

DOMINIKA WETOSZKA*

ROLA PILOTA MORSKIEGO W ZAPEWNIENIU BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI I RUCHU STATKÓW W PORCIE MORSKIM NA PRZYKŁADZIE PORTU GDAŃSK

Abstrakt

Rola pilota jest nieco marginalizowana, mimo, iż jego działalność przekłada się bezpośrednio na zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi w portach morskich, ochronę środowiska morskiego, a także minimalizowanie ryzyka wypadków i incydentów morskich. Świadczenie usług pilotowych powierzone zostało prywatnym przedsiębiorcom spełniającym określone kwalifikacje i poddane nadzorowi administracji morskiej. Artykuł ten zawiera odwołanie do orzeczeń Izby Morskiej w Gdyni w sprawie, w której pilot morski przyczynił się do spowodowania wypadku w gdańskim porcie. Analizie poddano również rolę pilota morskiego w zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi w porcie.

Słowa kluczowe: pilot morski, pilotaż morski, pilotaż portowy, bezpieczeństwo żeglugi, bezpieczeństwo portu, ruch statków w porcie

1. PILOTAŻ MORSKI W OGÓLNOŚCI

1.1. RYS HISTORYCZNY

Usługi pilotowe są jednymi z najstarszych usług w żegludze morskiej. Pierwsze wzmianki o pilotażu pochodzą ze starożytnej Grecji, w której lokalni rybacy świadczyli usługi pilotowe celem udzielenia statkom pomocy przy bezpiecznym wejściu do portu. Mniej więcej od XVII wieku korzystanie z usług pilota morskiego w większości portów europejskich było obowiązkowe.

* dr Dominika Wetoszka, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni.

W porcie gdańskim wprowadzono obowiązek korzystania z usług pilota od XVIII wieku,¹ jednakże od końca XVI wieku Gdańsk utrzymywał kilka łodzi z załogami, których celem było wskazanie toru wodnego statkom wchodzącym i wychodzącym z portu.²

Institucja pilotażu morskiego jest normowana w szczególności przez ustawodawstwo krajowe – ustawy, rozporządzenia, akty prawa miejscowego, zaś prawo międzynarodowe w konwencji SOLAS³ reguluje głównie aspekt bezpieczeństwa pilotów na statkach. Prawo Unii Europejskiej w dyrektywie 79/115/EWG z dnia 21 grudnia 1978 r.⁴ przewiduje pilotaż pełnomorski na Morzu Północnym i w kanale *La Manche*. Z kolei dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59 z 27.06.2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków⁵ umożliwia państwom członkowskim UE wprowadzenie pilotażu obowiązkowego w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa i środowiska. Władze państwa członkowskiego mogą m.in. poinstruować kapitana statku, aby w przypadku nieuchronnego niebezpieczeństwa udał się do miejsca schronienia lub mogą spowodować, aby statek był pilotowany lub holowany, jeżeli władze uznają, że „konieczne jest zapobieganie, zmniejszenie lub usunięcie poważnych i trwałych zagrożeń dla jego wybrzeża lub związanych z wybrzeżem interesów, bezpieczeństwa innych statków i ich załóg oraz pasażerów lub dla ludzi na wybrzeżu, dla ochrony środowiska morskiego”.

Również Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów⁶ reguluje kwestię pilotażu na obszarze portów wspólnotowych. Natomiast działania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w zakresie pilotażu morskiego ograniczyły się jedynie do wydania rezolucji A.960(23) przyjętej 5 grudnia 2003 r., zawierającej wytyczne w zakresie szkolenia i wydawania świadectw oraz procedury operacyjne dla pilotów morskich nie będących pilotami dalekomorskimi.

Pilotaż zgodnie z definicją zawartą w art. 220 Kodeksu morskiego⁷ polega na udzielaniu kapitanowi informacji i rady w prowadzeniu statku ze względu na warunki nawigacyjne wód, na których usługa jest świadczona. Najtrudniejsza jest żegluga w pobliżu wybrzeży, przy wejściu do portu, ujściach rzek, wąskich przejściach i archipelagach, gdzie wymagana jest znakomita znajomość toru wodnego, pływów, prądów morskich, aktualnego stanu głębi oraz położenia

¹ D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Leksykon prawa morskiego*, Warszawa 2020, s. 256.

² S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, Warszawa 1958, s. 148 i n.

³ Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (Dz. U. z 2016 r. poz. 869).

⁴ Dz. Urz. UE L 033 z 08.02.1979, str. 32.

⁵ Dz. Urz. UE L 208 z 05.08.2002, str. 10.

⁶ Dz. Urz. UE L 57z 03.03.2017, str. 1.

⁷ Dz. U. z 2016 r. poz. 66.

niebezpiecznych pływacz.⁸ Zatem pilot powinien posiadać ogólne umiejętności nawigacyjne oraz odpowiednie doświadczenie, ale przede wszystkim legitymować się znajomością miejscowych warunków nawigacyjnych.

Tym samym wiedza pilota o zagrożeniach dla żeglugi występujących na danym akwenu jest niezwykle istotna z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi, pozwala bowiem minimalizować niebezpieczeństwo uszkodzenia lub nawet zatopienia statku, utraty lub uszkodzenia ładunku oraz utraty lub uszkodzenia zdrowia członków załogi pilotowanego statku. W literaturze prawa morskiego spotyka się porównanie pilota morskiego do „żywej mapy morskiej” akwenu, na której pilot pełni służbę, gdyż to on powinien wiedzieć jakie statki znajdują się aktualnie w porcie czy gdzie leży wrak statku.⁹ Jednakże takie określenie pilota morskiego jest coraz mniej aktualne w dzisiejszych czasach, przede wszystkim z uwagi na technologię, a także możliwość zwolnienia statku od obowiązku przyjmowania pilota na pokład w przypadku, kiedy kapitan tego statku złożył stosowny egzamin pilotowy dla danego portu.

1.2. RODZAJE PILOTAŻU

Klasyfikacji pilotażu dokonuje się w oparciu o różne kryteria, spośród których najważniejsze jest kryterium swobody korzystania z usług pilotowych. Historycznie wykształciły się następujące formy pilotażu:

- 1) dobrowolny;
- 2) obowiązkowy;
- 3) przymusowy.

Najstarszym rodzajem pilotażu jest dobrowolny, polegający na całkowitej swobodzie w korzystaniu z usług pilota. Występuje on najczęściej poza granicami morza terytorialnego. Z kolei pilotaż obowiązkowy polega na wprowadzeniu obowiązku korzystania z usług pilota na określonym akwenu, przy uwzględnieniu kategorii statku. Decyzję o wprowadzeniu pilotażu obowiązkowego podejmują władze administracyjne lub samorządowe państwa obszaru podlegającego jego jurysdykcji (wody wewnętrzne, morze terytorialne). Najbardziej występującym rodzajem pilotażu jest przymusowy. Polega on na tym, że na określonej trasie wprowadza się prawny przymus przyjmowania pilota na statek i nadania mu prawa pełnego kierowania statkiem, co wiąże się z przejściem odpowiedzialności za szkody spowodowane przez statek.¹⁰

⁸ S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu. Tom II*, Warszawa 1973, s. 248.

⁹ S. Matysik, *Podręcznik prawa morskiego*, Warszawa 1979, s. 218.

¹⁰ J. Łopuski, *Prawo morskie. Prawo żeglugi morskiej*, tom II 2, Bydgoszcz-Toruń 2000, s. 56 i n.

