

MACIEJ KIJOWSKI\*

## ZASTĘPSTWO KAPITANA STATKU MORSKIEGO. ANALIZA STANU PRAWNEGO

*Pamięci Profesora dr. Stanisława Darskiego, ministra żeglugi (1956–1957, 1960–1964),  
ministra żeglugi i gospodarki wodnej (1957–1960)*

**Słowa kluczowe:** kapitan, zastępca kapitana, oficer, statek, prawo, sukcesja

### Streszczenie

Artykuł dotyczy tematu rzadko poruszanego w nauce prawa morskiego w Polsce – prawnego statusu zastępcy kapitana statku morskiego. W odróżnieniu odeń przedmiotem gruntownych dociekań – i to z punktu widzenia rozmaitych nauk – jest kapitan statku. Autor nie może pozostać obojętny wobec tego stanowiska, kilka uwag poświęca zatem genezie, historii i symbolice kapitańskiej władzy. Zwracając przy tym uwagę na ogrom kompetencji kapitana, doszukuje się argumentów za funkcjonowaniem stanowiska jego zastępcy i wskazuje na istnienie takich funkcji na podstawie ustanawianych w przeszłości aktów prawnych.

Jako że obecna podstawa istnienia urzędu zastępcy kapitana statku jest niespójna i mglista – stanowią ją dwa akty prawne rangi ustawy (kodeksu) i rozporządzenia – autor formułuje postulaty *de lege ferenda* jednoznacznego i wyczerpującego usankcjonowania zarówno samego stanowiska, jak i trybu jego obejmowania. Zastępca kapitana zasługuje na szacunek nie mniejszy niż kapitan.

---

\* dr Maciej Kijowski, Wyższa Szkoła Zarządzania Ochroną Pracy w Katowicach, mkijowski@wszop.edu.pl.

Publicznoprawny status kapitana statku morskiego poddawany jest w literaturze analizom zarówno ogólnym, kompleksowym<sup>1</sup>, jak i w aspekcie szczegółowym, karnoprosesowym<sup>2</sup>. Wbrew pozorom jest mocno związany z pozaprawnymi aspektami tego stanowiska. Etos kapitana jako pierwszego po Bogu, jako obudowany symbolami synonim zasady jednoosobowego dowództwa (kierownictwa) na statku, sięga wzorami ku starożytnemu jeszcze pełnieniu przez tę samą osobę obowiązków właściciela i kapitana statku<sup>3</sup> i jest, w istocie, mocno zakorzeniony w kulturowej świadomości społeczeństwa. Twardy człowiek morza, najpewniej z fająką w zębach i brodą lub kilkuniedniowym zarostem na twarzy, nie jedząc, nie śpiąc i gardząc uciechami życia, pruje statkiem wzburzone fale, za nic mając chorobę, zmęczenie i prozę życia – to w skróciwym z konieczności ujęciu szkodliwy, a zarazem banalny stereotyp zaszczerpiony przez przemysł masowej rozrywki, przede wszystkim film i telewizję. Filmowi jednak i książce, i to polskim, odbiorca kultury zawdzięcza także inne, tyleż przykre, co trzeźwe spojrzenie na *Ostatniego po Bogu*, bo tak brzmi tytuł świetnej powieści Jerzego Lutowskiego i jej ekranizacji dokonanej przez Pawła Komorowskiego. Abstrahując od faktu, że dzieła te dotyczą dowódcy okrętu wojennego, problem osoby i osobowości kapitana statku pozostaje uniwersalny i nie traci na aktualności, a odbrazowaniu mitu kapitana jako niepodzielnego władcy tudzież wniknięciu w złożoność jego psychospołecznego statusu przysłużyły się i inne polskie filmy, w tym *Kapitan z „Oriona”* i *Okolice spokojnego morza*<sup>4</sup>. Potocznemu rozumieniu kapitana jako niezastąpionego herosa przeczą także źródła znacznie starsze, jak pochodzące z końca XII wieku *Rôles d’Oléron*, według których, gdy kapitan

---

<sup>1</sup> Barbara Zyzda, „Publicznoprawne funkcje kapitana statku morskiego”, w: *Acta Erasmiana*, t. 10, *Z badań nad prawem, administracją i myślą polityczną* (Wrocław: Katedra Doktryn Politycznych i Prawnych, Koło Naukowe Doktryn Politycznych i Prawnych Wydziału Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego, 2015), 171–191; Piotr Radwański, „Pozycja prawna kapitana (7). Publiczno-prawne kompetencje”, *Nasze Morze* 9 (2008): 48–49; Maciej Kijowski, „Kapitan statku morskiego jako fenomen prawny”, w: *Hierarchia i dialog*, red. Piotr Szreniawski (Lublin: Think Tank Nauk Administracyjnych, 2017), 93–102.

<sup>2</sup> Gabriela Sidor, „Zatrzymanie osoby przez kapitana statku morskiego”, *Studia Iuridica Lublinensia* 21 (2014): 205–221; Krzysztof Woźniewski, „Publicznoprawne funkcje kapitana statku z art. 72 § 1 kodeksu morskiego w sferze prawa karnego procesowego – zarys problematyki”, *Gdańskie Studia Prawnicze* 29 (2013): 279–291.

<sup>3</sup> Skupienie w jednym ręku dwóch tych funkcji spotykane jest nadal, zwłaszcza w rybołówstwie i żeglarstwie.

