Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

Gabriela Sidor

Zatrzymanie osoby przez kapitana statku morskiego

The detention used by the captain of a ship

ZAGADNIENIE WSTĘPNE I TERMINOLOGICZNE PRAWA MORSKIEGO ORAZ STANOWISKO PRAWNE KAPITANA

Głównym celem artykułu jest przeprowadzenie analizy uprawnień i funkcji przysługujących kapitanowi statku morskiego w realizacji prawa zatrzymania osoby. Na początku rozważań dotyczących uprawnień kapitana statku morskiego na gruncie obowiązującego kodeksu morskiego[1], w zakresie zatrzymania osoby, niezbędne jest przedstawienie kwestii terminologicznych i zagadnień ogólnych związanych z prawem morskim i kodeksem morskim, zwłaszcza że jest to dziedzina obszerna, wyodrębniona z całości systemu prawa (samodzielna), a zarazem mało znana szerokim kręgom prawników.

Przyjmuje się, iż prawo morskie to ogół norm prawnych regulujących stosunki społeczne i gospodarcze powstające w morskiej żegludze handlowej. Większość przepisów prawa morskiego ma charakter cywilistyczny, można jednak wyróżnić w prawie morskim normy administracyjne, normy z zakresu prawa pracy – prawa morskiego międzynarodowego prywatnego, ale też normy karne procesowe. Te ostatnie stanowią przedmiot niniejszego artykułu, a zawiera je obowiązujący kodeks morski. Warto też podkreślić, iż jeden prosty rozkaz kapitana statku morskiego może mieć swoje podstawy prawne i skutki prawne w sferze wszystkich wymienionych wyżej dziedzin prawa morskiego[2].

[1] Ustawa z dnia 18 września 2001 r. kodeks morski, Dz. U. z 2013 r., poz. 758, t.j.

[2] Zobacz bliżej: S. Matysik, *Podręcznik prawa morskiego*, PWN, Warszawa 1979, s. 9–11; idem, *Prawo morskie. Zarys systemu,* t. I, Ossolineum, Wrocław 1971, t. II, Ossolineum, Wrocław 1973.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

Prawo morskie jest z natury swej prawem tradycyjnym, niesprzyjającym zmianom, regulującym stosunki o charakterze międzynarodowym o zasięgu globalnym, tworzącym system oparty na unormowaniach wyżej wymienionych, ale także znajdujący oparcie w prawie zwyczajowym (zwyczaje morskie). Ponadto wskazać należy na jego ścisły związek z prawem morskim międzynarodowym publicznym.

Podmiotem tego prawa są państwa, a źródłami umowy międzynarodowe i konwencje zobowiązujące strony (państwa) do określonego w nich zachowania się. Zobowiązania te dotyczą stosowania jednolitych, takich samych zasad w pewnych dziedzinach prawa morskiego. Zasady te następnie zostały implementowane do wewnętrznego prawa państw i znalazły wyraz także w obowiązującym w Polsce prawie morskim (polskim kodeksie morskim)[3].

Krótki rys historyczny prawa morskiego obowiązującego w Polsce wypada rozpocząć od prawa morskiego sprzed II wojny światowej. Otóż w części handlowej morskiego prawa pracy obowiązywały przepisy zaczerpnięte z prawa niemieckiego[4], polskie były jedynie przepisy prawa administracyjnego morskiego. W okresie powojennym dokonano zmian w prawie administracyjnym morskim, kodyfikacji prawa pracy na morzu, a po długotrwałych przygotowaniach w dniu 1 grudnia 1961 r. Sejm uchwalił trzy morskie ustawy: kodeks morski[5], przepisy wprowadzające kodeks morski[6] oraz ustawę o izbach morskich[7]. Ustawa kodeks morski przewidywała w tytule III w art. 78 § 3 i art. 90 uprawnienie kapitana statku w zakresie zatrzymania osób[8]. Po upływie 36 lat obowiązywania tego kodeksu, w związku z przygotowaniami Polski do członkostwa w Unii Europejskiej oraz w celu zbliżenia ustawodawstwa morskiego do ustawodawstwa państw Europy Zachodniej, w wyniku prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego powstał projekt nowego kodeksu morskiego[9]. Ustawą z dnia 18 września 2001 r. uchwalono kodeks morski[10], który na podstawie ustawy z dnia 18 września 2001 r. przepisy

[3] Dz. U. z 2011 r. nr 288, poz. 1368.

[4] S. Matysik, *Podręcznik prawa...*, s. 77. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. kodeks morski, Dz. U. z 2013 r., poz. 758, t.j.

[5] Ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. kodeks morski, Dz. U. z 1961 r. nr 58, poz. 318.

[6] Ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. przepisy wprowadzające kodeks morski, Dz. U. z 1961 r. nr 581, poz. 319.

[7] Ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich, Dz. U. z 1961 r. nr 58, poz. 320.

[8] Zob. ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. kodeks morski, Dz. U. z 1961 r. nr 58, poz. 318, następnie ustawą z dnia 10 kwietnia 1986 r. o zmianie ustawy – kodeks morski, Dz. U. 1986 r. nr 12, poz. 70 i 71 została zmieniona numeracja artykułów i tak w tekście jednolitym z dnia 29 kwietnia 1986 r. Dz. U. z 1986 r. nr 22, poz. 112, art. 78 § 3 zastąpiono art. 82 § 3, natomiast art. 90 – art. 94.

[9] Zob. bliżej: uzasadnienie projektu ustawy kodeks morski – strony internetowe Sejmu i Senatu, nr druku 1989.

[10] Ustawa z dnia 18 września 2001 r. kodeks morski, Dz. U. z 2011 r. nr 228, poz. 1368.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

wprowadzające ustawę – kodeks morski[11] wszedł w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia (tj. 5 czerwca 2002 r.). Dotychczasowy tytuł III *Kapitan statku* pozostał w nowym kodeksie również jako tytuł III, nie wprowadzając przy tym istotnych zmian merytorycznych, zaprowadzono inne uszeregowanie przepisów i ich właściwy podział, uwzględniający różne funkcje kapitana statku. Dotychczasowe przepisy traktujące o uprawnieniach kapitana statku w zakresie zatrzymania osoby nie uległy istotnym zmianom, odpowiednikiem art. 78 § 3 d. k.m. jest art. 68 § 1 k.m., a art. 90 d. k.m. art. 72 § 1 k.m. Doprecyzowanie tych uprawnień znalazło wyraz w art. 68 § 2 k.m. i art. 72 § 2 k.m. (delegacja ustawowa).

