

CEZARY ŁUCZYWEK

PRZEPISY KARNE DOTYCZĄCE KAPITANA STATKU MORSKIEGO W PRAWIE POLSKIM I ANGIELSKIM (cz. 1)

Porównywanie przepisów wywodzących się z dwóch różnych ustawodawstw nie jest rzeczą łatwą. Zagadnienie tym bardziej się komplikuje, gdy ustawodawstwa te należą do tak odmiennych systemów prawnych, jakimi są common law i prawo kontynentalne.

W artykule poddano analizie i dokonano porównania przepisów podstawowego angielskiego aktu żeglugowego Merchant Shipping Act z 1995 roku oraz polskiego kodeksu morskiego wraz z czterema głównymi ustawamiorskimi: o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, o bezpieczeństwie morskim, o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, o pracy na morskich statkach handlowych. Akty te omówiono pod kątem odpowiedzialności kapitana statku morskiego za ich naruszenie.

Jedną z podstawowych cech angielskiego prawa karnego jest to, że każdy czyn karalny uważany jest za przestępstwo sensu stricto. W prawie angielskim brak też podziału przestępstw na zbrodnie, występki i wykroczenia. Zaliczenie wszystkich czynów karalnych do przestępstw sensu stricto sprawia, że wszystkie te czyny są poddane orzecznictwu powszechnych sądów karnych.

Autor analizuje przestępstwa przeciwko przynależności państwowej statku, jego banderze i wiarygodności dokumentów, jak również przestępstwa naruszenia przepisów dotyczących bezpieczeństwa.

1. WPROWADZENIE

Porównywanie przepisów wywodzących się z dwóch różnych ustawodawstw nie jest rzeczą łatwą. Zagadnienie tym bardziej staje się skomplikowane, gdy ustawodawstwa te należą do tak odmiennych systemów prawnych, jakimi są *common law* i prawo kontynentalne. Przynależność prawa angielskiego do systemu „prawa powszechnego” sprawia, że wiele jego instytucji albo nie ma odpowiednika w europejskim prawie kontynentalnym albo nie da się ich porównać do podobnych na pozór instytucji tego systemu prawa.

Prawo morskie, chyba jak żadna inna gałąź prawa, przesiąknięte jest elementami wspólnymi dla wielu systemów prawnych ze względu na międzynarodowy charakter stosunków prawnomorskich, a także ciągle prowadzone przedsięwzięcia unifikacyjne, a mimo to i tu występują wyraźne różnice w regulacjach dotyczących tych samych instytucji prawnych.

W niniejszym artykule poddano analizie i dokonano porównania przepisów podstawowego angielskiego aktu żeglugowego *Merchant Shipping Act*¹ z 1995 r. (*MSA '95*) oraz polskiego Kodeksu morskiego² wraz z czterema głównymi „ustawami morskimi”: o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej³, o bezpieczeństwie morskim⁴, o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki⁵, o pracy na morskich statkach handlowych⁶ – pod kątem odpowiedzialności za ich naruszenie przy wykonywaniu funkcji kapitana statku morskiego. Ponadto – pomocniczo – przedstawiono szereg przepisów z innych aktów prawnych, zarówno angielskich⁷, jak i polskich⁸, których naruszenie może narazić osobę kapitana na sankcje karne lub kary administracyjne.

Aby lepiej zrozumieć i właściwie interpretować cytowane w artykule przepisy angielskich aktów prawnych, należy najpierw przybliżyć pewne ogólne zasady panujące w prawie angielskim, dotyczące w szczególności prawa karnego materialnego i postępowań sądowych.

¹ *The Merchant Shipping Act 1995* – ustawa skupiająca w sobie i porządkująca wszystkie uregulowania prawne dotyczące żeglugi morskiej począwszy od *Merchant Shipping Act 1894* przez *Merchant Shipping (Load Lines) Act 1967*, *Merchant Shipping (Registration, etc) Act 1993* do *Merchant Shipping (Salvage and Pollution) Act 1994*. Z wyjątkiem art. 18 i art. 193(5) przepisy ustawy obowiązują w Anglii, Walii, Szkocji i Płn. Irlandii.

² Ustawa z dnia 18.09.2001 r. (Dz.U. Nr 138, poz.1545, z późn. zm.; ostatnie z 2003 r., Dz.U. Nr 229, poz. 2277).

³ Ustawa z dnia 21.03.1991 r. (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz.1502, tekst jedn.; ost. zm., Dz.U. z 2004 r., Nr 6, poz. 41).

⁴ Ustawa z dnia 09.11.2000 r. (Dz.U. Nr 109, poz. 1156, z późn. zm.; ostatnie z 2004 r., Dz.U. Nr 6, poz. 41).

⁵ Ustawa z dnia 16.03.1995 r. (Dz.U. Nr 47, poz. 243, z późn. zm.; ostatnie z 2002 r., Dz.U. Nr 166, poz. 1361).

⁶ Ustawa z dnia 23.05.1991 r. (Dz.U. Nr 61, poz. 258, z późn. zm.; ostatnie z 2003 r., Dz.U. Nr 229, poz. 2277).

⁷ *Magistrates' Courts Act 1980*, *Supreme Court Act 1981*, *Criminal Justice Act 1991*, *Criminal Justice Act 1993*, *Criminal Procedure and Investigation Act 1996*, *Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997*, *Crime and Disorder Act 1998*, *Powers of Criminal Courts (Sentencing) Act 2000*, *Courts Act 2003*.

⁸ Kodeks karny, Kodeks postępowania karnego, Kodeks wykroczeń, Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, Kodeks pracy, Kodeks postępowania administracyjnego, Ustawa o rybołówstwie morskim, Ustawa o izbach morskich.

Jedną z podstawowych cech angielskiego prawa karnego jest to, że każdy czyn karalny uważany jest za przestępstwo *sensu stricto*⁹. Stąd też przestępstwem (*offence*) ustawa MSA'95 nazywa zarówno niewywieszenie przez kapitana przed wyjściem statku w morze kartki papieru z informacją o aktualnym zanurzeniu statku, jak i spowodowanie zanieczyszczenia olejem wód morskich, powodującego katastrofę ekologiczną, a także nieudzielenie pomocy ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie.

Brak podziału przestępstw na zbrodnie, występki i wykroczenia, – będącego jedną z podstawowych cech kontynentalnego, klasycznego modelu prawa karnego¹⁰ – to druga ważna cecha systemu prawa *common law*. Sprawia ona, iż nie istnieje w prawie angielskim wyodrębniona sfera regulacji prawnej normowana przepisami zaliczanymi w prawie polskim do prawa wykroczeń (a w przeszłości do tzw. prawa karno-administracyjnego).

Polskie morskie prawo karne „dotyczące w szczególności określonych kategorii przestępstw przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, kar (...) za wykroczenia związane z zanieczyszczeniem środowiska morskiego, naruszeniem obowiązków związanych z bezpieczeństwem żeglugi, zgłaszaniem statku do rejestru, pomiaru itd.”¹¹, reguluje zachowania, które rzadko mogą być kwalifikowane jako przestępstwa *sensu stricto*. W przeważającej mierze przepisy tego prawa dotyczą czynów karalnych niższego rzędu, będących specyficznymi „wykroczeniami morskimi”¹², głównie mającymi postać naruszeń obowiązujących przepisów administracyjnych.

Zaliczenie wszystkich czynów karalnych do przestępstw *sensu stricto* sprawia, że wszystkie te czyny są poddane orzecznictwu powszechnych sądów karnych¹³. Od tej zasady prawo angielskie nie przewiduje żadnych wyjątków, a w szczególności nie przewiduje żadnego trybu postępowania, w którym do wymierzenia kary za najdrobniejsze choćby przestępstwo byłby uprawniony organ administracji lub inny organ pozasądowy. Tym samym problematyka nawet najdrobniejszych czynów karalnych pozostaje w Anglii wyłącznie w sferze prawa karnego i całkowicie poza sferą prawa administracyjnego¹⁴.

Takie ujęcie zagadnienia karalności czynów zabronionych różni się więc znacząco od modelu panującego w prawie polskim, w którym kary za naruszenia obowiązujących przepisów i upoważnienia organów administracji publicznej do ich nakładania przewidziane są w wielu aktach ustawowych

⁹ J. Skupiński, *Problematyka przestępstw małej wagi w prawie angielskim*, Studia Prawnicze, 1971, zeszyt 31.

¹⁰ A. Marek, S. Waltoś, *Podstawy prawa i procesu karnego*, Warszawa 2002, s. 51.

¹¹ J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, s. 19.

¹² M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2002, s. 73.

¹³ Współczesny system i zarazem hierarchia angielskich sądów karnych przedstawia się następująco: *the Magistrates' Court, the Crown Court, the High Court (Queen's Bench), the Court of Appeal, the House of Lords*.

¹⁴ J. Skupiński, *op. cit.*, s. 133.

spoza sfery prawa karnego. Szczególnie widoczne jest to w prawie morskim, gdzie „coraz powszechniejsze stosowanie przez organy administracji morskiej kar pieniężnych przypomina raczej ‘wymiar sprawiedliwości’ niż klasyczne działania administracji”¹⁵.

Odmienności obu systemów prawnych powodują, że trudno byłoby przy analizowaniu przepisów zawierających sankcje wobec kapitana statku posługiwać się ściśle przyjętą albo w jednym albo w drugim prawie systematyką i nazewnictwem. Omawiając uregulowania z ustawy angielskiej można zapewne mówić o odpowiedzialności karnej i przepisach karnych. Rozpatrując unormowania czynów karalnych o takim samym charakterze, przewidzianych w morskich ustawach polskich, trzeba zejść do poziomu – co najwyżej – wykroczeń¹⁶, a w zdecydowanej większości mówić jedynie o odpowiedzialności za naruszenie przepisów administracyjnych (ponieważ za te same kategorie czynów, które ustawa angielska określa mianem *offences*, ustawy polskie przewidują jedynie kary pieniężne nakładane w trybie administracyjnym). Dlatego w niniejszym opracowaniu przyjęto rozwiązanie pośrednie, nazywając wszystkie przepisy, które przewidują jakiegokolwiek kary wobec kapitana statku przepisami „o charakterze karnym”, przyjmując w ten sposób do analizy szerokie ich spektrum: od przepisów *stricte* karnych do przepisów administracyjnych, przewidujących kary za popełnienie czynu zabronionego.

Ponieważ podział czynów zabronionych na zbrodnie, występki i wykroczenia, wynikający z art. 7 Kodeksu karnego¹⁷ i art. 1 Kodeksu wykroczeń¹⁸, jest dla polskiego czytelnika zapewne jasny, należy podać i wyjaśnić podział angielski, występujący w przepisach omawianych dalej aktów prawnych.

Spośród licznych prezentowanych w literaturze przedmiotu podziałów przestępstw w prawie angielskim¹⁹, najbardziej aktualnym i uwidocznionym w *MSA '95* jest ich podział według formy wniesionego oskarżenia i trybu postępowania karnego, jakie może się toczyć wobec sprawcy. W ten sposób przestępstwa dzielone są na trzy następujące kategorie²⁰:

¹⁵ M.H. Koziński, *op. cit.*, s. 82, zob. tegoż, *Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskiemu*, Prawo Morskie, 1998, tom X, s. 81 i nast.

¹⁶ Określenie „odpowiedzialność karna” obejmuje zarówno odpowiedzialność za przestępstwo, jak i za wykroczenie – patrz Uchwała Składu Siedmiu Sędziów Sądu Najwyższego – Izba Karne, z 5 kwietnia 1973 r., VI KPZ 80/72.

¹⁷ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. (Dz.U. Nr 88, poz.553 z późn. zm.; ostatnia z 2001 r., Dz.U. Nr 98, poz. 1071).

¹⁸ Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. (Dz.U. Nr 12, poz.114, z późn. zm.; ostatnia z 2002 r., Dz.U. Nr 135, poz. 1145).

¹⁹ Patrz np. J.W.C. Turner, *Kenny's Outlines of Criminal Law, 18ed.*, Cambridge 1962.

²⁰ Podział wg: C. Elliot, F. Quinn, *English Legal System, 3rd ed.*, London 2000, s. 268.

1. *Summary offences* – drobne przestępstwa sądzone w postępowaniu uproszczonym w sądach ławniczych²¹. Nazwa tej grupy przestępstw pochodzi od sposobu wezwania osoby podejrzanej do sądu za pomocą *summons* – pisemnego nakazu stawienia się w sądzie, dostarczanego zwykle przez pocztę. Taki sposób wezwania najczęściej stosują właśnie sądy ławnicze. Typowymi dla tej grupy „przestępstwami” są zakłócenia spokoju i porządku publicznego.
2. *Indictable offences* – przestępstwa poważniejsze, takie jak zgwałcenie lub zabójstwo. Mogą one być rozpoznawane jedynie przez sąd koronny²². Nazwa tej kategorii przestępstw pochodzi od słowa *indictment*, oznaczającego (niezbędny w tych sprawach) akt oskarżenia.
3. *Offences triable either way* – przestępstwa, w których postępowanie przed sądem może być prowadzone albo na skutek wniesienia aktu oskarżenia albo *summarily*, czyli po wezwaniu osoby podejrzanej o popełnienie czynu zabronionego za pomocą *summons*. Mogą je prowadzić albo sądy ławnicze albo koronne. Typowymi przykładami są kradzież i włamanie.

