

Odpowiedzialność pilota morskiego w teorii i praktyce

WTOREK, 28 KWIETNIA 2015 06:26 MATEUSZ ROMOWICZ



Pilotaż
est
ednym z

Odpowiedzialność pilota morskiego w teorii i praktyce (Fot.: Piotr B. Stareńczak)

najstarszych, najmniej znanych zawodów, a mimo to jest jednym z najważniejszych w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego. Ekonomia i zagrożenie dla środowiska ze strony dzisiejszych dużych statków towarowych czyni rolę pilota niezwykle istotną.

Problemem odpowiedzialności prawnej pilota morskiego jest zagadnieniem bardzo ciekawym oraz wbrew pozorom niejednołitym. W poniższym artykule wskażemy na wybrane kwestie dotyczące sytuacji prawnej pilota morskiego biorąc pod uwagę polskie regulacje kodeksowe i doświadczenia praktyczne.

Pilotaż Morski w ujęciu kodeksowym

Szczegółowe regulacje dotyczące definicji pilota morskiego, jego odpowiedzialności, uprawnień i obowiązków oraz dotyczące tzw. umowy pilotowej zawierają art. 220 – 230 Kodeksu morskiego.

Pojęciem pilotażu obejmuje się „zorganizowane usługi pilotowe świadczone na rzecz statku, mające charakter wykwalifikowanego doradztwa potrzebnego kapitanowi statku na akwenach trudnych pod względem nawigacyjnym lub jemu nieznanym”

Istotnym jest fakt, iż co do zasady w czasie pilotowania statku pilot działa pod kierownictwem jego kapitana, który z tego względu pozostaje odpowiedzialny za kierownictwo statku, jednakże udziela pilotowi wszelkich informacji dotyczących właściwości nawigacyjnych statku.

Pilotaż może być dobrowolny lub obowiązkowy. Pilotaż dobrowolny zależy od potrzeb i decyzji kapitana, który może – np. gdy nie zna wód – skorzystać z usług pilota, nawet jeżeli nie ma takiego obowiązku. Stosuje się go najczęściej poza granicami morza terytorialnego.

Pilotaż obowiązkowy polega na wymogu korzystania z usług pilota na określonych wodach (np. przy

wchodzeniu i wychodzeniu z wielu portów, na obszarze kanałów i cieśnin itp.) ze względu na szczególne warunki nawigacyjne tych wód: prądy, głębokość, szerokość itp. W Polsce dyrektorzy urzędów morskich mogą przyjąć przepisy, na podstawie których pilotaż jest obowiązkowy na określonym akwenu i przy wejściu do portu lub dla określonych statków.

„Umowa pilotowa”

Usługi pilotowe, tak pilotażu dobrowolnego, jak i obowiązkowego, świadczy się na podstawie umowy (która jest odmianą umowy o świadczeniu usług) zawieranej pomiędzy armatorem statku i pilotem lub organizmem zrzeszającym lub zatrudniającym pilotów. W praktyce umowy pilotażu obowiązkowego zawiera armator z organizmem zrzeszającym lub zatrudniającym pilotów, a umowy pilotażu dobrowolnego zawiera armator z samym pilotem. Z umowy tej wynika zobowiązanie pilota do świadczenia usługi i armatora do wynagrodzenia pilota (w pilotażu obowiązkowym na podstawie przyjętej taryfy) i do zapewnienia mu zakwaterowania i wyżywienia na statku.

Kwalifikacje pilota morskiego

Usługi pilotażu świadczone są przez prywatnych przedsiębiorców, jednakże działają oni pod nadzorem państwowym. Kwalifikacje pilotów określa rozporządzenie z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych pilotów morskich. Rozporządzenie określa: wymagania kwalifikacyjne pilota morskiego, warunki wymagane do uzyskania uprawnień pilotowych, warunki przyznawania dokumentów kwalifikacyjnych i uprawnień, wzory dokumentów kwalifikacyjnych oraz uprawnienia dyrektora urzędu morskiego w zakresie sprawowania nadzoru nad pilotażem.

Dokumentem uprawniającym do świadczenia usług pilotowych w pilotażu morskim jest dyplom pilota morskiego lub dyplom pilota pełnomorskiego. Dyplom pilota morskiego uprawnia do świadczenia usług pilotowych na akwenu, na który został wydany. Dyplom wydawany jest przez dyrektora urzędu morskiego właściwego terytorialnie dla rejonu pilotowego, w którym kandydat na pilota odbywał praktykę pilotową. Dyplom pilota pełnomorskiego uprawnia do świadczenia usług pilotowych na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego. Dyplom wydawany jest przez dyrektora urzędu morskiego w Gdyni oraz dyrektora urzędu morskiego w Szczecinie. Piloci posiadający wymagane dyplomy zostają wpisani na listę pilotów przez dyrektora właściwego terytorialnie urzędu morskiego.

Podobny wymóg znajdujemy w art. 107 ustawy o bezpieczeństwie morskim, zgodnie z którym usługi pilotowe mogą być wykonywane wyłącznie przez osoby posiadające kwalifikacje pilota morskiego potwierdzone odpowiednim dokumentem. Ustawa wskazuje ponadto, że dokumenty stwierdzające uzyskanie kwalifikacji pilota morskiego lub szczególnych uprawnień pilotowych (warunkujących wykonywanie usług pilotowych na określonych rodzajach statków oraz na określonych trasach lub akwenach) wydają dyrektorzy urzędów morskich. Za wydanie dokumentów pobiera się opłatę, która stanowi dochód budżetu państwa. Piloci posiadający wymagane dyplomy zostają wpisani na listę pilotów – na ich własny wniosek – przez dyrektora właściwego terytorialnie urzędu morskiego. Dyrektor właściwego terytorialnie urzędu morskiego ma również prawo do skreślenia pilota z listy.