Kapitan statku jest jednym z członków załogi, jednakże jego stanowisko prawne nie jest porównywalne ze stanowiskami innych osób z grona załogi, której uprawnienia (oficerów, marynarzy i innych osób zatrudnionych na statku) nie są podobne do uprawnień kapitana statku. Ogół praw i obowiązków kapitana wywodzi się z trzech głównych działów prawa morskiego, a mianowicie: z prawa cywilnego morskiego, prawa administracyjnego morskiego i morskiego prawa pracy. Uprawnienia te są nadane kapitanowi w prawie bandery i powszechnie respektowane i uznawane[12]. Stanowisko prawne kapitana statku – jako przedstawiciela armatora, przełożonego załogi oraz kierownika statku – zostało usankcjonowane w odpowiednich przepisach kodeksu morskiego, w tytule III, pod nazwą *Kapitan statku* w art. 53 do 72 oraz w ustawach szczególnych.

W związku z tym, że zagadnienia związane z obowiązkami kapitana wobec armatora i działaniem w jego imieniu oraz kwestie w zakresie uprawnień kapitana jako przełożonego załogi nie są tematem artykułu, należy tylko zasygnalizować, iż przepisy ogólne tytułu III kodeksu morskiego (art. 53–55) odnoszą się głównie do relacji armator–kapitan, a obowiązki kapitana statku wynikają z przepisów art. 56–66, zaś uprawnienia z art. 67–72. Jak wspomniano wyżej, ogół praw i obowiązków kapitana statku zawarty jest w trzech głównych działach prawa morskiego, tym niemniej wymienione obowiązki i uprawnienia w art. 68 i 72 nadają tym artykułom funkcję norm niewątpliwie o karnoprocesowym charakterze. Na koniec powyższych rozważań należy dodać, że z tytułu sprawowania przez kapitana kierownictwa na statku, wszystkie osoby znajdujące się na nim (w tym członkowie załogi) obowiązane są podporządkować się jego zarządzeniom, wydanym w celu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na statku (art. 53 § 2 k.m.).

Warto zwrócić uwagę na jeszcze jedno zagadnienie, tj. istnienie w obrocie prawnym źródeł prawa morskiego, dotyczących bezpieczeństwa na morzu. Porównanie przepisów kodeksu morskiego i poniższych źródeł prawa normujących

[11] Ustawa z dnia 18 września 2001 r. przepisy wprowadzające kodeks morski, Dz. U. z 2001 r. nr 138, poz. 1546.

[12] Zob. S. Matysik, *Podręcznik prawa...*, s. 105–116.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

bezpieczeństwo na morzu bezsprzecznie prowadzi do wniosku, że kapitan statku sprawuje kierownictwo statku i realizuje uprawnienia zatrzymania osoby oraz wydaje zarządzenia zapewniające bezpieczeństwo i porządek na statku, nadto nie działa tylko na podstawie wymienionych przepisów kodeksu morskiego (art. 53 § 2, 68 i 72). Uprawnienia i obowiązki kapitana statku znajdują w tym zakresie umocowanie także w innych źródłach prawa, które poprzez zawarte w nich szczegółowe uregulowania niewątpliwie stanowią istotną podstawę do realizacji wspomnianych funkcji.

Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na uregulowania zawarte w Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej[13] (RP przystąpiła do niej 8 kwietnia 1991 r.), gdzie w art. 3 ust. 1a-g i ust. 2 a-c wymieniono typy przestępstw objętych Konwencją, a w art. 7 ust. 1–5 postępowanie w stosunku do osoby zatrzymanej, zaś w art. 8 wymieniono uprawnienia kapitana statku wobec osoby dopuszczającej się przestępstw wymienionych w art. 3 Konwencji.

Pewne zasady ochrony żeglugi morskiej określone zostały w:

– Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. wraz z Protokołem dot. ww. Konwencji sporządzonym w Londynie z dnia 17 lutego 1978 r., zwanej „Konwencją SOLAS" (Safety of Life at Sea Conference lub Convention)[14];

– Międzynarodowym Kodeksie dla ochrony statków i obiektów portowych, przyjętym w dniu 12 grudnia 2002 r. Rezolucją nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów – Stron Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (1974 r.) – zwanej „Kodeksom ISPS"[15];

– Rozporządzeniu (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych[16].

[13] Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, sporządzona w Rzymie dnia 10 marca 1988 r., Dz. U. z 1994 r. nr 129, poz. 635.

[14] Zob. bliżej w Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. wraz z Protokołem dot. ww. Konwencji, sporządzonym w Londynie w dniu 17 lutego 1978 r., Dz. U. z 1984 r. nr 61, poz. 318; 319, 320, 321 oraz Poprawki do Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., uchwalonej przez Międzynarodową Organizację Morską w dniu 13 grudnia 2002 r., Dz. U. z 2005 r. nr 120, poz. 1016; Oświadczenie rządowe z dnia 30 sierpnia 1986 r. w sprawie wejścia w życie poprawek do Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., przyjętych w Londynie dnia 20 listopada 1981 r. oraz poprawek do tej Konwencji, przyjętych w Londynie dnia 17 czerwca 1983 r., Dz. U. z 1986 r. nr 35, poz. 177.

[15] Zob. bliżej w Międzynarodowym Kodeksie dla ochrony statków i obiektów portowych, przyjętym w dniu 12 grudnia 2002 r. Rezolucją nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów – Stron Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (1974 r.), Dz. U. z 2005 r. nr 120, poz. 1016.

[16] Rozporządzenie (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

Z wymienionych powyżej aktów należy zaakcentować zwłaszcza prawidło 8 rozdziału XI-2 „Konwencji SOLAS”[17], traktujące o uprawnieniach kapitana w zakresie bezpieczeństwa i ochrony statku. Wynikają z niego ważne dla kapitana statku uprawnienia związane z podejmowanymi decyzjami w zakresie utrzymania bezpieczeństwa i ochrony statku. Otóż z mocy cytowanego prawidła kapitan nie będzie ograniczony przez armatora (i jakąkolwiek inną osobę) w zakresie podejmowania i wykonywania wszelkich decyzji (ust. 1), zaś gdy powstanie konflikt między bezpieczeństwem statku i mającymi dla niego zastosowanie wymaganiami ochrony, kapitan da pierwszeństwo wymaganiom niezbędnym do utrzymania bezpieczeństwa statku (ust. 2). Oceny tych przypadków dokonuje profesjonalnie kapitan.

