

# Piotr Majer

---

## Ślub na pokładzie statku lub samolotu : problem kanonicznej formy zawarcia małżeństwa

---

Ius Matrimoniale 8 (14), 71-86

---

2003

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Ks. Piotr Majer

## Ślub na pokładzie statku lub samolotu – problem kanonicznej formy zawarcia małżeństwa

### Wstęp

Impulsem do podjęcia tak niecodziennego i na pierwszy rzut oka marginalnego tematu była wiadomość podana przez serwis Katolickiej Agencji Prasowej 27 kwietnia 2002 r. Podczas zorganizowanej w Rzymie przez Papieską Radę ds. Duszpasterstwa Migrantów i Podróżnych konferencji kapelanów portów lotniczych, kapelan lotniska we Frankfurcie przyznał, iż udzielił ślubu w powietrzu młodej parze. „Nie potrafiłem im odmówić” – powiedział. Śledząc internetowe ogłoszenia zagranicznych biur turystycznych, można natknąć się na reklamową zachętę do zawarcia ślubu na pokładzie statku wycieczkowego, także przy udziale duchownych różnych wyznań<sup>1</sup>. Warto przy tym zwrócić uwagę na dokument Włoskiej Konferencji Biskupów z 30 VI 1984 r., w którym napomina się księży, by samowolnie nie podpisywali umów z biurami podróży w celu opieki duszpasterskiej nad pasażerami podczas rejsu, bowiem wiąże się to niejednokrotnie z nieprzestrzeganiem dyscypliny kościelnej. Przypomniano, że do tych zadań są powołane kompetentne struktury duszpasterstwa ludzi morza, czyli „Apostolatus Maris Italia”<sup>2</sup>. Dokument nie odnosił się w wyraźny sposób do sprawy małżeństw zawieranych na pokładzie.

Kwestia nie jest więc tak niepoważna, by się nią w ogóle nie zajmować, tym bardziej, że w sytuacji wspomnianej na wstępie przy ślubie asystował

---

<sup>1</sup> Czasem uprzedza się jednak potencjalnych klientów, że jest to jedynie akt symboliczny, a nie zawarcie ważnego małżeństwa.

<sup>2</sup> Zob. Comunicazione della Commissione episcopale per le migrazioni e turismo, *Assistenza religioso-pastorale a bordo delle navi*, w: G. Tassello (red.), *Enchiridion della Chiesa per le Migrazioni. Documenti magisteriali ed ecumenici sulla pastorale della mobilità umana (1887-2000)*, Bologna 2001, s. 1376.

katolicki duchowny. Chodzi przecież nie tylko o odczucia religijne czy choćby estetyczne, ale w grę wchodzi ważność tak zawartego małżeństwa.

Przepisy niektórych państw obejmują możliwość zawarcia ślubu cywilnego na pokładzie statku<sup>3</sup>. Obowiązujące w Polsce prawo o aktach stanu cywilnego przewiduje jedynie rejestrację urodzeń lub zgonów, jakie zdarzyły się na pokładzie polskiego statku morskiego lub powietrznego w czasie podróży<sup>4</sup>. Ustawa nie zawiera wzmianki o małżeństwach zawieranych na pokładzie, jednak art. 58 ust. 3 przewiduje możliwość zawarcia małżeństwa poza lokalem urzędu stanu cywilnego „jeżeli zachodzą uzasadnione przyczyny”<sup>5</sup>.

Czy małżeństwo kanoniczne może być ważne zawarte na pokładzie statku lub samolotu? Zakładając zdolność prawną nupturientów oraz to, że ich zgoda małżeńska wolna jest od wszelkich defektów, problemem jaki się rysuje jest kanoniczna forma zawarcia małżeństwa, a w szczególności uprawnienie świadka kwalifikowanego do asystowania przy zawarciu małżeństwa. Kto może być tym świadkiem? Proboszcz parafii terytorialnej jednego z nupturientów, czy też proboszcz parafii, na terenie której leży port lub lotnisko? A może prawnie ustanowiony duszpasterz ludzi morza, względnie kapelan portu lotniczego, którym prawo nadaje szczególne uprawnienia w sprawowaniu duszpasterstwa specjalistycznego?

### **Małżeństwo zawierane na statku w przepisach prawa kanonicznego**

Temat nie jest zupełnie obcy literaturze kanonistycznej, przede wszystkim w szerszym kontekście kościelnej jurysdykcji i opieki dusz-

---

<sup>3</sup> Np. włoski Kodeks Żeglugi (Codice della Navigazione) w art. 204 przewiduje, że podczas rejsu obowiązki urzędnika stanu cywilnego przejmuje kapitan i wobec niego może być zawarte małżeństwo w niebezpieczeństwie śmierci.

<sup>4</sup> Zob. Dziennik Ustaw z dnia 6 X 1986 r., Ustawa z dnia 29 IX 1986 r., art. 74-77. W takiej sytuacji kapitan statku, oprócz wzmianki w dzienniku okrętowym (pokładowym), sporządza protokół zawierający dane dotyczące urodzenia lub zgonu. Protokół powinien być podpisany przez dwóch świadków, a następnie przesłany do urzędu stanu cywilnego pierwszego portu polskiego, do którego statek morski zawinął lub w którym statek powietrzny wylądował, a jeżeli statek znajduje się za granicą, do najbliższego konsula RP.

<sup>5</sup> Wskazuje się, iż może to być np. miejsce szczególnie dla kogoś ważne ze względu na długoletnią tradycję rodzinną. Zob. J. Winiarz, J. Gajda, *Prawo rodzinne*, Warszawa 1999, s. 46. W sierpniu 2000 r. media donosiły o prawnie zawartym ślubie cywilnym w samolocie lecącym nad Koszalinem przez parę miłośników lotnictwa i członków Aeroklubu Koszalińskiego, wobec kierownika miejscowego Urzędu Stanu Cywilnego.