Odpowiedzialność pilota

Zgodnie z przepisami aktualnie obowiązującego kodeksu morskiego, za szkodę wobec osób trzecich wyrządzoną przez pilota (tak jak za szkodę wyrządzoną przez członka załogi) odpowiada armator. Z kolei pilot odpowiada wobec armatora za szkodę, ale jego odpowiedzialność jest ograniczona. Kodeks morski ustanawia jako limit ograniczenia odpowiedzialności 20-krotność opłaty pilotowej. Zasada ograniczenia odpowiedzialności pilota jest stosowana w wielu krajach (np. w Wielkiej Brytanii, USA, Australii, Francji, Belgii). Jeżeli roszczenia wnosi zagraniczny wierzyciel, w którego kraju granica odpowiedzialności pilota jest niższa, to

zastosowanie ma ten niższy pułap.

Pilot traci prawo do ograniczenia odpowiedzialności, o którym mowa powyżej, jeżeli szkoda została przez niego spowodowana umyślnie lub w wyniku rażącego niedbalstwa. To wyłączenie ograniczenia odpowiedzialności jest nowe, jako że przepis nie miał swojego odpowiednika w poprzednim kodeksie. Umyślność wyrządzenia szkody przez pilota to sytuacja zupełnie wyjątkowa. Umyślność po stronie pilota to zamierzone podjęcie działania sprzecznego z jego obowiązkiem, czyli zamierzone udzielenie kapitanowi błędnej informacji czy rady lub zamierzone zaniechanie udzielenia mu właściwej informacji, czy rady ze skutkiem w postaci szkody. Niedbalstwo natomiast jest bardziej prawdopodobne, bo niedbalstwo to niezachowanie należytej staranności.

Wartym odnotowania jest fakt, iż to nie pilot jako taki, ale **podmiot zatrudniający pilota** (czyli przedsiębiorca) odpowiada wobec armatora za szkodę wyrządzoną przez pilota. Nawet zmiana brzmienia art. 225 kodeksu morskiego, w porównaniu z poprzednim nic w tej materii nie zmieniła i nie oznacza, że w obecnym stanie prawnym za szkodę odpowiadać będzie pilot jako taki. Umieszczając ten przepis w kontekście funkcjonowania pilotażu i nie zapominając, że usługa jest świadczona na podstawie umowy pilotowej, której stronami są „armator” i „przedsiębiorca świadczący usługi pilotowe”, należy przyjąć, że za szkodę nadal odpowiada podmiot zatrudniający pilota.

Mając na uwadze powyższe, należy wskazać, że obecnie przedsiębiorcom pilotowym, a tym samym pilotom jako takim, pozostaje tylko dbałość o możliwie najwyższe kwalifikacje i umiejętności pilotów (faktycznie, a nie formalnie).

Oczywiście przedsiębiorcy pilotowemu w stosunku do pilota przysługuje roszczenie regresowe, aczkolwiek należy potraktować to jako ostateczność, na ogół nie przynoszącą naprawienia szkody wobec zdecydowanej dysproporcji między rozmiarem możliwej szkody "pilotowej" a majątkiem pilota, odpowiedzialnym za taką szkodę.

Przedawnienie roszczeń przeciwko pilotom i organizmom ich zrzeszającym z tytułu wykonania umowy o usługi pilotowe wynosi 2 lata.

Ponadto należy mieć na uwadze fakt, iż każdy pilot jest odpowiedzialny przed Kapitanem Portu za należyte wykonywanie czynności pilotowych oraz prawidłowe wykonywanie obowiązków takich jak m.in.: zapoznanie się przed rozpoczęciem pilotowania z parametrami statku, jego właściwościami manewrowymi i sprawnością techniczną, wypełnienie prawidłowo i czytelnie kwitu pilotowego, odnotowanie w kwicie pilotowym przerwy w wykonywaniu usługi (powyżej 30 min.) i jej przyczynie, wystawienie kwitu pilotowego w przypadku nie wykonania usługi z jednoczesnym podaniem przyczyn jej nie wykonania, sporządzenie meldunku i szkicu w przypadku awarii, omówienie z kierownikami holowników przewidywanego manewru i ramowego planu działania. W przypadku przejścia osobistego pilotowania przez kapitana statku, pilot obowiązany jest przekazywać jego polecenia holownikom i cumownikom, oraz zawiadomić Kapitanat Portu o zaistniałej sytuacji.

Podsumowanie

Jak wynika z niniejszego artykułu rola pilota morskiego często bywa nie do przecenienia. Pilot przeprowadza statki poprzez niebezpieczne lub zatłoczone wody, takie jak porty, kanały i ujścia rzek. Jednak z reguły pilot jest tylko doradcą, a to kapitan statku w dalszym ciągu pozostaje, w aspekcie prawnym, odpowiedzialnym za statek (w niektórych kanałach zasada ta ulega modyfikacjom). Służenie pomocą, radą i doświadczeniem w kierowaniu statkiem oraz znajomością warunków lokalnych i obowiązujących przepisów kapitanowi pilotowanego statku, sprawia, iż w wielu

sytuacjach to pilot morski pełni kluczową rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa statku.

Radca prawny - [Mateusz Romowicz](#)

Współautorem artykułu jest prawnik Paweł Zboina.

<http://www.kancelaria-gdynia.eu>

www.facebook.com/Legal.Marine.Mateusz.Romowicz

Autorzy pracują w Kancelarii Radcy Prawnego Legal Consulting - [Mateusz Romowicz](#).



Lubię to!

 +1