J. Łopuski wskazuje, iż ten rodzaj pilotażu, występującego niegdyś w Kanale Panamskim jest już przeżytkiem. Tymczasem z przepisów regulujących żeglugę w Kanale Panamskim (2008 *Regulations and Navigation in Panama Canal Waters*) wynika, że w dalszym ciągu obowiązuje pilotaż przymusowy (art. 90), bowiem pilot przejmuje nawigację statku pilotowanego (art. 92).¹¹

Kolejnym kryterium, które może być przyjęte dla rozróżnienia rodzajów pilotażu morskiego są akweny, na których świadczone są usługi pilotowe. Rozporządzenie w sprawie pilotażu, z 1992 r., wydane na podstawie Kodeksu morskiego z 1961 r. dzieliło pilotaż morski na:

- 1) pilotaż portowy – wykonywany w portach, na redach i kotwicowiskach, akwenach stoczniowych;
- 2) pilotaż trasowy - na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym, poza obszarem objętym pilotażem portowym, kotwicowiskami położone poza akwenem wód wewnętrznych i morza terytorialnego;
- 3) pilotaż pełnomorski – na pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego¹².

Niektórzy autorzy wyróżniają pilotaż stoczniowy jako osobny rodzaj usługi pilotowej¹³, inni natomiast są zdania, że bardziej zasadne jest zaliczenie tego rodzaju usługi do pilotażu portowego.

Obecnie, na podstawie art. 229 Kodeksu morskiego z 2001 r. usługi pilotowe świadczone są albo w tzw. rejonach pilotowych, albo na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego, czyli w pilotażu pełnomorskim. Rejony pilotowe określone zostały w Komunikacie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 9 sierpnia 2016 r. (Dz. Urz. MGiMZ z 2016 r. poz. 20).

Warto zwrócić uwagę na Służbę VTS, do której zadań należy zbieranie, aktualizacja i ocena informacji przydatnych dla organizacji ruchu statków i inne działania związane z bezpieczeństwem żeglugi i ochroną środowiska morskiego. System ten oczywiście nie jest w stanie zastąpić pilota morskiego, niewątpliwie jednak ułatwia pracę zarówno pilotowi morskiemu, jak i kapitanowi statku. Podobną funkcję, zdaniem autorki spełnia system *SafeSeaNet*, którego celem jest zapewnienie wymiany informacji o statkach lub zdarzeniach, stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie bezpieczeństwa na

¹¹ 2008 *Regulations and Navigation in Panama Canal Waters*, <https://pancanal.com/eng/legal/reglamentos/navigation-compilation.pdf>, s. 354; art. 90: Pilotage is compulsory in Canal waters; art. 92: The pilot assigned to a vessel shall have control of the navigation and movement of such vessel (dostęp: 28.05.2020).

¹² Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 maja 1992 r, w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. Nr 43, poz. 192).

¹³ J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, s. 237 – orzeczenie GKA z 19.11.1981 r. – OSPiKA z1983 z. 5 z głosem M. Dragun i J. Łopuskiego.

morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego oraz monitorowania ruchu statków, obejmującego zarządzanie i nadzór nad ruchem statków.

Zapewnieniu bezpieczeństwa morskiego służyć ma także Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego, realizowany przez Urząd Morski w Gdyni we współpracy z Urzędami Morskimi w Szczecinie i do niedawna Słupsku¹⁴ oraz Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa. Jego celem jest stworzenie systemu monitorująco-kontrolnego dla jednolitego nadzoru nad ruchem statków w polskich obszarach morskich i sprawnej wymiany informacji w zakresie bezpieczeństwa żeglugi ze współdziałającymi instytucjami krajowymi i międzynarodowymi, a także zaprojektowanie i wybudowanie Pomorskiej Magistrali Teleinformatycznej. Sprawną łączność i wymianę danych pomiędzy wszystkimi podmiotami korzystającymi z magistrali ma zapewnić zintegrowany system komunikacji. Planowane jest także utworzenie Centrum Zarządzania, które będzie zlokalizowane w Centrum Bezpieczeństwa Morskiego Urzędu Morskiego w Gdyni¹⁵.

Najpowszechniejszy pilotaż występujący w Polsce to pilotaż obowiązkowy, stosowany we wszystkich czterech głównych polskich portach: Gdańsk, Gdynia, Szczecin oraz Świnoujście. Na obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z pilotażu obowiązkowego, co do zasady, zwolnione są:

- jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, Służby Celnej, Służby SAR oraz polskiej administracji morskiej,
- statki żeglugi śródlądowej inne niż pasażerskie oraz inne niż przewożące ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające,
- statki morskich jednostek edukacyjnych:
 - o długości do 65 m,
 - zawijające do portu macierzyńskiego, niezależnie od długości,
- statki pasażerski o długości do 50 m, uprawiające żeglugę krajową.

Możliwa jest również sytuacja, w której kapitan portu zezwoli na manewrowanie statkiem na obszarze portu morskiego bez pilota. O takie zwolnienie mogą ubiegać się jedynie osoby, które legitymują się praktyką pływania na stanowisku kapitana statku, nie krótszą niż 12 miesięcy lub posiadające dyplom lub patent uprawniający do zajmowania stanowiska kapitana na danym statku i praktykę pływania na tym lub siostrzanym statku w charakterze zastępcy kapitana nie krótszą niż 12 miesięcy. Ze względów bezpieczeństwa żeglugi lub ochrony portu, statku lub załogi, kapitan portu może w obszarze swojej właściwości terytorialnej

¹⁴ Zniesiony z dniem 1 kwietnia 2020 r. na mocy rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie zniesienia Urzędu Morskiego w Słupsku (Dz. Urz. MG MiŻŚ poz. 91).

¹⁵ <http://www.portalmorski.pl/morze-inne/polityka-morska/41556-cel-polityki-morskiej-wiecej-morza-w-pkb-rozmowa-z-minister-dorota-pyc>, dostęp 28.05.2020.

jednorazowo zwolnić kapitana statku (nieposiadającego zwolnienia z pilotażu obowiązkowego) z obowiązku korzystania z usług pilota¹⁶.

Przykładowo, z pilotażu obowiązkowego zwolniony był kapitan promu pasażerskiego *Stena Spirit*, który 17 maja 2012 r. uderzył w nogę suwnicy stojącej na nabrzeżu Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego w Gdyni. Suwnica przewróciła się, w wyniku czego trzy osoby - pracownicy terminalu, zostały ranne, przy czym jedna ciężko. Przyczyną zdarzenia miało być otrzymanie przez prom gwałtownego podmuchu wiatru z lewej burty, w efekcie czego prom zmienił kurs i - mimo niskiej prędkości - nie dało się go całkowicie wyhamować. Izba Morska w Gdyni, która zajmowała się przedmiotową sprawą orzekła winę kapitana. Prom po uderzeniu w suwnicę, odpłynął do Karlskrony, wyprowadzony przez tego samego kapitana, który uderzył statkiem w suwnicę. Po tym wydarzeniu kapitanowi odebrano zwolnienie z pilotażu obowiązkowego¹⁷.