Aby zapewnić zgodność polskiego prawa z wymogami powołanych aktów i w celu stworzenia systemu ochrony żeglugi (między innymi ochrony życia i zdrowia ludzi, ochrony statków na wypadek zagrożeń wynikających z aktów natury kryminalnej), uchwalono ustawę o ochronie żeglugi i portów morskich[18]. Warto podnieść, iż ustawa ta reguluje kwestie ochrony statków i portów w zakresie nieobjętym przepisami cytowanego wyżej rozporządzenia (WE) nr 725/2004 (art. 1 ust. 2) i stosuje się ją między innymi do statków morskich (w tym pasażerskich i towarowych, o polskiej przynależności uprawiających żeglugę międzynarodową (art. 2 ust. 1 pkt 1) oraz statków morskich o obcej przynależności państwowej, znajdujących się na polskim morzu terytorialnym lub morskich wodach wewnętrznych (art. 2 ust. 2).

Z odpowiednich przepisów tej ustawy (art. 4 pkt 12) wynika, że realizacja zadań związanych z ochroną statku spoczywa na organach administracji morskiej (Urząd Morski) oraz na armatorze. Armator ma obowiązek wyznaczyć oficera ochrony statku i współdziałać z dyrektorami Urzędu Morskiego ze Strażą Graniczną i Policją. Warto dodać, że szczegółowe zadania oficera ochrony statku zostały określone w postanowieniach cytowanego wyżej „Kodeksu ISPS” (odp. część A sekcja 11.2 i sekcja 12.2). Na podstawie planu ochrony statku właściwy dyrektor Urzędu Morskiego wydaje międzynarodowy certyfikat ochrony statku (lub tymczasowy), zaś zasady certyfikacji określone zostały w „Kodeksie ISPS”. Wspomniane wyżej współdziałanie (współpraca) armatora z innymi jednostkami będzie wynikać z planu ochrony statku, a jedną z takich jednostek będzie specjalistyczna formacja ochrony wykonująca zadania w zakresie ochro-

w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych, Dz. Urz. UE L 129 z 29 kwietnia 2004 r., s. 6; Dz. Urz. UE Polski, wyd. specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 74.

[17] Załącznik I zmiany do załącznika Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu wraz ze zmianami, Dz. U. UE L z 2004 r. nr 129, poz. 6, wersja 2004.07.01.

[18] Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich, Dz. U. z 2008 r. nr 171, poz. 1055.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

ny żeglugi i portów morskich, działająca na podstawie i zgodnie z przepisami ustawy o ochronie osób i mienia[19]. Powyższe uwagi (dotyczące oficera ochrony i jednostek specjalistycznych ochrony) wydają się być uzasadnione praktycznymi zadaniami wykonywanych przez kapitana statku obowiązków. Kapitan statku podejmując decyzję o zatrzymaniu osoby w trybie art. 68 k.m., nie wykonuje jej osobiście. Podobnie jest w przypadku obowiązku spoczywającego na kapitanie „przedsięwzięcia odpowiednich środków dla zapobieżenia uchyleniu się osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa od odpowiedzialności karnej" (art. 72 § 1 k.m.), a więc między innymi zatrzymania takiej osoby na statku.

Należy również zauważyć, iż w wyniku delegacji ustawowej (art. 5 ust. 2 ustawy o ochronie żeglugi...) dyrektor Urzędu Morskiego (właściwy ze względu na port macierzysty statku) może na wniosek armatora zezwolić (w formie decyzji administracyjnej) na wprowadzenie na jego statkach innych środków ochrony niż przewidziane w „Kodeksie ISPS", przy czym zakłada się „równoważność" tych środków. Powyższa uwaga jest istotna z punktu widzenia możliwości korzystania przez armatora z usług jednostek wyspecjalizowanych w ochronie.

Przechodząc do zagadnienia stosowania polskiej jurysdykcji karnej odnośnie do przestępstw popełnionych na statkach, można stwierdzić, iż prawo wewnętrzne kraju w tym zakresie winno uwzględniać przepisy prawa międzynarodowego zawartego między innymi w odpowiednich konwencjach.

Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza[20] w podrozdziale B art. 27 w zakresie wykonywania jurysdykcji karnej na pokładzie obcego statku stanowi, że państwo nadbrzeżne nie powinno wykonywać jurysdykcji karnej na pokładzie obcego statku przepływającego przez morze terytorialne w celu aresztowania jakiejś osoby (a więc odpowiednio zatrzymania osoby) lub przeprowadzenia dochodzenia w związku z jakimkolwiek przestępstwem popełnionym na pokładzie tego statku podczas jego przepływu. Od tej zasady przewidziano wyjątki (gdy skutki przestępstwa rozciągają się na państwo nadbrzeżne, przestępstwo zakłóca spokój kraju i porządek publiczny na morzu terytorialnym, jeżeli między innymi kapitan statku zwróci się do niniejszych organów o pomoc, gdy działania te dotykają zwalczania nielegalnego handlu narkotykami lub substancjami psychotropowymi).

Z kolei w cytowanej wyżej Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z dnia 10 marca 1988 r.[21] w art. 6 przyjmuje się, że każde państwo-strona podejmuje takie środki, jakie mogą okazać się konieczne do ustanowienia swej jurysdykcji w sprawach

[19] Ustawa z 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, Dz. U. z 2005 r. nr 145, poz. 1221 z poźn. zm.

[20] Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r., Dz. U. z 2002 r. nr 59, poz. 543.

[21] Zob. bliżej: Konwencja w sprawie przeciwdziałania..., art. 4–10.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

o przestępstwa wymienione w art. 3 (katalog przestępstw), jednakże pod warunkami wynikającymi z pkt. 1 a-c. Ważne zastrzeżenie umieszczono w pkt. 5 art. 6 a, mianowicie, że Konwencja nie wyłącza jurysdykcji karnej wykorzystanej zgodnie z przepisami prawa wewnętrznego.

Przepis cytowanego wyżej art. 27 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza został implementowany do ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej z dnia 21 marca 1991 r.[22], gdzie w art. 12 zastrzeżono, iż polskiej jurysdykcji karnej nie stosuje się odnośnie do przestępstw popełnionych na obcych statkach podczas przepływu przez morze terytorialne, przy czym *in extenso* powtórzono wyjątki zawarte w art. 27 cyt. Konwencji. Punktem wyjścia do dalszych rozważań dotyczących stosowania polskiej jurysdykcji karnej odnośnie do przestępstw popełnionych na statkach będzie sformułowana w art. 5 k.k.[23] tzw. zasada terytorialności, zgodnie z którą polskie prawo karne stosuje się do wszystkich sprawców (niezależnie od ich obywatelstwa), którzy popełnili czyn zabroniony również na polskim statku wodnym.

