

# Publicznoprawne funkcje kapitana statku morskiego

Słowa kluczowe: kapitan, statek, funkcje

## Zarys problematyki

Niepodważalna powaga stanowiska oraz przyznanie kapitanowi statku morskiego wielu funkcji zarezerwowanych na lądzie dla odrębnych instytucji, czyni status kapitana statku morskiego niezwykle ciekawym przedmiotem analizy. Funkcje kapitana statku morskiego są zawarte zarówno w aktach prawa krajowego jak i aktach prawa międzynarodowego, jednak żaden z nich nie ujmuje przedmiotowej kwestii kompleksowo. W polskim porządku prawnym, najważniejszym aktem jest ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski<sup>1</sup> (dalej KM), która pomimo osobnego działu zatytułowanego *Publicznoprawne funkcje kapitana* nie zawiera wyczerpującego uregulowania tej tematyki. W powyższym dziale wymieniono jedynie postępowanie na wypadek urodzenia lub śmierci na statku, sporządzenia testamentu i w przypadku popełnienia na statku przestępstwa. Tymczasem na kapitanie spoczywa wiele innych obowiązków.

---

1 Dz.U. z 2009 r., Nr 217, poz. 1689 ze zm.

Poszczególne funkcje ujmowane są w aktach rangi ustawy oraz aktach niższego rzędu. Na potrzeby artykułu, spośród wszystkich funkcji przypisanych kapitanowi statku morskiego, wyodrębnione zostały jedynie tzw. funkcje publicznoprawne. Są one związane z przypisaniem kapitanowi szczególnych zadań i kompetencji, zarezerwowanych w normalnych warunkach dla odrębnych instytucji. Specyfika życia na statku, odbywania wielomiesięcznych rejsów, ale również uznawania statków pływających pod polską banderą (niezależnie od miejsca, w którym statek się znajduje), za obszar podlegający polskiej jurysdykcji, sprawia, że na kapitanie statku spoczywają szczególne obowiązki.

Poza publicznoprawnymi funkcjami kapitana statku można wyróżnić również funkcje kierownicze<sup>2</sup>, funkcje związane z reprezentacją podmiotów zainteresowanych statkiem i ładunkiem oraz pełnienia przez kapitana roli ustawowego przedstawiciela armatora, funkcje w zakresie bezpieczeństwa morskiego<sup>3</sup>, a także funkcje kapitana jako przełożonego załogi statku<sup>4</sup>. Zanim przejdę do omówienia publicznoprawnych funkcji kapitana statku morskiego, niezbędne jest zdefiniowanie dwóch pojęć – „statku morskiego” i „kapitana statku morskiego”.

## Statek morski

Międzynarodowe prawo morza nie posługuje się jednolitą definicją statku morskiego, a poszczególne regulacje przyjmują różne znaczenia. W Międzynarodowej Konwencji z 29 listopada 1969 r. dotyczącej interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami<sup>5</sup> można znaleźć obszerną definicję, zgodnie z którą „statkiem jest każdy statek morski jakiegokolwiek rodzaju oraz każde urządzenie pływające z wyjątkiem

---

2 Kompetencje kierownicze obejmują kierownictwo nautyczne statku (nawigacja i sterowanie statkiem), kierownictwo handlowe (właściwe gospodarczo korzystanie ze statku) i kierownictwo administracyjne (między innymi prowadzenia dokumentacji statku).

3 Bezpieczeństwo morskie obejmuje tu zarówno problematykę przeciwdziałania zanieczyszczeniu morza przez statki jak i ratownictwa morskiego.

4 Kapitan będąc przełożonym załogi ocenia przydatność do żeglugi poszczególnych członków załogi oraz sprawuje nadzór załogi.

5 Dz.U. z 1976 r., Nr 35, poz. 207.

instalacji lub urządzeń używanych do badań i eksploatacji zasobów dna i podglebia mórz i oceanów”<sup>6</sup>. Konwencja Brukselska z 25 sierpnia 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów<sup>7</sup> definiuje statek jako „wszelkie urządzenie używane do przewozu towarów morzem”, zaś helsińska Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego z 9 kwietnia 1992 r.<sup>8</sup> za statek uznaje „każdego rodzaju statek pływający w środowisku morskim, także wodoloty, poduszki, statki podwodne, platformy nieruchome lub pływające”.

W polskim systemie prawnym definicja statku morskiego została zawarta w art. 2 Kodeksu morskiego i zgodnie z nią „statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej”. Prawodawca wyróżnił trzy kategorie statków: morskie statki handlowe, morskie statki używane wyłącznie do celów naukowo-badawczych, sportowych lub rekreacyjnych i morskie statki pełniące służbę wojskową<sup>9</sup>. O przynależności do jednej w powyższych kategoriach decyduje przeznaczenie statku, świadomy zamiar i wola (*animus*) armatora do eksploatacji statku w określony sposób<sup>10</sup>. Co do zasady, za statki nie uważa się małych urządzeń pływających, jak na przykład tratwy, szalupy czy niewielkie łodzie wiosłowe, których konstrukcja uniemożliwia przeciwstawienie się żywiołowi morskiemu. Zazwyczaj mianem statku nie określa się też pływających platform, doków i dźwigów, gdyż nie są przeznaczone do żeglugi morskiej, choć mogą być holowane po morzu. Statkiem nie jest także wrak<sup>11</sup>.

W tym miejscu należy również podnieść kwestię przynależności państwowej statku, gdyż to od niej zależy, jakiemu prawu podlega dana jednostka i z jakiego prawa wynikają funkcje dowódcy statku. Przynależność państwowa wynika wprost z międzynarodowych norm prawa morza i jest konsekwencją zasady wolności morza pełnego oraz faktu przemieszczania się statków i przebywania na różnych obszarach prawnych<sup>12</sup>. W myśl Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, podpisanej w Montego

6 W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, Warszawa 2013, s. 195.

7 Dz.U. z 1937 r., Nr 33, poz. 258 ze zm.

8 Dz.U. z 2000 r., Nr 28 poz. 346.

9 *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowskiej (red.), Warszawa 2013, s. 536.

10 J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1998, s. 60.

11 *Leksykon prawa morskiego...*, dz. cyt., s. 537.

