkiej. Kodeks morski zawiera kilkadziesiąt przepisów dotyczących kapitana statku morskiego, nakładających na niego liczne obowiązki lub nadających mu różne uprawnienia. Przepisy te zawarte są prawie we wszystkich częściach ustawy. Zwłaszcza jednak w tytule III wprowadzono szereg modyfikacji w zestawieniu z dotychczasowymi przepisami.

Trzeba ogólnie stwierdzić, że regulacje zawarte w tytule III nowego kodeksu morskiego nie odbiegają radykalnie od postanowień dotychczas obowiązującej ustawy. Nowym i w założeniu niewątpliwie korzystnym przepisem, z punktu widzenia szeroko rozumianego bezpieczeństwa żeglugi, jest art. 55 kodeksu. Stanowi on, iż: „Kapitan statku może złożyć armatorowi sprzeciw odnośnie do składu i kwalifikacji zawodowych osób wpisywanych na listę załogi”. Przepis ten może wpłynąć na polepszenie jakości załogi statku, dając kapitanowi możliwość eliminacji z jej składu pracowników, którzy nie nadają się do zawodu.

Nowa ustawa z 18 września 2001 r. – Kodeks morski¹, zawiera kilkadziesiąt przepisów dotyczących kapitana statku morskiego, nakładających na niego liczne obowiązki lub nadających mu różne uprawnienia. Przepisy te zawarte są prawie we wszystkich częściach ustawy. Zwłaszcza jednak w tytule III – Kapitan statku, wprowadzono szereg modyfikacji² w zestawieniu z dotychczasowymi przepisami.

Nowy k.m. wymaga niewątpliwie całościowej oceny i omówienia. Pierwsze prace na ten temat zostały już opublikowane³. Celem niniejszego artykułu jest zwrócenie uwagi na pozycję kapitana statku morskiego w polskim prawie morskim, zarówno z punktu widzenia regulacji prawnych, jak i doświadczenia praktycznego.

¹ Dz.U. Nr 138, poz. 1545.

² Por. M. H. Koziński, *Nowy kodeks morski*, Gdynia 2002, s. 19–21.

³ J. Łopuski, *Kodeks morski 2001. Tekst ustawy i uzupełniających ją umów międzynarodowych z komentarzem*, Bydgoszcz – Toruń 2002; M. H. Koziński, *Kodeks morski 2001*, Prawo Morskie, 2002, t. XVII, s. 5–37.

Szczegółowa analiza całości przepisów nowego kodeksu morskiego przeprowadzona pod kątem dokonanych zmian w uregulowaniach odnoszących się do funkcji kapitana statku wykazuje, iż w porównaniu z obowiązującą do niedawna ustawą:

- a) zrezygnowano z dwóch istniejących przepisów, zawartych w: artykule 16 § 1, pkt 3 (nakładającym na armatora statku o czasowej polskiej przynależności obowiązek obsadzenia stanowiska kapitana takiego statku obywatelem polskim) oraz w artykule 95 (nakładającym na kapitana obowiązek zawiadomienia polskiego urzędu konsularnego o przybyciu statku do portu zagranicznego),
- b) wprowadzono dziewięć zupełnie nowych przepisów w artykułach: 51 § 2; 55; 65; 68 § 2; 72 § 2; 236 § 2; 238 § 1, pkt 3; 238 § 2 i 244 § 3,
- c) zmodyfikowano dziewiętnaście dotychczas istniejących przepisów i zawarto je w nowym kodeksie w artykułach: 13 § 1; 43 § 1; 53 § 1; 54 § 1; 57; 58; 61 § 2; 62 § 1; 62 § 2; 64 § 1, pkt 2; 66 § 1; 66 § 2; 68 § 1; 70 § 1; 72 § 1; 140 § 2; 194 § 1; 220 i 234,
- d) usunięto dwa – dosyć istotne z punktu widzenia wykonywanych przez kapitana funkcji – rozdziały z tytułu I dawnej ustawy. Jeden dotyczący bezpieczeństwa żeglugi, drugi zaś zawierający przepisy karne.

Nowy kodeks morski zamieszcza większość regulacji dotyczących kapitana w swoim tytule III, nazwanym tak samo, jak w poprzedniej ustawie: „Kapitan statku”. Jednak w przeciwieństwie do k.m. z 1961 r., który zebrał pod jednym tytułem wszystkie szesnaście artykułów, nowe przepisy podzielono na cztery osobne działy, wprowadzając znaczne uporządkowanie zagadnień. Ten nowy układ przepisów – głównie oddzielający obowiązki od uprawnień kapitana – jest niewątpliwie bardziej przejrzysty i powoduje łatwiejsze odnalezienie konkretnego przepisu. Dział I zatytułowany „Przepisy ogólne” obejmuje trzy artykuły numerowane od 53 do 55. Dział II „Obowiązki kapitana” jest najszerszym działem tego tytułu i zawiera jedenaście artykułów (od nr 56 do 66). Dział III nazwany „Uprawnienia kapitana” reguluje uprawnienia kapitana w czterech kolejnych artykułach (od nr 67 do 70), natomiast ostatni dział IV o tytule „Publicznoprawne funkcje kapitana” poświęca tymże zagadnieniom dwa końcowe, rozbudowane artykuły 71 i 72.