Zdecydowana większość przestępstw przewidzianych przez *Merchant Shipping Act '95* to przestępstwa, które należą do ostatniej kategorii. Możliwość prowadzenia postępowania w „dwojaki sposób” przedstawia sam przepis ustawy swoim sformułowaniem²³, jednak o tym, czy sprawa będzie toczyła się w trybie uproszczonym na podstawie *information*²⁴ lub *indictment*, czy też będzie przekazana do rozpatrzenia sądowi wyższej instancji, decyduje sąd ławniczy²⁵.

²¹ W niniejszym artykule przetłumaczono nazwę *the Magistrates' Court*, jako „sąd ławniczy” (wyjaśnienie i więcej na temat tej instytucji podano w końcowej części artykułu, przy omawianiu zagadnienia postępowań). Zdecydowana większość popełnianych w Wielkiej Brytanii przestępstw to przestępstwa drobne, rozpoznawane w *magistrates' courts* będących sądami niższego szczebla. Rozpoznają one ponad milion spraw karnych rocznie, co stanowi 95% wszystkich spraw karnych. Pozostałe sprawy rozpoznawane są przez sądy koronne.

²² *Crown Court* jest władny orzekać w sprawach, w których przepisy zezwalają na proces zarówno w trybie uproszczonym, jak i zwykłym. Jednak na podstawie art. 51 i 52 *Crime and Disorder Act 1998* osoba pełnoletnia, która stawiała się lub została doprowadzona przed sąd ławniczy, oskarżona o przestępstwo *indictable-only offence* (tzn. gdy przepis przewiduje postępowanie tylko po wniesieniu aktu oskarżenia), zostaje niezwłocznie wysłana na rozprawę do sądu koronnego, gdzie rozprawa odbywa się z udziałem ławy przysięgłych (*the jury*).

²³ Przykładem typowego przepisu dającego możliwość prowadzenia albo jednego, albo drugiego postępowania jest art. 49 *MSA '95* zabraniający wyjścia statku w morze, który nie jest obsadzony właściwą załogą. Stanowi on m.in.: (...) *if a ship (...) goes to sea or attempts to go to sea without carrying such officers and other seamen as it is required to carry (...) the master shall be liable – (a) on summary conviction, to a fine not exceeding the statutory maximum; (b) on conviction on indictment, to a fine (...)*.

²⁴ Zawiadomienie to składane w sądzie ławniczym oznacza, że ktoś popełnił lub jest podejrzany o popełnienie przestępstwa.

²⁵ A w pewnych sytuacjach także sam oskarżony (więcej na ten temat – przy omawianiu zagadnień postępowań).

Tylko nielicznej grupie czynów zabronionych ustawa MSA '95 zezwala orzekać jedynie w postępowaniu uproszczonym (i o tego rodzaju czynach można powiedzieć, że odpowiadają one naszym wykroczeniom). Ustawa natomiast nie przewiduje w swoich przepisach karnych ani jednego przepisu, na podstawie którego kapitan statku mógłby być sądzony po wniesieniu jedynie aktu oskarżenia, a więc tylko przed sądem koronnym (przestępstwa *indictable-only*).

Nie wchodząc szerzej w tym miejscu w zagadnienie postępowań przed angielskimi sądami, trzeba jednak wyjaśnić pewne zwroty, używane w przepisach karnych ustawy MSA '95, związane z tymi postępowaniami. Ustawa przewiduje dla kapitana za popełnienie czynu zabronionego określoną karę, której rodzaj i wysokość zależy od przyjętego przez sąd trybu postępowania. Przepis zaznacza, że kapitan podlega danej karze „gdy skazany zostaje w postępowaniu uproszczonym” (*on summary conviction*) lub „po skazaniu na podstawie aktu oskarżenia” (*on conviction on indictment*). Wyrokowanie w postępowaniu głównym przed sądem składa się zwykle z dwóch części. Najpierw sąd orzeka tylko o winie (*conviction*), a później o karze (*sentencing*), jeżeli pierwsza część rozprawy nie kończy się uniewinnieniem (*acquittal*). Kara wymierzona przez sąd może różnić się (i zwykle różni się) od kary przewidzianej w ustawie, bowiem sądowy wymiar kary stanowi konkretyzację kary z ustawy.

Criminal Justice Act 1991 dzieli orzeczenia w sprawach karnych (*sentences*)²⁶ na trzy kategorie: pozbawienie wolności (*custodial sentences*), kary społeczne (*community sentences*)²⁷ oraz grzywny (*fines*). Za wyjątkiem sytuacji, gdy kara jest narzucona przez przepis prawa (tak np. jak dożywotnie pozbawienie wolności za zabójstwo), sąd zaczyna od domniemania, że orzeczoną karą będzie kara grzywny²⁸. Grzywna może być więc nałożona w prawie wszystkich postępowaniach o przestępstwa. Grzywny za przestępstwa rozpoznawane przez sądy ławnicze mają ustalone maksimum, zależne od rodzaju (wagi) przestępstwa; najwyższa przewidziana kwota wynosi 5 000 funtów; w sądzie koronnym nie ma górnej granicy.

²⁶ Określenie *sentence* oznacza nie tylko wyrok co do kary, ale też orzeczenie o zastosowaniu wobec oskarżonego środków, które wg naszej nomenklatury nazywają się środkami karnymi, aczkolwiek ich katalog podany w *Powers of Criminal Courts (Sentencing) Act 2000*, różni się od środków z art. 39 k.k. lub art. 28 k.w.

²⁷ Na tę kategorię składają się zarówno kary ograniczenia wolności, jak i środki karne nie znane naszemu prawu. W skład jej wchodzi (cyt. wg art. 33 *Powers of Criminal Courts (Sentencing) Act 2000*, który zastąpił art. 6(4) *Criminal Justice Act 1991*: obowiązek pozostawania przez określony czas w określonym miejscu (*curfew order*), dozór (*probation order*), obowiązek wykonywania określonej pracy (*community service order*), dozór i praca jednocześnie (*combination order*), nakaz leczenia antynarkotykowego (*drug treatment and testing order*) oraz środek dotyczący osób poniżej 21 lat: nakaz uczęszczania do ośrodka wychowawczego (*attendance centre order*) i dwa środki, które sąd może zastosować wobec dzieci i młodocianych: nakaz pozostawania pod nadzorem (*supervision order*) oraz nakaz zastosowania się do wymagań (*action plan order*).

²⁸ C. Elliot, F. Quinn, *op. cit.*, s. 296.

W wielu przepisach karnych angielskich ustaw – w tym i w *MSA '95* – przy oznaczaniu wysokości grzywny za poszczególne przestępstwa rozpoznawane w postępowaniu uproszczonym stosowane jest pojęcie „skali standardowej” (*standard scale*). Jest to tabela kar pieniężnych, będąca pewnego rodzaju taryfikatorem przyporządkowującym określoną kwotę pieniędzy (w funtach szterlingach) konkretnemu poziomowi na skali, który odzwierciedla wagę popełnionego czynu karalnego. Skalę standardową ustanawia *Criminal Justice Act 1982* w art. 37(2) i ma ona, po zmianach wprowadzonych art. 17(1) ustawy *Criminal Justice Act 1991*, postać następującą:

Poziom na skali	Wysokość grzywny
1	£200
2	£500
3	£1000
4	£2500
5	£5000

Wysokości grzywien z tabeli pokazują jedynie maksymalne wartości kwot, jakie mogą być nałożone na popełniającego przestępstwo, natomiast kary rzeczywiste, nakładane w indywidualnych sprawach, zależą od sędziego, który musi wziąć pod uwagę zarówno okoliczności popełnienia czynu, jak i warunki finansowe sprawcy²⁹. Czynniki łagodzące (np. uprzednia niekaralność) mogą powodować obniżenie wysokości kary, wpływające zaś na zaostrzenie kary mogą podnieść jej kwotę, ale jedynie do wysokości maksymalnej, przewidzianej przez ustawę dla danego poziomu na skali.

Drugim często używanym przez ustawy angielskie pojęciem związanym z karami pieniężnymi jest „maksimum ustawowe” (*the statutory maximum*). Oznacza ono – w odniesieniu do kar grzywny nakładanych w postępowaniu uproszczonym – określoną przez przepisy *Magistrates' Courts Act 1980* kwotę, która obecnie wynosi 5 000 funtów³⁰.

Na zakończenie niniejszego wprowadzenia warto dodać kilka, może bardziej technicznych, ale jak się wydaje istotnych uwag, pomocnych w poruszaniu się po rozległym obszarze morskiego prawa karnego obu różnojęzycznych systemów prawnych.

Używane dosyć często w artykule zwroty „prawo angielskie” lub „ustawa angielska” (dla określenia *MSA '95*) powinny być rozumiane szerzej, jako prawo obowiązujące w Wielkiej Brytanii, a w przypadku omawianej ustawy – w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii, gdyż

²⁹ Sposób ustalania wysokości grzywny, w tym czynniki, jakie powinny być brane pod uwagę, podaje przepis artykułu 18 *Criminal Justice Act 1991* (zmieniony artykułem 65 *Criminal Justice Act 1993*).

³⁰ *Halsbury's Laws of England*, vol. 43(1), London 1997, s. 70.

jurysdykcja *MSA '95* sięga poza Anglię – na Walię, a także na Szkocję i Irlandię Północną. Sama ustawa, tam gdzie prawo szkockie lub irlandzkie wyraźnie różni się od angielskiego, zaznacza w przepisie, że dane postanowienia nie obowiązują w tym regionie, obowiązują w części lub przepis obowiązuje w podanym dalej brzmieniu, itd.

Ponieważ zakres tematu niniejszego opracowania jest niezwykle obszerny, do szczegółowego omówienia wybrano z obu ustawodawstw przepisy o charakterze karnym, dotyczące czterech – uznanych za ważne – zagadnień: przynależności państwowej statku, bezpieczeństwa statku i żeglugi, spraw załogowych oraz zanieczyszczeń środowiska morskiego. Nieco więcej miejsca poświęcono na przedstawienie przepisów angielskich (wspomniano praktycznie o wszystkich zawartych w *MSA '95* przepisach dotyczących kapitana statku w omawianym aspekcie) niż uregulowań polskich, do których czasami wręcz jedynie odesłano, bez podawania ich treści, wychodząc z założenia, że czytelnikowi łatwiej zapewne będzie znaleźć odpowiednie, wskazane uregulowania w aktach polskich, trudniej zaś dotrzeć do przepisów ustaw angielskich wykorzystanych w artykule. Generalnie przyjęto, wydający się jako najbardziej czytelny, następujący sposób analizy: najpierw przedstawiając przepis angielskiej ustawy *MSA '95*, a później – dla porównania – odpowiadający mu (o ile taki istnieje) przepis prawa morskiego polskiego.

Wobec znacznej odmienności porównywanego anglosaskiego systemu prawnego, wiele spośród określeń dotyczących omawianych angielskich instytucji trudno byłoby dokładnie przełożyć na język polski, zwłaszcza gdy dotyczą one instytucji nieznanymi naszymu prawu. Stąd – aby uniknąć popełnienia nieścisłości – pozostawiono liczne terminy w języku angielskim lub zachowano nazwę oryginalną obok tłumaczenia polskiego.

2. PRZESTĘPSTWA PRZECIWKO PRZYNALEŻNOŚCI PAŃSTWOWEJ STATKU, JEGO BANDERZE I WIARYGODNOŚCI DOKUMENTÓW

Przynależność państwowa statku morskiego oznacza więc prawną łączącą statek z państwem, które zarejestrowało go na swoim terytorium, wydając właściwe dokumenty potwierdzające tę okoliczność. Konwencja o prawie morza z 1982 roku (UNCLOS)³¹ w art. 91 stanowi, iż statki posiadają „obywatelstwo” tego kraju, którego banderę uprawnione są podnosić.

³¹ *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay 10.12.1982 (Dz.U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543).

Prawo angielskie traktuje przestępstwa przeciwko przynależności państwowej niezwykle surowo. Artykuł 3 ustawy *MSA '95* przewiduje konfiskatę statku nie będącego statkiem brytyjskim³², którego kapitan podejmie działania lub zezwoli na działania mające na celu spowodowanie, iż jego statek może zostać uznany za statek brytyjski. Kapitan jest winny popełnienia przestępstwa. Nie ponosi on jednak odpowiedzialności, jeżeli podjął takie działania lub zezwolił na nie celem uniknięcia zawładnięcia przez nieprzyjaciela lub przez obcy statek wojenny okazujący wrogie zamiary.