pasterskiej nad załogą i pasażerami statków przebywających na morzu. Stosunkowo liczne przepisy kościelne wydawane w tej materii od końca XIX w. dotyczyły kwestii prawnych związanych z możliwością sprawowania sakramentów pokuty i Eucharystii na pokładzie statków<sup>6</sup>, jednak o małżeństwie nie było mowy. Niektóre z tych dokumentów stały się później źródłem kan. 883 poprzedniego Kodeksu, który z mocy samego prawa wszystkim kapłanom odbywającym podróż morską – papież Pius XII rozszerzył to w 1947 r. na podróż lotniczą<sup>7</sup> – i posiadającym odpowiednie uprawnienia nadane przez własnego ordynariusza, przyznawał na czas podróży władzę słuchania spowiedzi osób przebywających na pokładzie, schodzących czasowo na ląd, a także wiernych wchodzących czasowo na statek lub samolot podczas zatrzymania się w porcie czy na lotnisku, także w oczekiwaniu na przesiadkę, jeśli czas postoju nie przekraczał trzech dni<sup>8</sup>. Ten drobiazgowy przepis i komentarze do niego dobrze odzwierciedlają ducha dawnego Kodeksu i ówczesną mentalność kanonistów. W komentarzach do kan. 883 można znaleźć jeszcze bardziej skrupulatne interpretacje, iż – skoro dotyczył „podróży” – nie obejmował krótkich wycieczek, regat, zawodów sportowych czy amatorskiego wędkowania. Ponieważ kanon mówił o podróży „morskiej”, niektórzy natychmiast uściślali, że nie dotyczył rejsu

<sup>6</sup> Zob. S. Congregatio S. Officii, *Dubia quoad facultates sacerdotum qui transmarinum iter suscipiunt*, 17. III. 1869, ASS 25 (1892/93), s. 449; S. Congregatio S. R. et U. Inquisitionis, *Decretum quoad facultatem excipiendi confessiones fidelium navigantium*, 9. IV. 1900, ASS 32 (1899/1900), s. 760; S. Congregatio Rituum, *Dubium quoad audiendum sacrum in Capella navis, nuper publica declarata*, 10. V. 1901, ASS 35 (1902/03), s. 110; S. Congregatio de Propaganda Fide, *Normae ad rite celebrandam Missam super naves*, ASS 35 (1902/03), s. 48; S. Congregatio de Propaganda Fide, *Dubium circa Missae celebrationem super naves*, ASS 35 (1902/03), ss. 612-613; S. Congregatio S. R. et U. Inquisitionis, *De facultate sacerdotum quoad excipiendas in navi confessiones fidelium secum navigantium*, 24. VIII. 1905, ASS 40 (1907), s. 24; Secretaria Status, *Speciales facultates conceduntur Societati Hispanicae pro Navigatione Transatlantica*, 20. III. 1906, ASS, 39 (1906), ss. 452-454; S. Congregatio S. R. et U. Inquisitionis, *Sacerdotibus navigantibus conceditur facultas excipiendi in itinere confessiones etiam fidelium non navigantium*, ASS 40 (1907), s. 25; S. Congregatio Rituum, *Indultum litandi Sacrum in navi pro Episcopis Americae, Oceaniae et Australiae*, 30. VI. 1908, ASS 41 (1908), ss. 593-594. Dokumenty te zebrane są także w zbiorze wydanym przez Papieską Komisję ds. Duszpasterstwa Migrantów i Podróżnych: G. Tassello, L. Favero (red.), *Chiesa e mobilità umana. Documenti della Santa Sede dal 1883 al 1983*, Roma 1985, nn. 52-53, 61, 73-74, 96-112, 116, 184. Zob. też dokumenty opublikowane w *Codicis Iuris Canonici fontes*, wyd. P. Gasparri, J. Serédi, t. IV, Romae 1926, s. 563, n. 1258; t. VII, Romae 1935, ss. 547-548, n. 4941.

<sup>7</sup> Motu proprio *Animarum studio*, 16 XII 1947 r., AAS 40 (1948), s. 17.

<sup>8</sup> To ostatnie uściślenie zostało dokonane 20 V. 1923 r. przez Papieską Komisję ds. Interpretacji Kodeksu. Zob. AAS 16 (1924), s. 114.

statkiem po rzece, choć już mógł stosować się do podróży po dużym jeziorze, które może być traktowane jako niewielkie morze. Określano nawet precyzyjnie moment, od którego kapłan uzyskuje władzę spowiadania: nie dopiero, gdy statek lub samolot zaczyna się poruszać, ale już od momentu, gdy kapłan znajdzie się na pokładzie<sup>9</sup>.

Innym kanonem poprzedniego Kodeksu odnoszącym się do morskich podróży był przepis kan. 822 § 3, który stanowił, iż zezwolenie na używanie przenośnego ołtarza, które w pewnych przypadkach wydaje Stolica Apostolska, nie oznaczało *ipso facto* zezwolenia na odprawianie Eucharystii na statku czy okręcie. Takie zezwolenie dawne prawo nadawało jednak wszystkim kardynałom (kan. 239 § 1, 8°) i biskupom (kan. 349 § 1, 1°), przy zachowaniu odpowiednich środków ostrożności, nade wszystko, by uchronić przed rozlaniem Krew Pańską<sup>10</sup>.

O możliwości zawierania małżeństw podczas podróży morskiej dawny Kodeks Prawa Kanonicznego – choć w innych miejscach tak dokładny i drobiazgowy – nie wspominał. Wnikliwi zazwyczaj komentatorzy Kodeksu także nie podejmowali tej kwestii, jeśli nie liczyć wzmianki, iż sztorm podczas podróży stanowi niebezpieczeństwo śmierci uprawniające do zastosowania formy nadzwyczajnej<sup>11</sup>. Kan. 1109 § 2 dopuszczał wprawdzie zawarcie małżeństwa poza miejscem świętym, ale mówił jedynie o domach prywatnych, za zezwoleniem ordynariusza miejsca, tylko w nagłej konieczności, zawsze dla słusznej i rozumnej przyczyny. Nawet przy zastosowaniu formy nadzwyczajnej komentatorzy mówili, że małżeństwo, jeśli to możliwe, ma być zawierane w kościele, a w razie niemożności „in privatis domibus”<sup>12</sup>.

<sup>9</sup> Zob. A. Alonso Lobo, *La penitencia*, w: A. Alonso Lobo, L. Miguélez Domínguez, S. Alonso Morán, *Comentarios al Código de Derecho Canónico con el texto legal latino y castellano*, II, Madrid 1963, ss. 295-296. Inaczej normę interpretował M. Conte a Coronata, *Compendium Iuris Canonici ad usum scholarum*, t. III: *De sacramentis*, Taurini-Romae 1949, ss. 146-147. Według niego także podczas rejsu po rzece kapłan otrzymywał władzę spowiadania.