12 J. Młynarczyk, *Prawo morskie...*, dz. cyt., s. 67.

Bay 10 grudnia 1982 r.<sup>13</sup>, każdy statek powinien posiadać przynależność państwową, będącą więzią prawną łączącą statek z państwem. W doktrynie przynależność państwowa porównywana jest z obywatelstwem osoby fizycznej, a jej następstwem jest uzyskanie prawa do opieki ze strony państwa poza jego granicami oraz podleganie standardom bezpieczeństwa i prawu krajowemu w zakresie porządku wewnętrznego na statku<sup>14</sup>. Nabycie przynależności państwowej odbywa się poprzez rejestrację statku w danym państwie i wpis do rejestru statków. Dokumentem poświadczającym wpis do rejestru okrętowego jest certyfikat okrętowy, stanowiący dowód polskiej przynależności statku<sup>15</sup>. Jej zewnętrznym wyrazem jest podniesienie bandery tego państwa. Statek może posiadać tylko jedną przynależność państwową<sup>16</sup>. Posiadanie podwójnej lub nieposiadanie w ogóle przynależności państwowej może być powodem uznania jednostki za statek piracki, który podlega zawłaszczeniu i jurysdykcji każdego z państw. Do obowiązków państwa bandery wskazanych w art. 94 Konwencji o prawie morza, należą między innymi skuteczne wykonywanie jurysdykcji i kontroli w dziedzinie technicznej, administracyjnej i socjalnej, w tym prowadzenie rejestru statków zawierającego nazwy i dane o statkach podnoszących jego banderę. Ten sam artykuł precyzuje, iż jurysdykcja państwa bandery rozciąga się także na kapitana statku, oficerów i załogę.

Konsekwencją posiadania polskiej przynależności jest podleganie polskiemu porządkowi prawnemu, szczególnie przepisom dotyczącym sprawności i zdatności technicznej do żeglugi, pomiaru statku, bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego, obsadzania statku załogą i uregulowaniom dotyczącym pracy na statku<sup>17</sup>. Statki podnoszące polską banderę są zobowiązane do prowadzenia dzienników i przechowywania dokumentów statku. Według polskiego prawa, statek jest rzeczą ruchomą, złożoną, niepodzielną i zindywidualizowaną (oznaczoną co do tożsamości), posiada bowiem przynależność państwową, nazwę i port macierzysty<sup>18</sup>. Jak zauważa Stanisław Matysik, statek morski jest specyficznym miejscem dłuższego

13 Dz.U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543; dalej: Konwencja o prawie morza.

14 *Leksykon prawa morskiego...*, dz. cyt., s. 490.

15 J. Łopuski, *Przynależność statku – aspekty gospodarcze i polityczne*, [w:] *Prawo morskie*, t. 7, Wrocław 1993, s. 64.

16 A. Łazowski, A. Zawidzka-Łojek, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2011, s. 162.

17 *Leksykon prawa morskiego...*, dz. cyt., s. 495.

18 J. Młynarczyk, *Prawo morskie...*, dz. cyt., s. 65.

pobytu człowieka, pełniącym przez wiele dni lub tygodni funkcję mieszkania załogi, zakładu pracy czy magazynu przewożonych towarów. Nie jest on bezpośrednio powiązany z miejscem, w którym w danej chwili się znajduje, z czego wynikają liczne konsekwencje prawne i faktyczne, w tym zakres obowiązków i uprawnień kapitana statku morskiego<sup>19</sup>.

## Kapitan statku morskiego

O ile definicję statku morskiego można skonstruować w oparciu o uregulowania międzynarodowego prawa morza, to próba utworzenia definicji „kapitana statku morskiego” przysparza wielu trudności. Regulacje związane z kapitanem statku sięgają początków żeglugi, jednak nie od początku był on nazywany kapitanem. We wczesnych okresach żeglugi morskiej zwykle statkiem kierował jego właściciel lub współwłaściciel. Nie wypełniał on dzisiejszych funkcji kapitana, ale był niejako kierownikiem statku posługującym się pilotem lub sternikiem w wykonywaniu funkcji nawigacyjnych, a także innymi osobami, zajmującymi się fachowo między innymi załadunkiem statku. Posiadał wówczas raczej dzisiejsze funkcje armatora, a nie kapitana statku. Znaczenie kapitana rosnęło wraz z ewolucją stosunków żeglugowych, gdy armator przestał osobiście kierować wyprawą morską, a kupcy nie towarzyszyli przewożonym towarom. Kapitan stał się osobą skupiającą dotychczasowe obowiązki wielu osób, odpowiedzialną za samodzielne kierowanie statkiem i jednocześnie przełożonym załogi<sup>20</sup>. Jego funkcja wiązała się z ogromnym zaufaniem, w obliczu wielomiesięcznego braku kontaktu z armatorem, kapitan był odpowiedzialny za życie ludzkie, statek i przewożony towar. W tym okresie kapitan statku uzyskał wiele uprawnień i obowiązków, wtedy też zaczęło funkcjonować określenie, że kapitan jest „pierwszym po Bogu”. Obecnie, ze względu na nowoczesne metody łączności, w wielu sytuacjach na decyzje kapitana mają wpływ również inne osoby, w tym przede wszystkim armator statku. Szerokie kompetencje kapitana w stosunku do załogi współcześnie ograniczane są przez normy prawa pracy<sup>21</sup>.

19 S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, Wrocław 1971, s. 124.

20 J. Łopuski, *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, Gdańsk 1982.

21 R.D. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa 2009, s. 163.

Polski prawodawca, pomimo iż jeden z działów w całości odnosi się to tego stanowiska, nie zawarł definicji kapitana statku morskiego w KM. Jedyna regulacja znajduje się w Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 7 lipca 1978 r.<sup>22</sup> (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – Konwencja STCW), w myśl której, kapitanem jest osoba dowodząca statkiem. Uwzględniając zasięg obowiązków oraz wagę stanowiska, należy uznać, że kapitan statku to wyznaczona przez armatora osoba, która w oparciu o stosunek pracy sprawuje zwierzchnictwo nad statkiem morskim, posiada wiedzę i kwalifikacje zawodowe udokumentowane przez właściwe organy państwowe, niezbędne doświadczenie, a także znajomość zasad dobrej praktyki morskiej<sup>23</sup>.

KM nie wskazuje kwalifikacji, które powinien posiadać kapitan. Są one jednak wymienione w Konwencji STCW i rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich<sup>24</sup>. Należy zauważyć, że pojęcie kapitana statku morskiego nie jest równoznaczne z pojęciem kapitana żeglugi wielkiej. Pierwsze z nich oznacza stanowisko na statku, natomiast drugie to tytuł dla osoby posiadającej najwyższy dyplom kwalifikacyjny w dziale pokładowym<sup>25</sup>.