<sup>4</sup> Szerzej Piotr Semków, „Maryniści polscy i ich wkład w rozwój myśli morskiej po 1918 r. (próba analizy problemu)”, w: *Morze nasze i nie nasze. Zbiór studiów*, red. Piotr Kurpiewski, Tadeusz Stegner (Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, 2011), 490–491.

uderzył marynarza ponownie, napadnięty mógł się bronić<sup>5</sup>. Kapitan nie mógł też w ich świetle wysadzić podczas rejsu marynarza na ląd (jeśli ten przeprosił go w razie konfliktu)<sup>6</sup>, podczas gdy obecnie uprawnia go do tego art. 39 ust. 1 ustawy z 5 sierpnia 2015 roku o pracy na morzu<sup>7</sup>.

Archetypu kapitana bronią zarówno symbole podniesione bez widocznych korzyści do rangi przepisów prawa (pkt 7008 g Regulaminu Służby na Okrętach Marynarki Wojennej, wprowadzonego do użytku decyzją nr 242/MON Ministra Obrony Narodowej z 21 czerwca 2011 roku<sup>8</sup> [dalej: Rso] upoważnia jedynie dowódcę okrętu wojennego do mówienia o nim „mój okręt”, podczas gdy członkom załogi wolno zaledwie używać określenia „nasz okręt”<sup>9</sup>), jak i zwyczaje (niezajmowanie kapitańskiego krzesła w mesie oficerskiej, nierozpoczynanie posiłków bez kapitana, o ile jada wspólnie z innymi<sup>10</sup>), tudzież przesady (wyrzucenie za burtę kapitańskiej fajki, wyjściowych butów czy słonecznych okularów daje „gwarancję sztormu, choć niekoniecznie w meteorologicznym sensie”<sup>11</sup>).

*Obiter dicta*, nie można zapominać o nadal obecnej w polskim prawie morskim archaicznej i romantycznej personifikacji statku, o nadawaniu mu szczególnej, unikalnej osobowości (gwoili przykładu odpowiednio w art. 11 § 1 i art. 50 § 1 ustawy z 18 września 2001 roku – Kodeks morski<sup>12</sup> [dalej: Km] postanawia się, że statek o polskiej przynależności obowiązany jest podnosić polską banderę, prowadzić dzienniki i posiadać stosowne dokumenty), choć w *Consolat de mar* (około 1370 roku) porównywano statek nie z człowiekiem, lecz z koniem, jednym z dwóch (obok statku właśnie) znanych naówczas środków lokomocji<sup>13</sup>. Praktycz-

---

<sup>5</sup> Zob. Stanisław Matysik, „Początki prawa pracy w średniowiecznym prawie morskim”, *Państwo i Prawo* 5–6 (1950): 129. Przypomniał o tym prof. zw. dr hab. Jerzy Młynarczyk 19 maja 2016 roku w Kawiarni Naukowej w Sopocie – przedsięwzięciu organizowanym w ramach Bałtyckiego Festiwalu Nauki.

<sup>6</sup> Zob. Matysik, *Początki*, 129.

<sup>7</sup> Dz.U. 2015, poz. 1569, z późn. zm.

<sup>8</sup> Dz.Urz. MON 2011, nr 13, poz. 191.

<sup>9</sup> Jeden z przyszłych kapitanów, usprawiedliwiony tęsknotą za zagarniętym przez hitlerowców morzem, napisał w 1942 roku wiersz, z tytułu którego można było wnioskować, że należy doń cały Bałtyk – Bohdan Paszukow, „Bałtyk – morze moje”, w: *Morze i żagle w poezji polskiej. Antologia*, wybór, opr. i wstęp Jacek Czajewski (Gdynia: Miniatura, 2010), 304.

<sup>10</sup> Zob. Eugeniusz Koczorowski, Jerzy Koziański, Ryszard Pluta, *Ceremoniał morski i etykieta jachtowa* (Warszawa: Almapress, 2008), 57.

<sup>11</sup> Jacek Czajewski, *Podręcznik etykiety żeglarskiej* (Warszawa: Wielki Błękit, 2009), 37.

<sup>12</sup> Tekst jedn.: Dz.U. 2016, poz. 66.

<sup>13</sup> Szerzej Stanisław Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. I, *Wprowadzenie, źródła, statek morski, armator, kapitan i załoga* (Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk: Ossolineum, 1971), 126–128.

ne znaczenie anachronicznej frazeologii jest żadne, gdyż obowiązki statku i tak wykonuje człowiek, w tym bardzo często kapitan jednostki.

Umocowany w Km ciężący na kapitanie obowiązek osobistego prowadzenia statku (art. 59 § 1 – „przy wchodzeniu do portów, kanałów i rzek, wychodzeniu z nich oraz w obrębie portów, jak również w każdym przypadku nasuwającym szczególne trudności lub niebezpieczeństwa”) od lat spotyka się z poważną krytyką, skoro „warunki takie trwają nieraz na morzu przez kilka dni pod rząd i wtedy kapitan tkwi na mostku bez snu i odpoczynku, dowodząc osobiście załogą statku, prowadząc żeglugę na wyłączną swoją odpowiedzialność”<sup>14</sup>. Nie sposób nie zgodzić się z obserwacjami Bolesława Załuskiego, zdaniem którego przepracowanie kapitana obniża jego sprawność psychoruchową do poziomu mogącego stwarzać zagrożenie dla statku, w tym znajdujących się na nim ludzi i ładunku<sup>15</sup>:

Dlatego wydaje się słusznym żądanie, aby odstąpić od obecnej formy sprawowania kierownictwa przez kapitana w czasie złej pogody czy innych utrudnień na morzu i dopuścić pomocników i zastępców kapitana do udziału w prowadzeniu statku<sup>16</sup>.