<sup>10</sup> Zob. na ten temat Dekret Św. Kongregacji Soboru z 8 VIII 1959 r. upoważniający ordynariuszy miejsca Ameryki Łacińskiej i Filipin do udzielania takich zezwoleń, AAS 51 (1959), s. 917. Problemem kanonistów było, czy gdy na statku istniała kaplica, także obowiązywał zakaz odprawiania tam Mszy św. bez zezwolenia Stolicy Apostolskiej. Zob. A. Alonso Lobo, *La Santísima Eucaristía*, dz. cyt., ss. 228-229; M. Conte a Coronata, *Compendium...*, dz. cyt., ss. 92-93.

<sup>11</sup> Zob. M. Conte a Coronata, *Institutiones Iuris Canonici ad usum utriusque cleri et scholarum. De Sacramentis. Tractatus canonicus*, t. III: *De matrimonio et de Sacramentalibus*, Taurini 1948, s. 788; F. Bączkiewicz, J. Baron, W. Stawinoga, *Prawo Kanoniczne. Podręcznik dla duchowieństwa*, t. II, Opole 195, s. 293.

<sup>12</sup> Zob. M. Conte a Coronata, *Compendium...*, dz. cyt., s. 677.

Czy do małżeństw zawieranych na pokładzie statku można stosować ogólne przepisy Kodeksu Prawa Kanonicznego regulujące kompetencję terytorialną świadka urzędowego asystującego przy zawarciu małżeństwa? Kan. 1108 § 1 stanowi, iż „tylko te małżeństwa są ważne, które zostają zawarte wobec asystującego miejscowego ordynariusza albo proboszcza, albo wobec kapłana lub diakona delegowanego przez jednego z nich; a także wobec dwóch świadków...”. Kompetencję terytorialną świadka kwalifikowanego określa kan. 1109: „Ordynariusz miejsca i proboszcz na mocy swego urzędu, w granicach własnego terytorium ważnie asystują przy małżeństwach nie tylko swoich podwładnych, lecz także obcych, jeśli jedno z nich należy do obrządku łacińskiego...”.

Terytorialny charakter asystowania przy zawarciu małżeństwa jest od 19 IV 1908 r., w którym to dniu wszedł w życie dekret Św. Kongregacji Soboru „*Ne temere*”<sup>13</sup>, istotnym elementem formy kanonicznej (mimo pewnego rozluźnienia tej zasady ze względu na jurysdykcję personalną). Ordynariusz miejsca i proboszcz ważnie asystują przy każdym małżeństwie zawierającym na terytorium własnej jurysdykcji, niezależnie od przynależności parafialnej czy diecezjalnej nupturientów. Natomiast poza terytorium diecezji lub parafii nie mają upoważnienia do asystowania „*iure proprio*”. Asystowaliby więc tam nieważnie ani nie mogliby udzielić delegacji do asystowania, nawet przy małżeństwie swoich podwładnych, jeśli nie otrzymaliby delegacji od miejscowego ordynariusza lub proboszcza. Tak określona kompetencja terytorialna proboszcza i ordynariusza miejsca jest specyfiką formy kanonicznej małżeństwa, bowiem w niektórych innych sytuacjach ordynariusz miejsca może wykonywać jurysdykcję nad podwładnymi znajdującymi się poza własnym terytorium<sup>14</sup>.

Ale na jakim terytorium znajduje się statek płynący na pełnym morzu lub lecący kilka tysięcy metrów nad ziemią z dużą szybkością samolot? Czy, i do jakiego stopnia, można posiłkować się tu normami prawa międzynarodowego, zgodnie z którymi do terytorium państwa

---

<sup>13</sup> S. Congregatio Concilii, Decr. *Ne temere*, CIC Fontes, t. VI, Romae 1932, n. 4340, ss. 867-870. Dekret ów dokonał zasadniczej zmiany systemu przyjętego w 1563 r. przez Sobór Trydencki, w którym władnym do ważnego asystowania był proboszcz lub ordynariusz „właśny” obojga lub jednego z nupturientów, niezależnie od miejsca, w którym małżeństwo było zawarte.

<sup>14</sup> Zob. np. kan. 91, 136, 1077-1079.

należy pas morza określonej szerokości przyległy do brzegu, przestrzeń powietrzna nad obszarem lądowym państwa, wodami śródlądowymi i terytorialnymi, a także statek i samolot stanowią część terytorium danego państwa? Jak określić zatem parafię czy diecezję, której „przedłużeniem” byłby pokład statku lub samolotu?

Terytorium w odniesieniu do uprawnienia proboszcza czy ordynariusza miejsca do asystowania przy zawieraniu małżeństw należy rozumieć nie w sensie moralnym, ale fizycznym – tak uznawano zarówno pod rządami poprzedniego Kodeksu<sup>15</sup>, jak i dzisiaj<sup>16</sup>. Jakże wymowne jawi się w tym kontekście zdanie wielkiego kanonisty, kardynała Gasparri, że ważność lub nieważność małżeństwa mogą zależeć nawet od jednego kroku<sup>17</sup>. Granice terytorium, na którym ordynariusz miejsca lub proboszcz mogą ważne asystować są więc ściśle określone poprzez granice parafii czy diecezji (w akcie ich erygowania)<sup>18</sup>, zgodnie ze słowami użytymi w kan. 1109: „intra fines sui territorii”. Nie wydaje się, by istniały podstawy do zastosowania analogii i twierdzenia, że statek na pełnym morzu jest częścią terytorium jakiejś parafii czy diecezji. Przeciwnie, uznawano, że statek na pełnym morzu nie należy do żadnej diecezji, znajdując się poza terytorialną jurysdykcją ordynariusza miejsca<sup>19</sup>, a wyłączną kompetencję terytorialną nad obszarem morskim ma Biskup Rzymski<sup>20</sup>. Konsekwencją tego były np. normy liturgiczne wydane dla kapelanów odprawiających Mszę św. na morzu – przewidywano stoso-

<sup>15</sup> Zob. M. Conte a Coronata, *Institutiones...*, cyt., s. 765.

<sup>16</sup> Zob. A. Bernárdez Cantón, *Compendio de derecho matrimonial canónico*, Madrid 1991, s. 217.

<sup>17</sup> Zob. P. Gasparri, *Tractatus canonicus de matrimonio. Editio nova ad mentem Codicis I. C.*, t. I, Romae 1932, s. 125, n. 975: „Fines autem territorii attendendi sunt non moraliter, sed physice, ita ut ex distantia unius passus pendeat validitas aut nullitas matrimonii [...]”.

<sup>18</sup> Zob. J. M. González del Valle, *Derecho canónico matrimonial*, Pamplona 1991, ss. 135-137.