22 Dz.U. z 1984 r., Nr 39, poz. 201.

23 Dobra praktyka morska obejmuje zarówno stosowanie postanowień Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 20 października 1972 roku, zawierającej regulacje dotyczące prawideł wymijania, używania odpowiednich świateł, znaków, sygnałów świetlnych i dźwiękowych, jak również jest to praktyka będąca wyrazem staranności, rozsądku, rzetelności wykonywania obowiązków i doświadczenia marynarza.

24 Dz.U. poz. 937.

25 Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wykształcenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich w § 31 wskazuje kwalifikacje wymagane do uzyskania dyplomu na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000. Należą do nich: posiadanie dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto od 500 do 3000 oraz dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej oraz ukończenie szkolenia (w placówce kształcenia praktycznego, doksztalcania i doskonalenia zawodowego lub ośrodka prowadzącym działalność szkoleniową w państwach członkowskich Unii Europejskiej lub państwach trzecich) na poziomie zarządzania w dziale pokładowym zgodnego

Funkcję kapitana statku w określonej żegludze i w zależności od wielkości statku i jego napędu, może pełnić każdy oficer pokładowy, który oprócz wyznaczenia go decyzją pracodawcy musi posiadać odpowiednio długą praktykę pływania. Ponadto, na statkach o zwiększonych wymogach bezpieczeństwa, np. transportujących gazy płynne czy chemikalia i statkach pasażerskich, funkcja kapitana może być sprawowana tylko przez osobę, która przeszła odpowiednią praktykę oficerską na statkach danego rodzaju i odbyła stosowne szkolenie<sup>26</sup>.

Pozycja kapitana statku morskiego, ze względu na szeroki zasięg funkcji przypisanych jednej osobie, stanowi szczególny rodzaj zwierzchnictwa występującego w działalności gospodarczej. Charakteryzuje się zwiększonym zakresem odpowiedzialności i ryzyka, co prowadzi do konieczności utrzymania wzmożonej dyscypliny wszystkich osób znajdujących się na statku. Dodatkowym czynnikiem jest długotrwałe oddalenie statku od normalnych warunków życia społecznego, w tym instytucji i organizacji. Często kapitan nie może polegać na bezpośredniej pomocy w podejmowanych działaniach, należy uwzględnić również to, że czynności służbowe wykonywane są przez niego w różnych warunkach politycznych, organizacyjnych, ekonomicznych i prawnych<sup>27</sup>. Wszystko to rzutuje na bardzo szeroki obszar praw i obowiązków kapitana statku morskiego, nieporównywalny z kompetencjami przełożonych w innych rodzajach działalności. Sprawowanie funkcji kapitańskich jest bezpośrednio związane ze stosunkami administracyjnoprawnymi, cywilnoprawnymi, prawnokarnymi, prawa międzynarodowego publicznego, pracy na morzu, a także ze sferą międzynarodowych zwyczajów morskich.

Do najważniejszych obowiązków kapitana należą: zapewnienie bezpieczeństwa ludziom i rzeczom znajdującym się na statku, dbałość o zapewnienie zdatności żeglugowej i kierownictwo nautyczne<sup>28</sup>. Polski sys-

---

z certyfikatem uznania i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w żegludze międzynarodowej albo dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto 3000 i powyżej, dodatkowej 12-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku starszego oficera na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej albo dodatkowej 24-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku oficera wachtowego na morskich statkach handlowych o pojemności brutto 500 i powyżej w żegludze międzynarodowej.

<sup>26</sup> *Leksykon prawa morskiego...*, dz. cyt., s. 224.

<sup>27</sup> J. Młynarczyk, *Prawo morskie...*, dz. cyt., s. 92.

<sup>28</sup> *Leksykon prawa morskiego...*, dz. cyt., s. 224.

tem prawny reguluje pozycję kapitana statku morskiego w art. 53 KM, w którym ustawodawca stwierdza, że kapitan sprawuje kierownictwo statku i wykonuje funkcje określone przepisami. Ponadto przepisy dotyczące kapitana statku morskiego znajdują się w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim<sup>29</sup>, ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich<sup>30</sup>, ustawie z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych<sup>31</sup>, ustawie z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich<sup>32</sup> i ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki<sup>33</sup>. Funkcje kapitana statku można przyporządkować do różnych kategorii, jednak w tym artykule zostanie podjęta próba analizy funkcji związanych jedynie ze sprawowaniem przez kapitana zastępstwa za niektóre organy państwowe.

## Charakterystyka funkcji publicznoprawnych

Doniosłość stanowiska kapitana statku morskiego związana jest z wykonywaniem wielu funkcji, które mogą być szeroko określane funkcjami publicznymi. Są one rezultatem traktowania kapitana statku, zwłaszcza poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, jako przedstawiciela władzy państwowej. Należą do nich szczególne uprawnienia dotyczące prawa wyborczego, wypełnienia niektórych zadań należących do kompetencji urzędu stanu cywilnego, policji, notariusza a nawet prokuratury<sup>34</sup>. Kapitan statku morskiego sporządza protokół w razie urodzenia lub zgonu na statku, jest uprawniony do przyjęcia oświadczenia testatora i sporządzenia tzw. testamentu podróznego, tworzy wyborcze komisje obwodowe na statku i nadzoruje przebieg wyborów do Sejmu i Senatu, wyborów Prezydenta RP lub wyborów do Parlamentu Europejskiego, sporządza zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa na statku, podejmuje odpowiednie środki mające na celu zabezpieczenie dowodów i pociągnięcie do

---

<sup>29</sup> Dz.U. Nr 228, poz. 1368.

<sup>30</sup> Dz.U. z 2009 r., Nr 69, poz. 599 ze zm.

<sup>31</sup> Dz.U. Nr 61, poz. 258 ze zm.

<sup>32</sup> Dz.U. Nr 171, poz. 1055.

<sup>33</sup> Dz.U. z 2012 r., poz. 1244.

<sup>34</sup> M.H. Koziański, *Kapitan statku*, [w:] *Prawo morskie*, t. III, J. Łopuski (red.), Bydgoszcz 1998, s. 215.



odpowiedzialności karnej sprawcy przestępstwa popełnionego na statku, wydaje zezwolenia na sprzedaż i spożywanie alkoholu na statku, może zakazać spożywania alkoholu na statku, zawiadamia odpowiednie służby o podejrzeniu zachorowania na chorobę zakaźną osób przebywających na statku, okazuje banderę statku.