Postulat ten jest tym bardziej istotny, że Km i inne ustawy nakładają na kapitana *multum* kompetencji władczych, wykonywanych w sposób świadomie autokratyczny, tylko tak bowiem można egzekwować od każdej osoby obecnej na statku podporządkowanie się zarządzeniom kapitana wydanym w celu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku (art. 53 § 2 Km).

Problem istnienia stanowisk służbowych zastępców osób sprawujących jednoosobowe stanowiska kierownicze, zakresu ich odpowiedzialności, trybu powoływania i odwoływania etc. nie należy do najistotniejszych obszarów zainteresowania polskiego prawa publicznego. Najogólniej rzecz biorąc, z biegiem minionego niemal stulecia odrodzonej polskiej państwowości przywykło uważać się za oczywiste, że premier, ministrowie, marszałkowie Sejmu, Senatu i województw, ojcowie miast itd. pracują przy pomocy rozmaicie tytułowanych zastępców. Stoją za tym względy zarówno prawne, jak i prakseologiczne. Warto zauważyć jednak i to, że tak w okresie przedrozbiorowym, jak i po pierwszej

---

<sup>14</sup> Bolesław Załuski, „Socjologiczne aspekty kierowania załogą statku transportowego”, *Acta Universitatis Nicolai Copernici. Socjologia* 2 (1974): 163; podobnie Matysik, *Prawo*, 338–339.

<sup>15</sup> Por. Załuski, *Socjologiczne*, 163–164.

<sup>16</sup> Załuski, *Socjologiczne*, 164.

wojnie światowej nie ustanowiono w Polsce instytucji zastępcy jednoosobowej głowy państwa (z wyjątkiem lat 1944–1947, gdy przez wzgląd na opróżnienie urzędu Prezydenta RP obowiązki tegoż pełnił pracujący przy pomocy zastępców przewodniczący, a później prezydent Krajowej Rady Narodowej)<sup>17</sup>. Zastanawiające jest jednak to – a będzie o tym mowa również niżej – że wśród wielu jednoosobowych organów władzy państwowej Prezydent RP jest nadal tym, który zastępców nie posiada. Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 roku<sup>18</sup> daje mu jednak komfort posiadania sukcesorów *ad interim* umocowanych do przejęcia jego urzędu w sytuacji kryzysowej. Instytucja zastępców trafiła też do kabaretu: Jan Kobuszewski wykonywał onegdaj w „Dudku” monolog Andrzeja Bieńkowskiego (Rumiana) *Przedziwne zdarzenie* (inny tytuł: *Rozum*), w którego finale dochodzi do wniosku, że skoro poważny dyrektor ma dwóch zastępców, „po diabła mu rozum”.

Art. 953 ustawy z 23 kwietnia 1964 roku – Kodeks cywilny<sup>19</sup> (dalej: Kc) reguluje instytucję testamentu morskiego, czyli sporządzanego podczas podróży na polskim statku morskim przed dowódcą statku lub jego zastępcą: jeden z tych oficerów spisuje wolę spadkodawcy, odczytuje mu to pismo i je kontrasygnuje. W istocie jest to jedyny obowiązujący obecnie ustawowy (i kodeksowy zarazem) przepis prawa stanowiący podstawę istnienia stanowiska zastępcy dowódcy polskiego statku morskiego.

Identyfikowanie znanego Kodeksowi morskiemu kapitana z określonym w Kodeksie cywilnym dowódcą statku nie stwarza trudności. Z zastępcą kapitana (dowódcy) jest jednak trudniej, czego nie da się powiedzieć o okrętach wojennych, na których stanowisko zastępcy dowódcy istnieje (pkt 2001 i 7050–7061 Rso). Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 30 listopada 1931 roku wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej<sup>20</sup> decydowało o tym, kto nie może być „zastępcą kierownika statku (kapitana) w żegludze wielkiej” (§ 5), przemilczając, kto funkcję tę objąć może. Na pytanie zadane w poprzednim zdaniu *in fine* odpowiedziało rozporządzenie Ministra Żeglugi z 9 marca 1949 roku w sprawie kwalifikacji

---

<sup>17</sup> Zastępcami głowy państwa nie byli zastępcy przewodniczącego Rady Państwa w latach 1952–1989, głową państwa nie był bowiem ów przewodniczący, lecz była nim Rada Państwa *in pleno*.

<sup>18</sup> Dz.U. 1997, nr 78, poz. 483, z późn. zm.

<sup>19</sup> Tekst jedn.: Dz.U. 2017, poz. 459.