<sup>19</sup> H. Jone, *Commentarium in Codicem Iuris Canonici*, t. II, Paderborn 1954, s. 124: „navis in mari alto invenitur extra omnem dioecesism et ideo leges particulares reservationesque particulares ibidem non valent”. M. Petroncelli, *Capellano di nave*, w: *Enciclopedia del Diritto*, t. VI, Milano 1960, s. 264: „Inoltre si deve ritenere che, per quanto riguarda l'esercizio della potestà di ordine risulti inapplicabile in mare il principio canonistico che la liceità dell'esercizio di tale potestà dipende dal consenso dell'autorità giuridicamente competente per territorio, data la speciale situazione di fatto caratterizzata dalla mancanza di una giurisdizione spazialmente delimitata”.

<sup>20</sup> L. M. de Bernardis, *La giurisdizione ecclesiastica sulle navi*, Rivista del Diritto della Navigazione, 6 (1940), s. 404: „Mancando uffici particolari, fra i quali la giurisdizione ecclesiastica sia ivi spazialmente ripartita, deve ritenersi quindi che anche sul mare essa competa in modo esclusivo al Sommo Pontefice”.

wanie przez nich tylko kalendarza liturgicznego Kościoła powszechnego, bez wymieniania w Kanonie Eucharystycznym imienia biskupa<sup>21</sup>.

Nieliczni autorzy podejmujący ten temat doszukiwali się jednak uzasadnień, iż jurysdykcja ordynariusza miejsca i proboszcza rozciąga się na wody przybrzeżne (terytorialne), zgodnie z prawem międzynarodowym<sup>22</sup>. De Bernardis powoływał się na wypowiedzi kilku dekreta-listów, jak np. Baldus de Ubaldis, który pisał: „territorium et in aquis se extendit”<sup>23</sup>. Innym użytym przezeń argumentem była wnikliwa analiza tekstu wyżej wspomnianego kan. 883 CIC 1917, który udzielał władzy spowiadania kapłanom odbywającym podróż morską, „nawet gdyby statek podczas trwania podróży przepływał lub zatrzymywał się na pewien czas w miejscach podporządkowanych jurysdykcji różnych ordynariuszy”<sup>24</sup>. Skoro statek porusza się tylko po wodzie – nie bez racji argumentował włoski autor – takie sformowanie kanonu oznacza, że jurysdykcja ordynariuszy miejsca rozciąga się na wody przybrzeżne<sup>25</sup>.

Jednak i de Bernardis nie ukrywał trudności wiążących się z przyjęciem takiego wniosku. Szerokość wód terytorialnych była i jest przedmiotem tarć, kontrowersji i konfliktów, a nierzadko jest niejednokowo jednostronnie określana przez państwa. W związku z tym istnieje poważna trudność ustanowienia jednolitego kryterium<sup>26</sup>. Zresz-

---

<sup>21</sup> Zob. S. Congregatio Consistorialis, *Leges Operis Apostolatus Maris*, 21 XI 1957, AAS 50 (1958), ss. 375-383, art. 27 i 28.

<sup>22</sup> Zob. L. M. de Bernardis, *La giurisdizione...*, art. cyt., ss. 409-412. Na opinię tego autora powoływał się też M. Petroncelli, *La celebrazione del matrimonio religioso con effetti civili a bordo delle navi*, Milano 1950, s. 17 (nadbítka z „Rivista del Diritto della Navigazione”, 16 (1950), n. 3).

<sup>23</sup> Cyt. za L. M. de Bernardis, *La giurisdizione...*, art. cyt., s. 410.

<sup>24</sup> Kan. 883 CIC 1917: „... quamvis navis in itinere transeat vel etiam aliquandiu consistat variis in locis diversorum Ordinariorum iurisdictioni subiectis”

<sup>25</sup> Zob. L. M. de Bernardis, *La giurisdizione...*, art. cyt., s. 411.

<sup>26</sup> Zob. tamże, ss. 410-412. Autor – profesor Uniwersytetu w Parmie – odwoływał się do zasad stosowanych w przypadku łuki prawnej (kan. 20 CIC 1917), by dojść do wniosku, iż należy przyjąć normy prawa międzynarodowego dla określenia zasięgu jurysdykcji ordynariusza miejsca na wodach terytorialnych (ss. 413-417). Ponieważ jednak wśród norm prawa międzynarodowego nie było zgodności, autor przyjął miarę trzech mil morskich jako uniwersalną granicę „terytorialnych wód kanonicznych”, wskazując, że należy także uwzględnić szczególnie takie okoliczności, jak przyplawy i odpływy morskie oraz ukształtowanie linii brzegowej. Tak określona granica trzech mil – pisał – jest zgodna z duchem prawa kanonicznego, przy uwzględnieniu ówczesnej średniej prędkości statków. Przyznawał, że mogą pojawić się problemy z dokładnym określeniem odległości statku od brzegu, ale uznawał, że można wówczas oprzeć się na zasadzie wyrażonej w kan. 209 (dzisiejszym kan. 144) o uzupełnieniu jurysdykcji w przypadku wątpliwości lub błędów powszechnego.



tą nie można przenosić norm prawa państwowego na obszar prawa kościelnego, jeśli przepisy kanoniczne same wprost do nich nie odsyłają (kan. 22)<sup>27</sup>.

Wiązano także jurysdykcję kościelną na statkach z portem, w którym dany statek był zarejestrowany lub zazwyczaj kotwiczył<sup>28</sup>. I tutaj wystąpiły przeszkody, ponieważ często oficjalna rejestracja jest ze względów fiskalnych czysto formalna i nie odpowiada rzeczywistości (problem tzw. „tanich bander”)<sup>29</sup>.

Nie wydaje się więc, by istniało jakieś pewne kryterium, w oparciu o które można by było kanonicznie terytorium diecezji czy parafii rozciągać na pokład statku lub samolotu. Z przepisów kodeksowych wynikałoby zatem, że ani ordynariusz miejsca, ani proboszcz nie są kompetentni do ważnego asystowania przy zawieraniu małżeństw na statkach czy samolotach. Nie mogą także nikogo do tego ważnie delegować, gdyż władza delegowania jest także terytorialnie ograniczona (kan. 1111 § 1). Jedynym, który mógłby ważnie udzielić takiej delegacji jest papież.