Jeżeli kapitan statku brytyjskiego podejmie jakiegokolwiek działania lub zezwoli na działania mające na celu ukrycie przynależności państwowej statku – statek taki podlega konfiskacie, kapitan zaś jest winny popełnienia przestępstwa. Działaniami, o których mowa, są w szczególności działania (lub celowe zaniechanie działań) odnoszące się do okazywania bandery, przechowywania lub okazywania certyfikatu okrętowego (*certificate of registry*) lub innego dokumentu stanowiącego o przynależności państwowej statku oraz okazywania znaków wymaganych przez prawo krajowe.

Kapitan uznany winnym popełnienia przestępstwa z tego artykułu podlega: w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do 50 000 funtów, a gdy wniesiono przeciw niemu akt oskarżenia – karze pozbawienia wolności do lat 2 lub grzywnie, lub obu tym karom³³.

Polskie prawo morskie reguluje problematykę przynależności państwowej statku w tytule II Kodeksu morskiego. Przepisy art. 9–22 k.m. stawiają posiadanie przynależności państwowej jako warunek uprawiania przez statek żeglugi, określają warunki przyznania statkom polskiej przynależności, ustanawiają obowiązek podnoszenia polskiej bandery, ustalają sposób oznaczenia statków, przewidują możliwość uzyskania czasowej przynależności lub jej zawieszenia, nakładają na armatora, którego statek uzyskał czasową polską przynależność, obowiązek obsadzenia statku załogą zgodnie z polskimi przepisami i poddania statku polskim przepisom w zakresie pomiaru, bezpieczeństwa morskiego, dokumentów i ochrony środowiska.

Żaden z przepisów regulujących te zagadnienia w k.m. nie przewiduje jednak sankcji wobec kapitana, armatora lub właściciela statku za niewywiązywanie się z nałożonych na nich obowiązków.

³² Zgodnie z art. 1 części I *MSA '95* statkiem brytyjskim jest statek: a) zarejestrowany w Zjednoczonym Królestwie zgodnie z przepisami części II ustawy; b) państwowy, zarejestrowany na podstawie przepisów szczególnych z art. 308 ustawy; c) zarejestrowany zgodnie z prawem obowiązującym: na Wyspie Man, Wyspach Kanału Angielskiego, w którejkolwiek z brytyjskich kolonii; d) mały, tzn. o długości mniejszej niż 24 metry, inny niż rybacki, który: (i) nie jest zarejestrowany na podstawie części II ustawy; ale (ii) jest własnością osoby uprawnionej na mocy odpowiednich przepisów; i (iii) nie jest wpisany do rejestru innego państwa.

³³ Taki wymiar kary nie jest znany obecnemu polskiemu prawu. Obowiązujący kodeks karny nie przewiduje kary grzywny razem z karą pozbawienia wolności. Fakultatywnie sąd może ją orzec, jeżeli sprawca działał w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, lub gdy korzyść majątkową osiągnął (art. 33 §2 w zw. z art. 115 § 4 k.k.).

Zewnętrznym przejawem przynależności państwowej statku jest podnoszona przez niego bandera. Jeżeli statek brytyjski podnosi niewłaściwą banderę³⁴ lub gdy wywiesi banderę lub proporzec taki sam lub choćby podobny do zwykle używanych przez statki Jej Królewskiej Mości, kapitan lub właściciel statku (jeżeli przebywa na statku) i każda inna osoba wywieszająca taką banderę lub proporzec popełnia przestępstwo, za które grozi kara grzywny w wysokości nie przekraczającej ustawowego maksimum (5 000 funtów) – gdy sprawa jest rozpatrywana w postępowaniu uproszczonym lub grzywna – jeżeli skazanie następuje po sporządzeniu aktu oskarżenia (art. 4 MSA '95).

Według art. 5 ustawy statki brytyjskie, inne niż rybackie, obowiązane są okazywać banderę statkom Jej Królewskiej Mości (w tym okrętom Marynarki Wojennej), podnosić banderę przy wchodzeniu lub wychodzeniu z portu zagranicznego, a w przypadku statków o wielkości co najmniej 50 ton rejestrowych – przy wchodzeniu lub wychodzeniu z jakiegokolwiek portu brytyjskiego³⁵. Jednakże przepis ten, jak rzadko który przepis angielskiej ustawy nakładający obowiązki na kapitana, stanowi *lex imperfecta*, nie jest obwarowany żadną sankcją.

Kodeks morski – oprócz nałożenia na statek o polskiej przynależności obowiązku podnoszenia polskiej bandery (art. 11 §1 k.m.) – nakłada na kapitana w art. 65 §1 obowiązek okazywania bandery statku jednostkom pływającym Marynarki Wojennej i Straży Granicznej oraz podnoszenia bandery przy wprowadzaniu statku do portu. Ponieważ kodeks nie zawiera w ogóle przepisów karnych, karę pieniężną „do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce społecznej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego”³⁶ za wykroczenie „przeciwko przepisom o okazywaniu bądź podnoszeniu bandery” przewiduje Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (U.o.m.) w art. 56 pkt 15 (jest to chyba jedyny przepis w polskim prawie morskim przewidujący karę wobec kapitana za wykroczenia przeciwko przynależności państwowej statku). Ustawa co prawda nie kieruje tego przepisu *expressis verbis* do kapitana statku, gdyż w jego redakcji posługuje się tzw. podmiotem powszechnym³⁷, oznaczonym za pomocą zaimka „kto” bez bliższych określeń, jednak, poza wszelką

³⁴ Jedyną banderą, jaką jest uprawniony podnosić statek brytyjski jest, zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy MSA '95, *Red ensign* (bez żadnych zmian lub modyfikacji). Nie dotyczy to jednak statków państwowych oraz statków, które otrzymały odpowiednie zezwolenie Jej Królewskiej Mości lub Ministra Transportu.

³⁵ Przepisu tego podpunktu nie stosuje się do statków małych, zarejestrowanych zgodnie z MSA '95 *Part II*.

³⁶ Przeciętne wynagrodzenie za rok 2003 wynosiło 2.201,47 złotych (na podstawie komunikatu Prezesa GUS z 11 lutego 2004 r.), czyli wysokość kary, o której mowa, w chwili obecnej wynosić może do 44.029,40 zł.

³⁷ A. Marek, S. Waltoś, *op. cit.*, s. 66.

wątpliwością, adresatem tego przepisu jest głównie kapitan. Podobnie też jest on jednym z adresatów przepisu zawartego w art. 137 Kodeksu karnego, ustanawiającego odpowiedzialność karną za przestępstwo przeciwko znakom państwowym³⁸. Kodeksowe „usunięcie” bandery – równoznaczne z nie podniesieniem jej lub nie okazaniem bandery przez kapitana – jest karane przez ustawę karną karą grzywny, ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku.

Dokumenty statku to – oprócz wspomnianego już wcześniej certyfikatu okrętowego – kilkadziesiąt³⁹ różnorodnych świadectw, dzienników, ksiąg i certyfikatów. W zależności od funkcji, jakie spełniają, dzieli się je na: legitymacyjne, bezpieczeństwa, klasyfikacyjne i eksploatacyjne (ładunkowe lub podróży). Na statkach obcych bander przechowuje się też często umowy o pracę z załogą sporządzone przez kapitana (będące niejednokrotnie jedynym dowodem stosunku prawnego istniejącego między armatorem - pracodawcą a pracownikiem - członkiem załogi statku).

Artykuł 81 MSA'95 reguluje przekazywanie dokumentów przez kapitana statku Zjednoczonego Królestwa⁴⁰ (dalej oznaczanego też jako statek UK), stanowiąc, że w przypadku gdy kapitan przestaje pełnić funkcję kapitana na danym statku w czasie jego podróży, ma on obowiązek przekazać swojemu następcy będące w jego pieczy dokumenty związane ze statkiem i jego załogą. Jeżeli bez uzasadnionej przyczyny kapitan takiego statku nie przekaze tychże dokumentów, podlega karze grzywny do wysokości nie przekraczającej poziomu 3 na skali standardowej (1 000 funtów).

Zgodnie z art. 50 §1 Kodeksu morskiego statek o polskiej przynależności obowiązany jest prowadzić dzienniki i posiadać dokumenty przewidziane prawem⁴¹. Art. 51 k.m. stanowi, iż wszystkie dokumenty wymagane dla statku powinny być przechowywane na statku i okazywane na żądanie upoważnionych władz, zaś za kompletność i aktualność dokumentów oraz prawidłowość wpisów w dziennikach odpowiada kapitan.

³⁸ Art. 137 §1 k.k.: „Kto publicznie znieważa, niszczy, uszkadza lub usuwa godło, sztandar, chorągiew, banderę, flagę lub inny znak państwowy, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku”.

³⁹ W praktyce ich liczba sięga 25–30 w zależności od typu statku, rodzaju uprawianej żeglugi i rejonu pływania.

⁴⁰ *United Kingdom ship* ma nieco inne znaczenie niż „statek brytyjski”. Oznacza on mianowicie każdy statek, który jest zarejestrowany w Zjednoczonym Królestwie, zgodnie z częścią drugą ustawy MSA'95.

⁴¹ Rodzaje, wzory i sposób prowadzenia dzienników i innych dokumentów wymaganych od statku określa rozporządzenie Ministra Żeglugi z 18 kwietnia 1963 r. (Dz.U. Nr 19, poz. 104 z późn. zm.). Obowiązkowymi dziennikami na wszystkich statkach (za wyjątkiem rybackich, dla których prowadzenie dzienników uregulowane jest w sposób szczególny, uwzględniający ich rodzaj i wielkość). Są to dzienniki: okrętowy, maszynowy, radiowy GMDSS. Dzienniki prowadzą oficerowie będący na służbie, natomiast za prawidłowy sposób ich prowadzenia odpowiada kierownik statku (okrętowego i GMDSS) i kierownik maszyn (maszynowego).

Ustawa o obszarach morskich RP, w art. 56 pkt 14, po raz kolejny uzupełnia Kodeks morski, nakładając na kapitana karę pieniężną do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, jeżeli kapitan „wykracza przeciwko przepisom o prowadzeniu i przechowywaniu na statku dokumentów”.

Polskie prawo karne zabrania fałszowania (podrabiania lub przerabiania), niszczenia, uszkodzenia lub ukrywania dokumentów. Wiele z wymaganych i przechowywanych na statku dokumentów posiada cechy przedmiotowe, wyszczególnione w definicji legalnej dokumentu, zawartej w art. 115 §14 k.k.⁴². W związku z powyższym dopuszczenie się któregoś z wyżej wymienionych czynów przez kapitana jest przestępstwem, karanym przez Kodeks karny karą grzywny, ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności nawet do 5 lat⁴³.

Polskie prawo morskie, poza nałożeniem ogólnej odpowiedzialności na kapitana za kompletność i aktualność dokumentów oraz prawidłowość wpisów w dziennikach, nie sankcjonuje szczegółowo naruszeń tych obowiązków. Ustawa angielska przeciwnie. Przewiduje ona określone kary za brak konkretnego dokumentu i wyjście lub próbę wyjścia bez takiego dokumentu statkiem w morze, a także kary za fałszowanie wpisów w niektórych dziennikach lub nie okazanie dokumentów władzom upoważnionym do ich kontroli. Przykładowo w art. 75 dotyczącym dzienników (*official logbooks*) MSA '95 stanowi wprost, że osoba która celowo niszczy, zniekształca lub fałszuje wpis do dziennika okrętowego, podlega w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do wysokości nie przekraczającej poziomu 4 na skali standardowej, czyli do 2 500 funtów.

Jednym z ważniejszych dokumentów statku, gdyż związanym z jego bezpieczeństwem, jest „świadczenie wolnej burty” (*load line certificate*) wydawane na podstawie postanowień Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 roku (Konwencja LL)⁴⁴. Art. 6 załącznika 3 do MSA '95⁴⁵ nakazuje wydanie statkowi, na wniosek armatora, takiego świadectwa po przejściu przez statek właściwej inspekcji i dokonaniu odpowiedniego

⁴² Według art. 115 §14 k.k. dokumentem jest każdy przedmiot lub zapis na komputerowym nośniku informacji, z którym jest związane określone prawo, albo który ze względu na zawartą w nim treść stanowi dowód prawa, stosunku prawnego lub okoliczności mającej znaczenie prawne.

⁴³ Art. 270 §1 k.k. stanowi: „Kto, w celu użycia za autentyczny, podrabia lub przerabia dokument lub takiego dokumentu jako autentyczny używa, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5”. Natomiast art. 276 k.k. mówi: „Kto niszczy, uszkodza, czyni bezużytecznym, ukrywa lub usuwa dokument, którym nie ma prawa wyłącznie rozporządzać, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2”.

⁴⁴ *International Convention on Load Lines*, London 1966. Ratyfikowana również przez Polskę w 1969 r. (Dz.U. z 1969 r., Nr 33, poz. 282).