<sup>20</sup> Dz.U. 1932, nr 4, poz. 24, z późn. zm.

kapitanów i oficerów na polskich morskich statkach handlowych<sup>21</sup>, powiadając przy tym w § 3, że zastępcą kierownika statku jest starszy oficer. Z kolei § 3 rozporządzenia Ministra Żeglugi z 30 czerwca 1950 roku w sprawie kwalifikacji oficerów kulturalno-oświatowych na morskich statkach handlowych<sup>22</sup> uznał oficera tej specjalności za zastępcę kapitana statku do spraw kulturalno-oświatowych. Art. 59 ustawy z 28 kwietnia 1952 roku o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej<sup>23</sup> stanowił pierwotnie, że kapitan ma trzech zastępców, przy czym pierwszym zastępcą był oficer kulturalno-oświatowy (ust. 1), zaś pozostałymi: w sprawach nawigacyjnych – oficer nawigacyjny pełniący na statku funkcję starszego oficera (ust. 2), a w sprawach działu maszynowego – kierownik maszyn (ust. 3)<sup>24</sup>. Stanowisko pierwszego zastępcy – oficera k-o (wbrew mylącej nazwie funkcjonujące niezależnie od ustanowionego na niektórych statkach, m.in. na MS Batory, odrębnego stanowiska oficera rozrywkowego), zajmowane niejednokrotnie przez osoby o niskich kwalifikacjach<sup>25</sup>, zostało po październikowym przełomie zniesione wraz z równoczesnym, acz nie do końca uzasadnionym odebraniem chłofowi maszyny stanowiska jednego z zastępców kapitana: najpierw w § 6 pkt 5 rozporządzenia Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej z 4 czerwca 1958 roku w sprawie kwalifikacji zawodowych oficerów i marynarzy na polskich morskich statkach handlowych<sup>26</sup> postanowiono, że zastępcą kierownika statku jest pierwszy oficer (starszy oficer); ostatecznie, ustawą z 5 listopada 1958 roku o zmianie ustawy o pracy na morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej<sup>27</sup> zredukowano liczbę zastępców do jednego, nadając art. 59 brzmienie: „Zastępcą kapitana jest starszy oficer służby nawigacyjnej”. W obecnym stanie prawnym ani ustawa z 5 sierpnia 2015 roku o pracy na morzu, ani rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Go-

<sup>21</sup> Dz.U. 1949, nr 21, poz. 140.

<sup>22</sup> Dz.U. 1950, nr 28, poz. 264.

<sup>23</sup> Dz.U. 1952, nr 25, poz. 171, z późn. zm.

<sup>24</sup> Zob. Jan Łopuski, *Poradnik prawny dla kapitanów i oficerów morskich statków handlowych* (Warszawa: Wydawnictwa Komunikacyjne, 1956), 111.

<sup>25</sup> Por. Jerzy Drzemczewski, Tadeusz Ślebioda, *Transatlantyki polskie* (Gdynia: Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa, 2006), 182–183. Kapitan Batorego w latach 1953–1954 kpt. ż.w. Tadeusz Meissner był „narażony na stałe szykany ze strony oficerów kulturalno-oświatowych; gwoli przykładu, „w trakcie wchodzenia do portu, gdy wykonywane były trudne manewry i cała załoga musiała być w gotowości, kaowiec urządził na basenie obowiązkowe zawody pływackie dla wszystkich marynarzy i oficerów” – Bożena Aksamit, *Batory. Gwiazdy, skandale i miłość na transatlantyku* (Warszawa: Agora, 2015), 277.

<sup>26</sup> Dz.U. 1958, nr 39, poz. 178.

<sup>27</sup> Dz.U. 1958, nr 68, poz. 338.

spodarki Morskiej z 7 sierpnia 2013 roku w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich<sup>28</sup> nie stanowią *expressis verbis* o istnieniu stanowiska służbowego zastępcy (zastępców) kapitana: ustawa odnosi się do kierowników działów (art. 47 ust. 6), jeśli chodzi zaś o żeglugę międzynarodową, rozporządzenie ustala stanowiska – w dziale pokładowym starszego oficera (§ 26 pkt 2 lit. a) oraz w dziale maszynowym w specjalności mechanicznej starszego oficera mechanika (§ 44 ust. 1 pkt 2 lit. b). W celu ustalenia, kto jest zastępcą kapitana statku, należy oprzeć się obecnie na następujących źródłach: po pierwsze, na art. 36 ust. 3 ustawy z 5 sierpnia 2015 roku o pracy na morzu nakazującym dokonywanie na liście załogi wpisów dotyczących stanowiska zajmowanego na statku<sup>29</sup>; po drugie, na regulaminie ustanawiającym na danym statku stanowisko zastępcy kapitana (jak np. na STS Fryderyk Chopin<sup>30</sup> czy STS Pogoria<sup>31</sup>); po trzecie wreszcie, na zdrowym rozsądku i zwyczajach morskich<sup>32</sup>, w których od lat mieszczą się określenia: chief pokładu i chief maszyny.

Prawidło I/1 pkt 1 ppkt 6 Załącznika do Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie 7 lipca 1978 roku<sup>33</sup>, wcale nie ułatwia odpowiedzi na pytanie o możliwość istnienia na statku stanowiska zastępcy kapitana<sup>34</sup>, odnosi się bowiem do jego doraźnego zastępstwa *sede plena* („w razie niezdolności kapitana do pracy”), nie zaś do potencjalnego zastępowania go permanentnie, na co dzień. Jeżeli spełniony zostanie postulat usunięcia z Kodeksu cywilnego testamentu morskiego<sup>35</sup>, stanowisko zastępcy kapitana straci swoje kodeksowe umocowanie. Kapitan statku, będący tylko i aż pełno-

<sup>28</sup> Tekst jedn.: Dz.U. 2017, poz. 167.

<sup>29</sup> Wzór takiej listy stanowi załącznik do rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z 5 lipca 2016 roku w sprawie listy załogi statku (Dz.U. 2016, poz. 1016).

<sup>30</sup> W pkt 2.4 regulaminu pokładowego tego statku postanowiono wprost, że zastępcą kapitana jest pierwszy oficer ([www.fryderykchopin.pl/regulamin-pokladowy.t22/](http://www.fryderykchopin.pl/regulamin-pokladowy.t22/), dostęp 7.05.2017).