Trzeba ogólnie stwierdzić, że regulacje zawarte w tytule III nowego kodeksu nie odbiegają radykalnie od postanowień dotychczas obowiązującej ustawy. Tym niemniej zawierają kilka nowych przepisów (co powoduje, że w nowym kodeksie liczba artykułów wzrasta z szesnastu do dwudziestu), modyfikują treść kilku istniejących i rezygnują – jak już wspomniano – z jednego z przepisów, z art. 95 k.m., dotyczącego obowiązku kapitana do zawiadomienia właściwego

miejscowo polskiego urzędu konsularnego o przybyciu statku do portu zagranicznego⁴.

Pierwszy z „Przepisów ogólnych” działu I, tytułu III nowego kodeksu morskiego, **art. 53 § 1** stanowi, iż: *Kapitan sprawuje kierownictwo statku i wykonuje inne funkcje określone przepisami*. Przepis ten ma więc inne brzmienie niż jego odpowiednik w ustawie z 1961 r., tj. art. 82 § 1. Oprócz sprawowania kierownictwa statku, kapitan ma teraz ustawowy obowiązek wykonywania innych funkcji określonych przepisami. Ustawodawca nie precyzuje jednak o jakie inne (niż kierownictwo statku) funkcje chodzi i w jakich przepisach te funkcje są określone. Wydaje się, iż ma tu miejsce odesłanie do wszelkich przepisów, zarówno ustawowych, konwencyjnych, jak i wykonawczych, które traktują o obowiązkach i uprawnieniach składających się na funkcje kapitana. Przepis tego artykułu należy też rozpatrywać w powiązaniu z wcześniejszym art. 1 § 3 ustawy, który – będąc również przepisem odsyłającym – chociaż nie jest skierowany wprost do kapitana statku, jednak wskazuje prawne obszary, w których kapitan przy sprawowaniu swoich funkcji się porusza.

Wydaje się, iż korzystniej byłoby, gdyby ustawodawca, na początku grupy przepisów dotyczących kapitana statku, wskazał konkretne akty prawne, choćby te najważniejsze, takie jak: ustawa o pracy na morskich statkach handlowych, konwencja SOLAS, konwencja MARPOL, ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, czy też najnowsza ustawa o bezpieczeństwie morskim – tak, jak zrobił to dalej w tekście kodeksu w artykułach 66 § 1, 80, 97 § 1, 181 § 1, 272 § 1, 279 § 1 i 339 § 1. Mogłoby to nieco ułatwić kapitanowi – rzadko przecież o prawniczym przygotowaniu – sprawowanie jego funkcji kierownika statku.

Treść **art. 54 § 1** kodeksu morskiego z 2001 r. odpowiada byłemu art. 87 § 1 k.m., z wyjątkiem jego części końcowej, gdzie dokonano zmiany przyznanych kapitanowi uprawnień do pozywania w imieniu armatora i zainteresowanych ładunkiem oraz bycia pozywanym, na uprawnienie do zastępowania tych podmiotów przed sądem, ustanawiając w ten sposób kapitana ich pełnomocnikiem procesowym.

Nowym i w założeniu niewątpliwie korzystnym przepisem, z punktu widzenia szeroko rozumianego bezpieczeństwa żeglugi, jest **art. 55** kodeksu stanowiący, iż: *Kapitan statku może złożyć armatorowi sprzeciw odnośnie do składu i kwalifikacji zawodowych osób wpisywanych na list ę załogi*. Przepis ten może w niebagatelny sposób wpłynąć na polepszenie jakości załogi statku, dając kapitanowi możliwość eliminacji z jej składu pracowników, którzy, jego zdaniem i na podstawie jego doświadczenia, nie nadają się do zawodu lub

⁴Przepis ten „umarł” chyba śmiercią naturalną. Jego *desuetudo* nastąpiło po pierwsze dlatego, że obowiązek ten wykonywany był w praktyce przez kapitanów niezwykle rzadko, a po drugie zanikowi jego dopomogły wydatnie zmiany polityczne i społeczne, jakie dokonywały się ewolucyjnie w Polsce od końca lat sześćdziesiątych.

nie spełniają oczekiwanych wymagań przy wypełnianiu swoich pracowniczych obowiązków lub sprawiają kłopoty dyscyplinarne na statku. Z drugiej jednak strony uprzedni k.m. nie zabrania kapitanowi zgłoszenia armatorowi sprzeciwu w sprawach załogowych, stąd może pojawić się pytanie o celowość takiego zapisu. Tym niemniej należy z uznaniem przyjąć nowe ustawowe uprawnienie kapitana nadane zapewne w trosce o jakość kadr morskich. Można więc wyrazić jedynie nadzieję, że przepis ten – chociaż *lex imperfecta*, gdyż nie są przewidziane żadne sankcje w stosunku do armatora, który nie odniesie się do sprzeciwu kapitana – nie stanie się przepisem pustym i kapitanowie będą na tyle odważni, aby z tego uprawnienia korzystać, armatorzy zaś respektować lub choćby uważnie analizować ich uwagi.

W art. 57 działu II, mówiącym o obowiązkach kapitana przed rozpoczęciem i w czasie podróży, dokonano zmiany - względem dawnego art. 84 § 2 k.m. – eliminując ciężący na kapitanie enigmatyczny obowiązek „dbania”, aby statek był zdalny do żeglugi, przez nałożenie obowiązku „dołożenia należytej staranności” przy wykonywaniu tych czynności.