⁴⁵ Załącznik 3 do ustawy MSA '95, obowiązujący na podstawie przepisu artykułu 89 MSA '95, wprowadza do ustawy postanowienia przepisów *International Convention on Load Lines*, 1966 (z poprawkami z 1988 r.).

oznakowania. Zgodnie z zaleceniem Konwencji LL w artykule 16, podobnie wygląda procedura wydania świadectwa wolnej burty w Polsce⁴⁶. Podobnie również jak prawo angielskie, prawo polskie ustanawia obowiązek publikacji (wywieszenia w widocznym miejscu) takiego świadectwa⁴⁷. Przepisy angielskie idą jednak w swoich wymaganiach nieco dalej, stanowiąc w art. 10 wymienionego wyżej załącznika, iż zanim statek Zjednoczonego Królestwa opuści dok, nabrzeże lub port celem wyjścia w morze, kapitan statku powinien spowodować wywieszenie w widocznym miejscu na statku informacji zawierającej dokładne dane dotyczące zanurzenia, do jakiego statek jest w danej chwili załadowany. Informacja taka⁴⁸ powinna wisieć i pozostać czytelna do chwili przybycia statku do następnego portu (doku, nabrzeża lub miejsca). Jeżeli kapitan statku nie zastosuje się do powyższych wymagań (tzn. dotyczących zarówno wywieszenia oryginału świadectwa *load line* jak i informacji o zanurzeniu), popełnia wykroczenie karane w postępowaniu uproszczonym grzywną do wysokości 1 000 funtów.

Ponadto, zgodnie art. 9 załącznika, zanim statek wyjdzie w morze, kapitan statku ma obowiązek okazania świadectwa wolnej burty oficerowi celnemu, od którego statek żąda zezwolenia na wyjście (*clearance*). Jeżeli kapitan nie okaże świadectwa, zezwolenie takie nie zostanie wydane, a statek może być zatrzymany. Jeżeli statek jednak wyjdzie lub usiłuje wyjść w morze wbrew powyższym postanowieniom, kapitan podlega w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do ustawowego maksimum 5 000 funtów, natomiast jeśli zostanie wniesiony przeciw niemu akt oskarżenia – karze grzywny.

Znacznie niższą karę, bo jedynie grzywny nie przekraczającej poziomu 2 na skali standardowej (500 funtów) przewiduje prawo angielskie dla armatora lub szypa statku rybackiego, dla którego wydano „certyfikat statku rybackiego”⁴⁹, jeżeli nie spowodują oni wywieszenia jego kopii w widocznym miejscu na statku i utrzymywaniu jej w ten sposób przez cały okres, gdy certyfikat pozostaje ważny, a statek pozostaje w eksploatacji (art. 124 MSA '95).

Prawo polskie zamieszcza szczegółowe regulacje dotyczące świadectwa wolnej burty w rozporządzeniu – akcie wykonawczym do Ustawy o bezpieczeństwie morskim (U.b.m). Ustawa nie zawiera sankcji karnych dla kapitana lub armatora za brak świadectwa wolnej burty, a jedynie stawia warunek używania statku w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada on wymaganiom bezpieczeństwa, określonym w Konwencji LL (których spełnienie

⁴⁶ Reguluje to Ustawa o bezpieczeństwie morskim w art. 16 i wydane na jej podstawie Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie wolnej burty statków morskich (Dz.U. Nr 223, poz. 1874).

⁴⁷ Patrz § 14 wymienionego wyżej rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 14 listopada 2002 r.

⁴⁸ Praktycznie wywieszana jest kopia jednej ze stron *official logbook*, zawierająca te informacje.

⁴⁹ Ponieważ konwencja o liniach ładunkowych nie ma zastosowania do statków rybackich (art. 5, pkt. 1 e), dlatego angielskie prawo wewnętrzne, jako odpowiednik świadectwa wolnej burty, wprowadza dla nich „certyfikat statku rybackiego”, wydany po spełnieniu przez statek odpowiednich wymogów.

daje w efekcie wydanie certyfikatu *load line*). Sama konwencja nie nakłada żadnych obowiązków i nie stawia żadnych wymogów zachowań wobec kapitana statku. Nie oznacza to jednak, że kapitan nie może zostać ukarany za brak certyfikatu lub wyjście bez niego statkiem w morze. Po pierwsze, na podstawie art. 53 pkt 2 w związku z art. 6 U.b.m., można ukarać kapitana karą pieniężną, jeśli narusza on przepisy określone w Konwencji LL, z których wynika, że statek powinien posiadać ważny certyfikat i nie może uprawiać bez niego żeglugi. I po drugie, ponieważ statek na podstawie art. 50 k.m., powinien posiadać dokumenty przewidziane prawem (a prawo – w postaci U.b.m. w art. 16 – taki dokument dla statku przewiduje), kapitan statku odpowiada, według art. 51 k.m., za kompletność i aktualność dokumentów, które powinny być na statku przechowywane – kapitan, na podstawie art. 56 pkt 14 U.a.m., może zostać ukarany karą pieniężną, jeżeli wykracza przeciwko przepisom o prowadzeniu i przechowywaniu na statku dokumentów (czyli za nieaktualność lub brak na statku świadectwa wolnej burty). Oczywiście takie rozumowanie można przeprowadzić nie tylko względem świadectwa wolnej burty, ale w stosunku do każdego dokumentu, który znajduje się lub powinien znajdować się na statku.

Kolejne przepisy angielskiej ustawy nakładające kary pieniężne na kapitana za wykroczenie przeciwko dokumentom, nie mające tym razem bezpośredniego odpowiednika w prawie polskim, dotyczą obowiązku zwrotu dokumentów organowi, który je wydał. Art. 26 załącznika 3 do *MSA '95* stanowi, że jeżeli kapitan statku lub jego armator, bez uzasadnionej przyczyny, nie zwróci na żądanie Ministra Transportu świadectwa wolnej burty, które straciło ważność lub zostało unieważnione, podlega karze grzywny, nie przekraczającej 500 funtów.

Podobne sankcje przewiduje ustawa wobec armatora lub szypa statku rybackiego, którzy nie zwrócą, bez uzasadnionej przyczyny, na żądanie tego samego Ministra, „certyfikatu statku rybackiego”, wydawanego statkowi spełniającemu wymogi dotyczące konstrukcji i wyposażenia, zawarte w „przepisach konstrukcji statku rybackiego”(art. 124 w zw. z art. 123 *MSA '95*).

Polska ustawa o rybołówstwie z 2004 r.⁵⁰ (U.o.r.) nakłada w art. 63 kary pieniężne na każdego, kto wykonuje rybołówstwo morskie statkiem rybackim z naruszeniem przepisów ustawy i aktów wykonywanych na jej podstawie oraz przepisów Wspólnej Polityki Rybackiej Unii Europejskiej, do 50-krotności przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego w gospodarce za rok poprzedzający, ogłoszonego przez Prezesa GUS.

Przepisy ustawy angielskiej dosyć restrykcyjnie podchodzą do faktu nieprowadzenia książki zapisów olejowych oraz niewłaściwych lub

⁵⁰ Ustawa z dnia 19 lutego 2004 r. (Dz.U. Nr 62, poz. 574).

nieprawdziwych w niej wpisów. Art. 142 ustawy wymaga, aby statek Zjednoczonego Królestwa prowadził książkę zapisów olejowych, w której kapitan ma rejestrować odpowiednie operacje związane z przyjmowaniem lub transferem paliwa, usuwaniem wód zaolejonych, okoliczności w których wykryto, że olej lub mieszanina olejowa wydostała się ze statku z powodu wycieku itp.⁵¹ Jeżeli statek nie prowadzi wymaganej książki zapisów olejowych, armator lub kapitan podlega karze grzywny do najwyższego poziomu 5 na skali standardowej (5 000 funtów). Jeżeli natomiast ktokolwiek dokona do książki zapisów olejowych lub innego rejestru prowadzonego w związku z transferem oleju na lub ze statku będącego na wodach Zjednoczonego Królestwa (wodach UK) wpisu fałszywego lub wprowadzającego w błąd co do jakiegokolwiek ważnego szczegółu, podlega: w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do wysokości ustawowego maksimum albo karze pozbawienia wolności do 6 miesięcy lub obu tym karom, a gdy sprawa rozpatrywana jest po wniesieniu aktu oskarżenia – karze grzywny lub karze pozbawienia wolności do lat 2 lub obu tym karom.

Polska ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki w art. 37 pkt 2 podnosi kwotę grzywny angielskiej, stanowiąc, że jeżeli kapitan lub inny członek załogi statku nie wykonując ciężących na nim z mocy prawa obowiązków, nie prowadzi w sposób zgodny z wymogami Konwencji MARPOL 1973/78 książki zapisów olejowych, ładunkowych i odpadów powstających na statku – podlega karze pieniężnej do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający. Obecnie kara ta sięgać może kwoty 44 029,40 zł⁵², a więc w przeliczeniu ponad 6 tysięcy funtów. Ustawa nie obarcza odpowiedzialnością za nieprowadzenie książki olejowej armatora, tak jak robi to ustawa angielska. Przewidziane w niej kary mogą być jednak nałożone, obok kapitana, także na starszego mechanika, który zwykle dokonuje wpisów w tymże dzienniku.

Na zakończenie warto przytoczyć jeszcze jeden przykład dotyczący wykroczeń przeciwko przechowywaniu i okazywaniu dokumentów. Art. 163 ustawy *MSA'95*, mający zastosowanie do wszystkich statków przewożących olej luzem w ilości powyżej 2000 ton stanowi, iż statek nie może wejść do portu lub opuścić portu UK lub wejść lub opuścić terminalu na wodach terytorialnych UK, ani – jeżeli jest to statek UK – portu w jakimkolwiek innym kraju lub terminalu na wodach morza terytorialnego innego kraju, jeżeli nie ma ważnego certyfikatu obowiązkowego ubezpieczenia na wypadek szkody spowodowanej zanieczyszczeniem olejem i nie okaże ważnej, dotyczącej statku, umowy ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia spełniającego wymagania Artykułu

⁵¹ Szerzej na ten temat dalej, przy omawianiu kar za zanieczyszczenia środowiska morskiego.

⁵² Patrz przypis 36.

VII Konwencji CLC 1992⁵³. Wymagany certyfikat ma być przechowywany na statku i okazywany przez kapitana władzom celnym lub innym upoważnionym władzom, a jeżeli statek jest statkiem UK – także konsulowi, na ich żądanie. Jeżeli statek nie posiada wymaganego dokumentu albo kapitan nie okaże certyfikatu na żądanie upoważnionych władz – podlega on w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do wysokości 2 500 funtów. Jeżeli statek usiłuje opuścić port Zjednoczonego Królestwa wbrew powyższym postanowieniom – może być zatrzymany.

Prawo polskie, w art. 274 Kodeksu morskiego, stawia jako warunek używania statku w żegludze posiadanie przez statek o polskiej przynależności, przewożący więcej niż 2 000 ton oleju luzem, certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem. Certyfikat taki powinien być przechowywany na statku i żaden statek przewożący taką ilość oleju luzem jako ładunek nie może wejść do portu polskiego ani go opuścić bez takiego certyfikatu (art. 275 k.m.). Jednak ani Kodeks morski ani inna ustawa morska nie przewiduje wprost sankcji karnych lub administracyjnych wobec kapitana lub armatora statku, na którym nie ma takiego certyfikatu.

3. NARUSZENIA PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH BEZPIECZEŃSTWA

Problematyka bezpieczeństwa morskiego zajmuje w obu systemach prawnomorskich istotną rolę. Sprawy bezpieczeństwa statku i żeglugi w polskim prawie morskim reguluje głównie Ustawa o bezpieczeństwie morskim (U.b.m.) z 2000 r., w prawie angielskim – część IV ustawy *MSA'95*, zatytułowana *Safety* oraz rozdział drugi części V, dotyczący statków rybackich.

BEZPIECZEŃSTWO STATKU

Pierwszy z przepisów części IV *MSA'95*, art. 89, wprowadza do prawa angielskiego – załącznikiem 3 – postanowienia Konwencji *Load Line 1966*. Art. 2 załącznika zobowiązuje Ministra Transportu do wydania przepisów dotyczących wolnej burty statku, ze szczególnym uwzględnieniem postanowień konwencyjnych. Postanowienia te są jednymi z najważniejszych wymagań

⁵³ *Civil Liability Convention* – szerzej o tej konwencji, certyfikacie i skutkach naruszeń jej postanowień dalej, przy omawianiu zagadnień dotyczących zanieczyszczenia morza.

odnoszących się do bezpieczeństwa statku, bowiem stanowią podstawę jego bezpiecznej eksploatacji. Artykuł 3 załącznika, ustanawiający warunki na jakich statek Zjednoczonego Królestwa może wyjść w morze, nakłada na kapitana karę grzywny do ustawowego maksimum (czyli 5 000 funtów) w postępowaniu uproszczonym albo karę grzywny, gdy wniesiony został przeciw niemu akt oskarżenia, jeżeli statek wyszedł w morze lub usiłował wyjść w morze, a:

- nie został poddany przeglądowi wymaganemu przez przepisy dotyczące wolnej burty;
- nie został oznakowany zgodnie z przepisami dotyczącymi wolnej burty;
- nie spełnia warunków przyznania wolnej burty⁵⁴;
- kapitan nie posiada informacji o stateczności wymaganej dla danego statku.