Na podstawie zasady terytorialności w postaci rozszerzonej o „zasady bandery" polską ustawę karną stosuje się również wobec sprawcy, który popełnił czyn zabroniony na polskim statku wodnym, niezależnie od tego, gdzie ten statek w czasie popełnienia czynu się znajdował (podległość polskiej ustawie zachodzi, gdy czyn został popełniony na polskim statku wodnym znajdującym się w obcym porcie lub na morzu otwartym). Warto wspomnieć, iż statki wodne nie stanowią terytorium, natomiast rozciąga się na nie stosowanie jurysdykcji RP w stosunku do czynów popełnionych na polskich statkach wodnych. W przypadku zasady terytorialności oraz zasady bandery, polska ustawa karna obowiązuje niezależnie od obywatelstwa sprawcy (oznacza to, że ścigany przepisami polskiego kodeksu karnego jest zarówno obywatel polski, jak i cudzoziemiec, jeżeli do popełnienia czynu dochodzi na polskim statku wodnym).

Od działania zasady terytorialności prawo przewiduje wyjątki. Pierwszy z nich wiąże się ze stosowaniem polskiej ustawy karnej według wymienionych wyżej zasad i może zostać to stosowanie wykluczone na podstawie umowy międzynarodowej, której RP jest stroną, zaś ewentualne kolizje odnośnie do stosowania ustawy polskiej lub obcej także rozstrzygają porozumienia międzynarodowe. Wyjątek ten wiąże się z możliwością wyłączenia jurysdykcji polskiej wobec cudzoziemców, którzy popełnili przestępstwo na polskim statku wodnym (na podstawie umowy międzynarodowej – art. 5 k.k. *in fine*). Drugi dotyczy osób korzystających z immunitetów dyplomatycznych, a częściowo również konsularnych. Natomiast sporne w doktrynie jest traktowanie jako ograniczenia zasa-

[22] Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej, Dz. U. z 2003 r. nr 153, poz. 1502.

[23] Ustawa z dnia 4 sierpnia 2005 r. o ochronie osób i mienia, Dz. U. z 2005 r. nr 145, poz. 1221.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

dy terytorialności, obowiązywanie innych immunitetów wynikających z prawa krajowego[24].

Ściśle z przepisem art. 5 k.k. koresponduje przepis art. 31 k.p.k. traktujący o właściwości miejscowej sądu, jeśli bowiem w czasie popełnienia czynu statek morski znajdował się poza terytorium RP, to obowiązuje norma z art. 31§ 2 k.p.k., zgodnie z którą właściwy miejscowo jest sąd macierzystego portu statku. Norma ta znajduje praktyczne zastosowanie także w sytuacji, gdy nie można np. ustalić, w zasięgu działania której jednostki policji zostało popełnione przestępstwo na polskim statku wodnym – wtedy właściwą jednostkę policji określa się, stosując odpowiednio przepis art. 30 § 2 k.p.k. (§ 6 ust. 1 Metodyki wykonywania czynności dochodzeniowo-śledczych przez służby policyjne wyznaczone do wykrywania przestępstw i ścigania ich sprawców)[25]. Ponadto zasada ta będzie miała zastosowanie wobec określenia sądu właściwego do rozpoznania np. zażalenia na zatrzymanie (art. 246 k.p.k. i ustawy szczególne).

ZATRZYMANIE W TRYBIE ART. 68 KODEKSU MORSKIEGO W ŚWIETLE KODEKSU POSTĘPOWANIA KARNEGO I USTAW SZCZEGÓLNYCH

Przepis art. 68 kodeksu morskiego[26] stanowi:

§ 1 – Kapitan może w czasie podróży zatrzymać w osobnym pomieszczeniu osobę, której zachowanie się na statku zagraża bezpieczeństwu statku, ludzi lub mienia. Zatrzymanie może trwać najdłużej do czasu przybycia statku do najbliższego portu polskiego lub do portu państwa, którego obywatelem jest osoba zatrzymana.

§ 2 – W razie zawinięcia statku do portu innego państwa niż określonego w § 1, kapitan zawiadamia o zatrzymaniu polski urząd konsularny i właściwe władze miejscowe.

Umieszczenie powyższego przepisu w tytule III *Kapitan statku*, w dziale III – *Uprawnienia kapitana* oraz desygnat pojęciowy zawarty w § 1 przepisu („może"), jasno wskazuje, iż jest to uprawnienie kapitana statku morskiego.

[24] Zob. bliżej na temat polskiej jurysdykcji karnej [w:] M. Mozgawa, M. Budyn-Kulik, P. Kozłowska-Kalisz, M. Kulik, *Kodeks karny*, Oficyna, Poznań 2007. Komentarz do art. 5 tezy 1, 6, 7; J. Giezek, N. Kłączyńska, G. Łabuda, *Kodeks karny część ogólna. Komentarz*, WKP, 2012; Tezy 4, 5 do art. 5 k.k.; A. Marek, *Kodeks karny*. *Komentarz*, Wydawnictwo LEX, 2010, tezy 1–3 do art. 5 k.k.; red. A . Zoll, *Kodeks karny – część ogólna. Komentarz*, t. I do art. 1–116 k.k., Wyd. Zakamycze, Kraków 2004, tezy 1, 2, 5, 7 do art. 5 k.k.

[25] Zarządzenie nr 1426 Komendanta Głównego Policji z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie metodyki wykonywania czynności dochodzeniowo-śledczych przez służby policyjne wyznaczone do wykrywania przestępstw i ścigania ich sprawców, Dz. U. KGP z 2005 r. nr 1, poz. 1.

[26] Ustawa z dnia 18 września 2001 r. kodeks morski, Dz. U. z 2013 r., poz. 758, t.j. nr 288, poz. 1368.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

Analiza treści § 1 art. 68 k.m. oraz analiza porównawcza z treścią art. 243 § 1 i 244 § 1 k.p.k. (ujęcie osoby i zatrzymanie właściwe) prowadzi do wniosku, iż to uprawnienie kapitana nie jest zatrzymaniem procesowym. Nie służy ono bowiem celom postępowania określonym w kodeksie postępowania karnego i nie spełnia funkcji określonych w tym przepisie. Nadto, porównanie literalnego brzmienia tych przepisów wyklucza jakąkolwiek analogię czy podobieństwo. Należy wobec tego postawić pytanie, czy i jakim innym rodzajem zatrzymania jest zatrzymanie realizowane w trybie art. 68 k.m. przez kapitana statku?

Próbując określić rodzaj zatrzymania przewidzianego w cytowanym artykule, nie sposób nie spojrzeć na nie przez pryzmat uregulowania zawartego w art. 15 ust. 1 pkt 3 ustawy o Policji. Otóż ma prawo do zatrzymania osób stwarzających w sposób oczywisty bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego, a także dla mienia. Natomiast kapitan statku – odwołując się do przepisu art. 68 § 1 k.m. – może zatrzymać osobę, której zachowanie zagraża bezpieczeństwu statku, ludzi i mienia. Porównanie brzmienia obydwu przepisów bezspornie prowadzi do wniosku, że zawierają one elementy wspólne zarówno podmiotowe, jak i przedmiotowe. W obu przepisach zatrzymania dotyczą osoby, której zachowanie zagraża bezpieczeństwu, bądź stanowi w sposób oczywisty bezpośrednie zagrożenie.