Do kolejnego art. 58 kodeksu, którego treść odpowiada art. 83 § 1 byłego k.m., włączono od dawna oczekiwaną przez kapitanów poprawkę, zezwalającą kapitanowi na zejście ze statku, który znajduje się na morzu, jeżeli stoi na redzie lub kotwiczowisku i jeżeli nie zagraża statkowi jakiegokolwiek niebezpieczeństwo. Istniejący w poprzedniej ustawie przepis nie zawsze przystawał do wymogów praktyki eksploatacyjnej. Są bowiem, przykładowo, tak zwane „porty redowe”, w których statek przeprowadza operacje ładunkowe, stojąc na kotwicy daleko od lądu. Kapitan niejednokrotnie jest zmuszony osobiście załatwiać sprawy służbowe (kontaktować się z armatorem lub jego kontrahentami na lądzie), które wymagają opuszczenia na jakiś czas, stojącego bezpiecznie na kotwicy, statku.

W art. 61 § 2 nowego kodeksu, traktującym o obowiązkach kapitana w sytuacji, gdy statkowi grozi zagłada, zamieszczono dotychczas istniejący przepis z art. 91 § 2 k.m., dokonując jedynie poprawki redakcyjnej, polegającej na zastąpieniu słowa „najpierw” wyrażeniem „w pierwszej kolejności”.

Art. 62 stanowi powtórzenie art. 85 dawnej ustawy, ze zmianami w obu jego paragrafach polegającymi na zastąpieniu nałożonego na kapitana obowiązku „dbania” o ładunek, obowiązkiem „dołożenia należytej staranności”, aby ładunek był należycie załadowany i zabezpieczony oraz wyładowany, a także nie uległ uszkodzeniu lub utracie.

Sześcioparagrafowy art. 64 nowego kodeksu, omawiający sprawy protestu morskiego, wprowadza dwie zmiany w porównaniu do dawnego art. 96 k.m. :

1) w § 1 wskazującym, w jakich okolicznościach i jakim organom kapitan statku obowiązany jest zgłosić protest, opuszczono w punkcie 2 po słowach „polskiemu urzędowi konsularnemu” zwrot: „albo zgodnie z prawem miejscowym”. Taka zmiana czyni omawiany przepis, jak się wydaje, praktycznie niespełniającym swojego zadania. Jeżeli kapitan statku nie będzie miał

możliwości złożenia protestu morskiego za granicą przed organami innymi niż polski konsul, to ograniczona zostanie tym samym możliwość złożenia protestu w ogóle, gdyż portów, w których można liczyć na prawną obsługę konsula polskiego jest, niestety, niewiele;

2) w § 6 tego artykułu dokonano mało istotnej – dla kapitana – zmiany, skierowanej do organów ustalających wysokość opłat pobieranych za przyjęcie protestu morskiego.

Art. 65 zawiera nowy przepis, wypełniający lukę w obowiązkach przewidzianych dla kapitana w poprzednio obowiązującym kodeksie. Stanowi on, w paragrafie pierwszym, że: *Kapitan obowiązany jest: 1) okazywać banderę statku jednostkom pływającym Marynarki Wojennej i Straży Granicznej, 2) podnosić banderę przy wprowadzaniu statku do portu.*

To wypełnienie luki polega na tym, że były k.m. nie zawierał takich obowiązków, ale przewidywał jednocześnie w swoich przepisach karnych (art.56) karę pieniężną dla kapitana, który wykracza przeciwko przepisom o: *okazywaniu bandery statku jednostkom pływającym marynarki wojennej lub organów Straży Granicznej oraz podnoszeniu bandery przy wprowadzaniu statku do portu.*

Kolejny **art. 66** ustawy jest zmodyfikowanym art. 97 byłego k.m. Artykuł 66 § 1 stanowi, że: *Kapitan obowiązany jest niezwłocznie po wypadku morskim zawiadomić o nim kapitanat (bosmanat) pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku, a także właściwą izbę morską zgodnie z przepisami ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (...).* W porównaniu ze starym przepisem k.m. zrezygnowano z podania w tekście przepisu szerszej definicji wypadku morskiego i enumeracji sytuacji, po których wystąpieniu kapitan powinien zawiadomić wymienione organy. Natomiast zmiany, jakie nastąpiły w paragrafie 2 tego artykułu, sprowadzają się do zdjęcia z kapitana obowiązku udzielenia wyjaśnień urzędowi morskemu na jego żądanie o każdym wypadku morskim, na rzecz udzielenia takich wyjaśnień na żądanie kapitanatu (bosmanatu) portu.

Spośród przepisów działu III, traktującego o uprawnieniach kapitana, nowy kodeks w **art. 68 § 1** – będącym odpowiednikiem dawnego przepisu z art. 82 § 3 k.m., dającego kapitanowi uprawnienie do zatrzymania w osobnym pomieszczeniu osoby, której zachowanie się na statku zagraża bezpieczeństwu statku, ludzi lub mienia – dokonuje redakcyjnej zmiany wyrażenia: „kapitan jest władny (...) zatrzymać”..., na: „kapitan może (...) zatrzymać”... w osobnym pomieszczeniu taką osobę. Warto przytoczyć tu, iż większość obcych kodeksów morskich mówi w takiej sytuacji wprost o prawie kapitana do dokonania aresztowania⁵.

⁵Na przykład angielska nazwa *Merchant Shipping Act* z 1995 r. zamieszcza w części IV – dotyczącej bezpieczeństwa – paragraf 105 zatytułowany *Master's power of arrest*.