<sup>31</sup> W rozdziale 2.2 podrozdziale B pkt 1 regulaminu tego statku postanowiono *expressis verbis*, że zastępcą kapitana jest kapitan-stażysta ([www.pogoria.pl/pl/content/regulamin-sts-pogoria](http://www.pogoria.pl/pl/content/regulamin-sts-pogoria), dostęp 14.06.2017).

<sup>32</sup> Do tych zwyczajów odnosi się Piotr Radwański, który twierdzi, że zastępstwo sprawuje starszy oficer lub najstarszy stopniem oficer nawigacyjny, a także podnosi problem podstawy, tudzież zakresu osiągnięcia przezeń statusu kapitana statku. Piotr Radwański, „Pozycja prawna kapitana (2). Przedstawiciel armatora”, *Nasze Morze* 4 (2008): 39

<sup>33</sup> Dz.U. 1984, nr 39, poz. 201, z późn. zm.

<sup>34</sup> Odmienne Jerzy Puchalski, „Zastępca kapitana statku – prawo i praktyka”, *Prawo i Orzecznictwo Morskie* 13–14 (1989): 7 i n.

<sup>35</sup> Zob. Jan Rudnicki, *Testament żołnierski i testamenty wojskowe w europejskiej tradycji prawnej* (Kraków: OD NOWA, 2015), 85.

mocnikiem armatora<sup>36</sup>, nie jest organem państwa, jednakże z racji powierzenia mu przez nie pewnych funkcji w zakresie prawa karnego przyznana jest mu ochrona właściwa osobom pełniącym funkcję publiczną w rozumieniu art. 115 § 19 ustawy z 6 czerwca 1997 roku – Kodeks karny<sup>37</sup> *in fine*<sup>38</sup>. O tym, czy i od kiedy ochroną taką objęty jest zastępca kapitana, zdecyduje armator powierzający mu obowiązki kierownika statku.

Wskazałem wyżej na art. 953 Kc jako jedyną ustawową podstawę istnienia stanowiska zastępcy kapitana (dowódcy) statku. Jest i inna, niższej rangi – rozporządzenie Ministra Gospodarki z 25 kwietnia 2014 roku w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących prowadzenia ruchu zakładów górniczych wydobywających kopaliny otworami wiertniczymi<sup>39</sup>, urastające w tym względzie do rangi paradoksu. W § 369 ust. 2 mowa jest o wyznaczaniu przez przedsiębiorcę zastępcy kierownika morskiej jednostki oraz o kwalifikacjach, jakie nominat musi mieć. Z kolei w § 367 ust. 1 pkt 1 określono jakiego rodzaju urządzenia składają się na pojęcie morskiej jednostki: są wśród nich statki, owszem, ale *expressis verbis* wskazane jedynie w lit. a (statki przystosowane do prowadzenia prac geofizycznych) i e (statki lub barki wiertnicze lub wydobywcze). Wynika z tego, że odpowiednikiem zastępcy kapitana statku jest zastępca kierownika morskiej jednostki stanowiącej statek (z uwagi na spełnienie kryteriów z § 367 ust. 1 pkt 1 lit. a i e), ale również innej morskiej jednostki (np. platformy wiertniczej samopodnośnej), jeśli ma przymiot statku i wpisana jest do rejestru statków.

Stan prawny obowiązujący w latach 1958–1991 sprawdzał się w praktyce jak najlepiej; odnosząc się do jego regulacji, J. Litwin jak najtrafniej uznał, że protokół zgonu kapitana zmarłego na statku spisuje pierwszy (starszy) oficer jako ten, kto obejmuje dowództwo po zmarłym<sup>40</sup>. Także J. Puchalski powiadał *illo tempore* nie bez racji, że: „w następstwie śmierci lub ciężkiej choroby kapitana w morzu starszy oficer jest zmuszony przejąć dowództwo, aby doprowadzić statek bezpiecznie do portu przeznaczenia lub schronienia<sup>41</sup>. Można odnieść te spostrzeżenia – *toutes proportions gardées*, rzecz jasna – do ukształtowanego Konstytucją statusu prawnego Prezydenta RP, w tym warunków i trybu przejmowania

<sup>36</sup> Por. Radwański, *Pozycja* (2), 39.

<sup>37</sup> Tekst jedn.: Dz.U. 2016, poz. 1137, z późn. zm.

<sup>38</sup> Por. Woźniewski, *Publicznoprawne*, 290.

<sup>39</sup> Dz.U. 2014, poz. 812.

<sup>40</sup> Por. Józef Litwin, *Prawo o aktach stanu cywilnego. Komentarz* (Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze, 1961) 562.