Wspólne jest także wskazanie w tych przepisach dóbr, którym to zachowanie zagraża, tj. ludziom i mieniu. Z oczywistych powodów praktycznych w przepisie art. 68 k.m. umieszczono dodatkowe dobro, któremu zagraża zachowanie osoby, mianowicie „statek", którym odbywa się podróż.

Skoro zatrzymanie przewidziane w art. 15 ust. 1 pkt 3 ustawy o Policji zostało przez doktrynę zaliczone do zatrzymania pozaprocesowego, nazywanego zatrzymaniem porządkowym lub prewencyjnym, to logika nakazuje traktować zatrzymanie realizowane przez kapitana statku w trybie art. 68 k.m. jako zatrzymanie porządkowe (prewencyjne). Dodatkowym argumentem za uznaniem tego zatrzymania za rodzaj zatrzymania porządkowego jest określenie celu, jakiemu ono służy. Skoro w doktrynie przyjmuje się, iż zatrzymanie porządkowe ma na celu ochronę porządku i bezpieczeństwa publicznego i jest środkiem wykonywania ustawowych zadań, np. Policji, to nie sposób inaczej pojmować tego rodzaju zatrzymania niż jako cel wynikający z omawianego przepisu kodeksu morskiego. Jeżeli nadto weźnie się pod uwagę ogólne funkcje kapitana statku morskiego, zamieszczone w przepisach ogólnych kodeksu morskiego, a zwłaszcza zapis zamieszczony w art. 53 § 2, traktujący o obowiązku wszystkich osób znajdujących się na statku podporządkowania się zarządzeniom kapitana (w tym decyzji o zatrzymaniu osoby) wydanym w celu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na statku, to należy te cele traktować jako tożsame.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

Kończąc te rozważania, wypada poprzeć je argumentem *a contrario* wypływającym z innej funkcji kapitana statku, przewidzianej w art. 72 k.m., tj. zatrzymania osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa (funkcja ta jest określona jako funkcja publicznoprawna). Zatrzymanie realizowane w trybie tego artykułu wskazuje, iż mamy w tym przypadku do czynienia z innym rodzajem zatrzymania niż zatrzymanie porządkowe.

Ponieważ przywołana regulacja nie budzi jakichkolwiek wątpliwości, właściwe jest tylko przywołanie kilku uwag natury ogólnej. Niewątpliwie sformułowanie normy zawartej w art. 68 k.m. podyktowane było specyfiką służby na morzu, faktem odosobnienia statku, ale też potrzebą usankcjonowania samodzielnego kierowania statkiem przez kapitana w celu zapewnienia wspólnego bezpieczeństwa. Z tego też powodu zakres uprawnień wynikających z treści cytowanego artykułu musiał być szerszy niż innych porównywalnych podmiotów. Także ze względu na podkreślaną specyfikę służby na morzu czas trwania takiego zatrzymania został określony w sposób przystający do realiów tej służby. Mianowicie, zatrzymanie ma trwać najdłużej do czasu przybycia statku do najbliższego portu polskiego albo do portu państwa, którego obywatelem jest osoba zatrzymana (art. 68 § 1 k.m. *in fine*). Tym niemniej – co się często zdarza w podróżach morskich – gdy statek wchodzi do obcego portu, to kapitan powinien bezzwłocznie powiadomić polski urząd konsularny i właściwe władze miejscowe o zatrzymaniu w osobnym pomieszczeniu osoby na statku. Po powiadomieniu winien postąpić zgodnie ze wskazówkami konsula[27].

Istotną kwestią jest także to, czy i jakie uprawnienia (gwarancje) przysługują osobie zatrzymanej przez kapitana statku w trybie tegoż artykułu, zwłaszcza że przepisy kodeksu morskiego – co zrozumiałe ze względu na cel jego uchwalenia – o tym milczą. Wydaje się, że odpowiedzi należy poszukiwać w ogólnym stanowisku doktryny, z którego wynika, że w kwestiach nieuregulowanych poszczególnymi ustawami należy przyjmować obowiązujące w danym zakresie (zatrzymania) ogólne normy korzystne dla zatrzymywanego. Skoro zatrzymanie realizowane przez kapitana statku w trybie art. 68 k.m. zostało zaliczone do rodzaju zatrzymania porządkowego, to wydaje się, iż zastosowanie będą miały w drodze analogii przepisy gwarancyjne dla zatrzymanego określone w art. 15 ust. 2–7 ustawy o Policji.

A więc zatrzymanemu będą przysługiwały uprawnienia przewidziane dla osoby zatrzymanej w kodeksie postępowania karnego, tj. zażalenie do sądu na zatrzymanie (art. 15 ust. 2 ustawy o Policji). Ponadto uprawnienia wynikające z dalszych ustępów art. 15 ustawy o Policji, a mianowicie: stosowania tylko w przypadku, gdy inne środki okażą się bezcelowe lub bezskuteczne (ust. 3), poddanie się w ra-

[27] S. Matysik, *Podręcznik prawa...*, s. 111–112.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

zie uzasadnionej potrzeby badaniom lekarskim lub udzielenie pierwszej pomocy medycznej (ust. 5), czynność zatrzymania powinna być wykonana w sposób możliwie najmniej naruszający dobra osobiste tej osoby (ust. 6); na sposób wykonania tej czynności przysługuje zatrzymanemu zażalenie do miejscowo właściwego prokuratora (ust. 7). Wydaje się też, iż pomieszczenie na statku, w którym zostaje umieszczony zatrzymany, winno w zależności od realiów i możliwości technicznych panujących na statku odpowiadać choćby w stopniu podstawowym tym, które wynikają z rozporządzenia[28] dotyczącego takich pomieszczeń w jednostkach Policji.

Dodać należy, iż w praktyce podane gwarancje osoby zatrzymanej winny uwzględniać także kwestie podniesione w tym artykule, a związane z polską jurysdykcją karną oraz immunitetami.

Z uwagi na to, że kapitan statku w praktyce podejmuje jednoosobowo decyzję o zatrzymaniu osoby w trybie art. 68 k.m., ale jej fizycznie nie wykonuje, ma do realizacji tegoż uprawnienia odpowiednie służby. Tymi służbami są: oficer ochrony statku oraz pracownicy ochrony świadczący usługi ochrony mienia i osób na podstawie umowy między armatorem statku a jednostką wyspecjalizowaną, formacją ochrony, działającymi na podstawie przepisów ustawy o ochronie osób i mienia[29].