Art. 68 § 2 wprowadza nowy przepis, z którego wynika, że jeżeli kapitan skorzysta w czasie podróży ze swojego uprawnienia do zatrzymania w osobnym pomieszczeniu osoby, której zachowanie się na statku zagraża bezpieczeństwu statku, ludzi lub mienia, i statek nie zawija, po takim zatrzymaniu, do portu polskiego albo portu państwa, którego obywatelem jest osoba zatrzymana, kapitan ma obowiązek zawiadomienia o zatrzymaniu polski urząd konsularny i właściwe władze miejscowe.

Art. 69 § 2, dotyczący uprawnienia kapitana do zaciągania w imieniu armatora pożyczek oraz dokonywania w jego imieniu czynności na kredyt, jest niemal wiernym powtórzeniem dawnego art. 88 § 2 (oprócz niewielkiej korekty redakcyjnej w pierwszej swej części). Warto jednak o nim wspomnieć ze względu na zrezygnowanie przez ustawodawcę z umieszczenia w nowym kodeksie definicji legalnej „przynależności statku” (tak jak to miało miejsce w art. 62 ustawy z 1961 r.), ale pozostawienie uprawnienia kapitana do sprzedaży tychże przynależności, uznanych za zbędne, celem nieodzownej naprawy statku, uzupełnienia załogi, zaopatrzenia statku lub kontynuowania podróży, w sytuacji, gdy niemożliwe lub niecelowe jest oczekiwanie na fundusze na ten cel od armatora. O przynależnościach statku wspomina też dalej, w tytule VIII, art. 300 § 2, dotyczący wartości ubezpieczenia morskiego.

Art. 70 § 1 nowego kodeksu stanowi, że: *Jeżeli na statku znajdującym się w podróży wyczerpały się zapasy żywności, kapitan ma prawo zarządzić – w celu równomiernego rozdziału – rekwizycję znajdującego się na statku ładunku, który nadaje się do spożycia*. W porównaniu z treścią już nieobowiązującego przepisu art. 89 § 1 k.m., zrezygnowano tu z uprawnienia do rekwizycji żywności „u osób znajdujących się na statku”⁶.

Konsekwencją zmian, jakie nastąpiły w § 1 art. 70, są następnie zmiany w kolejnym **art. 70 § 2**, który nie nakłada już na armatora obowiązku wynagrodzenia wartości zarekwirowanej żywności (tak jak stanowi art. 89 § 2 poprzedniego k.m.), a jedynie odnosi się do wartości zarekwirowanego ładunku.

Pośród przepisów działu IV, tytułu III kodeksu, dotyczącego publiczno-prawnych funkcji kapitana, ostatni jego artykuł (o numerze 72) – traktujący o obowiązkach kapitana w wypadku popełnienia na statku przestępstwa – wprowadza dwie zmiany do treści uprzednio istniejącej w korespondującym z nim art. 94 k.m. i dodaje nowy przepis, oznaczając go § 2.

⁶ Potrzeba rekwizycji żywności z ładunku, aczkolwiek zdarzająca się niezwykle rzadko na statku będącym w podróży morskiej, może mieć miejsce np. na statku aresztowanym za długi armatora i przetrzymywanym w porcie przez długi okres do czasu wyjaśnienia sprawy lub uregulowania długów. Rekwizycja żywności od osób znajdujących się na statku stanowi zupełnie wyjątkowy przypadek. Przede wszystkim dlatego, że pozyskane w ten sposób ilości, jeżeli nawet, byłyby znikome w stosunku do potrzeb. Poza tym unika się, i jest to zwykle zabronione regulaminami statkowymi, przechowywania żywności w pomieszczeniach załogowych i pasażerskich ze względów sanitarnohigienicznych. Stąd zrezygnowanie z takiego rozwiązania w nowym kodeksie wydaje się posunięciem słusznym.

Art. 72 § 1 stanowi: *W przypadku popełnienia na statku przestępstwa kapitan obowiązany jest sporządzić szczegółowe zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa, przedsięwziąć odpowiednie środki dla zapobieżenia uchyleniu się osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa od odpowiedzialności karnej, zabezpieczyć dowody i stosownie do okoliczności przekazać osobę podejrzaną o popełnienie przestępstwa wraz z zawiadomieniem o przestępstwie właściwemu organowi w pierwszym porcie polskim, do którego statek zawinął, lub polskiej jednostce pływającej Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji.*

W przepisie tym zamiast funkcjonującego dotychczas określenia „sprawca przestępstwa” użyto terminu „osoba podejrzana o popełnienie przestępstwa”, co wydaje się być jak najbardziej słuszne, gdyż wykrycie sprawcy w warunkach statkowych jest na ogół niezwykle trudne, kapitan zaś nie ma żadnych uprawnień (poza możliwością zatrzymania) organu procesowego. Dlatego powinno tu wystarczyć jedynie przekonanie lub uzasadnione przeświadczenie⁷ kapitana statku, że dana osoba mogła popełnić przestępstwo.

W końcowej części tego przepisu wprowadzono modyfikację, według której kapitan nie ma już obowiązku przekazać sprawcy *napotkanemu polskiemu okrętowi wojennemu albo też powiadomić o przestępstwie polski urząd konsularny i postąpić zgodnie z jego poleceniem* – tak jak nakazywał do tej pory art. 94 k.m. – ale powinien przekazać osobę podejrzaną *polskiej jednostce pływającej Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji.*

Nowy i zarazem ostatni przepis (drugiego stopnia) tytułu III nowego kodeksu, zawarto w **art. 72 § 2**, stanowiąc, że: *Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości i ministrem właściwym do spraw zagranicznych, określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania kapitana odnośnie do osób podejrzanych o popełnienie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej i sposoby przekazywania informacji oraz dowodów odnoszących się do takich przestępstw władzom innych państw, uwzględniając umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną*⁸.