Kapitan statku morskiego posiada kompetencje wynikające z ustawy z dnia 28 listopada 2014 r. Prawo o aktach stanu cywilnego<sup>35</sup>, w której w rozdziale siódmym uregulowany został szczególnie tryb rejestracji stanu cywilnego. Zgodnie z art. 96 ustawy, urodzenie lub zgon na polskim statku morskim lub powietrznym noszą ze sobą doniosłe konsekwencje wobec kapitana, który zobowiązany jest do sporządzenia protokołu potwierdzającego urodzenie lub zgon na statku. Protokół potwierdzający urodzenie zawiera między innymi: nazwiska, nazwiska rodowe, imiona, daty urodzenia i numery PESEL rodziców, podpis matki, informację o złożeniu oświadczenia o wyborze imienia lub imion dziecka, nazwisko i imię dziecka oraz informacje czy rodzice dziecka pozostają w związku małżeńskim, obywatelstwo dziecka (jeśli jest znane), datę i godzinę urodzenia dziecka według miejsca zdarzenia, jak również informację, czy dziecko urodziło się żywe czy martwe, płeć dziecka, nazwiska i imiona świadków potwierdzających zdarzenie, ich podpisy, a także nazwisko i imię kapitana statku. Natomiast protokół potwierdzający zgon powinien zawierać wszelkie znane informacje o zmarłym, w tym w szczególności nazwisko, imię, nazwisko rodowe, numer PESEL, jeżeli został nadany, datę i miejsce urodzenia, datę i godzinę zgonu, a jeżeli nie są znane – datę i godzinę znalezienia zwłok według miejsca zdarzenia, obywatelstwo, stan cywilny, nazwisko, imiona i nazwiska rodowe rodziców a ponadto nazwiska i imiona świadków potwierdzających zdarzenie, ich podpisy, jak również nazwisko i imię kapitana statku oraz informację o dokumentach lub oświadczeniach, na podstawie których sporządzono protokół. W razie urodzenia lub zgonu, w myśl art. 71 § 1, kapitan statku ma obowiązek sporządzenia wzmianki w dzienniku okrętowym i zabezpieczenia miejsca po zmarłym<sup>36</sup>. Za miejsce urodzenia lub zgonu zamieszczane w akcie urodzenia lub zgonu, w przypadku, gdy do zdarzenia doszło poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, przyjmuje się miejscowość, w której

35 Dz.U. poz. 1741.

36 *Kodeks Morski. Komentarz*, D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowskiej (red.), Lex/el. 2012, s. 206.

położona jest siedziba urzędu konsularnego lub przedstawicielstwa dyplomatycznego, w którym wykonuje swoje funkcje konsul właściwy dla portu, do którego zawinął statek morski. Jeśli jednak urodzenie lub zgon nastąpiły na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, to miejscem zdarzenia zamieszczanym w akcie stanu cywilnego jest miejscowość, w której znajduje się najbliższy port. W takich okolicznościach protokół ze zdarzenia na statku kapitan przekazuje kierownikowi urzędu stanu cywilnego w pierwszym polskim porcie, do którego zawinie statek. Gdy do zdarzenia doszło poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, kapitan dostarcza protokół potwierdzający urodzenie lub zgon konsulowi lub kierownikowi urzędu stanu cywilnego, a ten przekazuje go do kierownika urzędu stanu cywilnego właściwego dla miasta stołecznego Warszawy wraz ze wskazaniem miejsca zdarzenia, w celu sporządzenia aktu stanu cywilnego.

W tym miejscu należy również zauważyć, że na podstawie art. 16 ustawy z dnia 31 stycznia 1959 r. o cmentarzach i chowaniu zmarłych<sup>37</sup>, ciała osób zmarłych na statkach będących na pełnym morzu, należy zgodnie ze zwyczajem morskim pochować przez zatopienie w morzu. Jeśli jednak statek może w ciągu 24 godzin przybyć do objętego programem podróży portu, to zwłoki należy dowieźć na ląd i tam pochować<sup>38</sup>. Wyjątki od tej zasady mogą być czynione jedynie przez kapitana statku, przy uwzględnieniu wskazań sanitarnych i wojskowych, w przypadku okrętów wojskowych i statków innych używanych do celów wojskowych.

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny<sup>39</sup> w art. 953 nadaje kapitanowi uprawnienie do sporządzenia szczególnej formy testamentu, tzw. testamentu podróznego. Niebezpieczeństwo związane z podróżą statkiem morskim jest traktowane przez ustawodawcę za niebezpieczeństwo większe niż przeciętne i dlatego możliwe jest sporządzenie testamentu w specjalnej formie. Kodeks morski upoważnia kapitana polskiego statku morskiego lub jego zastępcę do odebrania od spadkodawcy oświadczenia woli w obecności dwóch świadków. Kapitan spisuje rozrządzenia testamentowe testatora dbając przy tym, aby pismo zawierało dokładną datę czynności. Następnie kapitan odczytuje w obecności świadków wolę spadkodawcy, własnoręczne podpisy składają testator, dwóch

---

37 Dz.U. z 2011 r., Nr 118 poz. 687 ze zm.

38 P. Radwański, *Publicznoprawne kompetencje kapitana*, „Nasze Morze” 2008, nr 9, s. 48.

39 Dz.U. Nr 16, poz. 93 ze zm.

świadków oraz kapitan statku, tak, aby wyrażały aprobatę co do całości pisma. Jeśli spadkodawca nie może samodzielnie podpisać pisma, kapitan powinien sporządzić wzmiankę w piśmie o przyczynach braku podpisu. Ustawodawca zastrzega, że jeśli sporządzenie testamentu w przewidzianej wyżej formie nie jest możliwe, np. ze względu na grożące bezpośrednio niebezpieczeństwo, można sporządzić testament ustny<sup>40</sup>.

Kolejna z publicznoprawnych funkcji kapitana statku morskiego wynika z ustawowej regulacji z dnia 5 stycznia 2011 r. Kodeks Wyborczy<sup>41</sup>. W przypadku gdyby dzień wyborów do Sejmu i Senatu, wyborów Prezydenta Rzeczypospolitej lub wyborów do Parlamentu Europejskiego w Rzeczypospolitej Polskiej przypadał w okresie podróży polskim statkiem, to na statku może zostać utworzony odrębny obwód głosowania. Muszą jednak zostać spełnione dodatkowe warunki: na statku musi przebywać minimum 15 wyborców uprawnionych do głosowania oraz musi istnieć możliwość niezwłocznego przekazania wyników głosowania do właściwej komisji wyborczej.

