

Kapitan jako kierownik statku morskiego

Sytuacja prawna kapitana statku morskiego wyróżnia się na tle innych form zwierzchnictwa występujących w działalności gospodarczej. Wynika to ze specyfiki warunków w jakich przychodzi działać kapitanowi, warunków zwiększonego ryzyka i odpowiedzialności, które to wymagają wzmożonej dyscypliny od wszystkich osób znajdujących się na statku. Aby tą dyscyplinę utrzymać kapitan uzyskał niezwykle szeroki zakres praw i obowiązków, którego w żaden sposób nie można porównać z kompetencjami przełożonych w innych rodzajach działalności gospodarczej. A bez wątpienia morski statek handlowy jest przedsiębiorstwem zarządzanym przez kapitana, a należącym do armatora. Nie każdy statek morski jednak wchodzi do tej kategorii. Kodeks morski wymienia bowiem statki, które nie są handlowymi – statki naukowo-badawcze, sportowe, rekreacyjne czy pełniące specjalną służbę państwową (min. szkolne, celne, pilotowe), na których kapitan również posiada szeroką władzę, jednakże nie w ramach prowadzenia przedsiębiorstwa. To jak bardzo szeroki zakres kompetencji posiada kapitan znamienuje powiązanie jego funkcji z przepisami z zakresu prawa cywilnego, administracyjnego, karnego, pracy, międzynarodowego prawa morskiego, a nawet z międzynarodowymi zwyczajami morskimi. Kapitan, biorąc pod uwagę te różnorodne źródła prawa pełni cztery podstawowe funkcje:

- kierownika statku,
- ustawowego przedstawiciela armatora i osób zainteresowanych ładunkiem,
- przełożonego załogi,
- osobę uprawnioną do zastępstwa niektórych organów państwowych,

Serię artykułów o sytuacji prawnej kapitana, najważniejszej osoby na statku, „pierwszego po Bogu”, rozpocznę od opisu niektórych kodeksowych praw i obowiązków kapitana jako kierownika statku.

Definicji kapitana statku próżno szukać zarówno w polskim prawie jak i w większości ustawodawstw innych państw. Jedynie w konwencji STCW z 1978 r. zawarte jest ogólne określenie o kapitanie jako osobie dowodzącej statkiem. Nasz Kodeks morski stanowi zdawkowo, w art. 53 § 1, iż kapitan sprawuje kierownictwo statku i wykonuje inne funkcje określone przepisami. Kierownictwo statku jest tu traktowane szeroko i oznacza zarówno kierownictwo nautyczne jak i administracyjne (prowadzenie dzienników i dokumentacji przewidzianej przepisami prawa) oraz handlowe (właściwe pod względem gospodarczym wykorzystanie statku). Natomiast przepisy określające inne funkcje kapitana zawarte są w wielu aktach prawnych m.in. ustawie o pracy na morskich statkach handlowych (tzw. ustawie żeglarskiej), konwencji SOLAS 74, konwencji MARPOL 73/78, ustawie o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki czy też ustawie o bezpieczeństwie morskim. Niestety ustawodawca nie wskazał tych aktów w Kodeksie morskim, co w dużym stopniu ułatwiłoby kapitanowi sprawowanie swojej funkcji.

Co ciekawe Kodeks morski w ogóle nie wspomina o kwalifikacjach jakie powinien posiadać kapitan. Są one określone we wspomnianej konwencji STCW jak i w rodzimym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy. Natomiast fakt, że Kodeks morski milczy w kwestii kwalifikacji kapitana może stanowić furtkę dla sytuacji ekstremalnych, jakie mogą zdarzyć się na morzu. Takim przypadkiem byłaby całkowita niezdolność kapitana do pełnienia swojej funkcji i przejęciu kierownictwa statku przez starszego