1.3. STATUS PILOTA MORSKIEGO

Status prawny pilota morskiego nie jest jednolity. Wynika to z faktu, że pilot występuje w podwójnej roli, a mianowicie: 1) osoby, która jest uprawniona do oceny stanu bezpieczeństwa statku (na podstawie prawa miejscowego - przepisów portowych wydanych przez właściwego dyrektora urzędu morskiego) i która jako pierwsza (jeszcze przed wejściem statku do portu) wchodzi na pokład obcego statku oraz 2) doradcy nawigacyjnego kapitana. Można zatem wskazać na występowanie cech zarówno publicznoprawnych, jak i prywatnoprawnych. Kwestie te będą rozważane przy okazji omawiania świadczenia usług pilotowych.

Zgodnie z brzmieniem art. 107 ustawy o bezpieczeństwie morskim¹⁸ usługi pilotowe w pilotażu obowiązkowym lub dobrowolnym w rejonie pilotowym oraz w pilotażu dobrowolnym na morzu terytorialnym i pozostałych obszarach Morza Bałtyckiego (pilotażu pełnomorskim) mogą być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające wiedzę i doświadczenie w zakresie pilotowania statków morskich potwierdzone odpowiednim dokumentem kwalifikacyjnym. Zaś stosownie do brzmienia art. 227 k.m. usługa pilotowa może być świadczona tylko przez pilota wpisanego na listę pilotów prowadzoną przez właściwego dyrektora urzędu morskiego.

¹⁶ Zarządzenie Nr 11 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 24 lipca 2018 r. w sprawie wprowadzenia pilotażu obowiązkowego, określenia warunków korzystania z usług pilota oraz zasad zwalniania z pilotażu obowiązkowego, (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego poz. 3068, Dz. Urz. Woj. Warmińsko - Mazurskiego poz. 3410).

¹⁷ S. Majkowska-Szulc, glosa krytyczna do wyroku TK z dnia 19.01.2010 r. w sprawie SK 35/08 GSP-Prz.Orz. 2012/3/111-138, Legalis.

¹⁸ Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. (Dz. U. z 2020 r. poz. 680).

Na liście pilotów mogą znajdować się osoby posiadające ważne dokumenty potwierdzające kwalifikacje i uprawnienia pilotowe, określone rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie pilotażu morskiego z dnia 17 listopada 2017 r.¹⁹ Rozporządzenie wyróżnia pilotaż morski w „podstawowych rejonach pilotowych”, „pozostałych rejonach pilotowych” oraz „pilotaż pełnomorski” wykonywany na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego. Rodzaj pilotażu determinuje kwalifikacje pilota oraz warunki uzyskania dokumentów potwierdzających uprawnienia. Generalnie pilotaż statków morskich może wykonywać osoba posiadająca ważny dyplom pilota morskiego wraz z uprawnieniem pilotowym. W pilotażu pełnomorskim wymagana jest dodatkowo karta identyfikacyjna pilota morskiego w pilotażu pełnomorskim. Dyplom pilota morskiego wydaje dyrektor urzędu morskiego właściwy terytorialnie dla rejonu pilotowego, w którym kandydat na pilota odbywał praktykę pilotową i jest ważny przez okres 5 lat.

Pilot morski jest zatem wysoko wyspecjalizowanym doradcą kapitana w prowadzeniu statku na trudnych akwenach. Z tego też względu wymaga się od pilota wiedzy w zakresie prowadzenia statków na poziomie zarządzenia określonego postanowieniami konwencji STCW oraz wiedzy specjalistycznej dotyczącej warunków lokalnych danego akwenu morskiego. Profesjonalizm pilota oraz fakt zarządzania przez niego ryzykownymi i niebezpiecznymi sytuacjami zapewnia bezpieczeństwo żeglugi morskiej w porcie. Z tego też powodu pilot morski musi posiadać szczegółową wiedzę na temat:

- 1) rejonu pilotowego, warunków hydrologicznych, meteorologicznych i geograficznych;
- 2) przepisów prawnych – lokalnych, krajowych i międzynarodowych;
- 3) organizacji ruchu w rejonie pilotowym;
- 4) prowadzenia i manewrowania statków wszelkich typów.

Dyrektorzy urzędów morskich dokonują także wykreślenia z listy pilotów osób, które przestały spełniać warunki do świadczenia usług pilotowych. W tym miejscu warto wskazać na kryterium wieku pilota, które funkcjonowało pod rządami poprzednio obowiązujących przepisów Kodeksu morskiego. Kwestia ta była rozpoznawana przez Trybunał Konstytucyjny w związku z wywiezioną skargą konstytucyjną²⁰. Otóż przepis art. 228 § 2 pkt 5 k.m.²¹ stanowił podstawę do skreślenia osoby fizycznej z listy pilotów morskich po ukończeniu przez nią 65 roku życia. Zauważyć należy, iż ani przepisy prawa międzynarodowego ani

¹⁹ Dz.U. z 2018 r. poz. 38.

²⁰ wyrok TK z dnia 19.01.2010 w sprawie SK 35/08, Legalis.

²¹ Art. 228 § 2 pkt 5 uchylony ustawą z dnia 23.11.2012 r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 1544), która weszła w życie 1.01.2013 r.

unijnego nie przewidują dla pilotów morskich górnej granicy wieku, uzasadnionej względami bezpieczeństwa żeglugi. Tymczasem prawo krajowe wprowadziło takie ograniczenie rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 maja 1992 r. w sprawie pilotażu morskiego stanowiąc, że pilotem morskim może zostać „obywatel polski mający wiek do 60 lat” oraz odpowiednie warunki zdrowotne, wymagane od osób wykonujących pracę na statkach morskich.²² Rozporządzenie to zostało uchylone z dniem 1 stycznia 2002 r., a ustawodawca wprowadził do Kodeksu morskiego przepis przewidujący skreślenie z listy pilotów po uzyskaniu przez pilot 65 roku życia. Przepis ten obowiązywał do dnia 1 stycznia 2013 r., kiedy to został uchylony.

Zdaniem autorki, ta swoista dyskryminacja pilota w stosunku do kapitana była nieuprawniona, głównie z uwagi na fakt, że na kapitanie również spoczywa obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, a w jego przypadku żadne przepisy międzynarodowe, unijne ani krajowe nie przewidują limitu wieku. Nadto, pilot jest jedynie doradcą kapitana, który nie ma obowiązku stosowania się do wskazówek nawigacyjnych pilota, zachowuje pełne kierownictwo statku i ponosi pełną odpowiedzialność prawną – cywilną, karną i dyscyplinarną za prowadzenie żeglugi. Zatem rola kapitana w zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi jest większa niż w przypadku pilota morskiego. Jeśli zatem ustawodawca uznał, że kapitan nie traci sprawności psychofizycznej po ukończeniu 65 roku życia, zasadnie zatem przepis § 5 art. 228 k.m. został uchylony.

Rozważając status prawny pilota morskiego należy zwrócić uwagę na zagadnienie podniesione przez Z. Godeckiego dotyczące uznania pilota morskiego za przedstawiciela wolnego zawodu z odpowiednim samorządem zawodowym wynikającym z art. 17 Konstytucji RP i zasady samorządności i pomocniczości.²³ Niewątpliwie pilot morski jest zawodem regulowanym, bowiem jego wykonywanie wymaga posiadania określonych kwalifikacji i dozwolone jest dopiero po uzyskaniu zezwolenia, które można zdobyć tylko po spełnieniu wymogów określonych przepisami prawnymi danego państwa. Jednakże, zdaniem autorki nie sposób uznać pilota morskiego za wolny zawód w rozumieniu art. 17 Konstytucji, chociażby ze względu na brak samorządu zawodowego pilotów morskich.