Co ciekawe, Kodeks Wyborczy przyjmuje własną definicję polskiego statku, zgodnie z którą polskim statkiem morskim jest statek będący w całości własnością polskiego armatora mającego siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej, podnoszący polską banderę i dowodzony przez polskiego kapitana. W myśl art. 34 § 3 w zw. z art. 32 § 1, kapitan statku morskiego, na pisemny wniosek wyborcy zmieniającego miejsce pobytu przed dniem wyborów, wydaje zaświadczenie o prawie do głosowania w miejscu pobytu w dniu wyborów. Do obowiązków kapitana, na podstawie art. 16 § 4 Kodeksu wyborczego, należy niezwłoczne zawiadomienie wyborców o utworzeniu obwodu głosowania na polskim statku i wpisanie wyborców przebywających na polskim statku morskim znajdującym się w podróży w dniu wyborów na listę wyborców (art. 34 § 1 Kodeksu wyborczego). Wpisu na listę wyborców kapitan dokonuje na pisemny wniosek wyborcy zgłoszony najpóźniej w trzecim dniu przed dniem wyborów. Wniosek wyborcy powinien zawierać nazwisko i imiona, imię ojca, numer ewidencyjny PESEL lub numer paszportu i miejsce zamieszkania, a w przypadku obywateli Unii Europejskiej niebędącymi obywatelami Polski – numer ważnego dokumentu stwierdzającego tożsamość oraz miejsce i datę jego wydania.

40 J. Kremis, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, E. Gniewek (red.), Warszawa 2008, s. 1542.

41 Dz.U. Nr 21, poz. 112.

Kapitan statku pełni również funkcję organu przyjmującego i rozpatrującego odwołania dotyczące utworzonego przez niego spisu wyborców. Na kapitanie statku spoczywa ponadto obowiązek zapewnienia porządku i prawidłowego przebiegu głosowania, w szczególności utrzymanie ciągłości głosowania, przerwanie, przedłużenie lub odroczenie do dnia następnego głosowania w razie zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, przejściowo uniemożliwiających jego prawidłowy przebieg. W odniesieniu do wyborów do Sejmu i wyborów Prezydenta Rzeczypospolitej, protest wyborczy może być skutecznie wniesiony w ciągu 7 dni od dnia ogłoszenia wyników wyborów, jeśli zostanie złożony odpowiedniemu kapitanowi statku.

Oprócz Kodeksu Wyborczego uprawnienia kapitana statku odnoszące się do prawa wyborczego, regulowane są również poprzez akty wykonawcze, w tym Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2010 r. w sprawie szczegółowych wymagań oraz obowiązków kapitana polskiego statku morskiego w zakresie ochrony lokalu obwodowej komisji wyborczej w czasie przerwy w głosowaniu w wyborach do Parlamentu Europejskiego<sup>42</sup> i Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2003 r. w sprawie szczegółowych wymagań oraz obowiązków kapitana polskiego statku morskiego w zakresie ochrony lokalu obwodowej komisji do spraw referendum w czasie przerwy w głosowaniu<sup>43</sup>. Według powyższych aktów, kapitan polskiego statku morskiego wyznacza jedno pomieszczenie na statku, które pełni funkcję lokalu obwodowej komisji wyborczej lub do spraw referendum jak również zapewnia zamknięcie tego lokalu w czasie przerwy w głosowaniu w sposób uniemożliwiający dostanie się osób nieupoważnionych. Jest on także obecny przy zamykaniu lokalu komisji obwodowej i opieczętowuje wejście do tego lokalu pieczęcią komisji po pierwszym dniu wyborów, przechowuje klucze do lokalu komisji obwodowej w kasie pancerniej statku, wyznacza członka załogi, który jest odpowiedzialny za stałą ochronę lokalu komisji obwodowej, jak również jest obecny drugiego dnia podczas sprawdzania przez przewodniczącego komisji obwodowej, czy pieczęcie na wejściu do lokalu nie zostały naruszone<sup>44</sup>.

Kolejnym z zadań kapitana statku morskiego mieszczącym się w obszarze funkcji publicznych jest działalność kapitana w zakresie czynności

42 Dz.U. Nr 189, poz. 1267.

43 Dz.U. Nr 75, poz. 675.

44 *Kodeks morski...*, dz. cyt., s. 96.

policyjno-śledczych. Kodeks morski w art. 72, w razie popełnienia na statku przestępstwa, nakłada na kapitana obowiązek sporządzenia szczegółowego zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa. Ponadto, kapitan statku musi przedsięwziąć odpowiednie środki mające na celu zapobieżenie uchyleniu się osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa od poniesienia odpowiedzialności karnej i zabezpieczyć dowody. Kapitan może zastosować zatrzymanie takiej osoby w odosobnionym pomieszczeniu<sup>45</sup>. Następnie, stosownie do okoliczności, osoba podejrzana o popełnienie przestępstwa powinna zostać przekazana wraz z zawiadomieniem o przestępstwie do właściwego organu w pierwszym polskim porcie, do którego statek zawinął. W systemach prawnych niektórych krajów, prawo kapitana do zatrzymania osoby zagrażającej bezpieczeństwu statku traktowane jest jako uprawnienie kapitana do dokonania aresztowania (np. brytyjski *Merchant Shipping Act*)<sup>46</sup>. Polskie uregulowanie jest zgodne z art. 8 Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej sporządzonej w Rzymie dnia 10 marca 1988 r. (*Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*)<sup>47</sup>. W Konwencji wskazano, że kapitan statku należącego do państwa-strony może wydać władzom innego państwa-strony każdą osobę, w stosunku do której ma on uzasadnione podstawy, że osoba ta popełniła jedno z przestępstw wymienionych w art. 3 Konwencji, tj. dokonuje aktu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na statku, jeżeli działanie to może zagrażać bezpiecznej żegludze tego statku lub niszczy statek albo powoduje uszkodzenie statku, jeżeli działanie to może zagrażać bezpiecznej żegludze tego statku<sup>48</sup>.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 lutego 2005 r. w sprawie trybu postępowania kapitana statku wobec osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej<sup>49</sup> jest aktem wykonawczym, szczegółowo normującym procedurę postępowania kapitana. Na podstawie § 2 tego rozporządzenia, w razie popełnienia przestępstwa na statku lub zatrzymania osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa, kapitan, za pośrednictwem dyrektora urzędu morskiego, informuje prokuratora właściwego ze względu na port

45 P. Radwański, *Publicznoprawne...*, dz. cyt., s. 54.

46 *Kodeks morski...*, dz. cyt., s. 68.