Zanim zostaną omówione szczegółowo zmiany w pozostałych przepisach odnoszących się do kapitana statku, a znajdujących się poza tytułem III nowego kodeksu morskiego, warto odnieść się pokrótce do dosyć poważnej, jak się wydaje, zmiany niezamieszczenia w nowej ustawie przepisów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i przepisów karnych. Te dwie grupy przepisów – znajdujące się w ustawie z 1961 r. w rozdziałach czwartym i szóstym działu I, w tytule I – stanowiły dosyć pokaźne kompendium praktycznej wiedzy dla kapitana, szczególnie zaś – przepisy traktujące o bezpieczeństwie żeglugi.

⁷ Takiego sformułowania używa również konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (*Suppression of Unlawful Acts*) z 1988 r., w art. 8.

⁸ Przepis o określeniu trybu postępowania kapitana dla przypadku popełnienia na statku przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej wynika z zalecenia zawartego w art. 8 pkt 2 wymienionej wyżej konwencji SUA z 1988 r.

Pojęcie „bezpieczeństwo żeglugi” zostało w nowym kodeksie zastąpione pojemniejszym znaczeniowo „bezpieczeństwem morskim”. Jednak „bezpieczeństwo żeglugi” pojawia się nadal w ustawie, w art. 72 § 2 oraz art. 215 § 3. Pomimo skondensowania w tekście problematyki bezpieczeństwa żeglugi, należy jednak wspomnieć, że jest to jedno z ważniejszych zagadnień, z którymi ma do czynienia kapitan statku przy wypełnianiu swych funkcji. Zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa ludzi, ładunku, statku i środowiska morskiego pojawiają się oczywiście w wielu przepisach w kodeksie morskim, ale zgromadzenie – w tym podstawowym dla kapitana akcie prawnym – w jednym miejscu najważniejszych przepisów dotyczących wymogów w zakresie przeglądów, inspekcji i kontroli statków, organów inspekcyjnych, dokumentów bezpieczeństwa statku, było rozwiązaniem sensownym i ułatwiającym znacznie kapitanowi szybki wgląd i zapoznanie się z przepisami dotyczącymi właśnie praktycznej strony sprawowanego stanowiska.

Z przepisów nowego kodeksu morskiego kapitan nie dowie się, na przykład o tym: czy (i komu) może zgłosić statek do inspekcji, jeżeli podejrzewa, że został uszkodzony; kto (i na jak długo) może zatrzymać wyjście statku z portu; jaki organ może w ogóle dokonywać kontroli statku⁹ stojącego w porcie (i w jakim zakresie) i co się z tym wiąże; jakie dokumenty musi przedłożyć do kontroli. Kodeks nie wspomina też o jednym z podstawowych obowiązków kapitana z zakresu bezpieczeństwa żeglugi, jakim jest obowiązek przestrzegania przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu. O tym wszystkim, między innymi, traktowały istniejące w ustawie z 1961 r. przepisy dotyczące bezpieczeństwa żeglugi¹⁰.

Z postanowień nowego kodeksu morskiego całkowicie usunięto przepisy karne. Przepisy tego typu zawiera większość obcych kodeksów morskich, wśród których prym chyba wieździe – co do ich liczby – angielski *Merchant Shipping Act* z 1995 r.

Według poprzedniej ustawy kapitan narażony był na kary pieniężne w przypadku, gdy:

- 1) popełnia wykroczenie przeciwko wyszczególnionym przepisom w zakresie bezpieczeństwa żeglugi;
- 2) nie wywiązuje się z obowiązku poddania statku inspekcji;

⁹ Jedyna wzmianka w ustawie o możliwości kontroli statku to kontrola celem sprawdzenia prawidłowości danych pomiarowych statku, wykonywana przez organ pomiarowy – dyrektora urzędu morskiego.

¹⁰ Brak przepisów dotyczących bezpieczeństwa żeglugi w nowym kodeksie nie oznacza luki w ustawodawstwie morskim. Ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. Nr 109, poz. 1156) szeroko traktuje o sprawach bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, kwalifikacji i składu załogi statku, bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej oraz ratowania życia na morzu. Tam też kapitan uzyska odpowiedź na postawione powyżej pytania. Oznacza to jednak konieczność sięgnięcia po kolejny akt prawny, którego znajomości trudno wymagać od osoby bez prawniczego przygotowania.

- 3) nie okazuje bandery jednostkom pływającym marynarki wojennej lub organów Straży Granicznej;
- 4) nie podnosi bandery przy wprowadzaniu statku do portu;
- 5) narusza przepisy o prowadzeniu i przechowywaniu na statku dokumentów;
- 6) wprowadza statek z portu wbrew zakazowi organu inspekcyjnego.

Zawarcie tego rodzaju przepisów w podstawowym prawnym akcie morskim stanowiłoby również praktyczne ułatwienie kapitanowi sprawowania jego funkcji¹¹.

Zmiany w przepisach dotyczących kapitana statku można znaleźć, poza tytułem III nowego kodeksu, również w następujących artykułach: 13 § 1; 43 § 1; 51 § 2; 194 § 1; 220; 234; 236 § 2; 238 § 1, pkt 3; 238 § 2 i 244 § 3.