Wobec trudności w stosowaniu do statków czy samolotów zasad kompetencji terytorialnej, należy rozważyć inną możliwość, mianowicie kwestię uprawnień personalnych, zwłaszcza jeśli chodzi o specjalnie ustanowionych kapelanów, którym zleca się duszpasterską troskę o tych wiernych, którzy ze względu na specyficzne uwarunkowania nie mogą w pełni korzystać ze zwyczajnego duszpasterstwa parafialnego. Kan. 568 wśród takich właśnie kategorii osób wymagających specjalnej troski duszpasterskiej wymienia tych, którzy odbywają podróż morską. Można by sądzić, że właśnie osoba prawnie ustanowionego kapelana,

<sup>27</sup> Zob. M. Żurowski, *Prawo Nowego Przymierza*, Poznań 1989, ss. 45-46. Z takim odesłaniem, zwanym nieraz „kanonizacją prawa#”, mamy np. do czynienia w kanonach: 98 § 2, 110, 197, 1094, 1290.

<sup>28</sup> Zob. S. Congregatio Concilii, *Decretum de Missa vespertina in navi*, 31 V 1953 r., AAS 45 (1953), s. 425. Na pytanie, który ordynariusz miejsca jest kompetentny do udzielenia zezwolenia na odprawianie Mszy św. wieczornej, Kongregacja udzieliła odpowiedzi: „Competens est praedictam facultatem elargiendam Ordinarius loci, in cuius territorio est portus, in quo navis habitualiter consistit”.

<sup>29</sup> Zob. S. Congregatio Concilii, *Responsum part.*, 7 VII 1956 r., w: X. Ochoa (red), *Leges Ecclesiae post Codicem iuris canonici editae*, t. II, Romae 1969, kol. 3515-3516. Kongregacja, odpowiadając na pytanie o obowiązywanie na pokładach statków przywileju udzielonego dla Kościoła partykularnego w Niemczech w dziedzinie przepisów o zachowaniu postów i abstinencji, rozstrzygnęła, iż przywileje te obowiązują także na pokładach niemieckich statków, o ile statek wypłynął z niemieckiego portu, a na pokładzie był kapelan narodowości niemieckiej.

sprawującego posługę w prawnie określonych strukturach<sup>30</sup>, cieszącego się specjalnymi uprawnieniami w pełnieniu pasterskiej posługi w nietypowych warunkach, byłaby najwłaściwsza dla wyjścia naprzeciw oczekiwaniom tych, których gorącym pragnieniem jest zawarcie małżeństwa na morzu czy w powietrzu.

Jednak jeśli chodzi o kapelanów ludzi morza, to wszystkie poprzednie dokumenty normatywne określające strukturę prawną tego duszpasterstwa oraz szczegółowe uprawnienia kapelanów, począwszy od konstytucji apostolskiej Piusa XII „*Exsul Familia*”<sup>31</sup>, poprzez następne regulacje prawne posługi duszpasterskiej na statkach, albo na ten temat milczały<sup>32</sup>, albo w sposób wyraźny wykluczały jakąkolwiek kompetencję kapelanów związaną z zawieraniem małżeństw<sup>33</sup>. Kapelan „*Apostolatus maris*” na mocy pełnionego urzędu nie uzyskiwał żadnych uprawnień do asystowania przy zawieraniu małżeństw, ani osób podróżujących na statkach, ani nawet na lądzie wobec tych ludzi morza, którzy byli powierzeni jego duszpasterskiej pieczy.

<sup>30</sup> Do takich strukturalnie zorganizowanych, aczkolwiek w różnych formach, duszpasterstw specjalistycznych, wykraczających poza terytorium diecezji i wymagających specyficznych środków duszpasterskich, a co za tym idzie, szczególnych uprawnień i kompetencji, należą ordynariaty polowe oraz duszpasterstwa wiernych określanych jako „ludzie w drodze”: emigrantów, uchodźców, koczowników, turystów, kierowców i podróżnych, ludzi związanych z pracą na morzu czy w lotnictwie. Szerzej na ten temat zob. list skierowany do konferencji biskupów przez Papieską Komisję ds. Duszpasterstwa Migrantów i Podróżnych, *Chiesa e mobilità umana*, 26 V 1978 r., AAS 70 (1978), ss. 357-378. Odniesienia do wielu opracowań podejmujących prawno-kanoniczną problematykę duszpasterstw specjalistycznych można znaleźć w moim artykule *El Motu Proprio «Stella Maris» de Juan Pablo II: la estructuración jurídica de una pastoral especializada*, *Ius Canonicum*, 37 (1997), ss. 629-672. Zob. też J. Dyduch, *Kościelna struktura duszpasterstwa „ludzi w drodze”*, *Notificaciones e Curia Metropolitana Cracoviensi*, 119 (1981), n. 79, ss. 196-205.

<sup>31</sup> Konst. Ap. Piusa XII, *Exsul Familia*, 1 VIII 1952, AAS 44 (1952), ss. 649-704, art. XXV § 1: „Kapelani statków podczas podróży sprawują funkcje duszpasterskie, z wyjątkiem sakramentu małżeństwa, w stosunku do wszystkich, którzy z jakiegokolwiek przyczyny znajdują się na pokładzie”

<sup>32</sup> S. Congregatio Consistorialis, *Normae et facultates pro Sacerdotibus in spiritualem navigantium curam incumbentibus nempe pro Cappellanis navigantium et Cappellanorum Directoribus*, 19 III 1954, AAS 46 (1954), ss. 415-418; S. Congregatio Consistorialis, *Normae et facultates pro sacerdotibus in spiritualem maritimum curam incumbentibus nempe pro capellanis et directoribus operis «Apostolatus Maris»*, 2 IV 1954, AAS 46 (1954), ss. 248-252; S. Congregatio Consistorialis, *Leges Operis Apostolatus Maris*, 21 XI 1957, AAS (50), ss. 375-383.

<sup>33</sup> Pontificia Commissio de spirituali migratorum atque itinerantium cura, *Normae pro maritimum atque navigantium spirituali cura gerenda*, 24 IX 1977, AAS 69 (1977), 738-746, art. 8, § 4: „Kapelan [...] może w odniesieniu do ludzi morza wykonywać wszystkie właściwe czynności duszpasterskie, z wyjątkiem spraw małżeńskich, chyba że został prawnie ustanowiony proboszczem lub moderatorem misji, z którą złączone jest duszpasterstwo”.