Ponadto, jeżeli statek, który nie został przedstawiony do inspekcji i oznakowany, wychodzi lub usiłuje wyjść w morze i znajduje się na wodach Zjednoczonego Królestwa, może być zatrzymany aż do przeprowadzenia inspekcji i dokonania odpowiedniego oznakowania⁵⁵.

Poza tym każdy statek, który nie spełnia warunków przyznania wolnej burty jest uważany za statek „szczególnie niebezpieczny”⁵⁶.

Prawo polskie inkorporowało Konwencję LL w całości i jest ona stosowana bezpośrednio, zgodnie z art. 97 ust.1 Konstytucji RP, po ratyfikacji przez Prezydenta i należyтым ogłoszeniu. Konwencja, jak wszystkie umowy międzynarodowe, nie statuuje zakazów karnych, nie wymaga nawet od ustawodawstw krajowych wprowadzenia jakichkolwiek sankcji za nieprzestrzeganie jej postanowień. Kodeks morski w art. 57 nakłada na kapitana obowiązek dołożenia należytej staranności, aby statek był zdalny do żeglugi przed rozpoczęciem i w czasie podróży, a w szczególności, aby odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej co do bezpieczeństwa. Ustawa o bezpieczeństwie morskim warunkuje uprawianie żeglugi statkiem od spełnienia wymagań bezpieczeństwa określonych między innymi w Konwencji o liniach ładunkowych. Jeżeli kapitan nie zapewnia wymagań bezpieczeństwa statku określonych przepisami zawartymi w Konwencji LL, to Ustawa o bezpieczeństwie morskim przewiduje wobec niego (w art. 53 pkt 5) karę pieniężną do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający. Jest to właściwie jedyny przepis w tej ustawie sankcjonujący wprost kapitana za naruszenie przepisów dotyczących bezpieczeństwa statku⁵⁷.

⁵⁴ Warunki te zawarte są w rozdziale drugim Aneksu I do Konwencji o liniach ładunkowych.

⁵⁵ Treść tego przepisu (art. 3 ust. 3 załącznika nr 3 do MSA '95) uwzględnia zmiany wynikające z ustawy *Merchant Shipping and Maritime Security Act 1977* (dalej przytaczana jako MSMSA '97), *Schedule 1, sect. 6*.

⁵⁶ W oryginale *dangerously unsafe*. Wyjaśnienie pojęcia i więcej szczegółów – w dalszej części artykułu.

⁵⁷ Pozostałe przepisy przewidujące kary pieniężne dla kapitana, zawarte w rozdziale 6 U.b.m., odnoszą się do zagadnienia bezpieczeństwa żeglugi i są omówione w dalszej części artykułu.

Załącznik 3 do ustawy *MSA '95* zawiera kolejne postanowienia przewidujące sankcje karne wobec kapitana za naruszenie przepisów dotyczących wolnej burty statku: kapitan statku przeładowanego, to znaczy załadowanego w taki sposób, że odpowiednia linia ładunkowa na każdej z burt jest zanurzona (dla statku w słonej wodzie i bez przechyłu), podlega: w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do ustawowego maksimum i dodatkowo grzywnie w kwocie, która nie może przekroczyć 1000 funtów za każdy pełen centymetr, o który odpowiednia linia ładunkowa jest zanurzona, natomiast gdy postępowanie jest prowadzone w oparciu o wniesiony akt oskarżenia – karze grzywny.

Jeżeli kapitan wyprowadzi w morze statek załadowany niezgodnie z powyższymi przepisami, podlega w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do ustawowego maksimum (niezależnie od grzywny, jakiej mógłby on podlegać za sam fakt przeładowania statku), natomiast po wniesieniu aktu oskarżenia – karze grzywny (art. 4 załącznika 3).

Jak już wspomniano w poprzednim rozdziale, Konwencja o liniach ładunkowych, a w ślad za nią ustawa *MSA '95* w załączniku 3, nakazuje wydanie statkowi, na wniosek armatora, świadectwa wolnej burty, po przeprowadzeniu na statku odpowiedniej inspekcji i dokonaniu właściwego oznakowania. Art. 9 załącznika stanowi, iż z zastrzeżeniem przewidzianych zwolnień żaden statek UK, do którego przepisy załącznika się stosuje⁵⁸, nie może wyjść lub usiłować wyjść w morze, jeżeli nie ma odpowiedniego, ważnego, dotyczącego tego statku świadectwa wolnej burty. Jeżeli statek wyjdzie lub usiłuje wyjść w morze wbrew powyższym postanowieniom, kapitan statku podlega w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do wysokości ustawowego maksimum (5 000 funtów), zaś gdy sporządzony zostanie akt oskarżenia – karze grzywny.

Ustawa o bezpieczeństwie morskim stanowi w art. 16, iż statek, dla którego wyznaczono wolną burtę, otrzymuje znak wolnej burty, a także świadectwo wolnej burty. Zakaz wyjścia w morze statku bez takiego świadectwa zamieszcza natomiast nie U.b.m., a wspomniane już Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wolnej burty statków morskich (w § 4), które nie przewiduje sankcji karnych wobec kapitana za niezastosowanie się do powyższego zakazu.

Omówione wyżej przepisy ustawy angielskiej mają zastosowanie do statków podnoszących banderę brytyjską oraz do statków nie będących statkami Zjednoczonego Królestwa⁵⁹, które znalazły się w porcie UK i nie posiadają ważnego świadectwa wolnej burty. Natomiast nie stosuje się ich do obcych

⁵⁸ Przepisy dotyczące wolnej burty ustawa angielska nakazuje stosować do wszystkich statków, za wyjątkiem statków wojennych, rybackich i statków żaglowych.

⁵⁹ *Non-United Kingdom ship* oznacza statek, który nie jest zarejestrowany w Zjednoczonym Królestwie.

statków, które okażą takie (ważne) świadectwo. Sankcje karne, na jakie narażony jest kapitan obcego statku, nie spełniającego wymagań przepisów dotyczących wolnej burty oraz kapitan, który wyprowadza statek w morze lub usiłuje wyprowadzić go w morze z naruszeniem postanowień tychże przepisów, są identyczne z tymi, jakie może ponieść kapitan statku brytyjskiego. Ponadto statek, który wychodzi lub usiłuje wyjść w morze nie będąc oznakowany tak, jak wymagają przepisy i który jest na wodach UK, może być zatrzymany do czasu przeprowadzenia inspekcji i oznakowania.

Uprawnienie do zatrzymania statku nie może być wykonane w odniesieniu do obcego statku, gdy ten wykonuje prawo swobodnego przepływu lub prawo przejścia tranzytowego przez cieśniny używane do międzynarodowej nawigacji⁶⁰.

Kapitanowi statku polskiego również nie wolno wyprowadzić statku w morze w pewnych, przewidzianych przez przepisy prawa morskiego okolicznościach. Organ inspekcyjny (którym jest dyrektor urzędu morskiego, a za granicą również konsul) podejrzewający, że statek nie odpowiada wymogom bezpieczeństwa, może w każdym czasie zatrzymać statek w porcie lub zabronić mu wyjścia z portu (art. 12 U.b.m.). Zatrzymanie może mieć związek z niespełnianiem przez statek wymogów zawartych nie tylko w Konwencji o liniach ładunkowych, ale też Konwencji SOLAS⁶¹. Może także dotyczyć niezgodności z przepisami zawartymi w Konwencji o zapobieganiu zderzeniom⁶² (np. przez nieprawidłowe rozmieszczenie lub brak świateł nawigacyjnych). Wyprowadzenie statku z portu wbrew zakazowi organu inspekcyjnego może kosztować kapitana ponad czterdzieści cztery tysiące złotych (dwudziestokrotne przeciętne miesięczne wynagrodzenie w gospodarce za rok poprzedzający).

Odrębną grupą przepisów angielskich związanych z wolną burtą są uregulowania dotyczące statków przewożących ładunek na otwartym pokładzie. Naruszenie przepisów dotyczących ładunku pokładowego (art. 24 załącznika 3) powoduje ukaranie kapitana statku UK lub kapitana obcego statku będącego w porcie Zjednoczonego Królestwa karą grzywny do ustawowego maksimum w

⁶⁰ Przepis ten (art. 13 ust. 4A załącznika 3) został wprowadzony do MSA'95 postanowieniami MSMSA'97.

⁶¹ Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, Londyn 1974 (Dz.U. z 1984 r., Nr 61, poz. 318 i 320. z późn. zm.).

⁶² Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, Londyn 1972 (Dz.U. z 1997 r., Nr 15, poz. 61 i 62 – zał.). Konwencja ta nie nakłada w swoich postanowieniach bezpośrednio na kapitana żadnych obowiązków – wymienia tę funkcję zaledwie raz, w prawie 2 dotyczącym odpowiedzialności, stanowiąc iż żaden przepis konwencji nie zwalnia statku, armatora, kapitana lub załogi od następstw zaniedbania w zastosowaniu się do zawartych w niej postanowień lub zaniedbania jakichkolwiek środków ostrożności, jakie mogą być wymagane przez zwykłą praktykę morską albo szczególne okoliczności danej sytuacji.

postępowaniu uproszczonym lub, gdy skazanie następuje w wyniku wniesienia aktu oskarżenia – karą grzywny.

Przepisy prawa polskiego rangi ustawowej nie zajmują się zagadnieniem ładunku pokładowego statków. Podobnie nie regulują go obecnie istniejące rozporządzenia dotyczące spraw ładunkowych. Ustawa o bezpieczeństwie morskim stawia jedynie wymagania dotyczące przewozu ziarna luzem, ładunków masowych, towarów niebezpiecznych i kontenerów.

O ładunku pokładowym drewna traktuje rozdział IV aneksu I Konwencji LL, w kontekście obniżonych wymagań dotyczących wolnej burty. Jednak nie ulega wątpliwości, że przewoźowi jakichkolwiek ładunków na pokładzie statku powinien poświęcić kapitan szczególną uwagę ze względu na dodatkowe niebezpieczeństwo przy ich przewozie, związane zarówno z ich mocowaniem, jak i narażeniem na uszkodzenia spowodowane warunkami atmosferycznymi⁶³. W wypadku przewozu ładunków pokładowych drewna, kapitana obowiązują dodatkowo wytyczne zawarte w wydanym przez IMO⁶⁴ Kodeksie bezpiecznej praktyki dla statków przewożących ładunki pokładowe drewna z 1991 r.⁶⁵. Generalnie za przygotowanie statku do podróży pod względem bezpieczeństwa odpowiada kapitan i on też podlega karze za niewywiązanie się z tego obowiązku, przewidzianej w art. 53 Ustawy o bezpieczeństwie morskim.

MSA '95 wprowadziła pojęcie statku „szczególnie niebezpiecznego” (*dangerously unsafe*) i uznała w art. 94, że statek w porcie⁶⁶ jest „szczególnie niebezpieczny”, jeżeli – biorąc pod uwagę rodzaj przewidzianego dla statku zatrudnienia – statek jest niezdatny do wyjścia w morze bez poważnego niebezpieczeństwa dla życia ludzkiego, z przyczyn takich jak: stan techniczny statku, stan jego maszyn lub wyposażenia, braki w składzie załogi, przeładowanie lub niebezpieczne albo niewłaściwe załadowanie lub jakakolwiek inna przyczyna związana z jego bezpieczeństwem. Ponadto uznała, że statek w morzu jest „szczególnie niebezpieczny”, jeżeli – biorąc pod uwagę rodzaj jego obecnego lub przewidywanego zatrudnienia – z przyczyn wymienionych powyżej jest: albo niezdatny pozostać w morzu bez poważnego niebezpieczeństwa dla życia ludzkiego albo niezdatny do rozpoczęcia podróży bez poważnego niebezpieczeństwa dla życia ludzkiego.

⁶³ Należy tu przypomnieć, że przewóz ładunków na pokładzie wyjęty jest spod przedmiotowego zakresu odpowiedzialności, od której przewoźnik może się zwolnić, regulowanego Regulami Hasko-Visbijskimi.

⁶⁴ *International Maritime Organization* – Międzynarodowa Organizacja Morska, działająca jako agencja ONZ, istniejąca od ponad pół wieku, zrzeszająca 163 państwa, realizująca zadania, których cel najlepiej oddaje jej przewodnie hasło: *safe shipping and cleaner oceans*.

⁶⁵ *Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes, 1991*, przyjęty przez IMO w rezolucji A.715(17) w listopadzie 1991 r.

⁶⁶ Treść przedstawianych przepisów uwzględnia zmiany wprowadzone ustawą *MSMSA '97*, załącznik 1.