Art. 13 § 1 nowej ustawy, przedstawiający warunki, jakie powinny być spełnione, aby statek niestanowiący polskiej własności mógł uzyskać polską przynależność na czas oznaczony, odpowiada w swojej treści uprzedniemu art. 16 § 1, z wyjątkiem punktu 3) *in fine*, w którym ustawodawca nie żąda już od wnioskodawcy (armatora), aby powierzył stanowisko kapitana takiego statku obywatelowi polskiemu, ale jedynie, aby zobowiązał się, że będzie prowadził działalność armatorską w Rzeczpospolitej Polskiej.

W **art. 43 § 1** k.m., dotyczącym pomiaru statków, ustawodawca wprowadza możliwość dokonania pomiaru każdego statku na wniosek właściciela, armatora lub kapitana. W poprzedniej ustawie (art. 33) możliwością pomierzenia na wniosek ww. podmiotów nie były objęte statki o polskiej przynależności i te obce handlowe, które po raz pierwszy zawijały do portu polskiego, gdyż takie statki podlegały pomiarowi obowiązkowemu (pomiar statku polega na ustaleniu jego pojemności brutto i netto oraz wymiarów głównych).

Nowy przepis, zawarty w **art. 51 § 2** ustawy z 2001 r., czyni kapitana odpowiedzialnym za kompletność i aktualność dokumentów statku oraz prawidłowość wpisów w dziennikach. Ustawa z 1961 r. nie nakładała, co prawda, na kapitana takich obowiązków¹², jednak w swych przepisach karnych stanowiła, że kapitan, który wykracza przeciwko przepisom o prowadzeniu i przechowywaniu na statku dokumentów, podlega karze pieniężnej (art. 57 § 1, pkt 3 k.m.).

¹¹Większość przepisów karnych z dawnego k.m. została umieszczona we wspomnianej wcześniej ustawie o bezpieczeństwie morskim z listopada 2000 r.

¹²Do chwili obecnej rodzaje, wzory i sposób prowadzenia dzienników i innych dokumentów wymaganych na statkach polskich określa rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 18 kwietnia 1963 r. (Dz.U. Nr 19, poz. 104 z późn. zmianami). Obowiązkowymi dziennikami na wszystkich statkach (z wyjątkiem rybackich, dla których prowadzenie dzienników uregulowane jest w sposób szczególny, uwzględniając ich rodzaj i wielkość) są dzienniki: okrętowy, maszynowy, radiowy GMDSS. Dzienniki prowadzą będący na służbie oficerowie, natomiast za prawidłowy sposób ich prowadzenia odpowiada kierownik statku (okrętowego i GMDSS) i kierownik maszyn (maszynowego).

W art. 194 § 1 k.m. ustawodawca zdecydował się dokonać zmiany dawnego art. 190 § 1 k.m. regulującego stosunki między armatorem i załogą statku oddanego w czarter na czas i postanowił, że: *W okresie trwania umowy czarteru na czas kapitan i inni członkowie załogi pozostają podwładnymi armatora i mają obowiązek stosowania się do jego wskazówek*. Zmiana polega na tym, iż w dawnym przepisie ustawa wskazywała wyraźnie, że prawne relacje między armatorem a kapitanem i załogą opierają się na stosunku pracy. W nowym przepisie ustawodawca zdecydował nie ujawniać już tego stosunku prawnego, a jedynie wskazał podległość, a tym samym zależność kapitana i załogi wobec armatora, podkreślając (domyślnie) w ten sposób brak takiej podległości kapitana i załogi względem drugiej strony umowy – czarterującym statek na czas¹³.

Kolejny, dotyczący kapitana statku, artykuł nowej ustawy – tym razem z działu dotyczącego usług pilotowych - oznaczony jako art. 220, nieco inaczej niż odpowiadający mu w dawnej ustawie art. 216 – określa usługę pilota wobec kapitana. Do tej pory pilot miał udzielać kapitanowi pomocy i rady w kierowaniu statkiem. Według nowego przepisu: *Usługa pilotowa polega na udzielaniu kapitanowi informacji i rady w prowadzeniu statku (...)*. Powyższa korekta wydaje się być jak najbardziej trafna, ograniczając rolę pilota do doradcy w sprawach li tylko nawigacyjnych, nie dając możliwości wkraczania na szersze pole sprawowania funkcji kierownika statku.

Kilka nowych przepisów ustawy, tworzących obowiązki i uprawnienia kapitana statku, znajduje się w nowo zredagowanym dziale VIII, tytułu VI kodeksu, dotyczącym ratownictwa morskiego. Przepisy tego działu uwzględniają postanowienia zawarte w międzynarodowej konwencji o ratownictwie podpisanej w Londynie w 1989 r.

Art. 234 nowego kodeksu, podobnie jak odpowiadający mu art. 241 poprzedniej ustawy, traktuje o prawie ratującego do wynagrodzenia za ratownictwo. Przepis ten zawiera jednak nowe postanowienie określające grono podmiotów, które mogą sprzeciwić się przedsięwzięciu przez ratującego działań ratowniczych. W kręgu tym przepis *expressis verbis* wskazuje kapitana statku znajdującego się w niebezpieczeństwie¹⁴.