²² Wyrok TK z dnia 19.01.2010 r. w sprawie SK 35/08 wraz z glosą S. Majkowskiej-Szulc, GSP-Prz.Orz. 2012/3/111-138, Legalis.

²³ Z. Godecki, *Umowy i opłaty pilotowe w orzecznictwie*, Prawo Morskie t. XIX, 2003, s. 120-121.

2. ŚWIADCZENIE USŁUG PILOTOWYCH

Świadczenie usług pilotowych obejmuje „zorganizowane usługi pilotowe świadczone na rzecz statku, mające charakter wykwalifikowanego doradztwa potrzebnego kapitanowi statku na akwenach trudnych pod względem nawigacyjnym”.²⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 definiuje pilotaż jako „usługę prowadzenia statku przez pilota lub stację pilotową w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia lub wyjścia statku wodnego po drodze wodnej zapewniającej dostęp do portu lub bezpiecznego manewrowania w porcie”, ograniczając tym samym usługi pilotowe jedynie do pilotażu portowego.

Jak wskazuje D. Pyć, na pełną usługę pilotową składają się:

- 1) wybór właściwego pilota dla statku, ze względu na posiadane przez niego uprawnienia, przez dyspozytora po przyjęciu zlecenia na usługę (drogą radiową bezpośrednio ze statku lub telefoniczną/faksową od agenta statku);
- 2) dostarczenie pilota pod burtę statku (motorówką lub samochodem, w zależności czy jest o wejście z morza czy wyjście z portu);
- 3) wykonanie przez pilota właściwej usługi polegającej na udzielaniu kapitanowi informacji i rady w prowadzeniu statku, którą powinno się nazwać „pilotowaniem statku”, „pilotażem” lub „czynnościami pilotowymi”;
- 4) zdjęcie pilota ze statku, który wychodzi w morze, przez pilotówkę i dostarczenie go do portu/stacji pilotowej²⁵.

Zlecenia na usługi pilotowe kierowane są do stacji pilotowej, najczęściej drogą radiową. Zasady zamawiania usług pilotowych określa *Zawiadomienie nr 3/95/Nw Kapitana Portu Gdańsk*. Przy rozdzielaniu zadań uwzględnia się zasadę *first come – first served*, od której można odstąpić wyłącznie w sytuacji, w której statek znajduje się w niebezpieczeństwie lub stwarza zagrożenie dla żeglugi, bezpieczeństwa morskiego lub ochrony środowiska²⁶. Każdy podmiot świadczący usługi pilotażu morskiego ogłasza na swojej stronie internetowej dostępne środki łączności z danymi teleadresowymi, wskazuje zasady powiadamiania pilota przed planowanym zawinięciem, holowaniem lub wyjściem statku, zasady zamawiania usługi pilotowej, zasady przyjmowania pilota na statek na redzie i zasady zdawania pilota ze statku na redzie²⁷. Usługa

²⁴ J. Łopuski, *Prawo morskie*, s. 54.

²⁵ D. Pyć, *Charakter prawny umowy pilotowej zobowiązującej do świadczenia usługi pilotowej*, s. 2, <https://www.pspm.pl/wp-content/uploads/2016/03/Umowa-pilotowa-opinia-DP-14.03.2016.pdf>, (dostęp 01.06.2020).

²⁶ D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Leksykon...*, s. 390.

²⁷ S. Majkowska-Szulc, glosa do wyroku TK z dnia 19.01.2010 r. w sprawie SK 35/08 GSP-Prz. Orz. 2012/3/111-138, Legalis.

pilotowa jest świadczona na podstawie umowy, o której będzie mowa w dalszej kolejności.

Statki pilotowe, tzw. pilotówki są statkami pełniącymi specjalną służbę państwową w rozumieniu przepisów Kodeksu morskiego, a usługi pilotowe świadczone przez prywatnych przedsiębiorców podlegają nadzorowi państwowemu. Zostało już wspomniane, że pilot występuje w podwójnej roli – osoby, która ma obowiązek dokonania oceny stanu bezpieczeństwa statku, który pilotuje oraz doradcy kapitana. Z pierwszą funkcją wiąże się prawo i jednocześnie obowiązek odmowy przystąpienia do wykonywania usług pilotowych, jeżeli uzna, że spowodowałyby to naruszenie przepisów portowych, albo że statek nie jest zdalny do żeglugi, o czym zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu²⁸.

W kontekście rozważań nad rolą pilota w zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi w porcie, warto zwrócić uwagę na wypadek morski, który miał miejsce kilka lat temu w porcie Gdańsk. Zbiornikowiec obcej bandery o długości przeszło 180 m wychodził ze stoczni. Zgodnie z przepisami portowymi (§ 104.1.1 c) i § 45.1.2)²⁹ regulującymi holowanie takiego statku na tym obszarze, statek obowiązany był korzystać z asysty 3 holowników. Silny wiatr spowodował zdryfowanie statku na falochron i w konsekwencji uszkodzenie burty statku.

Sprawę rozpoznawała Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni. Izby morskie I i II instancji sformułowały szereg istotnych tez dotyczących roli pilota morskiego. Izba Morska wskazała, że *„kapitan ma prawo oczekiwać od pilota fachowości przy świadczeniu obowiązkowej w porcie usługi. W tym zakresie pilota, tak samo jak kapitana, obowiązuje zachowanie należytęj staranności. Ponieważ lepiej zna miejscowe warunki nawigacyjne, jego rady nie mogą narażać pilotowanego statku na niebezpieczeństwo, a generalnie muszą być zgodne z obowiązującymi w porcie przepisami.”*³⁰ W przedmiotowej sprawie jeden z holowników odmówił rzucenia holu, mimo iż pilot nakazał mu tę czynność wykonać. W lewą burtę statku uderzył szkwał i zaczął znosić go na falochron, w wyniku czego doszło do uszkodzenia prawej burty statku.

Z uwagi na fakt, iż pilotowany statek pozostaje pod kierownictwem kapitana statku, który jest jednocześnie kierownikiem nawigacyjnym zespołu holowniczego, Izba II instancji wskazała, iż *„bezsporne inicjatywa wcześniejszego zwolnienia holowników wyszła od pilota, który właśnie to doradził, a zalecając*

²⁸ § 40 ust. 1 Zarządzenia nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16.07.2018 r. Przepisy portowe – publ. - (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego poz. 2832, Dz. Urz. Woj. Warmińsko - Mazurskiego poz. 3242).

²⁹ Zarządzenie nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 20 lutego 2013 r. przepisy portowe – obowiązujące w chwili zdarzenia.