## **Regulacja przyjęta w motu proprio Jana Pawła II „Stella Maris” z 1997 r.**

Pierwszym dokumentem, który wprost zezwala na zawarcie małżeństwa na statku i reguluje kwestię asystencji świadka urzędowego jest motu proprio Jana Pawła II „Stella Maris” z 31 I 1997 r.<sup>34</sup> Art. V § 1 mówiący o uprawnieniu kapelana na mocy urzędu do sprawowania wśród ludzi morza<sup>35</sup> wszystkich czynności duszpasterskich (kumulatywnie z proboszczem terytorialnym) zawiera wyraźną klauzulę wykluczającą z jego uprawnień wszystko, co wiąże się z zawarciem małżeństwa<sup>36</sup>. Niemniej jednak w dalszym ciągu, po zobowiązaniu kapelana do pełnienia duszpasterskiej posługi wobec wszystkich wiernych odbywających podróże, „niezależnie od tego, czy statek żegluje po morzu, jeziorze czy rzece”<sup>37</sup>, art. VII § 3, odnosząc się bezpośrednio do kwestii małżeństw zawieranych na pokładzie, stanowi, iż aby móc ważnie i godziwie asystować przy zawarciu małżeństwa podczas podróży, kapelan Dzieła Duszpasterstwa Ludzi Morza musi otrzymać delegację od ordynariusza lub proboszcza parafii, w której jedna ze stron zawierających małżeństwo ma stałe lub tymczasowe zamieszkanie, lub też w której przebywała przez okres miesiąca, a w przypadku osób nie mających żadnego miejsca zamieszkania, od proboszcza parafii, na terenie której znajduje się port, gdzie osoby te weszły na statek. Kapelan ma obowiązek przekazać temu, kto udzielił delegacji, dane o zawartym małżeństwie, aby mogło zostać ono zarejestrowane w księdze metrykalnej<sup>38</sup>.

<sup>34</sup> AAS 89 (1997), ss. 209-216.

<sup>35</sup> Są nimi, zgodnie z art. II § 1 ci, którzy w danym momencie znajdują się na statkach handlowych lub rybackich oraz którzy z jakichkolwiek powodów podróżują statkiem, a także wszyscy, którzy ze względu na wykonywaną pracę zazwyczaj przebywają na statkach i platformach wydobywczych, emeryci, którzy wykonywali wyżej wymienione zawody, uczniowie szkół morskich, pracownicy portowi a także małżonkowie, niepełnoletnie dzieci i wszystkie osoby mieszkające w jednym domu z marynarzem, nawet jeśli aktualnie nie należy do personelu pływającego (np. jest emerytem) oraz stali współpracownicy dzieła duszpasterstwa ludzi morza.

<sup>36</sup> Art. V § 1: „Kapelan dzieła Duszpasterstwa Ludzi Morza na mocy swego urzędu może spełniać wśród ludzi morza wszystkie posługi duszpasterskie z wyjątkiem tych, które odnoszą się do małżeństwa” („re matrimoniali exclusa”).

<sup>37</sup> Art. VII § 1. To uściślenie rozwiewa wyżej wspomniane wątpliwości komentatorów kan. 883 CIC 1917.

<sup>38</sup> Art. VII § 3: „Ut vero valide liciteque itineris tempore assistere possit matrimonio, Apostolatus Maritimi Operae cepellanus delegationem accipere debebit an Ordinario vel a parrocho paroeciae in qua alterutra contrahens pars domicilium aut quasi domicilium habet vel commoratione saltem unum mensem extantam, vel, si de vagis et errantibus agitur,

Przepis ten z kilku względów jawi się jako niezwykle interesujący w kontekście kanonicznej formy zawarcia małżeństwa.

Po pierwsze, jak powyżej wspomniano, jest to pierwsze wyraźne przyzwolenie i jasne określenie warunków, pod jakimi małżeństwa mogą być ważnie i godziwie zawierane na pokładzie statków. Rozwieża to wiele dotychczasowych wątpliwości i trudności.

Po drugie, art. VII § 3 papieskiego dokumentu odchodzi od obowiązującej od 1908 r. ścisłej zasady kompetencji terytorialnej proboszczów i ordynariuszy miejsca. Oto bowiem przepis motu proprio „Stella Maris” dopuszcza, by proboszcz lub ordynariusz miejsca delegował kapelana do asystowania przy zawarciu małżeństwa *poza własnym terytorium*, co stanowi niebagatelną innowację przepisów dotyczących formy zawarcia małżeństwa, wykraczając poza zasadę przyjętą w kan. 1111 § 1 („*intra fines sui territorii*”).

Pamiętać przy tym należy, że kapelan na statku pozbawiony jest kompetencji personalnych, które pozwalałyby na ważne asystowanie przezeń przy zawarciu małżeństwa w myśl kan. 1110<sup>39</sup>. Dzieło Duszpasterstwa Ludzi Morza nie stanowi jurysdykcyjnej struktury personalnej, która mogłaby być przyrównana do diecezji (art. I). Kapelan nigdzie nie jest zrównany z proboszczem (jak np. kapelan wojskowy), a wspomniany art. V § 1 wyraźnie wyłącza kwestie małżeńskie spod jego duszpasterskich zadań sprawowanych wśród ludzi morza. W przeciwnym razie kapelan nie potrzebowałby „delegacji”, bowiem osoby które z jakichkolwiek powodów podróżują statkiem, należą do kategorii ludzi morza (art. II § 1/a i c).

Użycie w papieskiej ustawie terminu „delegatio” pozwala na wyciągnięcie kolejnego ważkiego wniosku. Skoro kapelan do asystowania przy małżeństwie zawieranym na statku potrzebuje delegacji od ordynariusza miejsca lub proboszcza parafii terytorialnej, oznacza to, że

---

paroeciae ipsius portus ubi navem conscenderunt. Necessae erit capellanum deleganti illi singulas celebrationis notitias significare quae in matrimoniorum referantur librum”.