47 Dz.U. z 1994 r., Nr 129, poz. 635.

48 *Kodeks morski...*, dz. cyt., s. 134.

49 Dz.U. Nr 42, poz. 405.

macierzysty statku. Jeśli do zdarzenia doszło na statku niezmiernym do polskiego portu, kapitan statku ma obowiązek przekazać osobę podejrzaną o popełnienie przestępstwa razem z zabezpieczonymi dowodami, kapitanowi innego polskiego statku płynącego do portu polskiego lub jednostce pływającej Policji, Straży Granicznej lub Marynarki Wojennej. Jeżeli zatrzymana osoba podejrzana o popełnienie przestępstwa, nie ma polskiego obywatelstwa, to kapitan ma obowiązek za pośrednictwem dyrektora urzędu morskiego, zawiadomić także Ministra Sprawiedliwości. Takiej osobie kapitan statku, w ramach posiadanych środków technicznych, powinien umożliwić skontaktowanie się z przedstawicielami państwa, którego podejrzanym jest obywatelem, lub jeśli nie posiada obywatelstwa, z przedstawicielami państwa, w którym dana osoba ma stałe miejsce zamieszkania. Ponadto kapitan musi umożliwić wizytę na statku przedstawiciela państwa, którego obywatelem jest podejrzanym<sup>50</sup>.

To samo rozporządzenie wskazuje także, że jeśli statek z osobą podejrzaną o popełnienie przestępstwa wpływa do portu państwa obcego, to kapitan jest zobowiązany do zawiadomienia o fakcie przebywania takiej osoby na statku polskiego konsula, który przekazuje tę informację właściwym organom danego państwa. Przekazanie państwu obcemu dowodów popełnienia przestępstwa odbywa się zgodnie z procedurą Kodeksu postępowania karnego dotyczącą przekazywania dowodów rzeczowych za granicę.

Istotne uprawnienia przysługują kapitanowi statku na mocy Rozporządzenia Ministra – Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej z dnia 7 maja 1983 r. w sprawie zasad i warunków sprzedaży, podawania i spożywania napojów alkoholowych na morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej oraz w międzynarodowych portach morskich<sup>51</sup>. Rozporządzenie odnosi się do morskich statków handlowych w żegludze międzynarodowej, do statków uprawiających żeglugę pomiędzy portami polskimi a portami zagranicznymi lub między portami zagranicznymi, a także w polskich portach morskich. Zgodnie z nim, dopuszcza się sprzedaż, podawanie i spożywanie napojów alkoholowych w odniesieniu do pasażerów, którzy odbywają podróż na statku oraz kapitana statku na cele reprezentacyjne. Kapitan posiada uprawnienie do wydania zezwolenia

50 G. Sidor, *Zatrzymanie osoby przez kapitana statku morskiego*, „*Studia Iuridica Lublensia*” 2014, nr 21, s. 220.

51 Dz.U. Nr 25, poz. 121.

na sprzedaż napojów alkoholowych z przeznaczeniem do spożycia poza statkiem dla pasażerów statku w przeddzień wyokrętowania, przedstawicieli władz w portach zagranicznych i agentów zagranicznych polskich armatorów. Ponadto, kapitan może zezwolić na wydawanie i spożywanie w nieznacznych ilościach<sup>52</sup> alkoholu i napojów alkoholowych zawierających powyżej 4,5% alkoholu dla członków załogi w dniach jubileuszów i uroczystości wynikających ze zwyczajów morskich w czasie wolnym od służby lub dla uczestników przyjęć dla delegacji zagranicznych organizowanych na statku. Rozporządzenie zastrzega jednak, że przez wzgląd na bezpieczeństwo i porządek na statku, kapitan statku może wprowadzić częściowy lub całkowity zakaz sprzedaży, podawania i spożywania napojów alkoholowych.

Istotna rola kapitana statku morskiego związana jest z możliwością dotrzymania terminu wniesienia pisma do danego organu, poprzez złożenie go u kapitana statku. Zarówno ustawa z dnia 17 listopada 1974 r. Kodeks postępowania cywilnego<sup>53</sup>, ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego<sup>54</sup>, jak i ustawa z dnia 30 sierpnia 2000 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi<sup>55</sup> wskazują, że termin jest zachowany, jeżeli przed jego upływem pismo zostanie złożone przez członka załogi polskiego statku morskiego u kapitana statku. Funkcja ta nie wymaga szerszego omówienia, jednak ma ona ogromne znaczenie procesowe.

Zadaniem kapitana statku jest zapewnienie bezpieczeństwa statku oraz osób i towarów znajdujących się na nim. W związku z tym ustawodawca przewiduje obowiązek, zgodnie z którym wszystkie osoby przebywające na statku muszą się podporządkować zarządzeniom kapitana wydanym w celu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku statku. Kapitan jest upoważniony do użycia wszelkich racjonalnych środków mających na celu uchronienie statku, osób przebywających na statku i ładunku przed szkodą.

Ustawa z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi<sup>56</sup> przypisuje kapitanowi statku funkcje

52 Nieznaczna ilość jest tu rozumiana jako 0,1 litra napoju zawierającego powyżej 18% alkoholu lub 0,2 litra napoju o zawartości alkoholu od 4,5% do 18%.

53 Dz.U. z 2014 r., poz. 101.

54 Dz.U. z 2013 r., poz. 267.

55 Dz.U. Nr 153, poz. 1270 ze zm.

56 Dz.U. Nr 234, poz. 1570 ze zm.

w zakresie zgłoszenia rozpoznania lub powzięcia podejrzenia zakażenia chorób zakaźnych. Jeśli w czasie podróży międzynarodowej zaistnieje podejrzenie, że pasażer lub członek załogi statku zachorował na szczególnie niebezpieczną i wysoce zakaźną chorobę lub jeśli dojdzie do zgonu z powodu takiej choroby, kapitan statku morskiego osobiście lub za pośrednictwem Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, kapitanatu portu albo agenta statku jest zobowiązany do niezwłocznego zgłoszenia takiej sytuacji za pomocą dostępnych środków łączności do państwowego powiatowego inspektora sanitarnego lub do państwowego granicznego inspektora sanitarnego właściwego dla planowanego miejsca przekroczenia granicy państwowej albo portu morskiego.