³⁰ Uzasadnienie orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni w sprawie WM-G-21/13, niepublikowane.

takie posunięcie przyczynił się do wypadku. Rady tej udzielił jako specjalista z zakresu manewrowania i doradca znający lepiej lokalne warunki nawigacyjne”.³¹ Stwierdzenie, że pilot współprzyczynił się do wypadku morskiego oznacza, że „określone działanie danej osoby było sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa morskiego i bezpośrednio zwiększało prawdopodobieństwo wypadku, bądź zmniejszało prawdopodobieństwo jego uniknięcia”.³² Zdaniem Odwoławczej Izby Morskiej „udzielenie przez pilota błędnych rad kapitanowi lub ich nieudzielenie w sytuacji konieczności, może stanowić jedynie o przyczynieniu się pilota do wypadku morskiego. Pilot pozostaje bowiem jedynie szczególnym współpracownikiem kapitana jako wysoko wykwalifikowany specjalista od żeglugi na danym akwenu, aktywnie udzielającym pomocy z powodu wymogów bezpieczeństwa żeglugi. W orzecznictwie izb morskich ugruntował się pogląd, że możliwe jest przypisanie pilotowi winy nautycznej w spowodowaniu wypadku – nawet gdy nie wykracza on poza zakres usługi pilotowej”. Z uwagi na fakt, iż sprawujący kierownictwo statku kapitan zaakceptował zalecenie pilota jedynie częściowo i podjął błędną decyzję o zwolnieniu holownika dziobowego, Odwoławcza Izba Morska uznała mniejszy stopień przyczynienia się pilota do wypadku³³.

Powyższa sprawa pokazuje, iż doradcza rola pilota polega przede wszystkim na analizie stanu faktycznego, uwzględnieniu możliwych przeszkód i niebezpieczeństw oraz wyborze najlepszego rozwiązania ze względów bezpieczeństwa statku oraz portu. Pilot nie jest zwolniony od obowiązku zachowania należytej staranności, nie powinien też, jak pisze J. Łopuski, wykraczać poza swoje obowiązki doradcy kapitana, gdyż może mu to grozić odpowiedzialnością.³⁴ Przy tej okazji, zwraca się uwagę na pozycję kapitana, który nie znając akwenu, na którym prowadzi statek, korzysta z usług pilota-specjalisty oraz holowników i ponosi odpowiedzialność za wyrządzoną szkodę jako kierownik statku pilotowanego i kierownik zespołu holowniczego. Przyjmuje zatem na siebie odpowiedzialność za usługi pilotowe i holownicze świadczone na rzecz prowadzonego statku.

Z kolei Sąd Apelacyjny w Gdańsku II Wydział Karny wskazał, że „nie można zapomnieć o szczególnej roli pilota, na którym nie tylko spoczywa obowiązek określony w art. 220 k.m., ale także ciężką określoną powinności związane z zapewnieniem bezpieczeństwa żeglugi, powinności o charakterze publicznoprawnym”³⁵. Obowiązkiem takim jest choćby zapoznanie się przed rozpoczę-

³¹ Uzasadnienie orzeczenia Odwoławczej Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni w sprawie OIMo 1/15, niepublikowane.

³² *Ibidem*.

³³ *Ibidem*.

³⁴ J. Łopuski, *Prawo...*, s. 61.

³⁵ Uzasadnienie wyroku Sądu Apelacyjnego w Gdańsku II Wydział Karny w sprawie II Aka 376/15, niepublikowane.

ciem czynności pilotowych z aktualnymi warunkami żeglugi, ruchem statków w porcie oraz warunkami hydrometeorologicznymi³⁶.

Przywołany wyżej stan faktyczny stanowi przykład praktycznego odzwierciedlenia funkcjonowania zawodu pilota morskiego, spoczywające na nim obowiązki związane z zapewnieniem bezpieczeństwa żeglugi oraz relacje pilot - kapitan statku pilotowanego. Warto również odnotować fakt, że działalność pilota może spowodować zagrożenie spowodowania katastrofy w ruchu wodnym, co stanowi czyn zabroniony z art. 173 Kodeksu karnego. Zgodnie ze stanowiskiem doktryny prawa karnego „katastrofa w ruchu ma miejsce wówczas, gdy uczestniczy w niej co najmniej jeden pojazd znajdujący się w ruchu, w miejscu, w którym taki ruch się odbywa”³⁷.

3. STRUKTURA ORGANIZACYJNA PILOTAŻU – STACJE PILOTOWE

Organizacja pilotażu morskiego zawsze była domeną administracji morskiej, co wiązało się z kwestią zapewnienia bezpieczeństwa morskiego. Upřednio pilotażem w polskich portach morskich zajmowały się zarządy portów, zatrudniające pilotów, natomiast od czasów transformacji ustrojowej, pilotaż świadczony jest przez spółki pilotowe oraz pilotów indywidualnych. Obecnie w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej funkcjonują stacje pilotowe, w ramach których piloci świadczą usługi pilotowe³⁸. Zgodnie z art. 229 § 1 k.m. stacje pilotowe organizują i koordynują świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym lub dobrowolnym w rejonach pilotowych oraz w pilotażu dobrowolnym na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego (pilotażu pełnomorskim).

Do grudnia 2015 roku brak było legalnej definicji stacji pilotowej w Kodeksie morskim, wobec czego pierwotnie wypracowała ją doktryna, uznając, że jest to „struktura organizująca i koordynująca świadczenie usług pilotażowych w określonym rejonie na podstawie regulaminu przyjętego przez dyrektora urzędu morskiego”³⁹. Obecnie definicję stacji pilotowej zawiera art. 229 § 1a k.m., określając ją jako zorganizowany zespół składników niematerialnych i materialnych przeznaczonych do „świadczenia usług pilotowych przez osoby

³⁶ Regulamin funkcjonowania stacji pilotowych, Dz. Urz. Woj. Pomorskiego nr 70 z 2003 r., poz. 1117 z późn. zm.

³⁷ A. Wąsek (red.), *Kodeks karny. Komentarz do części szczególnej*, C.H. Beck 2006, wersja elektr., komentarz do art. 173 k.k., uwaga 2 i 5.

³⁸ J. Łopuski, *Prawo...*, s. 60.

³⁹ D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórska, *Kodeks morski. Komentarz*, Wolters Kluwer 2013, wersja elektr., komentarz do art. 230 k.m.

posiadające kwalifikacje pilota morskiego, w określonej części polskich morskich wód wewnętrznych oraz na redach portów morskich (rejonie pilotowym) lub na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego⁴⁰. Należy podzielić stanowisko Z. Godeckiego, który jeszcze przed powstaniem legalnej definicji stacji pilotowej, stwierdził, że skoro stacja pilotowa ma organizować i koordynować świadczenie usług i ma mieć regulamin funkcjonowania to musi być jakąś jednostką organizacyjną – tworem realnym, składającym się z odpowiednio zorganizowanych osób i rzeczy.⁴¹ Natomiast jak słusznie wskazuje D. Pyć, ustawowa definicja stacji pilotowej została skonstruowana na wzór pojęcia „przedsiębiorstwa” z art. 55¹ k.c., na które składają się składniki materialne i niematerialne – specjalistyczna wiedza pilotów morskich (*know how*) oraz składniki materialne zapewniane przez specjalistycznego przedsiębiorcę świadczącego usługi pilotowe⁴².

Zgodnie z art. 229 § 2 k.m. stację pilotową tworzy i likwiduje, w drodze decyzji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określając wymagania, jakie musi spełniać stacja pilotowa, mając na uwadze określony rejon pilotowy oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w tym rejonie lub na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego, a także potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych. Stację pilotową powołuje się, w przypadku:

- 1) pilotażu w rejonie pilotowym – na wniosek dyrektora urzędu morskiego właściwego dla określonego rejonu pilotowego;
- 2) pilotażu pełnomorskiego – na wniosek Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni lub Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie właściwego ze względu na port przeznaczenia lub port wyjścia statku korzystającego z pilotażu pełnomorskiego.