<sup>39</sup> Kan. 1110: „Ordynariusz i proboszcz personalny, na mocy urzędu ważnie asystują przy zawieraniu małżeństwa jedynie tych, z których przynajmniej jedno podlega im w granicach ich okręgu”. Nie można podzielić opinii jednego z autorów, który uznaje, że kapelani na statkach są zrównani z proboszczami. Zob. L. Chiapetta, *Il matrimonio nella nuova legislazione canonica e concordataria. Manuale giuridico-pastorale*, Roma 1990, s. 283; Tenze, *Il Codice di Diritto Canonico. Commento giuridico-pastorale*, Roma 1996, t. II, s. 365. Autor powołuje się na Instrukcję Kongregacji Biskupów o duszpasterstwie migrantów *Nemo est* z 22 VIII 1969 r., niesłusznie – naszym zdaniem – uznając, że podróżujący na statkach mogą być przyrównani do migrantów.

ordynariusz lub proboszcz parafii terytorialnej jednego z nupturientów (lub proboszcz czy ordynariusz miejsca zaokrętowania, w odniesieniu do tułaczy) sam mógłby ważnie asystować przy zawarciu małżeństwa, bowiem oczywiste wydaje się, że ten, kto może jakieś uprawnienie delegować, może osobiście z niego korzystać: „nemo dat quod non habet”<sup>40</sup>. Natomiast nie jest do końca pewne, czy mógłby, w myśl kan. 1111, ważnie delegować upoważnienie do asystowania innemu duchownemu, niekoniecznie kapelanowi ludzi morza. Kan. 1111 § 1 zacieśnia bowiem do granic swego terytorium możliwość ważnego udzielenia delegacji, a art. VII § 3 wyraźnie uprawnia do udzielenia delegacji tylko kapelanowi Dzieła Duszpasterstwa Ludzi Morza.

Czy przepis art. VII § 3 uprawnia do twierdzenia, że pokład statku należy do terytorium jakiejś konkretnej parafii lub diecezji? Wydaje się, że nie można odpowiedzieć na to pytanie twierdząco, bowiem kompetencję do asystowania względnie delegowania upoważnienia może mieć równocześnie kilku proboszczów lub ordynariuszy miejsca różnych parafii czy diecezji. Pokład statku stałby się więc jednocześnie terytorium kilku parafii. Trzeba by więc przyjąć, iż statek staje się tylko na czas zawierania małżeństwa terytorium tej diecezji czy parafii, z której udzielono delegacji. Zamiast uciekać się do tego rodzaju fikcji prawnej, usiłując wtłaczać rozwiązanie przyjęte w motu proprio „Stella Maris” w ramy kompetencji terytorialnej, raczej wypada uznać, że regulacja prawna kanonicznej formy małżeństwa zawieranego na pokładzie statku to *lex specialis*, ustawa szczególna wydana dla tych sytuacji, których ustawodawstwo zwyczajne nie obejmuje.

Warto zauważyć, że tak określona forma kanoniczna małżeństw zawieranych na pokładzie statku jest powrotem do zasad ustanowionych w dekrecie „Tametsi” Soboru Trydenckiego (1563), które później zostały zmienione w 1907 r. przez dekret „Ne temere”. Sobór Trydencki zobowiązując (*ad validitatem*) do zachowania formy kanonicznej, przewidywał zawarcie małżeństwa wobec własnego proboszcza lub kapłana przezeń delegowanego, niezależnie od miejsca zawarcia małżeństwa, czyli nawet poza własnym terytorium<sup>41</sup>. Dekret „Ne temere” zastąpił kompetencję personalną kompetencją *stricte* terytorialną, co zostało

<sup>40</sup> M. Conte a Coronata, *Institutiones...*, cyt., s. 756. „Nemo potest plus iuris transferre in alium, quam sibi competere dignoscatur”. Regula Iuris 79 in VI°.

<sup>41</sup> Sessio XXIV, 11 XI 1563, *Canones super reformatione circa matrimonium*, w: *Conciliorum Oecumenicorum decreta*, Bologna 1972, ss. 755-757.

przejęte przez poprzedni i aktualny Kodeks Prawa Kanonicznego. Forma małżeństw zawieranych na pokładzie statku jest więc odstępstwem od zasady kompetencji ściśle ograniczonej terytorialnie i powrotem do ustanowionej na Soborze Trydenckim kompetencji personalnej proboszcza lub ordynariusza miejsca. Jest to jednak – powtórzmy – sytuacja inna od tej, którą reguluje kan. 1110, bowiem ordynariusz lub proboszcz udzielający delegacji jest określony przez zamieszkanie nupturientów, a więc jest to ordynariusz lub proboszcz terytorialny, a nie personalny.

Nie ma natomiast żadnych wątpliwości, że w niebezpieczeństwie śmierci można na pokładzie statku zawrzeć małżeństwo w formie nadzwyczajnej, zgodnie z przepisami prawa kanonicznego (kan. 1116). Oczywiście, gdyby w takich okolicznościach na pokładzie był jakikolwiek kapłan lub diakon, powinien wziąć udział w celebracji małżeństwa, jednak nie w charakterze świadka kwalifikowanego.

### **Małżeństwo na pokładzie samolotu**

Nie ma przepisów, które wprost regulowałyby tę kwestię. Żadnych uprawnień w tej dziedzinie nie ma ani w aktualnej kanonicznej regulacji prawnej duszpasterstwa lotniczego<sup>42</sup>, ani w ogólnym wykazie szczegółowych uprawnień kapelanów ludzi „w drodze”, obejmujących także i tych, którzy pracują i podróżują w powietrzu<sup>43</sup>.

Kapelani lotnictwa cywilnego, których biskup ustanawia w zależności od konkretnych uwarunkowań i potrzeb, nie mają zasadniczo dodatkowych uprawnień jeśli chodzi o sprawowanie funkcji duszpasterskich na pokładzie samolotu. Jak wynika z zasad przyjętych w Dyrektorium z 1995 r., zasadniczym celem tego duszpasterstwa specjalistycznego jest pastoralna troska o personel lotniczy i pracowników lotnisk, następnie – gdy doradza to konieczność lub pożytek – o pasażerów znajdujących się na lotniskach, nade wszystko uchodźców, bezdom-

---

<sup>42</sup> Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti, *Direttive per la Pastorale Cattolica dell'Aviazione Civile*, 14 III 1995 r. Tekst nie został opublikowany w AAS, ani w bardziej znanych zbiorach ustaw kościelnych. Dostępny na internetowej stronie Stolicy Apostolskiej ([www.vatican.va](http://www.vatican.va)).

<sup>43</sup> Dekret Papieskiej Komisji ds. Duszpasterstwa Migrantów i Turystów, *Pro materna*, 19 III 1982 r., AAS 74 (1982), ss. 742-745.

nych i innych znajdujących się w trudnej sytuacji (nn. 4-5). Nie jest zatem pierwszorzędnym celem sprawowanie jakiegokolwiek duszpasterstwa na pokładzie samolotu. Przeciwnie, Dyrektorium na ten temat w ogóle nie mówi. Centrum działalności kapelana jest kaplica w porcie lotniczym, nie zaś samolot.