Należy jednak zastrzec, że wykonują oni w zakresie tego rodzaju zatrzymania polecenie kapitana statku, pełniąc role pomocnicze, usługowe.

S. Matysik[30], uważa, że kapitan statku realizując zatrzymanie określone w art. 68 k.m. (omówienie dotyczy tożsamej instytucji wynikającej z kodeksu morskiego z 1961 r., a zawartej w art. 78 § 3 d. k.m.), spełnia zastępczo funkcje porządkowo-milicyjne (obecnie porządkowo-policyjne).

Z zaprezentowaną powyżej tezą należy się w pełni zgodzić, mając na uwadze zaliczenie tego rodzaju zatrzymania do zatrzymania porządkowego (prewencyjnego). Z kolei w komentarzu do art. 205 i 206 k.p.k. (obecnie art. 243 i 244 k.p.k.) pod red. M. Mazura[31] w tezie 23 wspominano o prawie kapitana statku do

[28] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 13 października 2008 r. w sprawie pomieszczeń w jednostkach organizacyjnych Policji przeznaczonych dla osób zatrzymanych lub doprowadzonych w celu wytrzeźwienia oraz regulaminu pobytu w tych pomieszczeniach, Dz. U. z 2008 r. nr 192, poz. 1187 oraz rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 sierpnia 2011 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie pomieszczeń w jednostkach organizacyjnych Policji przeznaczonych dla osób zatrzymanych lub doprowadzonych w celu wytrzeźwienia oraz regulaminu pobytu w tych pomieszczeniach, Dz. U. z 2011 r. nr 186, poz. 1106.

[29] Ustawa z dnia 4 sierpnia 2005 r. o ochronie osób i mienia, Dz. U. z 2005 r. nr 145, poz. 1221.

[30] Zob. S. Matysik, *Podręcznik prawa...*, s. 111–112.

[31] Patrz bliżej red. M. Mazur *Kodeks postępowania karnego*. *Komentarz*, pr. zbior. pod red. M. Mazura, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1976, s. 281.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

zatrzymania osoby w trybie art. 78 § 3 k.m. (obecnie art. 68 § 1 k.m.) przy okazji omawiania zatrzymania przez kapitana osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa (art. 90 d.k.m. – obecnie 72 k.m.). Autorzy komentarza do art. 244 k.p.k. (zatrzymanie właściwe) J. Grajewski, L. Paprzycki i S. Steinborn[32] w tezie 2, poddając analizie prawo zatrzymania osoby podejrzanej przysługujące nie tylko Policji, i powierzenie tego uprawnienia innym organom przez przepis szczególny rangi ustawowej (art. 312 pkt 2 k.p.k.), wymieniają art. 68 § 1 k.m. jako przykład powierzenia innym organom tegoż uprawnienia. T. Grzegorczyk stwierdził natomiast wprost w komentarzu do art. 244 k.p.k.[33] w tezie 2:

> Także kapitan statku morskiego w przypadku popełnienia na statku przestępstwa obowiązany jest przedsięwziąć odpowiednie środki do zapobieżenia uchyleniu się sprawcy od odpowiedzialności karnej, czyli zatrzymać go (art. 68 § 1 k.m.).

W komentarzu do art. 244 k.p.k. pod red. P. Hofmańskiego[34], przedstawiając w tezie 9 kompetencje do zatrzymania osób na innych podstawach prawnych niż przepis art. 244 k.p.k., przewidziano, iż taka kompetencja przysługuje innym organom, np. kapitanowi statku – art. 68 § 1 k.m. Odnosząc się do powyższych poglądów komentatorów, należy poczynić istotne zastrzeżenie. Umieszczenie tez dotyczących uprawnienia kapitana statku, wynikającego z art. 68 k.m. w komentarzach, do art. 244 k.p.k. sugeruje, iż mamy do czynienia z zatrzymaniem właściwym. Takie stanowisko jednak byłoby w świetle wywodów powyższych nieprawidłowe. W przypadku zaś komentarza T. Grzegorczyka (cytowanego powyżej) wprost należy stwierdzić, iż autor miał na myśli art. 72 § 1 k.m. (przytaczając część jego brzmienia w tezie), a nie powołany art. 68 § 1 k.m.

Reasumując: uprawnienie kapitana statku do zatrzymania osoby w trybie art. 68 k.m. jest rodzajem zatrzymania pozaprocesowego, zwanego zatrzymaniem porządkowym (prewencyjnym), a *per analogiam* w kwestiach nieuregulowanych w kodeksie morskim należy stosować odpowiednie przepisy k.p.k. oraz ustawę o Policji, jeśli działają one na korzyść zatrzymanego.

---

[32] L. Paprzycki [w:] J. Grajewski, L. Paprzycki, S. Steinborn, *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, t. I, Komentarz do art. 1–424, wyd. III, LEX 2013, komentarz do art. 244 k.k.

[33] T. Grzegorczyk, *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Wyd. Zakamycze, Kraków 2003, wyd. III, teza 2.

[34] Zobacz bliżej do art. 244 k.k.: red. P. Hofmańki, *Komentarz do art. 1–296 kpk,* t. I, Wyd. C.H. Beck, Warszawa 2004, teza 8–9, s. 986–987.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

FUNKCJA PUBLICZNOPRAWNA KAPITANA STATKU MORSKIEGO WYNIKAJĄCA Z ART. 72 § 1 K.M. I ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY[35] A PRZEPISY KODEKSU POSTĘPOWANIA KARNEGO

Zgodnie z literalnym brzmieniem art. 72 § 1 k.m.[36], publicznoprawna funkcja kapitana statku morskiego przejawia się w tym, iż:

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

Poza tematem rozważań pozostawiono wymienione w tym przepisie czynności kapitana statku, sprowadzające się do wykonania zastępczo (np. za Policję) niezbędnych czynności, które w kodeksie postępowania karnego określa się jako czynności procesowe w niezbędnym zakresie, a które uregulowane zostały w art. 308 k.p.k. Ze względu na przedmiot artykułu interesujący jest tylko ten fragment omawianego przepisu kodeksu morskiego, który odnosi się do obowiązku kapitana statku, tj. przedsięwzięcia odpowiednich środków potrzebnych dla zapobieżenia uchyleniu się sprawcy od odpowiedzialności karnej, a następnie przekazanie takiej osoby innym uprawnionym organom. Wydaje się, że jednym z tych środków jest zatrzymanie osoby. Stanowisko takie znajduje poparcie wśród przedstawicieli doktryny, którzy uważają, iż w przypadku popełnienia przestępstwa na statku kapitan jest obowiązany do przedsięwzięcia odpowiednich środków dla zapobieżenia uchylaniu się sprawcy od odpowiedzialności karnej, ma prawo zatrzymania takiej osoby[37].