Dyrektor urzędu morskiego sprawuje nadzór nad funkcjonowaniem stacji pilotowych na dwóch płaszczyznach. Pierwsza z nich to nadzór nad prawidłowością i poziomem wykonywania usług pilotowych, druga zaś sprowadza się do nadzoru nad prawidłowością organizowania i koordynowania usług pilotowych. Dyrektor urzędu morskiego wydaje regulamin funkcjonowania stacji pilotowej w formie zarządzenia podlegającego ogłoszeniu w wojewódzkim dzienniku urzędowym. Zarządzeniem nr 12 z dnia 20 sierpnia 2015 r.⁴³

⁴⁰ Art. 229 § 1a dodany ustawą z dnia 24.07.2015 r. (Dz.U. z 2015 r. poz. 1320), która weszła w życie 8.12.2015 r.

⁴¹ Z. Godecki, *Stacja pilotowa jako nowa instytucja Kodeksu morskiego*, Prawo Morskie, 2003 t. XVIII, s. 77.

⁴² D. Pyć, *Świadczenie usług pilotowych w pilotażu morskim*, Gdańskie Studia Prawnicze, t. XXXVII, 2017, s. 328.

⁴³ Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z dnia 21 sierpnia 2015 r., poz. 2681.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wprowadził regulamin stacji pilotowych Gdańsk oraz Gdynia. Regulamin gdańskiej stacji pilotowej określa, że minimalna liczba pilotów uprawnionych do świadczenia usług pilotowych w rejonie pilotowym wynosi 18 osób.

Zasięg terytorialny Stacji Pilotowej w Gdańsku – rejon pilotowy Gdańsk-Elbląg, obejmuje następujące akweny:

- 1) redy portu Gdańsk;
- 2) portu Gdańsk;
- 3) wewnętrznych wód morskich Zalewu Wiślanego od granicy z Rosją;
- 4) rzeki Elbląg z portem Elbląg⁴⁴.

Stacje pilotowe są jednostkami organizacyjnymi, które nie podlegają organom administracji morskiej, będąc jednocześnie przez nie nadzorowane⁴⁵. Dodatkowo, pełnią one funkcje narzucone im drogą administracyjną, np. prowadząc stały nasłuch radiowy oraz udostępniając aktualne informacje o ruchu statków w porcie w formie elektronicznej.

Kodeks morski w brzmieniu sprzed 2012 r. przewidywał tworzenie stacji pilotowych przez dyrektorów urzędów morskich, nie określając sposobu ani formy prawnej jej tworzenia – w drodze decyzji, aktu prawotwórczego czy czynności organizacyjno-technicznej. *De facto* stacja pilotowa w Gdańsku utworzona została na mocy *Komunikatu Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 12 maja 2003 roku w sprawie utworzenia stacji pilotowych, ich siedzib oraz ustanowienia regulaminu ich funkcjonowania*⁴⁶.

W skład stacji pilotowej wchodzi przedsiębiorcy świadczący usługi pilotowe w danym rejonie pilotowym, a jako przedsiębiorcę odpowiedzialnego za utrzymanie i zarządzanie stacją pilotową Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wskazał Przedsiębiorstwo Usług Morskich „Gdańsk Pilot Sp. z o.o.”⁴⁷.

Piloci świadczący usługi pilotowe w zasięgu terytorialnym Stacji Pilotowej Gdańsk posiadają udziały w spółce „Gdańsk Pilot Sp. z o.o.” będąc jednocześnie przedsiębiorcami prowadzącymi działalność gospodarczą w rozumieniu przepisów

⁴⁴ Komunikat Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 09 sierpnia 2016 r. w sprawie określenia rejonów pilotowych wchodzących w zakres działania stacji pilotowych, Dz. Urz. Ministra Gospodarki i Żeglugi Śródlądowej z 09.08.2016 r., poz. 20.

⁴⁵ D. Pyć, *Charakter prawny umowy pilotowej zobowiązującej do świadczenia usługi pilotowej*, s. 6, <https://www.pspm.pl/wp-content/uploads/2016/03/Umowa-pilotowa-opinia-DP-14.03.2016.pdf> (dostęp: 01.06.2020).

⁴⁶ Dz. Urz. Woj. Pomorskiego Nr 70, po.1117, Dz. Urz. Woj. Warmińsko-Mazurskiego Nr 67, poz. 989 ze zm.

⁴⁷ § 4 ust. 3 pkt 1 Komunikatu Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 12 maja 2003 r. w sprawie utworzenia stacji pilotowych, ich siedzib oraz ustanowienia regulaminu ich funkcjonowania.

ustawy Prawo przedsiębiorców⁴⁸. Z umowy spółki wynika, że wspólnicy zobowiązują się do wykonywania czynności pilotowych lub czynności zarządu, niezbędnych w celu realizacji przedmiotu działalności spółki. Umowa wprowadziła także zakaz konkurencji, na mocy którego wspólnicy zobowiązują się nie podejmować działalności konkurencyjnej, w szczególności wykonywać czynności pilotażu morskiego w rejonie pilotowym Przedsiębiorstwa Usług Morskich „Gdańsk-Pilot” na zlecenie innego podmiotu niż spółka lub na własny rachunek⁴⁹. Koszty utrzymania stacji pilotowej pokrywają przedsiębiorcy świadczący usługi pilotowe.

Jedynie na marginesie zwraca się uwagę, za Z. Godeckim, że w pilotażu funkcjonuje nadzór państwowy nad podmiotami niepaństwowymi (przedsiębiorcami i pilotami). Świadczenie usług pilotażu nie leży zatem w gestii administracji morskiej, lecz prywatnych przedsiębiorców, którym przysługuje konstytucyjna zasada wolności gospodarczej.⁵⁰ Jednakże obecnie obowiązujące przepisy regulujące zawód pilota morskiego i stacji pilotowej mają nieco monopolistyczny charakter. Otóż utworzenie stacji pilotowej i określenie liczby pilotów zależy bowiem wyłącznie od wniosku dyrektora urzędu morskiego mającego na względzie konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na obszarze portów morskich oraz potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych. Powoduje to, że piloci morscy występują w trzech rolach jednocześnie: administratorów stacji pilotowej i wykonawców usług pilotażu oraz jako „organizacja społeczno-zawodowa pilotów”. Daje im to możliwość decydowania o wykonywaniu usług portowych oraz dostępie do zawodu i jego wykonywania. W ten sposób piloci mogą skutecznie bronić swojego interesu, gdyż mają prawo do wskazywania kandydatów na pilotów, uczestniczenia w egzaminach, szkoleniach, a administracja morska jest zobligowana do konsultowania się z nimi w sprawach pilotażu.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni w komunikacie o utworzeniu stacji pilotowej w Gdańsku stwierdził, że nowa stacja pilotowa może być utworzona w przypadku zmiany uwarunkowań związanych z bezpieczeństwem żeglugi. Tym samym uznano, że jedyną przesłanką utworzenia nowej stacji pilotowej są potrzeby portowe w zakresie bezpieczeństwa ruchu. Praktyka ta jest aktualnie powszechnie stosowana, co oznacza, że świadczenie usług pilotażu morskiego nie jest poddane bezwzględnej zasadzie swobody działalności gospodarczej.

Podsumowując, zwraca się uwagę, że skoro art. 229 k.m. przewiduje utworzenie stacji pilotowych na mocy decyzji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, zachodziła potrzeba uznania dotychczas istniejących stacji

¹ Ustawa z dnia 06 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców, Dz. U. z 2019 r. poz. 1292.