W art. 65 Kodeksu morskiego wskazany jest obowiązek kapitana do okazywania bandery statku jednostkom pływającym Straży Granicznej i Marynarki Wojennej oraz do podnoszenia bandery podczas wpływania statku do portu. Szczegółowy tryb realizacji tej powinności uregulowany jest w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 marca 2004 r. w sprawie sposobu i warunków okazywania bandery statku jednostkom pływającym Marynarki Wojennej i Straży Granicznej oraz oddawania honoru przez statki<sup>57</sup>. Zgodnie z postanowieniami tego rozporządzenia, kapitan statku o polskiej przynależności od wschodu do zachodu słońca okazuje banderę wyżej wymienionym jednostkom przechodząc w ich pobliżu lub na ich żądanie. Bandera powinna być okazana na flagsztoku rufowym statku, a jeśli nie jest to możliwe, to w innym widocznym miejscu. W czasie zbliżania się lub mijania jednostek pływających Marynarki Wojennej i Straży Granicznej, innych statków lub przepływania w pobliżu znajdujących się na lądzie miejsc<sup>58</sup>, którym według zwyczaju morskiego należy się oddanie honoru, kapitan statku zarządza oddanie honoru, polegające na opuszczeniu bandery statku do połowy flagsztoka i przytrzymaniu bandery w tej pozycji do chwili minięcia miejsca lub do chwili oddania honoru przez statek pozdrawiany.

Wbrew powszechnej opinii, prawo polskie nie przewiduje możliwości zawarcia małżeństwa przed kapitanem statku morskiego. Zgodnie z wolą polskiego ustawodawcy wyrażoną w art. 15 § 1 ustawy z dnia 28 listopada 2014 r. Prawo o aktach stanu cywilnego, zawarcie małżeństwa następuje przed kierownikiem urzędu stanu cywilnego wybranym przez osoby

57 Dz.U. Nr 46, poz. 441.

58 Do takich miejsc należy Pomnik Obrońców Wybrzeża w Gdańsku na Westerplatte.



zamierzające zawrzeć małżeństwo, natomiast obywatele polscy przebywający poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, którzy chcą zawrzeć małżeństwo przed kierownikiem urzędu stanu cywilnego, składają zapewnienie konsulowi, który przekazuje je niezwłocznie wskazanemu kierownikowi urzędu stanu cywilnego. Prawo Stanów Zjednoczonych Ameryki, w akcie The Code of Federal Regulations of the United States Navy wprost zakazuje udzielania ślubu przez kapitana statku<sup>59</sup>. Są jednak kraje, których porządki prawne przewidują możliwość zawierania małżeństwa przed kapitanem statku. Jednym z nich jest Japonia, choć prawo to rezerwuje wyłącznie dla swoich obywateli<sup>60</sup>.

## Zakończenie

Na przestrzeni ostatnich dziesięcioleci, ze względu na dynamiczny rozwój techniki i łączności między statkiem a lądem, funkcje kapitana statku morskiego w obszarze obrotu handlowego uległy zawężeniu, jednak na kapitana nałożono wiele nowych obowiązków związanych z wykonywaniem funkcji publicznoprawnych. Przyznanie kapitanowi statku szerokiego zakresu praw i obowiązków jest wyrazem niepodważalnej odpowiedzialności i powagi tego stanowiska.

Z powyższego opisu publicznoprawnych funkcji kapitana statku morskiego wyłania się także obraz kapitana jako osoby obdarzonej przez prawodawcę szczególnym zaufaniem. Nie ma żadnego innego zawodu niż zawód kapitana statku morskiego, któremu przyznane są tak szerokie uprawnienia i doniosłe funkcje, oraz w którym wymagane byłyby od jego przedstawiciela kompetencje w tak różnych dziedzinach. Świadczy to także o niezwyklej doniosłości stanowiska kapitana statku morskiego.

---

59 „The commanding officer shall not perform a marriage ceremony on board his ship or aircraft. He shall not permit a marriage ceremony to be performed on board when the ship or aircraft is outside the territory of the United States”; The Code of Federal Regulations of the United States Navy, Title 32, Subtitle A, Chapter VI, Subchapter A, Part 700, Subpart G, Rule 716, [http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=1e343b71fa232ccb9f46ecec0bfedc9d&mc=true&node=pt32.5.700&rgn=div5#se32.5.700\\_1711](http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=1e343b71fa232ccb9f46ecec0bfedc9d&mc=true&node=pt32.5.700&rgn=div5#se32.5.700_1711), dostęp: 20 sierpnia 2015.

60 G.P. Monger, *Marriage Customs of the World. An Encyclopedia of Dating Customs and Wedding Traditions*, 2<sup>nd</sup> Edition, California 2013, s. 597.

Co więcej, na kapitanie oprócz obowiązków wynikających z przepisów prawa, spoczywają również powinności mające swoje źródło w zwyczajach morskich. Kapitanowi przychodzi zmierzyć się nie tylko ze zwykłymi obowiązkami dotyczącymi kierowania statkiem czy załogą, ale podejmuje on też decyzje i wykonuje funkcje mogące mieć wpływ na ocalenie życia ludzkiego lub uchronienie środowiska przez skażeniem ekologicznym. Kapitan statku morskiego musi legitymować się odpowiednim wykształceniem i doświadczeniem morskim potwierdzającymi jego wiedzę i znajomość dobrej praktyki morskiej. Ponadto od kapitana wymaga się pewnych przymiotów moralnych, takich jak sumienność, staranność, ugruntowane poczucie odpowiedzialności, szczególnie istotne w sytuacjach, gdy decyzje kapitana mają wpływ na życie ludzkie<sup>61</sup>.

Publicznoprawne funkcje wykonywane przez kapitana statku morskiego są zadaniami wykonywanymi w zwykłych warunkach życia na lądzie przez odpowiednie instytucje. Specyfika życia na morzu i wyjątkowe traktowanie statku jako obszaru poddanemu prawodawstwu polskiemu, doprowadziło do konieczności skumulowania w osobie kapitana nie tylko obowiązków i uprawnień zgodnych z umiejętnościami nabytymi w trakcie długiej drogi kształcenia i zdobywania praktyki, ale również rozmaitych obowiązków publicznoprawnych<sup>62</sup>. Choć przypadki wykonywania przez kapitana statku funkcji urzędnika stanu cywilnego, komisji wyborczych czy funkcji policyjno-śledczych należą do rzadkości, to pokazują, jak wielka jest doniosłość pozycji kapitana.