Następną kwestią wymagającą usystematyzowania jest rodzaj zatrzymania, z jakim mamy w tym przypadku do czynienia. Porównanie treści art. 72 § 1 k.m. i art. 244 § 1 k.p.k. prowadzi do wniosku, iż w tym przypadku zatrzymanie realizowane przez kapitana statku jest podobne do zatrzymania właściwego (policyj-

[35] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 lutego 2005 r. w sprawie trybu postępowania kapitana statku wobec osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, Dz. U. z 2005 r. nr 42, poz. 405.

[36] Ustawa z dnia 18 września 2001 r. kodeks morski, Dz. U. z 2013 r., poz. 758, t.j. nr 288, poz. 1368.

[37] Zob.: T. Grzegorczyk, *op. cit*., t. 2; F. Prusak, *op. cit.,* teza 8, s. 713; *Kodeks*..., pr. zbior. pod red. M. Mazura, teza 23, s. 281; *Komentarz*..., pod red. P. Hofmańskiego, teza 8–9, s. 986–987; S. Matysik, *Podręcznik prawa*..., s. 112.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

nego), określonego w art. 244 § 1 k.p.k. Co prawda, treść art. 244 § 1 k.p.k. jest rozbudowana i przesłanki uprawniające do zatrzymania przez Policję są określone w tym artykule ściśle, to jednak podstawowa przesłanka – uzasadnione podejrzenie, że popełnione zostało przestępstwo – jest w obu przepisach jednolita. Oczywiście, w praktyce można sobie wyobrazić, iż osoba, która popełniła przestępstwo na statku, spełniła dodatkowe przesłanki (wymienione w art. 244 § 1 k.p.k.) do zatrzymania, takie jak obawa zatarcia śladów przestępstwa, bądź też nie można ustalić jej tożsamości (w przypadku pasażerów tzw. odbywających podróż na gapę).

Trudno jednak wyobrazić sobie w praktyce spełnienie na statku w czasie podróży dalszych przesłanek wymienionych w tym artykule, a mianowicie obawy ucieczki czy ukrycia się, czy postępowania w trybie przyspieszonym (chyba że termin zostanie dochowany, a statek zmierza do portu polskiego). Wreszcie za uznaniem tego uprawnienia kapitana za rodzaj zatrzymania właściwego przemawia stanowisko doktryny[38], która na to uprawnienie kapitana wskazuje w odpowiednich tezach komentarzy poświęconych art. 244 k.p.k.

Teza o zaliczeniu tego zatrzymania jako właściwego zostaje osłabiona w zestawieniu z końcową treścią art. 72 § 1 k.m., a mianowicie – że kapitan statku przekazuje osobę podejrzaną (osobę zatrzymaną) właściwemu organowi w pierwszym porcie polskim, do którego statek zawinął, lub organom wskazanym w tym przepisie (Marynarce Wojennej, Straży Granicznej, Policji). Ten tryb postępowania, a także określony w rozporządzeniu wydanym na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 72 § 2 k.m. (o czym szerzej poniżej), może wskazywać na podobieństwo do dyspozycji zawartej w art. 243 § 2 k.p.k. dotyczącej ujęcia osoby, tj. że osobę ujętą należy niezwłocznie oddać w ręce Policji. Regulacja taka wskazuje, iż czynność ta jest rodzajem zatrzymania określonym przez doktrynę jako zatrzymanie obywatelskie (ujęcie osoby). Jednak ze względu na subsydiarny charakter tego rodzaju zatrzymania w stosunku do zatrzymania właściwego (w zastępstwie Policji lub innego zobowiązanego do tego organu) oraz przesłanki tego zatrzymania określone w art. 243 § 1 k.p.k., tj. schwytanie sprawcy na gorącym uczynku przestępstwa lub w pościgu podjętym bezpośrednio po popełnieniu przestępstwa i tylko wtedy, gdy zachodzi obawa ukrycia się takiej osoby lub nie można ustalić jej tożsamości, nie można zatrzymania realizowanego przez kapitana statku w trybie art. 72§ 1 k.m. zaliczyć do zatrzymania obywatelskiego.

Dodatkowym argumentem za powyższą tezą jest fakt, iż ujęcie osoby jest uprawnieniem do zatrzymania, a nie prawnym obowiązkiem, zaś kapitan statku jest „obowiązany" do zatrzymania osoby podejrzanej. W praktyce może zdarzyć się tak, iż zarówno członek załogi, jak i pasażerowie mogą ująć (zatrzymać) sprawcę na gorącym uczynku przestępstwa (lub w pościgu) i oddać w ręce ka-

[38] S. Matysik, *Podręcznik prawa...*, s. 112.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

pitana statku. Wtedy kapitan statku realizuje obowiązek wymieniony w art. 72 § 1 k.m., a ujęcie obywatelskie przeradza się w zatrzymanie właściwe. Skoro powyżej podniesione argumenty przemawiają za uznaniem zatrzymania realizowanego przez kapitana statku w trybie art. 72 § 1 k.m. za zatrzymanie właściwe (przewidziane w art. 244 k.p.k.), to należy także przyjąć, iż wszelkie gwarancje i uprawnienia osoby zatrzymanej na podstawie tego przepisu służą osobie zatrzymanej przez kapitana statku (*per analogiam*), a które wymienione są w art. 244 § 2–4, 245 § 1, 246 § 1, 248 § 1–3 k.p.k. Oczywiście, od tej zasady ogólnej – ze względu na specyfikę okoliczności, miejsca i czasu (statek morski, podróż) – będą istniały wyjątki w zakresie realizacji uprawnień z art. 245 k.p.k. (kontakt z adwokatem) i art. 248 § 1 k.p.k. (co do czasu zatrzymania).

Na marginesie należy podkreślić, iż w tym zakresie – tj. czasu zatrzymania realizowanego przez kapitana statku – ten rodzaj zatrzymania wykazuje podobieństwo do ujęcia obywatelskiego, gdzie czas przetrzymywania osoby ujętej nie jest bezwzględnie określony (nie ma tu zastosowania termin 48-godzinny przewidziany w art. 248 k.p.k.). Także w praktyce termin 48 godz. przewidziany w art. 248 § 1 k.p.k. dla zatrzymania właściwego nie będzie w większości przypadków mógł być spełniony przez kapitana statku – zwłaszcza wobec długiej podróży morskiej lub zawinięcia do portu obcego. Maksymalny okres zatrzymania przez kapitana statku osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa, to czas przekazania osoby zatrzymanej w pierwszym porcie polskim organowi właściwemu lub Marynarce Wojennej, Straży Granicznej lub Policji.