⁴⁹ Umowa Przedsiębiorstwa Usług Morskich „Gdańsk-Pilot Sp. z o.o.” z siedzibą w Gdańsku.

⁵⁰ Z. Godecki, *Państwowy nadzór nad niepaństwowym pilotażem morskim*, Prawo Morskie 2006, t. XXII, Warszawa, s. 208.

pilotowych. Na mocy art. 107 ust. 6 ustawy o bezpieczeństwie morskim praktykę pilotową prowadzi stacja pilotowa uznana przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Uznania dokonuje się na okres 4 lat po przeprowadzeniu audytu. Uznanie potwierdza się wydaniem certyfikatu uznania.

4. UMOWA O ŚWIADCZENIE USŁUGI PILOTOWEJ

Stosownie do brzmienia art. 223 § 1 k.m. usługa pilotowa świadczona jest na podstawie umowy pilotowej zawartej przez armatora statku pilotowanego z przedsiębiorcą świadczącym usługi pilotowe. Tym samym Kodeks morski przewiduje obowiązek zawarcia umowy pilotowej, nie zastrzegając jednocześnie żadnej szczególnej formy prawnej dla jej ważności. W przeszłości umowa ta była zawierana bez zachowania formy pisemnej, a jedynie przez wezwanie z redy pilota na statek drogą radiową, telefoniczną, elektroniczną, a w szczególnych warunkach braku środków łączności przez wywieszenie odpowiedniej flagi sygnałowej. Umowę uznaje się za zawartą w momencie przybycia pilota na statek. W praktyce pilot po przybyciu na mostek nawigacyjny rozpoczyna wydawanie poleceń manewrowych. Każdy rozkaz pilota może być zmieniony przez kapitana, który w czasie pilotowania statku powinien znajdować się na mostku⁵¹. Nadto, w czasie przebywania na statku, pilotowi należy się odpowiednie pomieszczenie oraz wyżywienie.

Umowa o świadczenie usługi pilotowej jest umową dwustronnie zobowiązującą, odpłatną, konsensualną (pomimo, iż świadczenie usług pilotażu obowiązkowego stanowi administracyjnie wprowadzony obowiązek nałożony tak na urzędy morskie, jak i na statki oraz stacje pilotowe). Jest odmianą umowy o świadczenie usług. W doktrynie spotyka się pogląd, że umowę pilotażu obowiązkowego zawiera armator statku pilotowanego ze spółką zrzeszającą pilotów, zaś pilotaż dobrowolny może być świadczony na podstawie umowy armatora z samym pilotem⁵². Jednakże wobec zakazu konkurencji, który obowiązuje pilotów zrzeszonych w spółce „Gdańsk-Pilot” zawarcie umowy z armatorem przez pilota wydaje się być niemożliwe, tym bardziej, że faktura za usługi pilotowe wystawiana jest przez spółkę. Umowa o usługi pilotowe może być wykonana wyłącznie przez osobę fizyczną posiadającą odpowiednie kwalifikacje oraz wpisaną na listę pilotów. Istotne jest określenie wzajemnego stosunku prawnego kapitana i pilota. Pilot bowiem w czasie pilotowania statku pozostaje pod kierownictwem kapitana statku pilotowanego, a kapitan obowiązany jest udzielić pilotowi wszelkich informacji dotyczących właściwości nawigacyjnych statku (art. 221 § 1 i 2 k.m.).

⁵¹ S. Matysik, *Podręcznik...*, s. 216.

⁵² D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórska, *Kodeks morski. Komentarz*, komentarz do art. 223.

Armator, a w praktyce kapitan statku w imieniu armatora dokonuje wyboru przedsiębiorcy pilotowego w oparciu o reguły wolnorynkowe. Wynagrodzenie za usługi pilotowe w pilotażu dobrowolnym i obowiązkowym określają strony w umowie w ramach autonomii woli stron, ale w pilotażu obowiązkowym maksymalne wysokości opłat pilotowych określa taryfa. Wierzytelności z tytułu opłat pilotowych są uprzywilejowane, co oznacza, że wierzycielowi będącemu przedsiębiorcą pilotowym służy na zabezpieczenie opłaty pilotowej ustawowe prawo zastawu na statku z pierwszeństwem przed innymi wierzytelnościami, choćby zabezpieczonymi zastawem wynikającym z umowy lub orzeczenia sądu. Przywilej ten przysługuje bez względu na zmianę osoby właściciela lub armatora i dobrą wiarę nabywcy statku.

5. ODPOWIEDZIALNOŚĆ PILOTA MORSKIEGO

Kodeks morski przewiduje odpowiedzialność cywilną pilota morskiego w związku ze świadczeniem przez niego usługi pilotowej. S. Matysik podnosi, że „*najtrudniejszym problemem cywilistycznym związanym z usługami pilota jest zagadnienie podstaw i zakresu odpowiedzialności cywilnej pilota*”⁵³. Pilot może wyrządzić szkodę: 1) osobom trzecim w związku z ruchem i eksploatacją statku spowodowaną z winy pilota lub 2) armatorowi jako stronie umowy o świadczenie usługi pilotowej.

Zgodnie z art. 224 k.m., armator odpowiada wobec osób trzecich za szkodę wyrządzoną przez pilota przy świadczeniu usługi pilotowej jak za szkodę wyrządzoną przez członka załogi statku. Na potrzeby określenia odpowiedzialności armatora Kodeks morski wprowadził pewnego rodzaju fikcję prawną, używając porównania pilota morskiego do członka załogi statku. Z przepisu tego wyraźnie bowiem wynika, że pilot morski nie jest członkiem załogi, jednakże armator odpowiada majątkowo za szkodę wyrządzoną przez pilota jakby był on członkiem załogi. J. Łopuski wskazuje, że „*nawet w sytuacjach, kiedy odpowiedzialność armatora w stosunku do osób trzecich nie opiera się na art. 435 k.c. lub 436 k.c., lecz na zasadzie winy – armatorowi nie będzie przysługiwać ekskulpacja na podstawie art. 429 k.c. (brak winy w wyborze lub powierzenie wykonania czynności osobie, przedsiębiorstwu lub zakładowi, które w zakresie swej działalności zawodowej trudnią się wykonywaniem takich czynności)*. Natomiast w odniesieniu do odpowiedzialności kontraktowej armatora z tytułu wykonywanych przez niego umów (np. czarterowych, przewozu) zastosowanie znajdzie art. 474 k.c.; jednakże gdy chodzi o odpowiedzialność armatora jako przewoźnika ładunku, to szkoda spowodowana z winy

⁵³ S. Matysik, *Podręcznik...*, s. 217.

*pilota będzie szkodą spowodowaną winą nautyczną, za którą przewoźnik nie odpowiada (art. 165 § 2 pkt 1 k.m.)*⁵⁴.

Art. 225 k.m. przewiduje odpowiedzialność pilota wobec armatora, na rzecz którego świadczy usługę pilotową. Jest to odpowiedzialność umowna, oparta na winie pilota, która może polegać na udzieleniu błędnych rad i wskazówek, których zastosowanie może spowodować utknięcie statku na mieliźnie, zderzenie z innym statkiem lub uderzenie o nabrzeże. Nadto, pilot przy wykonywaniu czynności pilotowych może naruszyć bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa lub regulamin stacji pilotowej. Odpowiedzialność majątkowa pilotów jest ograniczona kwotowo do kwoty równej dwudziestokrotnej opłacie pilotowej należnej za usługę pilotową, w czasie świadczenia której szkoda powstała. S. Matysik podnosi, że motywem tak silnie ograniczonej odpowiedzialności jest założenie, że rady i wskazówki pilota stanowią jedynie dodatek do wiedzy i doświadczenia kapitana pilotowanego statku, na którym spoczywa odpowiedzialność prawna za prawidłowość żegluga⁵⁵.