oficera nawigacyjnego. Kwestia czy pełniłby on wówczas funkcje kapitana, co zrównane byłoby nie ze stopniem marynarskim, a z rzeczywistym sprawowaniem kierownictwa statku, jest otwarta. Starszy oficer stawałby się kapitanem z mocy prawa (tak jak jest to zawarte w art. 54 § 1 k.m. kapitan jest przedstawicielem armatora z mocy prawa, choć pozostaje kwestia źródła powstania tej reprezentacji), co jest istotne, gdyż nabyłby władzę niezbędną do zachowania porządku na statku. Kodeks morski bowiem nakłada obowiązek dla wszystkich osób (nie ma znaczenia czy będzie to prezydent państwa bandery statku, pilot czy żona kapitana) znajdujących się na statku do podporządkowania zarządzeniom kapitana, ale tylko wydanym w celu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na statku. Podkreślić należy, iż zapewnienie bezpieczeństwa statkowi, pasażerom i załodze oraz powierzonym ładunkom jest podstawowym obowiązkiem dowódcy statku. Kapitan posiada uprawnienie do użycia jakichkolwiek racjonalnych środków dla uchronienia przed szkodą statku oraz znajdujących się na nim osób i ładunku. W ostateczności może nawet zatrzymać w osobnym pomieszczeniu każdą osobę, której zachowanie się na statku zagraża bezpieczeństwu statku, ludzi lub mienia. Co ciekawe, obowiązek opuszczania statku jako ostatni w razie zagłady, oprócz tego, że jest sprawą honorową dla kapitana, wynika bezpośrednio z przepisów Kodeksu morskiego. Kapitan stosuje wówczas wszelkie dostępne mu środki dla ocalenia pasażerów, a następnie załogi, w dalszej kolejności zaś, jeżeli to możliwe, ratuje dzienniki, dokumenty, mapy i kosztowności statku. Kapitan oprócz ratowania własnej załogi ma również obowiązek nieść wszelką pomoc ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie. Czyni to pod warunkiem, że udzielenie tej pomocy nie naraża na poważne niebezpieczeństwo jego statku i znajdujących się na nim osób. Ocena powagi tego zagrożenia zależy

od kapitana. Natomiast do odstąpienia od ratowania „obcych” ludzi wystarczy, że zagrożenie obejmuje nie tylko osoby znajdujące się na statku, który jest pod jego kierownictwem, ale sam statek lub ładunek.

Kapitan wykonuje ogólne kierownictwo nautyczne statku i jako przełożony wszystkich członków załogi ustala oraz nadzoruje tok służby na statku. Druga część zdania ma swoje źródło w ustawie żeglarskiej, czyli dotyczy załogi zatrudnionej na umowę o pracę. Oznacza to, że tylko ta kategoria pracowników podlega poleceniom służbowym kapitana, natomiast do zarządzeń dotyczących bezpieczeństwa i porządku muszą się dostosować wszyscy obecni na statku. Kwestię problematyki ustawy żeglarskiej będę jeszcze szerzej omawiał w kontekście mającej nastąpić wkrótce nowelizacji.

Zasadniczym obowiązkiem nautycznym kapitana jest osobiste prowadzenie statku przy wchodzeniu do portów, kanałów i rzek, wychodzeniu z nich oraz w obrębie portów, jak również w każdym przypadku nasuwającym szczególne trudności lub niebezpieczeństwa, nawet, jeśli statek korzysta z usług pilota. Regulacja powyższa może w praktyce nastręczać wiele problemów. Przede wszystkim należy wyjaśnić, że osobiste prowadzenie statku nie musi być związane z dokonywaniem czynności technicznych z udziałem koła sterowego czy manetki, a polega na ich dokonywaniu pod bezpośrednim nadzorem kapitana (powinien on przebywać na mostku lub w jego pobliżu) przez oficera nawigacyjnego, pilota lub oficera mechanika. W praktyce jest to również bardziej dogodne z uwagi na lepszy przegląd sytuacji wokół statku i zwiększoną koncentrację na tym, co się dzieje na drodze wodnej. Nie mniej jednak silny sztorm jest wystarczającym powodem dla konieczności pełnienia wielogodzinnej wachty przez kapitana. W efekcie przemęczony dowódca statku może popełniać

większą liczbę błędów, prowadzących z kolei do wypadków i tragedii. Dlatego myślę, że warto zastanowić się czy przepis ten w pełni odzwierciedla realia żeglugi morskiej i czy nie ma dla niej szkodliwego wpływu.

Szeroki zakres praw i obowiązków kapitana jest wyrazem jak bardzo istotne i odpowiedzialne jest to stanowisko. Od decyzji kapitana zależy często ocalenie życia ludzkiego czy zapobieżenie skażenia ekologicznego. Dlatego niezbędne jest, aby uprawnienia dotyczące kapitana były szerokie, a obowiązki dostosowane do realiów żeglugi morskiej.

Piotr Radwański

Wykaz skrótów

Konwencja STCW – konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht.

Konwencja SOLAS – konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu.

Konwencja MARPOL – konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.

Wykaz źródeł

Kodeks morski – Dz. U. 2001 Nr 138 poz. 1545

Jerzy Młynarczyk, *Prawo Morskie*, Gdańsk 2002

Jan Łopuski, *Prawo morskie, t. II, Prawo żeglugi morskiej*, Bydgoszcz 1997

Cezary Łuczywek, *Nowe uregulowanie funkcji kapitana statku*, *Prawo Morskie*, t.XVIII