<sup>41</sup> Puchalski, *Zastępca*, 10.



wania jego obowiązków w sytuacjach określanych mianami *sede vacante* i *sede plena* przez Marszałka Sejmu lub Marszałka Senatu. Rzecz jednak w tym, że Prezydent nie ma stałego zastępcy, może być jednak spokojny o wynikającą również z wymogów ciągłości i stałości władzy państwowej choćby tymczasową po nim sukcesję. Zarówno w Kodeksie morskim, jak i w ustawie z 5 sierpnia 2015 roku o pracy na morzu rażąco brakuje konstrukcji zbliżonej do konstytucyjnego wzorca, śmiem wszakże wyartykułować wniosek *de lege ferenda* o to, by w obliczu kryzysowej sytuacji po stronie kapitana (nie oczekując bynajmniej na jego śmierć, choć wtedy należy dochować innych obowiązków wedle słusznego domniemania wyrażonego przez J. Litwina) starszy oficer wystąpił (musiał wystąpić!) do armatora o powierzenie mu czasowego pełnienia obowiązków kapitana statku. Taki wniosek, złożony za pośrednictwem wszelkich dostępnych środków łączności i to niezwłocznie po powzięciu przez starszego oficera wiadomości o zaistnieniu zagrożenia dla ciągłości dowodzenia statkiem przez kapitana, powinien spotkać się z jak najszybszą akceptacją ze strony armatora, stwarzając sytuację, w której starszy oficer stanie się nie tyle zastępcą, ile następcą kapitana. Dużo łatwiej i rozsądniej byłoby jednak, gdyby starszy oficer z urzędu przejmował kompetencje kapitana, gdy tenże „z jakiegokolwiek powodu nie może pełnić swoich obowiązków”, jak stanowił art. 64 ust. 3 ustawy z 28 kwietnia 1952 roku o pracy na morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej w wersji obowiązującej od 1958 roku do utraty mocy przez tę ustawę w 1991 roku. Starszy oficer był przeto p.o. kapitana do czasu wyznaczenia kapitana przez armatora<sup>42</sup>; oczywistym było, że armator mógł powierzyć to stanowisko również dotychczasowemu p.o. kapitana<sup>43</sup>. Przez wzgląd na zasady i wymogi dobrej praktyki morskiej bardzo rozsądne byłoby ustawowe umocowanie starszego oficera w randze

---

<sup>42</sup> Matysik (*Prawo*, 332) słusznie wskazywał na dwa powody, dla których przepis ten był „szczególnie ważny”: po pierwsze, utrwalił zasadę, że kapitanem statku może być tylko oficer nawigacyjny, zaś po drugie, nie pozostawił wątpliwości co do tego, że kapitan musi być wyznaczony przez armatora.

<sup>43</sup> Również Matysikowi (*Prawo*, 331 przyp. 143) zawdzięczamy cenny wywód na temat zakresu obowiązków starszego oficera jako p.o. kapitana: jakkolwiek posiada on wszystkie kapitańskie uprawnienia administracyjne oraz wynikające z morskiego prawa pracy, „ale – do czasu wyraźnego ustanowienia go kapitanem lub powierzenia mu tych obowiązków przez armatora – nie jest jego ustawowym przedstawicielem”. Zarówno przytoczony przez Matysika Kodeks morski z 1961 roku, jak i obowiązujący obecnie ewidentnie łączą przedstawicielstwo (pełnomocnictwo) armatora z osobą ustanowionego przezeń kapitana, a nie z osobą pełniącą jego funkcję. Przywołany autor jak najtrafniej twierdzi, że czynności prawne dokonane przez starszego oficera jako p.o. kapitana „zobowiązują armatora tylko wtedy, gdy w grę wchodzi interesy osób trzecich, pozostających w dobrej wierze, tzn. takich, które sądziły, że osobą z nimi pertraktującą był kapitan statku”.

p.o. kapitana statku, począwszy od chwili powzięcia przezeń bezwzględnie wiarygodnej wiadomości o jakimkolwiek powodzie niemożliwości pełnienia przez kapitana swoich obowiązków, w tym w szczególności o jego śmierci, chorobie, wypadku czy choćby zmęczeniu niepozwalającym nawet przejściowo na sprawne dowodzenie statkiem. W moim przekonaniu zasadne jest takie uregulowanie zarówno kapitańskiej sukcesji, jak i jednoznaczne podniesienie stanowiska stałego zastępcy kapitana (w osobie starszego oficera) do rangi ustawowej w jednej z ustaw przywołanych w niniejszym akapicie i jedynej pośród wszystkich, przy wskazaniu tam na zakres jego obowiązków i jednoczesnym skreśleniu z art. 953 Kc użytego w trzech przypadkach słowa „zastępca”. Nie popadając w przesadę nad koniecznością zachowania ciągłości w dowodzeniu jednostką co do minuty, nie należy dopuszczać domniemania, iż starszy oficer wstępuje w obowiązki kapitana już z chwilą zaistnienia przeszkody w pełnieniu przezeń dowództwa statku. Może stać się tak, że kapitan umrze w swojej kajucie, a starszy oficer poweźmie wiadomość o tym po kilku godzinach, *eo ipso* przejmując z tą chwilą obowiązki kapitana, gdyby jednak był świadkiem zgonu dotychczasowego przełożonego, moment śmierci, moment powzięcia wiadomości o śmierci, wreszcie moment przejęcia obowiązków kapitana będą tożsame. Tego typu rozważania temporalne mogą mieć bardzo praktyczne znaczenie – choćby wtedy, gdy np. po śmierci kapitana, a przed powzięciem wiadomości o jej zaistnieniu, starszy oficer będzie podejmował czynności zastrzeżone do wyłącznej właściwości kapitana. Ustawodawca powinien wyraźnie to określić: gdyby starszy oficer nie wiedział o śmierci, wypadku czy nagłym zachorowaniu kapitana, a wstąpił w jego obowiązki mocą własnej decyzji, choćby usprawiedliwionej koniecznością ratowania życia na morzu czy ratowania własnego lub innego statku, jego potencjalna odpowiedzialność za błędy popełnione podczas samorządnego dowodzenia jednostką budziłaby poważne kontrowersje. Nie ma natomiast podstaw do takowych, gdy starszy oficer (już jako p.o. kapitana) wykonuje czynności zastrzeżone jedynie dla kapitana, ale dopiero od chwili powzięcia wiadomości o tym, że dotychczasowy kapitan nie żyje bądź żyje, lecz nie jest w zasadzie dowodzić jednostką. Taki tryb następstwa kapitana statku zastosowano m.in. na MS Jelenia Góra w 1978 roku: 11 lub 12 maja zaginął kapitan, 12 maja pierwszy oficer telegraficznie powiadamia o tym armatora, tego samego dnia (po ok. 10 godzinach) armator telefonicznie poleca pierwszemu oficerowi przejęcie dowództwa nad statkiem, zaś