Ograniczenie odpowiedzialności nie przysługuje pilotowi, jeżeli wyrządził szkodę umyślnie albo wskutek rażącego niedbalstwa. Umyślność wyrządzenia szkody polegać będzie na celowym i zamierzonym zachowaniu pilota sprzecznego z jego obowiązkiem np. poprzez udzielenie kapitanowi pilotowanego statku błędnej informacji czy rady lub celowe i zamierzone zaniechanie udzielenia mu właściwej informacji, skutkujące powstaniem szkody. Natomiast niedbalstwo to niezachowanie należytej staranności, którego wystąpienie jest bardziej prawdopodobne przy świadczeniu usługi pilotowej.

Warta odnotowania jest ewolucja odpowiedzialności pilota w Kodeksie morskim z 2001 roku w stosunku do kodeksu z 1961 roku. Art. 213 Kodeksu morskiego z 1961 roku przewidywał, że „przedsiębiorstwo lub instytucja zatrudniająca pilota odpowiada wobec armatora za szkodę wyrządzoną z winy pilota przy wykonywaniu usług pilotowych, chyba, że nie ponosi winy w wyborze”. Wina w wyborze przedsiębiorstwa lub instytucji zatrudniającej pilota mogła mieć miejsce w przypadku zatrudnienia pilota nieposiadającego odpowiednich kwalifikacji, nieznaącego akwenu, na którym usługa pilotowa miała być świadczona lub powierzenie wykonania pilotażu pilotowi, którego stan fizyczny lub psychiczny uniemożliwia mu świadczenie usługi pilotowej np. nietrzeźwość. Ciężar dowodu ekskulpacyjnego spoczywał na podmiocie zatrudniającym pilota, podczas gdy armator musiał uprawdopodobnić winę w wyborze.

Obecnie to pilot odpowiada za szkodę wyrządzoną armatorowi. Jednakże biorąc pod uwagę usytuowanie przepisu art. 225 k.m. w kontekście organizacji i funkcjonowania pilotażu – usługi świadczonej na podstawie umowy pilotowej pomiędzy armatorem oraz przedsiębiorcą świadczącym usługi pilotowe, przyjąć

¹ J. Łopuski, *Prawo...*, s. 62.

⁵⁵ S. Matysik, *Podręcznik...*, s. 217-218.

należy, że odpowiedzialnym za szkodę pozostaje nadal podmiot zatrudniający pilota.⁵⁶ Zatem za szkodę wyrządzoną „przy świadczeniu usługi pilotowej” odpowiada wobec armatora nie pilot, lecz „przedsiębiorca” pilotowy. W przypadku gdańskiego portu będzie to spółka z ograniczoną odpowiedzialnością – „Gdańsk-Pilot Sp. z o.o.” i to ona, a nie zatrudniony przez nią pilot, ponosić będzie odpowiedzialność wobec armatora.

Należy jednakże zwrócić uwagę na fakt, iż spółka „Gdańsk-Pilot” zrzesza pilotów-przedsiębiorców prowadzących indywidualne działalności gospodarcze i świadczący usługi na rzecz spółki „Gdańsk-Pilot”. W takim przypadku pilot-przedsiębiorca w rozumieniu ustawy Prawo przedsiębiorców, ponosi odpowiedzialność wobec armatora, lecz jako przedsiębiorca, nie zaś jako pilot, bowiem odpowiedzialność „jako pilot” ponosić będzie spółka „Gdańsk-Pilot Sp. z o.o.”. W tej sytuacji, podzielić należy stanowisko Z. Godeckiego, iż *„użycie w nowym Kodeksie wyrażenia „pilot odpowiada wobec armatora” jest nieuprawnione. Odnosne jego przepisy powinny wymieniać jako podmiot odpowiedzialny wobec armatora właśnie owego „przedsiębiorcę świadczącego usługi pilotowe” jako stronę umowy pilotowej. Tak też musi być on odczytywany. Legislatorzy po prostu – mówiąc lapidarnie – poszli w ten sposób na skróty, ułatwiając sobie określenie podstaw i zasad odpowiedzialności owego przedsiębiorcy pilotowego za szkodę wyrządzoną przez pilota”*⁵⁷.

Przedsiębiorcy świadczącemu usługi pilotowe – spółce „Gdańsk-Pilot” przysługuje roszczenie regresowe wobec pilota, który przy świadczeniu usługi pilotowej, ze swej winy, wyrządził szkodę armatorowi. Jednakże na ogół majątek pilota odpowiedzialnego za szkodę może nie wystarczyć na naprawienie szkody pilotowej. Przedawnienie roszczeń przeciwko pilotom i podmiotom ich zrzeszającym z tytułu wykonania umowy o usługi pilotowe wynosi 2 lata – art. 226 k.m.

WNIOSKI

Obecnie obowiązujące unormowanie dotyczące pilotażu morskiego powoduje pewien dysonans w kwestii odpowiedzialności pilota za szkody wyrządzone w związku ze świadczeniem usługi pilotowej. Przepisy Kodeksu morskiego stanowią z jednej strony o odpowiedzialności pilota, z drugiej zaś wskazują, że stroną umowy pilotażu jest przedsiębiorstwo świadczące usługi pilotowe, czyli najczęściej spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Z tego też względu oraz

¹ D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Kodeks morski. Komentarz*, komentarz do art. 225.

⁵⁷ Z. Godecki, *Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez pilota morskiego*, 2002; www.pspm.pl (dostęp: 20.10.2020).

przede wszystkim mając na uwadze bezpieczeństwo morskie, usługi pilotowe winny być świadczone przez wysoce wykwalifikowanych pilotów i podlegać nadzorowi odpowiednich organów. Słuszna jest zatem idea regulacji zawodu pilota morskiego, poprzez dopuszczenie do jego wykonywania jedynie osób o wysokich kwalifikacjach. Jednakże jak pokazuje przykład wypadku w porcie w Gdańsku, pilot może przyczynić się do powstania szkody w związku ze świadczeniem usług pilotowych, lecz jego odpowiedzialność pozostaje ograniczona kwotowo.

THE ROLE OF MARITIME PILOT IN ENSURING THE SAFETY OF NAVIGATION AND MARITIME TRAFFIC IN THE PORT ON THE EXAMPLE OF PORT OF GDAŃSK

Keywords: maritime pilot, maritime pilotage, port pilotage, shipping safety, port security, ship traffic in the port

Abstract

This article deals with the influence of the maritime pilot on safety of navigation. The role of the pilot is somewhat marginalized, although his activity is directly related to ensuring the safety of navigation in sea ports, protection of the marine environment and minimizing the risk of collision with ships and port infrastructure. Pilot services have been entrusted to private entrepreneurs who meet certain legal requirements and are subject to supervision by the maritime administration. The article contains a reference to the decisions of the Maritime Chamber in Gdańsk in a case, in which the maritime pilot contributed to an accident in the port of Gdańsk and the analysis of these decisions in the context of the role of the pilot in the safety of navigation in port.