Odpowiedzialnymi za stan statku są jego kapitan i armator. Jeżeli statek znajdujący się w porcie Zjednoczonego Królestwa lub statek UK w obcym porcie zostanie uznany za „szczególnie niebezpieczny”, wówczas kapitan i armator statku (każdy z nich) są winni popełnienia przestępstwa i podlegają karze grzywny do 50 000 funtów w postępowaniu uproszczonym, a gdy wniesiony został akt oskarżenia – karze pozbawienia wolności do lat 2 lub grzywnie, lub obu tym karom łącznie. Mogą oni uwolnić się od zarzutu popełnienia przestępstwa udowadniając w procesie, że w czasie domniemanego przestępstwa podjęli właściwe działania, aby zapewnić, iż przed wyjściem statku w morze był on zdalny do podróży, bez poważnego zagrożenia dla życia ludzkiego z powodu spraw związanych z bezpieczeństwem statku, które wyszczególniono w oskarżeniu lub było uzasadnione nie podejmowanie takich działań.

Ponieważ Konwencja o liniach ładunkowych nie ma zastosowania do statków rybackich, w związku z tym przepisy dotyczące bezpieczeństwa tego rodzaju statków muszą wywodzić się z prawa krajowego. Ustawa angielska zgromadziła je w rozdziale II części V. Art. 121 obliuguje Ministra Transportu do wydania przepisów (zwanymi „przepisami konstrukcji statku rybackiego”) zawierających wymagania dotyczące kadłuba, wyposażenia i maszyn statku rybackiego Zjednoczonego Królestwa. Statek taki podlega inspekcji i jeżeli nie odpowiada przepisom konstrukcji statku rybackiego lub jest zwolniony z niektórych wymagań pod pewnymi warunkami i warunki te nie są spełnione, wówczas armator lub kapitan statku podlega w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do wysokości 5 000 funtów, zaś w postępowaniu po wniesieniu aktu oskarżenia – karze grzywny.

Po dokonaniu inspekcji statku rybackiego i stwierdzeniu zgodności z „przepisami dotyczącymi konstrukcji statku rybackiego”, statkowi takiemu wydawany jest na żądanie armatora „certyfikat statku rybackiego”. Żaden statek rybacki, wobec którego mają zastosowanie „przepisy konstrukcji statku rybackiego” nie może wyjść w morze bez ważnego „certyfikatu statku rybackiego” (art. 125 ustawy). Jeżeli statek rybacki wyjdzie w morze z naruszeniem powyższego zakazu, armator lub szypcerz statku podlega: w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do ustawowego maksimum, a gdy sporządzono akt oskarżenia – karze grzywny.

Jeżeli statek rybacki posiada ważny „certyfikat statku rybackiego”, stwierdzający zgodność z wymaganiami przepisów dotyczących konstrukcji statku rybackiego, a dokonano jakichkolwiek zmian w kadłubie, wyposażeniu lub maszynie, które wpływają na ich wydajność (skuteczność) lub zdolność statku do żeglugi albo certyfikat stwierdza zgodność z wymaganiami przepisów dotyczących wyposażenia statku rybackiego, a dokonano zmian wpływających na sprawność lub ilość urządzeń (środków) lub wyposażenia, które statek powinien posiadać zgodnie z przepisami – armator lub szypcerz obowiązany jest

tak szybko, jak tylko możliwe, po dokonaniu tych zmian wysłać pisemne zawiadomienie zawierające szczegóły dotyczące zmian do organu wydającego certyfikat. Jeżeli takie zawiadomienie nie zostanie wysłane, armator lub szyper podlega w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do wysokości określonej na poziomie 3 na skali standardowej, czyli do 1 000 funtów (art. 126 MSA '95).

Przepisy prawa polskiego rangi ustawowej nie zajmują się sprawami bezpieczeństwa statków rybackich⁶⁷. Chociaż art. 3 Ustawy o bezpieczeństwie morskim stanowi, iż przepisy ustawy stosuje się do statków o polskiej przynależności, a więc można by domniemywać, że chodzi o wszystkie polskie statki, w tym rybackie, to jednak już art. 6 ustawy zawęża ich krąg do statków, które spełniają wymagania bezpieczeństwa w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia, określone w trzech umowach międzynarodowych: Konwencji SOLAS, Konwencji o liniach ładunkowych i Konwencji o zapobieganiu zderzeniom. Przepisy tylko tej ostatniej nie pomijają statków rybackich. Konwencja o liniach ładunkowych wyraźnie wyłącza ten typ statków ze swoich uregulowań, zaś SOLAS poświęca im niewiele miejsca, nie wspomina zaś o nich w ogóle w części dotyczącej konstrukcji i wyposażenia. Z pomocą przychodzi art. 15 U.b.m., który deleguje wydanie przepisów określających wymagania w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nie objętych wymienionymi wyżej umowami międzynarodowymi, ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 maja 2002 r.⁶⁸, będące aktem wykonawczym do U.b.m., określa w swoich przepisach szczegółowo te wymagania. Kapitan statku rybackiego, który nie zapewnia wymagań bezpieczeństwa statku określonego tymi przepisami, podlega karze pieniężnej do wysokości dwudziestokrotnego miesięcznego wynagrodzenia podanego przez Prezesa GUS (art. 53 pkt 5 U.b.m. w związku z art. 6 ust.1 pkt 2 i art. 15 ust.1 pkt 1 U.b.m).

Ustawa o bezpieczeństwie morskim przewiduje taką samą karę pieniężną dla kapitana każdego typu statku za niedopełnienie ciążącego na nim obowiązku zgłoszenia statku do inspekcji⁶⁹, przeprowadzanych celem zapewnienia przez statek wymagań bezpieczeństwa w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia (art. 53 pkt 1 w zw. z art. 8 U.b.m.). Sankcje te kapitan ponosi niezależnie od armatora, na którym spoczywają takie same obowiązki.

⁶⁷ Konwencje SOLAS i *Load Lines*, a za nimi Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 14.11.2002 r. w sprawie wolnej burty statków morskich, definiują „statek rybacki” jako statek przeznaczony do połowów ryb, wielorybów, fok, morsów lub innych zasobów morza.

⁶⁸ Dz.U. z 2002 r., Nr 74, poz. 679.

⁶⁹ O rodzajach inspekcji – patrz art. 8 Ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz art. 14 Konwencji *Load Lines* 1966.

BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI

Poza szczegółowymi regulacjami dotyczącymi wolnej burty, część IV *MSA '95* poświęca sporo miejsca sprawom właściwego wyposażenia statków w pomoce nawigacyjne, udzielania pomocy w niebezpieczeństwie na morzu, zagadnieniu „statków szczególnie niebezpiecznych” oraz przepisom dotyczącym stref czasowo wyłączonych dla żeglugi.

W art. 90 ustawa stanowi, że jeżeli statek UK wychodzi w morze lub próbuje wyjść w morze nie mając odpowiednich map, wskazówek lub informacji, które są wymagane przez obowiązujące przepisy wydane przez Ministra Transportu, kapitan lub armator podlega w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do poziomu 4 na skali standardowej (2 500 funtów).

Wymaganie wyposażenia polskich statków morskich w niezbędne do prowadzenia nawigacji aktualne zestawy map morskich, wydawnictw i podręczników oraz w przybory nawigacyjne, a także teksty umów międzynarodowych i kodeksów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu stawia § 15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 13 grudnia 2002 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie⁷⁰. Wymaganie to nie jest obłożone sankcją w przypadku jego niespełnienia ani wobec kapitana ani armatora statku. Jednak biorąc pod uwagę wymagania zawarte w prawidło 27 rozdziału V Konwencji SOLAS dotyczące map i publikacji nawigacyjnych⁷¹ oraz ustawowy obowiązek kapitana przestrzegania przepisów dotyczących bezpieczeństwa w zakresie wyposażenia statku, kapitan może – na podstawie art. 53 pkt 5 U.b.m. – podlegać karze pieniężnej do wysokości dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, za niezapewnienie wymagań bezpieczeństwa statku, określonych wyżej wymienionymi przepisami.

Karze grzywny do 2 500 funtów podlega kapitan statku UK za wykroczenie polegające na nie złożeniu meldunku o zauważonych niebezpieczeństwach nawigacyjnych⁷². Art. 91 ustawy *MSA '95* stanowi, iż kapitan statku Zjednoczonego Królestwa spotykając którekolwiek z wymienionych w tym przepisie

⁷⁰ Dz.U. z 2002 r., Nr 222, poz. 1867.

⁷¹ Prawidło 27 nowego rozdziału V SOLAS (rozdział ten został w całości zmieniony w 2000 r. rezolucją IMO MSC99(73), ostatnie poprawki do tego rozdziału pochodzą z grudnia 2002 r.) stanowi: „Mapy nawigacyjne i publikacje nawigacyjne, takie jak locje, spisy świateł, wiadomości żeglarskie, tablice pływów i wszystkie inne konieczne w planowanej podróży publikacje nawigacyjne, powinny być odpowiednio i poprawione.

⁷² Art. 91 *MSA '95* ustanawia obowiązek, którego niewypełnienie pociąga odpowiedzialność obiektywną (*strict liability*). Przepis nie mówi nic o ustaleniu winy kapitana, wyznacza jedynie grzywnę za naruszenie przepisu.

niebezpieczeństw nawigacyjnych⁷³ ma obowiązek powiadomienia za pomocą wszystkich możliwych środków komunikacji, jakie są w jego dyspozycji i w sposób zgodny z przepisami, wszystkie znajdujące się w pobliżu statki i władze państwa nadbrzeżnego.

Treść powyższego przepisu odpowiada regulacji zwartej w art. 27 ust. 2, pkt 1 Ustawy o bezpieczeństwie morskim i wynika z postanowień ratyfikowanej zarówno przez Polskę, jak i Wielką Brytanię Konwencji SOLAS, rozdział V prawidło 31. Kapitan, który nie dopełni obowiązku przekazywania ostrzeżeń nawigacyjnych o zauważonych niebezpieczeństwach dla żeglugi, podlega karze pieniężnej do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający (art. 53 pkt 2 U.b.m.).

Przyczyny większości zderzeń statków leżą głównie w nieprzestrzeganiu przepisów dotyczących bezpiecznej nawigacji oraz w zaniedbaniach technicznych, wpływających na sprawność urządzeń odpowiedzialnych za jej bezpieczne prowadzenie. Zagadnienie kolizji pomiędzy statkami, ze względu na swój skomplikowany charakter i zwykle międzynarodowe implikacje jest regulowane w większości systemów prawnych. Konwencja brukselska o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących zderzeń⁷⁴ w art. 8 stanowi, iż po zderzeniu się statków, kapitan każdego z nich jest obowiązany nieść pomoc drugiemu statkowi, jego załodze i pasażerom, jeżeli może to uczynić bez poważnego niebezpieczeństwa dla swojego statku, jego załogi i pasażerów. Jest on też obowiązany podać drugiemu statkowi nazwę swego statku i port macierzysty, a także port z którego i do którego płynie. Naruszenie tych postanowień przez kapitana nie powoduje obciążenia odpowiedzialnością armatora statku.

Prawie identyczną treść nosi art. 261 polskiego Kodeksu morskiego. Jednak ani kodeks ani konwencja nie sankcjonują naruszenia powyższych obowiązków przez kapitana. Ustawa angielska nie zapomina o tym i w art. 92, po pierwsze, rozszerza ustalone przez konwencję kapitańskie obowiązki, po drugie, pomimo iż nie nazywa naruszenia tych obowiązków wprost przestępstwem (*offence*), przewiduje dla kapitana bardzo surowe kary. Przepis art. 92 MSA '95 stanowi co następuje: w każdym przypadku kolizji pomiędzy dwoma statkami kapitan każdego ze statków ma obowiązek, jeżeli może to uczynić bez niebezpieczeństwa dla swojego statku, załogi i pasażerów (jeżeli tacy są na burcie):

⁷³ Do niebezpieczeństw tych ustawa zalicza: lód, niebezpieczny wrak, sztorm tropikalny, temperatury poniżej punktu zamarzania powiązane z silnymi wiatrami powodującymi poważne obmarzanie konstrukcji statku, wiatry o sile 10 w skali Beauforta i powyżej, dla których nie było wydanych ostrzeżeń oraz każde inne bezpośrednie niebezpieczeństwo nawigacyjne.

⁷⁴ *Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels*, Brussels, 23 September 1910. Konwencja ratyfikowana przez Polskę w 1937 r. (Dz.U. z 1938 r., Nr 101, poz. 670, 671).

- (a) nieść pomoc drugiemu statkowi, jego kapitanowi, załodze i pasażerom w takim stopniu, w jakim to możliwe i może być konieczne, aby uratować ich przed jakimkolwiek niebezpieczeństwem spowodowanym zderzeniem, i pozostać przy tym drugim statku, aż kapitan uzna (upewni się), że nie ma już dalszej potrzeby asysty,
- (b) podać kapitanowi drugiego statku nazwę swojego statku, a także nazwę portu, z którego wyszedł i do którego podąża.