Jak wspomniano wcześniej, w § 2 art. 72 k.m. zawarto delegację ustawową dla odpowiednich ministrów do wydania rozporządzenia określającego tryb postępowania kapitana statku odnośnie do osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej. Podkreślenia wymaga zawężenie tej delegacji do przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, podczas gdy w przepisie art. 72 § 1 k.m. jest mowa o przestępstwach (a więc, wydaje się, że o wszystkich, które uregulowane są w kodeksie karnym i innych ustawach).

W wykonaniu tej delegacji Minister Infrastruktury wydał rozporządzenie z dnia 23 lutego 2005 r. w sprawie trybu postępowania kapitana statku wobec osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej[39].

Tryb postępowania kapitana statku określony w tym rozporządzeniu został zawężony do dwóch przesłanek zawartych w § 1 rozporządzenia, a mianowicie stosowany jest w przypadku kapitana statku o polskiej przynależności i wobec osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu żeglugi

[39] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 lutego 2005 r. w sprawie trybu postępowania kapitana statku wobec osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, Dz. U. z 2005 r. nr 42, poz. 405.

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

morskiej. Dodać należy, że w rozporządzeniu określono także tryb przekazywania informacji oraz dowodów przestępstwa władzom innych państw.

Z analizy dalszych postanowień tego rozporządzenia wynikają dla kapitana statku następujące obowiązki:

– zawiadomienia (za pośrednictwem dyrektora urzędu morskiego) prokuratora w siedzibie macierzystego portu statku o popełnieniu na statku przestępstwa (konsekwentnie określonego w § 1 cyt. rozporządzenia) i o przypadku zatrzymania na statku osoby podejrzanej o popełnienie tego rodzaju przestępstwa (§ 2);

– przekazania (o ile zaistnieje taka możliwość) osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa (a więc osoby zatrzymanej) wraz z dowodami jego popełnienia kapitanowi innego statku o polskiej przynależności, który zmierza do portu polskiego, albo dowódcy polskiej jednostki pływającej Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji, ale tylko w przypadku gdy statek nie zmierza do portu polskiego (§ 3);

– zawiadomienia (za pośrednictwem dyrektora Urzędu Morskiego) Ministra Sprawiedliwości o zatrzymaniu na statku osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa, gdy ta osoba nie jest obywatelem polskim (§ 4 ust. 1);

– umożliwienia (w ramach posiadających środków technicznych) zatrzymanej na statku osobie podejrzanej o popełnienie przestępstwa kontaktu z przedstawicielem państwa, którego jest obywatelem, zaś w przypadku gdy taka osoba zatrzymana jest bezpaństwowcem – umożliwienia kontaktu z przedstawicielem państwa, w którym osoba ta ma stałe miejsce zamieszkania oraz skorzystania z prawa odwiedzin na statku przez przedstawiciela tego państwa (§ 5 ust. 1), tryb kontaktowania się oraz odwiedzin ustalany jest za pośrednictwem Ministra Sprawiedliwości (§ 5 ust. 2);

– zawiadomienia polskiego konsula (właściwego ze względu na siedzibę portu) o przetrzymywaniu na statku osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa (a więc i zatrzymania) celem przekazania tej informacji właściwym organom państwa, z tym że następuje to w takich okolicznościach, gdy statek, na którym znajduje się osoba zatrzymana (podejrzana o popełnienie przestępstwa), przed zawinięciem do portu polskiego wpływa do portu państwa obcego (§ 6).

Na statku morskim mogą również zostać popełnione inne typy przestępstw niż przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (np. kradzieże mienia na szkodę pasażerów, ale też załogi statku, pobicia, rozboje, gwałty czy nawet zabójstwa). Sprawcę (sprawców) takiego przestępstwa należy zatrzymać, a kapitan statku realizuje ten obowiązek w trybie art. 72 § 1 k.m. Gdy natomiast, według oceny kapitana lub bezpośrednio ze znamion czynu wynika, iż zostało popełnione przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (typy przestępstw zawarte są w przytoczonych wcześniej konwencjach i umowach międzynarodowych), to kapitan statku stosuje tryb zatrzymania wskazany w art. 72 § 1 k.m., uwzględniając przepisy omawianego rozporządzenia (o przesłance wymienionej w § 1 pkt. 1

Pobrane z czasopisma Studia Iuridica Lublinensia **http://studiaiuridica.umcs.pl**
Data: 28/11/2026 11:29:59

cyt. rozporządzenia, tj. „statku o polskiej przynależności" mowa była przy omówieniu pojęć ogólnych prawa morskiego).

Warto także dodać, że uwagi poczynione przy omówieniu uprawnienia kapitana statku przewidzianego w art. 68 § 1 k.m., a dotyczące praktycznego wykonania zatrzymania osoby, są aktualne (w zakresie osób, które wykonują fizycznie zatrzymanie osoby oraz dokonują dalszych czynności związanych z zatrzymaniem osoby).

Konkludując, powyższe rozważania prowadzą do wniosku, że publicznoprawna funkcja kapitana statku, określona w ust. 72 § 1 k.m. w zakresie zatrzymania osoby, ściśle związana jest z rodzajem zatrzymania określonym jako zatrzymanie właściwe, a szczególny tryb realizacji tego obowiązku jest określony nie tylko w tym przepisie, ale też w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 lutego 2005 r.[40] (dla przypadku przestępstw przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej oraz w przypadku popełnienia przestępstwa na statku o polskiej przynależności w rozumieniu art. 9–11 k.m.). Ponadto zastosowanie mają tu – jak się wydaje – w drodze analogii odpowiednie przepisy kodeksu postępowania karnego, zawierające uprawnienia i gwarancje procesowe osób zatrzymanych (art. 244 § 2–4, art. 246).

SUMMARY

Many works depicting the problems of detaining a person under the provisions of the Criminal Procedure Code can be found in Polish literature, but there appears to be a complete lack of studies relating to the powers of the captain of the ship in this area.

The aim of the article is to present the sense of detention in the context of model powers and public functions of a captain of a ship regarding a detention of a person taking into consideration the maritime law, particularly the Maritime Code. It was essential to quote the basic concepts of maritime law, to define the concept and the legal nature of the detention and the conditions for applying the measure by the captain of a ship, as well as his legal status.

Due to recent changes in the Maritime Code, it became necessary to provide a brief historical trait of maritime law in Poland, especially in the current Art. 68 and 72 of the Maritime Code.

Next, reference is made to issues related to Polish Criminal Jurisdiction, which clearly defines the powers of the captain of the vessel.

Turning to the merits of the analysis, it looks at the captain`s powers of detaining a person in relation to the types of detention codified in the Code of Criminal Procedure and other laws.

[40] *Ibidem*.