¹³Zmiana dokonana w tym przepisie skłania do zastanowienia, czy nowe sformułowanie nie oznacza, że ustawodawca dopuszcza możliwość zatrudnienia członków załogi statku na podstawie innej niż umowa o pracę lub jedna z pozostałych postaci pracowniczego stosunku pracy. Biorąc jednak pod uwagę postanowienia ustawy o pracy na morskich statkach handlowych, do których domyślnie art. 1 § 3 nowego k.m. odsyła, należy chyba taką ewentualność odrzucić. Z drugiej jednak strony, ponieważ już sam stosunek pracy wyróżnia, od innych stosunków prawnych do niego zbliżonych, między innymi, element podporządkowania pracownika pracodawcy, dodatkowe podkreślenie podległości kapitana i załogi wobec armatora wydaje się być zbędne.

¹⁴Zmiany w tym przepisie oparte są na postanowieniach zawartych w art. 19 konwencji londyńskiej z 1989 r.

Nowy **art. 236 § 2** przyznaje kapitanowi prawo do zawierania umów o ratownictwo w imieniu armatora statku, a także w imieniu właściciela mienia znajdującego się na statku¹⁵.

Kolejnym nowym przepisem zawartym w ustawie jest art. 238 omawiający obowiązki ratującego. Ustawodawca daje w **art. 238 § 1 ust. 3** kapitanowi statku w niebezpieczeństwie uprawnienie do żądania od ratującego, aby ten skorzystał z pomocy innych ratujących¹⁶.

Art. 238 § 2 jest kolejnym, zupełnie nowym, przepisem w kodeksie morskim. Nakłada on na kapitana obowiązek: 1) współpracy z ratującym podczas działań ratowniczych, 2) dołożenia należytej staranności w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku lub zmniejszenia jej rozmiarów, 3) przejęcia statku w swoją pieczę, na uzasadnione żądanie ratującego, gdy znalazł się w bezpiecznym miejscu. Obowiązki powyższe ustawa nakłada za artykułem 8 ust. 2 konwencji londyńskiej z 1989 roku.

Ostatnim przepisem kodeksu morskiego z 2001 r., w którym ustawodawca kształtuje odmiennie niż dotychczas sytuację prawną kapitana statku, jest **art. 244 § 3**. Przepis ten nie posiada odpowiednika w dawnym k.m. Stanowi on, że: *Podział części wynagrodzenia za ratownictwo morskie przypadającego na załogę statku powinien uwzględniać ich osobisty wkład w ratownictwo. Projekt podziału sporządza armator statku. Udział kapitana nie powinien być mniejszy niż 30%*. Przepis ten różni się więc w znacznej mierze od obecnie obowiązujących pozakodeksowych uregulowań dotyczących podziału wynagrodzenia za ratownictwo pomiędzy członków załogi statku¹⁷. Warto tu zauważyć dwie poważne zmiany: 1) do tej pory plan podziału, określający wynagrodzenie dla poszczególnych członków załogi, sporządzał kapitan statku¹⁸, 2) określono minimalny poziom udziału kapitana w wynagrodzeniu za przeprowadzone ratownictwo, nie uzależniając go od liczby załogi i pozostawiając konkretną wielkość do uznania armatora.

W zakończeniu należy odnieść się jeszcze do kilku przepisów nowej ustawy, wartych omówienia w kontekście szerszej rozumianych kapitańskich obowiązków i uprawnień.

¹⁵ Przepis ten jest inkorporowanym do polskiego kodeksu przepisem art. 6 ust. 2 ww. konwencji o ratownictwie.

¹⁶ Treść tego przepisu odpowiada treści art. 8 ust. 1 punkt (d) londyńskiej konwencji o ratownictwie z 1989 r.

¹⁷ Zarządzenie Ministra Żeglugi z 18 kwietnia 1964 r. w sprawie podziału wynagrodzenia za ratownictwo pomiędzy członków załogi statków (MP nr 33, poz. 146).

¹⁸ Paragraf 3 ww. zarządzenia stanowi m.in., że wysokość wynagrodzenia poszczególnych członków załogi ustala w procentach plan podziału sporządzony przez kapitana; plan sporządza się bezpośrednio po dokonaniu akcji ratowniczej, najpóźniej w dziesięć dni od dnia zakończenia akcji. Kapitan przedstawia plan podziału do zatwierdzenia armatorowi, który może wprowadzić w otrzymanym od kapitana planie zmiany.

Art. 140 § 2 nowego kodeksu, co prawda, nie przywołuje wprost funkcji kapitana w swojej treści, jest jednak przepisem niezwykle istotnym w sprawowaniu kapitańskich funkcji związanych zarówno z przewozem ładunku, jak i *stricte* nautycznych. Brzmi on: *Zejsście z trasy w celu ratowania lub usiłowania ratowania życia lub mienia na morzu albo z innej uzasadnionej przyczyny nie stanowi naruszenia umowy przewozu; przewoźnik nie odpowiada za wynikłą stąd szkodę*. Fragment podkreślony jest elementem nowym w kodeksie, w porównaniu z odpowiednim przepisem art. 135 § 2 k.m. dotychczas obowiązującego.