Ustawa nakazuje stosowanie tego przepisu zarówno do kapitanów statków Zjednoczonego Królestwa, jak i statków obcych znajdujących się na wodach UK. Ustanawia także normę, której nie ma w polskim prawie, stanowiącą iż niezastosowanie się kapitana do nałożonych przez przepis art. 92 obowiązków, nie stwarza domniemania prawnego, że kolizja została spowodowana przez jego błędne działanie, zaniechanie lub zaniedbanie.

Jeżeli kapitan nie zastosuje się, bez uzasadnionej przyczyny, do powyższych wymogów, podlega:

- (1) w przypadku, gdy nie udzieli pomocy (czyli naruszy jedynie postanowienia punktu (a) powyżej) – karze grzywny do 50 000 funtów w postępowaniu uproszczonym lub karze pozbawienia wolności do 6 miesięcy lub obydwu tym karom; gdy natomiast postępowanie jest prowadzone na podstawie wniesionego przeciw niemu aktu oskarżenia – karze grzywny lub karze pozbawienia wolności do lat 2, lub obu tym karom;
- (2) w przypadku, gdy nie poda drugiemu statkowi nazwy i innych wymaganych danych – w postępowaniu uproszczonym karze grzywny do ustawowego maksimum 5 000 funtów, a gdy wniesiono przeciw niemu akt oskarżenia – karze grzywny.

W każdym przypadku naruszenia wyżej wymienionych obowiązków może być przeprowadzone dochodzenie odnośnie postępowania kapitana, a jego dyplom morski (uprawniający do zajmowania stanowiska kapitana statku) unieważniony lub zatrzymany.

Podobne sankcje „zawodowe”, choć nie związane bezpośrednio z nie udzieleniem pomocy drugiemu statkowi po zderzeniu, a za spowodowanie lub przyczynienie się do wypadku morskiego, przewidują przepisy art. 35 Ustawy o izbach morskich⁷⁵.

Izba morską może pozbawić na czas oznaczony lub na zawsze prawa wykonywania zawodu lub prawa wykonywania funkcji kapitana polskiego statku, który w związku z wypadkiem morskim wykazał brak kwalifikacji niezbędnych do wykonywania czynności związanych ze swoją funkcją albo przez rażące zaniedbania przyczynił się do powstania wypadku.

Prawo polskie nakłada dodatkowo na kapitana, w art. 66 k.m., obowiązek niezwłocznego zawiadomienia o wypadku morskim kapitanatu (bosmanatu)

⁷⁵ Ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz.U. z 1961 r., Nr 58, poz. 320, z późn. zm.; ostatnie zmiany z 2000 r., Dz.U. Nr 120, poz. 1268).

pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku, a także właściwej izby morskiej, zgodnie z przepisami ustawy o izbach morskich. Ponadto kapitan obowiązany jest, na żądanie izby morskiej lub kapitanatu (bosmanatu) portu, udzielić wyjaśnień o każdym wypadku morskim⁷⁶.

Przepis ten jest kolejnym przykładem *lex imperfecta*. Żadna z „morskich” polskich ustaw nie przewiduje ujemnych skutków prawnych wobec kapitana naruszającego te postanowienia.

Faktyczne sankcje karne może natomiast ponieść kapitan statku, gdy nie dokonana zawiadomienia o wypadku, który miał miejsce na statku. Art. 221 Kodeksu karnego przewiduje grzywnę do 180 stawek dziennych albo karę ograniczenia wolności dla tego, który wbrew obowiązkowi nie zawiadamia w terminie właściwego organu o wypadku przy pracy lub chorobie zawodowej albo nie sporządza lub nie przedstawia wymaganej dokumentacji.

Oddzielna grupa przepisów *MSA'95*, które mogą wiązać się w pewnych sytuacjach z zagadnieniem zderzeń, to przepisy dotyczące udzielenia pomocy statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie. Przepisy artykułu 93 – których geneza tkwi w postanowieniach Konwencji SOLAS (prawidło V/33) – stanowią, iż kapitan statku (zarówno statku UK, jak i statku obcego znajdującego się na wodach Zjednoczonego Królestwa) po otrzymaniu w morzu sygnału wzywania pomocy⁷⁷ lub informacji z jakiegokolwiek źródła, że statek lub samolot jest w niebezpieczeństwie, obowiązany jest podążać z pełną prędkością na pomoc ludziom w niebezpieczeństwie (informując ich o tym, jeżeli to możliwe), chyba, że nie jest w stanie lub – w szczególnych okolicznościach danego przypadku – uważa za nierozsądne lub niekonieczne udzielenie pomocy, albo że zostanie zwolniony z takiego obowiązku.

Jeżeli kapitan statku znajdującego się w niebezpieczeństwie zarekwirował statek, który odpowiedział na jego sygnał wzywania pomocy, obowiązkiem kapitana zarekwirowanego statku jest zastosować się do rekwizycji przez kontynuowanie podróży i podążanie z pełną prędkością na pomoc ludziom w niebezpieczeństwie.

Kapitan, który nie zastosuje się do postanowień przepisów tego artykułu podlega: w postępowaniu uproszczonym – karze pozbawienia wolności na czas nie przekraczający 6 miesięcy albo karze grzywny nie przekraczającej 5 000 funtów, bądź obu tym karom; natomiast w postępowaniu na podstawie wniesionego przeciw niemu aktu oskarżenia – karze pozbawienia wolności do lat 2 lub karze grzywny, bądź obu tym karom.

⁷⁶ Wypadkami morskimi w rozumieniu Ustawy o izbach morskich są wypadki, które powodują lub którym ulegają statki na morzu bądź na wodach połączonych z morzem, a uczęszczanych przez statki morskie, oraz wypadki, wskutek których nastąpiło w związku z pracą na statku lub działaniem jego urządzeń ciężkie uszkodzenia ciała, rozstrój zdrowia lub śmierć człowieka (art. 1 ust. 2 ustawy).

⁷⁷ Rodzaje sygnałów wzywania pomocy (*distress signals*) znaleźć można w załączniku IV do Konwencji o zapobieganiu zderzeniom z 1972 r.

Ustawa angielska zawiera też dodatkowy, nie mający odpowiednika w polskim Kodeksie morskim, przepis stanowiący, iż zastosowanie się kapitana do postanowień przepisów dotyczących niesienia pomocy nie wpływa na jego prawo, lub prawo innych osób, do wynagrodzenia za ratownictwo.

Obowiązek niesienia pomocy po otrzymaniu sygnału wzywania pomocy, nałożony na kapitana statku polskiego, wynika zarówno z przepisów prawa krajowego jak i postanowień umów międzynarodowych. U ich podłoża leżą uregulowania zawarte w Konwencji SOLAS, na którą bezpośrednio powołuje się polska Ustawa o bezpieczeństwie morskim z 2000 r. Ustawa ta nakłada w art. 27 ust.2 pkt 2 na kapitana statku znajdującego się w morzu obowiązek postępowania zgodnie z postanowieniami Konwencji SOLAS oraz Konwencji SAR⁷⁸, gdy otrzyma on z jakiegokolwiek źródła wiadomość, że statkowi, statkowi powietrznemu lub pochodzącym z nich środkom ratunkowym grozi niebezpieczeństwo. *Regulation 33* nowego rozdziału V Konwencji SOLAS, oprócz nałożenia na kapitana obowiązku udzielenia pomocy ludziom znajdującym się w niebezpieczeństwie, nakazuje mu również poinformować o fakcie podążania na pomoc odpowiednie służby poszukiwania i ratownictwa, a w wypadku, gdy po otrzymaniu sygnału wzywania pomocy nie może jej udzielić, dokonać wpisu do dziennika okrętowego o przyczynie nie podążenia na pomoc.

Konwencja oczywiście nie przewiduje sankcji karnych w stosunku do kapitana, natomiast przewiduje je Ustawa o bezpieczeństwie morskim. Kapitan, który nie dopełni obowiązku podążenia na pomoc ludziom znajdującym się w niebezpieczeństwie (czyli postąpi niezgodnie z postanowieniami SOLAS), podlega karze pieniężnej do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający.

Normami prawnymi o treściach bardzo zbliżonych do omawianych powyżej są przepisy traktujące o obowiązku ratowania życia na morzu. Polski Kodeks morski, opierając się na postanowieniach art. 11 Konwencji brukselskiej z 1910 r. o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących niesienia

⁷⁸ Międzynarodowa konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzona w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. (Dz.U. z 1988 r., Nr 27, poz. 184 i 185). Przepis nakładający na kapitana obowiązek przestrzegania postanowień tej konwencji jest właściwie przepisem pustym, gdyż konwencja kieruje swoje przepisy (zarówno w części głównej, jak i aneksie) do państw i ich organów administracyjnych i w żadnym swoim postanowieniu nie przewiduje dla kapitana statku jakichkolwiek obowiązków, ani nie daje żadnych wskazówek. Można jedynie, przy szerokiej interpretacji postanowień konwencyjnych, uwzględniając przyjęte w Akcie Końcowym (*Final Act of the Conference*) rezolucje, szczególnie Rezolucję 4 dotyczącą poradników poszukiwania i ratowania (*MERSAR* oraz *IMCOSAR*, obecnie zastąpione przez *IAMSAR – International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*), znaleźć właśnie w tych zaakceptowanych przez IMO poradnikach przepisy ustanawiające reguły zachowania się kapitana w konkretnych sytuacjach dotyczących poszukiwania i ratownictwa na morzu.

pomocy i ratownictwa morskiego⁷⁹, postanawia w art. 60 § 1, iż kapitan jest obowiązany nieść wszelką pomoc ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie, jeżeli udzielenie tej pomocy nie naraża na poważne niebezpieczeństwo jego statku i osób znajdujących się na nim.

Taką samą niemal treść można znaleźć w angielskiej ustawie *MSA '95*, która artykułem 224 wprowadza do brytyjskiego prawa Konwencję o ratownictwie z 1989 roku⁸⁰ (postanowienia tej Konwencji umieszczono w części I załącznika 11 do ustawy). Kapitański obowiązek udzielenia pomocy zawarty jest w art. 10 Konwencji, który zawiera także zalecenie, aby państwa w niej uczestniczące przyjęły środki, jakie uznają za konieczne, celem egzekwowania wypełniania tego obowiązku przez kapitana.

Polska nie ratyfikowała jeszcze Konwencji z 1989 r., jednak – zobligowana podobnym zaleceniem zawartym w art. 98 Konwencji UNCLoS⁸¹ – ustanawia w art. 53 pkt 2 Ustawy o bezpieczeństwie morskim sankcje dla kapitana, który narusza przepisy Konwencji SOLAS (zobowiązujące w prawidło V/33 kapitana do podążenia na pomoc ludziom w niebezpieczeństwie).

Ustawa angielska w art. 3 części II załącznika 11 przewiduje dla kapitana, który nie wypełni nałożonego przez Konwencję o ratownictwie z 1989 r. obowiązku udzielenia pomocy ludziom w niebezpieczeństwie utraty życia na morzu: karę pozbawienia wolności do 6 miesięcy lub grzywny do wysokości ustawowego maksimum lub obie te kary, jeżeli kapitan zostanie uznany winnym w postępowaniu uproszczonym, albo karze pozbawienia wolności do 2 lat lub grzywnie albo obu tym karom, gdy zostaną potwierdzone zarzuty z aktu oskarżenia.

Nieudzielenie pomocy jest przestępstwem przewidzianym w polskiej ustawie karnej. Artykuł 162 §1 Kodeksu karnego stanowi, że kto człowiekowi znajdującemu się w położeniu grożącym bezpośrednim niebezpieczeństwem utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu nie udziela pomocy, mogąc jej udzielić bez narażenia siebie lub innej osoby na niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.

Obowiązek udzielenia pomocy ludziom w niebezpieczeństwie jest więc obowiązkiem osobistym kapitana. Fakt ten podkreśla zarówno polski Kodeks morski, stanowiąc w art. 62 §2, iż armator nie odpowiada za naruszenie tego

⁷⁹ *Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea*, Brussels, 23 September 1910. Konwencja wiąże Polskę od 1921 r. (Dz.U. z 1938 r., Nr 101, poz. 672 i 673).

⁸⁰ *International Convention on Salvage*, London, 28 April 1989.

⁸¹ Art. 98 Konwencji UNCLoS dotyczący obowiązku udzielania pomocy, stanowi w pkt.1, iż każde państwo powinno żądać od kapitana statku pływającego pod jego banderą, ażeby, o ile może to uczynić bez narażania statku, załogi lub pasażerów na poważne niebezpieczeństwo, udzielał pomocy każdej osobie na morzu znajdującej się w niebezpieczeństwie, spieszył z największą możliwą prędkością na pomoc, okazywał taką pomoc po zderzeniu drugiemu statkowi.

obowiązku przez kapitana, jak i ustawa angielska – cytując wiernie tekst art. 10 pkt 3 Konwencji londyńskiej o ratownictwie. Podkreśla to również pierwszy z aktów regulujących sprawę ratownictwa: Konwencja brukselska z 1910 r. w art. 11 *in fine*.