Trzeba też wziąć pod uwagę kwestię (*ad liceitatem*) stosowności lub niestosowności miejsca zawarcia małżeństwa w takich okolicznościach (kan. 1118). Wprawdzie Kodeks z 1983 r. pozwala, za zgodą ordynariusza miejsca, na zawarcie małżeństwa poza miejscem świętym, i to nie tylko w domu prywatnym, jak stanowił kan. 1109 § 2 poprzedniego Kodeksu, ale jakimkolwiek „odpowiednim miejscu” (kan. 1118 § 2), jednak trudno nie uznać słuszności opinii, że miejsce „odpowiednie” to takie, które nie wywołuje zdziwienia czy zgorznienia i sprzyja religijnej atmosferze<sup>44</sup>. Czym innym jest ślub zawierany w kaplicy na statku, czym innym w tak niekonwencjonalnych warunkach, jakie stwarza samolot. Wydawać by się mogło, iż miejsce to, *extra periculo mortis*, w żaden sposób nie spełnia kryteriów miejsca „odpowiedniego”. Niemniej jednak, skoro przepisy kanoniczne nie wykluczają sprawowania Eucharystii na pokładzie samolotu<sup>45</sup>, nie można bezwzględnie dyskwalifikować go jako miejsca zawarcia małżeństwa, choć wydaje się to bardzo osobliwe. Zresztą właśnie taka sytuacja stoi u źródeł niniejszego artykułu.

Zastosowanie kompetencji *stricte* terytorialnej z racji uprzednio wskazanych wydaje się znacznie utrudnione, jeśli nie w ogóle bezzasadne. Nie wydaje się do końca właściwe, a już z pewnością jawi się trudne z praktycznego punktu widzenia, uznanie lecącego z dużą szybkością kilka tysięcy metrów nad ziemią samolotu za część terytorium parafii lub nawet diecezji, nad którą aktualnie przelatuje.

Czy uprawnione jest zatem sięgnięcie do kan. 19 i „uwzględnienie ustaw wydanych w podobnych sprawach”, czyli odwołanie się do zaprezentowanych powyżej przepisów o odnoszących się do zawierania małżeństwa na pokładzie statków? Zgodnie z zasadami zaradzania sytuacjom luki prawnej nie wydaje się to możliwe – skoro ustawa nie nadaje upoważnienia do asystowania, nie można tego dokonać drogą po-

---

<sup>44</sup> Zob. T. Pawluk, *Prawo kanoniczne według Kodeksu Jana Pawła II*, t. III: *Prawo małżeńskie*, Olsztyn 1984, s. 191.

<sup>45</sup> Dekret *Pro matema*, n. 3 (zob. przyp. 43), zezwalał na użycie lamp elektrycznych zamiast świec, gdy Msza św. byłaby sprawowana na pokładzie samolotu.

zaustawową, tym bardziej, że chodziłoby o trudne do uzasadnienia życzenie, a nie o sytuację, która ze swej natury domaga się ustawy. Nie można przecież twierdzić, że brak ustawy powoduje w tym wypadku jakąś szkodę lub uniemożliwia działanie wymagane przez prawo bądź też eklezyjalnie pożyteczne z jakichś innych względów<sup>46</sup>. Nie jest też możliwe uzupełnienie upoważnienia do ważnego asystowania na mocy kan. 144.

Teoretycznie – poza małżeństwem zawierany w niebezpieczeństwie śmierci – pozostaje więc delegacja udzielona przez papieża, co raczej należałoby rozsądnie wykluczyć, chociażby z uwagi na brak nasuwających się rozumnych przyczyn, które uzasadniałoby sprawowanie małżeństwa poza miejscem świętym (kan. 1118 § 2).

### **El matrimonio a bordo de la nave o del avión – el problema de la forma canónica**

#### **Resumen**

El impulso a escribir este artículo dio la noticia de un matrimonio contraído en un avión durante el vuelo, al que asistió capellán de un aeropuerto europeo. El autor considera primero la cuestión de los matrimonios contraídos en los barcos. Hasta el año 1997 no existía ley canónica que expresamente regulara esta cuestión. La doctrina emprendía a veces el controvertido tema de la jurisdicción territorial en las naves y la cuestión de la pertenencia diocesana del barco en alta mar. La aplicación de las prescripciones codiciales sobre competencia territorial en la asistencia al matrimonio resulta imposible. En las sucesivas legislaciones sobre el apostolado marítimo los capellanes de naves carecían por completo de las competencias de ejercer la función del testigo cualificado. El motu proprio „Stella maris” de Juan Pablo II del 21 I 1997 por primera vez contiene norma expresa sobre la posibilidad de asistencia al matrimonio contraído en la nave, estableciendo que el capellán de la Obra del Apostolado del Mar para hacerlo válida y lícitamente, debe recibir la delegación del ordinario del lugar o del párroco de uno de los contrayentes. De este modo la ley pontificia va más allá del can. 1111 del vigente Código, facultando al ordinario del lugar o al párroco territorial a conceder la delegación *fuera de su propio territorio*, lo cual constituye una interesante innovación en el sistema territorial de la delegación vigente desde el decreto „Ne temere” del año 1907.

---

<sup>46</sup> Zob. J. Otaduy, *Sub can. 19*, w: A. Marzoa, J. Miras, R. Rodríguez-Ocaña (red.), *Comentario Exegético al Código de Derecho Canónico*, t. I, Pamplona 1996, ss. 384-385.



Del hecho de que el ordinario del lugar o el párroco pueden delegar la facultad de asistir, deduce el autor de que ellos mismos gozan de la facultad de asistir al matrimonio de un súbdito suyo celebrado a bordo de una nave, conforme al principio: „nemo potest plus iuris transferre in alium, quam sibi competere dignoscatur”. Esto también constituiría una excepción a la determinación territorial del poder de delegar la facultad de asistir al matrimonio „intra fines sui territorii” (can. 1109), haciendo recordar la disciplina del Concilio de Trento, en la cual el „párroco propio” fue personalmente considerado, independientemente del lugar de la celebración del matrimonio.

En cuanto a la celebración del matrimonio pretendida a bordo del avión, el autor indica la imposibilidad de aplicar la normativa territorial del Código sobre la delegación de la facultad de asistir. Los capellanes de la aviación civil tampoco gozan de competencias personales al respecto. No es posible – opina el autor – recurrir en este caso a la regulación canónica sobre los matrimonios contraídos en las naves. Solamente el Romano Pontífice podría concederle al capellán la delegación exigida para la validez del matrimonio, lo que parece muy poco probable dada la inconveniencia del lugar de la celebración.