Zezwolenie na dewiację¹⁹, zawarte w tym przepisie, zostało wpisane wiernie do ustawy za artykułem IV, prawidłem 4 Reguł hasko-visbijskich, nie omijając – tak jak w poprzedniej redakcji przepisu – możliwości „usiłowania” ratowania życia lub mienia na morzu. Zmiana ta jest o tyle istotna dla kapitana, iż daje mu większą swobodę w decydowaniu o fakcie zejścia z trasy. W praktyce kapitanowie często, mimo że mają obowiązek niesienia pomocy²⁰, zwlekają z podjęciem decyzji o zejściu z zaplanowanej trasy aż do momentu, gdy są pewni, że to właśnie ich statek powinien takiej pomocy udzielić. Wynika to głównie z postawy wielu czarterujących lub właścicieli ładunków i konsekwencji, jakimi grożą kapitanowi i armatorowi w wypadku, gdy okaże się, iż dewiacja była niekonieczna, na przykład gdy do czasu przybycia statku na miejsce akcji już udzielono statkowi (ludziom) w niebezpieczeństwie pomocy. Zmiana dokonana w powyższym przepisie powinna również polepszyć sytuację statków potrzebujących pomocy, które mogą spodziewać się łatwiejszej, a tym samym szybszej, decyzji o zejściu z trasy przez kapitanów innych statków.

Art. 187 § 2 omawia uprawnienia i obowiązki kapitana względem osoby odbywającej podróż bez jego zgody. Stanowi on w swojej początkowej części – podobnie jak odpowiadający mu w treści przepis art. 183 § 2 poprzedniego k.m. – iż: *Kapitan może przy pierwszej nadarzącej się sposobności wysadzić tę osobę na ląd lub ją przekazać na statek płynący do portu, w którym ta osoba dostała się na statek (...)*. Nie wdając się szerzej w skomplikowaną problematykę *stowaways* na statkach, należy z całą stanowczością stwierdzić, że użyte w treści przepisu sformułowanie „wysadzić na ląd” jest absolutnie wadliwe. Przepis daje kapitanowi przyzwolenie na wysadzenie nielegalnego pasażera „na ląd” – co przy dosłownej interpretacji może być zrozumiane jako zezwolenie

¹⁹ Terminem „dewiacja” określa się zejście statku z ustalonej trasy. Dewiacja może być uzasadniona (*reasonable deviation*), tj. dokonana w granicach dopuszczonych przez prawo lub umowę, przede wszystkim podążeniem na pomoc ludziom znajdującym się w niebezpieczeństwie na morzu. Każde inne zejście z trasy traktowane jest jako nieuzasadnione i wywołuje odpowiedzialność przewoźnika za powstałe straty.

²⁰ Obowiązek ratowania życia na morzu nakłada na kapitana zarówno nowy kodeks morski, w art. 60 § 2 (a obecny w art. 90 § 1), jak i konwencje międzynarodowe (w tym SOLAS, rozdz. V, praw. 10a). Rzadko się zdarza, aby statek potrzebujący pomocy znajdował się dokładnie na kursie statku, który odebrał sygnały wzywania pomocy, stąd zwykle udział w akcji ratowniczej lub samo podążenie na pomoc wymaga zejścia z zaplanowanej trasy, czyli dokonania dewiacji.

na podejście statkiem blisko brzegu i odwiezienie go szalupą ratunkową na ląd, lub jeszcze gorzej, np. wyposażenie go w ponton z wiosłami i „poproszenie” o udanie się w kierunku pobliskiego brzegu²¹.

Szkoda, że przy okazji prowadzonych prac kodyfikacyjnych przepis ten nie został zmieniony.

Podsumowując należy stwierdzić, że nowa polska ustawa morska jest aktem dużo nowocześniejszym niż ustawa z 1961 r., uwzględniającym postanowienia wielu międzynarodowych konwencji morskich, dostosowującym swoją treść do współczesnej sytuacji. Poczynione powyżej krytyczne uwagi – przy omawianiu niektórych z przepisów regulujących funkcje kapitana statku – nie wpływają na pozytywną ocenę całości uregulowań²².

A NEW UNDERSTANDING OF THE FUNCTION OF A SHIP'S CAPTAIN (Summary)

This article is written by a practising captain of a large vessel. The Maritime Code contains dozens of regulations relating to the captain of a sea-going vessel, placing a large number of duties on him, or giving him various rights. Such regulations are contained in almost all parts of the legislation. However, in Title III a range of modifications has been introduced in comparison with regulations up till now.

It must be generally stated that the regulations contains in Title III of the new Maritime Code do not deviate radically from the provisions of the legislation in force hitherto. A new and certainly positive regulation (in respect of what may be broadly understood as the safety of any vessel) is Article 35 of the Code. It states that "The captain of a ship may oppose the owner in relation to the composition and professional qualifications of persons inscribed in the crew list." This regulation may help to improve the quality of a ship's crew, giving the captain the possibility of eliminating from its complement workers who are unsuitable for the profession.

²¹ Praktyka żegluga pokazuje, że takie przypadki mają, niestety, miejsce (nie wspominając o zabójstwach usunięcia „ślepego pasażera” za burtę), jak też podobnie przypadki zostawienia blindy w porcie zawinięcia, tuż przed odejściem statku, bez zgłoszenia tego faktu lokalnej policji. Postępowanie takie jest przestępstwem kryminalnym i kapitanowie dbający ślepo o interesy swoich pracodawców, chcąc zaoszczędzić im kłopotów związanych z legalnym pozbyciem się *stowaways*, powinni o tym pamiętać.

²² Można zastanawiać się – patrząc z pozycji wykonywania kapitańskich funkcji – czy nie lepiej byłoby pod nazwą „kodeks morski” zebrać razem uregulowania zarówno tej właśnie omawianej ustawy, jak i ustawy o bezpieczeństwie morskim z 2000 r. Dałoby to wówczas bardziej skonsolidowany i przejrzysty obraz kompetencji kapitana oraz ułatwiło wykonywanie licznych jego funkcji.