Ciekawym i nowym zarazem uregulowaniem prawnym jest przepis paragrafu 3 ust. 2 załącznika 11 ustawy angielskiej, stanowiący iż wypełnienie przez kapitana nałożonych na niego obowiązków udzielenia pomocy nie wpływa na jego prawo lub prawo innych osób do zapłaty za ratownictwo udzielone zgodnie z postanowieniami Konwencji o ratownictwie z 1989 r., bądź jakąkolwiek inną umową.

Podobnie jak polska Ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej w art. 3, tak i angielska *MSA'95* w art. 100A⁸² zawiera normy zezwalające właściwemu ministrowi wydać odpowiednie przepisy o strefach zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa. Przesłanki ustanowienia takich przepisów nie są jednak takie same, gdyż ustawa polska przewiduje ich wydanie, „jeżeli wymagają tego potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa”, angielska zaś – w celach ograniczenia dostępu do obszaru, w którym dochodzi lub może dojść do znacznej szkody⁸³ będącej wynikiem wypadku morskiego, a utworzenie „strefy czasowo wyłączonej” na tym obszarze może zapobiec ryzyku wystąpienia takiej szkody lub ją zredukować.

Według angielskiej *MSA'95* kapitan i armator statku, który wejdzie do strefy czasowo wyłączonej lub pozostanie w niej wbrew szczegółowym postanowieniom przepisów zawartych w art. 100B ustawy, są winni popełnienia przestępstwa i podlegają karze grzywny do 50 000 funtów w postępowaniu uproszczonym, a gdy postępowanie odbywa się po wniesieniu aktu oskarżenia – karze pozbawienia wolności do lat 2 lub grzywnie lub obu tym karom. Osoba, wobec której wysunięto zarzuty naruszenia przepisów tego artykułu, może bronić się udowadniając, że istnienie obszaru strefy czasowo wyłączonej nie było znane i nie mogło być – przy dołożeniu należytej staranności – znane kapitanowi.

Zarządzenie Ministra Obrony Narodowej z 6 listopada 1991 r. w sprawie stref zamkniętych i stref niebezpiecznych dla żeglugi i rybołówstwa na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej⁸⁴ ustanawia szereg obszarów na morzu terytorialnym i poza nim, po których stale lub czasowo nie mogą poruszać się statki morskie lub na których nie mogą odbywać się połowy.

⁸² Art. 100A, 100B i następne zostały wprowadzone przepisami załącznika 1 ustawy *MSMSA'97*.

⁸³ Nazwą „znaczna szkoda” (*significant harm*) ustawa angielska określa znaczne zanieczyszczenie na obszarze Zjednoczonego Królestwa, na morzu terytorialnym UK lub wodach, na których UK sprawuje jurysdykcję zgodnie z częścią XII konwencji UNCLOS'82 (dotyczącej ochrony i zachowania środowiska morskiego), lub znaczną szkodę dotyczącą osób lub mienia.

⁸⁴ MP z 1991 r., Nr 39, poz. 280. Zarządzenie to zostało częściowo zmienione (m.in. dodano 2 nowe strefy) zarządzeniem Ministra MON z dnia 23 lipca 1997 r. (MP z 1997 r., Nr 97, poz. 460).

Ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej przewiduje sankcję – karę pieniężną do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce za rok poprzedzający – za nieprawidłowe korzystanie z tych specyficznych akwenów. Nie nakłada jednak sankcji wprost na kapitana statku, tylko ogólnie przewiduje karę dla tego, kto „wprowadza statek do strefy zamkniętej dla żeglugi i rybołówstwa oraz pozostawia w tej strefie sprzęt rybacki”. Ze sformułowania tego przepisu można wnioskować, iż jest on adresowany jedynie do statków dokonujących połowy. Bezpośrednie natomiast sankcje wobec kapitana każdego rodzaju statku za naruszenie zakazów wejścia lub przebywania w takich strefach nie przewiduje U.a.m., ale Ustawa o bezpieczeństwie morskim, która przewiduje karę pieniężną w wysokości jak powyżej wobec kapitana naruszającego przepisy dotyczące ruchu statków na polskim morzu terytorialnym (art. 53 pkt 2 w zw. z art. 26 U.b.m.).

Poza wymienionym wyżej zarządzeniem, sprawy dotyczące porządku żeglugowego na polskich obszarach morskich regulowane są zwykle w rozporządzeniach ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej⁸⁵, będących aktami wykonawczymi do U.b.m. Jednak to według Ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej kapitan, który zatrzymuje lub zakotwicza statek poza miejscem do tego przeznaczonym, prowadzi statek poza torami wodnymi, ładuje lub wyładowuje towar ze statku w miejscu do tego nie wyznaczonym, uszkadza znaki nawigacyjne – podlega karze pieniężnej do wysokości nie przekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce za rok poprzedzający (art. 56 punkty 1, 2, 5, 12 U.a.m.).

Na zakończenie omawiania przepisów dotyczących bezpieczeństwa morskiego, warto jeszcze przytoczyć niektóre z postanowień Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej⁸⁶ (SUA) z 1988 r., które dają pewne uprawnienia kapitanowi statku i jednocześnie nakładają na państwa bandery obowiązki „zobowiązania” kapitana do realizacji tychże uprawnień.

Art. 3 Konwencji SUA dokonuje enumeracji czynów mających charakter przestępstw przeciwko bezpieczeństwu żeglugi. Oprócz typowych aktów terroryzmu, takich jak zajęcie statku lub przejęcie siłą kontroli nad nim, konwencja uznaje za przestępstwo między innymi niszczenie albo uszkodzenie statku lub ładunku – jeżeli powoduje to zagrożenie bezpiecznej żeglugi,

⁸⁵ Przykładowo: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 października 2002 r. w sprawie oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich (Dz.U. Nr 20, poz. 173).

⁸⁶ *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*, Dz.U. z 1994 r., Nr 129, poz. 635, zob. bliżej M.H. Kosiński, *Morskie prawo publiczne...*, s. 133, tamże tłumaczenie tekstu konwencji.

niszczenie albo uszkodzenie morskich urządzeń nawigacyjnych, przekazywanie fałszywych informacji powodujących zagrożenie bezpiecznej żeglugi statku.

Konwencja nadaje kapitanowi prawo wydania osoby, „w stosunku do której ma on uzasadnione podstawy do przeświadczenia, że osoba ta popełniła jedno z przestępstw wymienionych w art. 3”, władzom państwa-strony. Obowiązkiem państw-stron konwencji jest ustalenie właściwych sankcji karnych za wymienione przestępstwa oraz zapewnienie, aby kapitan statku „został zobowiązany” do poinformowania władz państwa przyjmującego o zamiarze wydania takiej osoby oraz zapewnienie dostarczenia przez kapitana posiadanych przez niego dowodów odnoszących się do domniemanego przestępstwa.

Niestety, do tej pory nie zostały wydane przepisy szczegółowe dotyczące postępowania kapitana odnośnie do osób podejrzanych o popełnienie omawianych przestępstw, pomimo delegacji zawartej kilka lat temu w Kodeksie morskim w art. 72 § 2.

Art. 56 pkt 6 Ustawy o obszarach morskich RP przewiduje karę pieniężną dla tego, kto nawiązuje łączność z wybrzeżem, powodując zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi. Punkt 12 tego artykułu – taką samą karę dla tego, kto uszkadza lub przesuwa znaki nawigacyjne. Kodeks karny – recypując część postanowień art. 3 Konwencji SUA, w swoim rozdziale XX dotyczącym przestępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu przewiduje surowe kary za: przejście podstępem albo siłą kontroli nad statkiem wodnym lub powietrznym (art. 166)⁸⁷, umieszczanie niebezpiecznych urządzeń lub substancji na statku wodnym lub powietrznym oraz niszczenie lub uszkodzenie urządzeń nawigacyjnych (art. 167)⁸⁸ oraz za rozbójnictwo morskie (art.170)⁸⁹.

Istnieje także szereg przepisów Kodeksu karnego, które mogą znaleźć zastosowanie w przypadku innych, nieprawidłowych działań kapitana statku w sferze bezpieczeństwa morskiego.

⁸⁷ Art. 166 § 1. Kto, stosując podstęp albo gwałt na osobie lub groźbę bezpośredniego użycia takiego gwałtu, przejmuje kontrolę nad statkiem wodnym lub powietrznym, podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 12.

§ 2. Kto działając w sposób określony w § 1, sprowadza bezpośrednio niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób, podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 3.

§ 3. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 2 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 5 albo karze 25 lat pozbawienia wolności.

⁸⁸ Art. 167 § 1. Kto umieszcza na statku wodnym lub powietrznym urządzenie lub substancję zagrażającą bezpieczeństwu osób lub mieniu znacznej wartości, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

§ 2. Tej samej karze podlega, kto niszczy, uszkadza lub czyni niezdatnym do użytku urządzenie nawigacyjne albo uniemożliwia jego obsługę, jeżeli może to zagrażać bezpieczeństwu osób.

⁸⁹ Art. 170. Kto uzbraja lub przysposabia statek morski przeznaczony do dokonania na morzu rabunku lub na takim statku przyjmuje służbę, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.

Rozdział XXI kodeksu, grupujący przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, zawiera trzy takie przepisy: art. 173 przewiduje karę pozbawienia wolności od roku do lat 10 dla tego, kto sprowadza katastrofę w ruchu wodnym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach⁹⁰, art. 174 przewiduje karę pozbawienia wolności dla osoby, która sprowadza bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu wodnym⁹¹ oraz art. 177, który przewiduje karę pozbawienia wolności dla tego, kto naruszając, choćby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu wodnym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała, śmierć albo ciężki uszczerbek na zdrowiu⁹².

Artykuł 288 kodeksu (z rozdziału XXXV dotyczącego przestępstw przeciwko mieniu) przewiduje karę pozbawienia wolności od 3 miesięcy do 5 lat dla tego, kto przerywa lub uszkadza kabel podmorski⁹³.

Naruszeniem zasad bezpiecznej żeglugi jest również manewrowanie statkiem przez kapitana będącego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Art. 178a Kodeksu karnego za prowadzenie pojazdu mechanicznego w ruchu wodnym w takim stanie przewiduje karę grzywny, ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.

W mniej drastycznych przypadkach będą miały zapewne zastosowanie: art. 87 §1 Kodeksu wykroczeń (z rozdziału XI dotyczącego wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji), stanowiący: „kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze aresztu albo grzywny nie niższej niż 50 złotych” oraz, odnoszący się do bezpieczeństwa w szerszym ujęciu, art. 70 § 2 (z rozdziału X dotyczącego wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu osób i mienia), przewidujący karę

⁹⁰ Art. 173 § 1. Kto sprowadza katastrofę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.

§ 2. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

§ 3. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 1 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 12.

§ 4. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 2 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

⁹¹ Art. 174 § 1. Kto sprowadza bezpośrednio niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

§ 2. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.

⁹² Art. 177 § 1. Kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.

§ 2. Jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

⁹³ Art. 288. § 1. Kto cudzą rzecz niszczy, uszkadza lub czyni niezdatną do użytku, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

§ 3. Karze określonej w § 1 podlega także ten, kto przerywa lub uszkadza kabel podmorski albo narusza przepisy obowiązujące przy zakładaniu lub naprawie takiego kabla.

aresztu albo grzywny dla tego, kto wbrew obowiązkowi zachowania trzeźwości znajduje się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka i podejmuje w tym stanie czynności zawodowe. Nie ulega wątpliwości, że obowiązek zachowania trzeźwości jest jednym spośród wielu dorozumianych obowiązków sumiennego kapitana – o którym wspomina polski Kodeks morski w art. 56 – przy wykonywaniu czynności służbowych.

CRIMINAL REGULATIONS FOR SHIP CAPTAINS IN POLISH AND ENGLISH LAW (PART 1) (Summary)

The comparative study of legislation from two different legal systems is difficult. Further complications are encountered when the legislation in question comes from such different legal systems as common law and continental law.

The author analyzes and compares the regulations of the English Merchant Shipping Act from 1995 with the Polish maritime code and the four main marine acts: on Polish marine areas and maritime administration; on maritime safety; on the prevention of marine pollution by vessels; on employment on merchant vessels. These acts are discussed from the position of the responsibility of the merchant vessel captain who violates them.

One of the basic features of the English criminal code is that every punishable act is regarded in a strict sense as a crime. English law does not recognize the division into crimes and offences. The classification of all punishable acts as crimes in the strict sense means that all of them fall within the jurisdiction of the common criminal courts.

The author analyzes crimes against vessel nationality, the flag, and the credibility of documents. Violations in regulations regarding safety are also addressed.