## Bibliografia

- Bugajski R.D., *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Warszawa 2009.
- Góralczyk W., Sawicki S., *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, Warszawa 2013.
- Jabłoński E., *Sytuacja prawna kapitana statku w świetle regulaminu i instrukcji PLO*, „TGM” 1988, nr 2.
- Kodeks Morski. Komentarz*, D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowskiej (red.), Lex/el. 2012.

---

61 E. Jabłoński, *Sytuacja prawna kapitana statku w świetle regulaminu i instrukcji PLO*, „TGM” 1988, nr 2, s. 56, cyt. za: *Kodeks morski...*, dz. cyt., s. 119.

62 *Kodeks morski...*, dz. cyt., s. 133.

- Koziński M.H., *Kapitan statku*, [w:] *Prawo morskie*, t. III, J. Łopuski (red.), Bydgoszcz 1998.
- Kremis J., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, E. Gniewek (red.), Warszawa 2008.
- Leksykon prawa morskiego – 100 podstawowych pojęć*, D. Pyć, I. Zuzewicz-Wiewiórowskiej (red.), Warszawa 2013.
- Łazowski A., Zawadzka-Łojek A., *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2011.
- Łopuski J., *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, Gdańsk 1982.
- Łopuski J., *Przynależność statku – aspekty gospodarcze i polityczne*, [w:] *Prawo Morskie*, t. 7, Wrocław 1993.
- Matysik S., *Prawo Morskie. Zarys systemu*, t. 1, Wrocław 1971.
- Młynarczyk J., *Prawo Morskie*, Gdańsk 1998.
- Monger G.P., *Marriage Customs of the World. An Encyclopedia of Dating Customs and Wedding Traditions*, 2<sup>nd</sup> Edition, California 2013.
- Radwański P., *Publicznoprawne kompetencje kapitana*, „Nasze Morze” 2009, nr 1.
- Sidor G., *Zatrzymanie osoby przez kapitana statku morskiego*, „Studia Iuridica Lublensia” 2014, nr 21.
- The Code of Federal Regulations of the United States Navy, [http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=1e343b71fa232ccbf9f46ece0bfedc9d&mc=true&node=p32.5.700&rgn=div5#se32.5.700\\_1711](http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=1e343b71fa232ccbf9f46ece0bfedc9d&mc=true&node=p32.5.700&rgn=div5#se32.5.700_1711), dostęp: 20 sierpnia 2015.

## Akty prawne

- Konwencja Brukselska z 25 sierpnia 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, Dz.U. z 1937 r., Nr 33, poz. 258 ze zm.
- Międzynarodowa Konwencja z 29 listopada 1969 r. dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami, Dz.U. z 1976 r., Nr 35, poz. 207.
- Międzynarodowa Konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 7 lipca 1978 r., Dz.U. z 1984 r., Nr 39, poz. 201.
- Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 10 grudnia 1982 r., Dz.U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543.
- Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej sporządzonej w Rzymie dnia 10 marca 1988 r., Dz.U. z 1994 r., Nr 129, poz. 635.
- Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego z 9 kwietnia 1992 r., Dz.U. z 2000 r., Nr 28 poz. 346.
- Ustawa z dnia 31 stycznia 1959 r. o cmentarzach i chowaniu zmarłych, Dz.U. z 2011 r., Nr 118 poz. 687 ze zm.
- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, Dz.U. z 2013 r., poz. 267.

- Ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich, Dz.U. z 2009 r., Nr 69, poz. 599 ze zm.
- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, Dz.U. Nr 16, poz. 93 ze zm.
- Ustawa z dnia 17 listopada 1974 r. Kodeks postępowania cywilnego, Dz.U. z 2014 r., poz. 101.
- Ustawa z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych, Dz.U. Nr 61, poz. 258 ze zm.
- Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, Dz.U. z 2012 r., poz. 1244.
- Ustawa z dnia 30 sierpnia 2000 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, Dz.U. Nr 153, poz. 1270 ze zm.
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, Dz.U. z 2009 r., Nr 217, poz. 1689 ze zm.
- Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich, Dz.U. Nr 171, poz. 1055.
- Ustawa z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi, Dz.U. Nr 234, poz. 1570 ze zm.
- Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. Kodeks Wyborczy, Dz.U. Nr 21, poz. 112.
- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, Dz.U. Nr 228, poz. 1368.
- Ustawa z dnia 28 listopada 2014 r. Prawo o aktach stanu cywilnego, Dz.U. poz. 1741.
- Rozporządzenia Ministra – Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej z dnia 7 maja 1983 r. w sprawie zasad i warunków sprzedaży, podawania i spożywania napojów alkoholowych na morskich statkach handlowych w żegludzie międzynarodowej oraz w międzynarodowych portach morskich, Dz.U. Nr 25, poz. 121.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2003 r. w sprawie szczegółowych wymagań oraz obowiązków kapitana polskiego statku morskiego w zakresie ochrony lokalu obwodowej komisji do spraw referendum w czasie przerwy w głosowaniu, Dz.U. Nr 75, poz. 675.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 marca 2004 r. w sprawie sposobu i warunków okazywania bandery statku jednostkom pływającym Marynarki Wojennej i Straży Granicznej oraz oddawania honoru przez statki, Dz.U. Nr 46, poz. 441.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 lutego 2005 r. w sprawie trybu postępowania kapitana statku wobec osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, Dz.U. Nr 42, poz. 405.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2010 r. w sprawie szczegółowych wymagań oraz obowiązków kapitana polskiego statku morskiego w zakresie ochrony lokalu obwodowej komisji wyborczej w czasie przerwy w głosowaniu w wyborach do Parlamentu Europejskiego, Dz.U. Nr 189, poz. 1267.

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2013 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich, Dz.U. poz. 937.

## ABSTRACT

BARBARA ŻYZDA

### Shipmaster's legal and public functions

The article presents public functions of shipmaster. A shipmaster's responsibilities are wide-ranging in expertise and encompass navigation, business functions, operation of the ship's equipment, monitoring of duties performed by crew members, keeping regular logs throughout the journey. The author analyzes the legal duties of captain based on local and international laws.