18 maja godność kapitana statku obejmuje inny oficer, powołany przez armatora spoza załogi statku<sup>44</sup>.

Ciekawe jest i znamienne – przede wszystkim z socjo- i psychologicznego punktu widzenia, że w latach 1958–1991, *i.e.* w okresie obowiązywania jednoznacznego ustawowego unormowania istnienia stanowiska jednego zastępcy kapitana, zdarzało się innym oficerom uzurpować prawo do bycia i nazywania siebie zastępcami kapitana. W *Pechu lewej dłoni*, jednym z pysznych, a opartych na faktach opowiadań marynistycznych Z. Ostrołęka cytuje ochmistrza jednego z polskich statków, ze zbytnią dumą określającego swoje stanowisko słowami „zastępca kapitana do spraw administracyjnych”<sup>45</sup>. Pomijając kwestię osobistych kompleksów, wypowiedź ta dowodzi prestiżu towarzyszącego stanowisku nie tylko kapitana, lecz również jego zastępcy, faktycznego rzecz jasna.

*Zostawieni zawsze sami sobie, / Pozbawieni pomocy wszelkiej, / O los statku dbali w każdej dobie, / Kapitanowie Żeglugi Wielkiej*<sup>46</sup>.

Dbali i dbają. Kapitanowie statków i ich zastępcy.

## Bibliografia

### Akty normatywne

Decyzja nr 242/MON Ministra Obrony Narodowej z 21.06.2011 roku w sprawie wprowadzenia do użytku Regulaminu Służby na Okrętach Marynarki Wojennej (Dz.Urz. MON 2011, nr 13, poz. 191).

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2.04.1997 roku (Dz.U. 1997, nr 78, poz. 483, z późn. zm.).

Międzynarodowa Konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzona w Londynie 7.07.1978 roku (Dz.U. 1984, nr 39, poz. 201, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 30.11.1931 roku wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej (Dz.U. 1932, nr 4, poz. 24, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Żeglugi z 9.03.1949 roku w sprawie kwalifikacji kapitanów i oficerów na polskich morskich statkach handlowych (Dz.U. 1949, nr 21, poz. 140).

---

<sup>44</sup> Zob. Krzysztof Pohl, *Tak blisko życia. Pitaval morski* (Szczecin: KAW, 1988), 190–194; zob. również Andrzej Studziński, *Tragiczny rejs. Głośnie katastrofy statków, przemyt i tajemnicze zaginięcia na morzu* (Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze, 1989), 31–40, 80–81; Czesław Romanowski, „Gdzie jest kapitan?!”, *Nasze Morze* 9 (2008): 30–33.

<sup>45</sup> Zygmunt Ostrołęka, *Kolory mojego morza* (Gdynia: Wydawnictwo Morskie 1966), 49.

<sup>46</sup> Andrzej J. Liszega, „Kapitanowie”, w: *Morze i żagle w poezji polskiej. Antologia*, 359.

- Rozporządzenie Ministra Żeglugi z 30.06.1950 roku w sprawie kwalifikacji oficerów kulturalno-oświatowych na morskich statkach handlowych (Dz.U. 1950, nr 28, poz. 264).
- Rozporządzenie Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej z 4.06.1958 roku w sprawie kwalifikacji zawodowych oficerów i marynarzy na polskich morskich statkach handlowych (Dz.U. 1958, nr 39, poz. 178).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 7.08.2013 roku w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Tekst jedn.: Dz.U. 2017, poz. 167).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 25.04.2014 roku w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących prowadzenia ruchu zakładów górniczych wydobywających kopaliny otworami wiertniczymi (Dz.U. 2014, poz. 812).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z 5.07.2016 roku w sprawie listy załogi statku (Dz.U. 2016, poz. 1016).
- Ustawa z 28.04.1952 roku o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej (Dz.U. 1952, nr 25, poz. 171, z późn. zm.).
- Ustawa z 5.11.1958 roku o zmianie ustawy o pracy na morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej (Dz.U. 1958, nr 68, poz. 338).
- Ustawa z 23.04.1964 roku – Kodeks cywilny (Tekst jedn.: Dz.U. 2017, poz. 459).
- Ustawa z 6.06.1997 roku – Kodeks karny (Tekst jedn.: Dz.U. 2016, poz. 1137, z późn. zm.).
- Ustawa z 18.09.2001 roku – Kodeks morski (Tekst jedn.: Dz.U. 2016, poz. 66).
- Ustawa z 5.08.2015 roku o pracy na morzu (Dz.U. 2015, poz. 1569, z późn. zm.).

## **Regulaminy**

*Regulamin STS „Chopin”*. [www.fryderykchopin.pl/regulamin-pokladowy.t22/](http://www.fryderykchopin.pl/regulamin-pokladowy.t22/).

*Regulamin STS „Pogoria”*. [www.pogoria.pl/pl/content/regulamin-sts-pogoria](http://www.pogoria.pl/pl/content/regulamin-sts-pogoria).

## **Opracowania**

Aksamit, Bożena. *Batory. Gwiazdy, skandale i miłość na transatlantyku*. Warszawa: Agora, 2015.

Czajewski, Jacek. *Podręcznik etykiety żeglarskiej*. Warszawa: Wielki Błękit, 2009.

Drzemczewski, Jerzy, Tadeusz Ślebioda. *Transatlantyki polskie*. Gdynia: Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa, 2006.

- Kijowski, Maciej. „Kapitan statku morskiego jako fenomen prawny”. W: *Hierarchia i dialog*, red. Piotr Szreniawski, 93–102. Lublin: Think Tank Nauk Administracyjnych, 2017.
- Koczorowski, Eugeniusz, Jerzy Koziarski, Ryszard Pluta. *Ceremoniał morski i etykieta jachtowa*. Warszawa: Almapress, 2008.
- Liszega, Andrzej J. *Kapitanowie*. W: *Morze i żagle w poezji polskiej. Antologia*, wybór, opr. i wstęp Jacek Czajewski, 359–360. Gdynia: Miniatura, 2010.
- Litwin, Józef. *Prawo o aktach stanu cywilnego. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze, 1961.
- Łopuski, Jan. *Poradnik prawny dla kapitanów i oficerów morskich statków handlowych*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacyjne, 1956.
- Matysik, Stanisław. „Początki prawa pracy w średniowiecznym prawie morskim”. *Państwo i Prawo* 5–6 (1950): 125–131.
- Matysik, Stanisław. *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. I, *Wprowadzenie, źródła, statek morski, armator, kapitan i załoga*. Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk: Ossolineum, 1971.
- Ostrołęka, Zygmunt. *Kolory mojego morza*. Gdynia: Wydawnictwo Morskie, 1966.
- Paszukow, Bohdan. „Bałtyk – morze moje”. W: *Morze i żagle w poezji polskiej. Antologia*, wybór, opr. i wstęp Jacek Czajewski, 304. Gdynia: Miniatura, 2010.
- Pohl, Krzysztof. *Tak blisko życia. Pitaval morski*. Szczecin: KAW, 1988.
- Puchalski, Jerzy. „Zastępca kapitana statku – prawo i praktyka”. *Prawo i Orzecznictwo Morskie* 13–14 (1989): 7–18.
- Radwański, Piotr. „Pozycja prawna kapitana (2). Przedstawiciel armatora”. *Nasze Morze* 4 (2008): 38–39.
- Radwański, Piotr. „Pozycja prawna kapitana (7). Publiczno-prawne kompetencje”. *Nasze Morze* 9 (2008): 48–49.
- Romanowski, Czesław. „Gdzie jest kapitan?!”. *Nasze Morze* 9 (2008): 28–33.
- Rudnicki, Jan. *Testament żołnierski i testamenty wojskowe w europejskiej tradycji prawnej*. Kraków: OD NOWA, 2015.
- Semków, Piotr. „Maryniści morscy i ich wkład w rozwój myśli morskiej po 1918 roku (próba analizy problemu)”. W: *Morze nasze i nie nasze. Zbiór studiów*, red. Piotr Kurpiewski, Tadeusz Stegner, 483–496. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, 2011.
- Sidor, Barbara. „Zatrzymanie osoby przez kapitana statku morskiego”. *Studia Iuridica Lublinensia* 21 (2014): 205–221.

- Studziński, Andrzej. *Tragiczny rejs. Głośne katastrofy statków, przemyt i tajemnicze zaginięcia na morzu*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze, 1989.
- Woźniewski, Krzysztof. „Publicznoprawne funkcje kapitana statku z art. 72 § 1 kodeksu morskiego w sferze prawa karnego procesowego – zarys problematyki”. *Gdańskie Studia Prawnicze* 29 (2013): 279–291.
- Załuski, Bolesław. „Socjologiczne aspekty kierowania załogą statku transportowego”. *Acta Universitatis Nicolai Copernici. Socjologia* 2 (1974): 159–174.
- Zyzda, Barbara. „Publicznoprawne funkcje kapitana statku morskiego”. W: *Z badań nad prawem, administracją i myślą polityczną*, 171–191. Wrocław: Katedra Doktryn Politycznych i Prawnych, Koło Naukowe Doktryn Politycznych i Prawnych Uniwersytetu Wrocławskiego, 2015.

## THE SUBSTITUTION OF A SEA-GOING SHIPMASTER. ANALYSIS OF LEGAL STATUS

**Keywords:** shipmaster, deputy shipmaster, officer, ship, law, succession

### Abstract

The article deals with a subject that is touched in the science of maritime law rarely. This subject is legal status of a deputy sea-going shipmaster. Scholars representing various sciences much more often investigate post of a shipmaster. Of course, genesis, history and symbols of shipmaster's authority make also a part of the text. The author not only accentuates magnitude of powers of a shipmaster, but also finds arguments for existence of the post of his deputy. As well he reminds the sources of law that constituted such a post in the past.

At the present time, deputy shipmaster's office is based on hazy and incoherent source, because it is made of one statute (code) and one ordinance. Therefore the author tables a motion *de lege ferenda* for unmistakable and comprehensive legitimacy for the deputy shipmaster's function, including the procedure of its assumption. Deputy shipmaster is respectable not less than a shipmaster.