

## **CHARAKTER PRAWNY UMOWY PILOTOWEJ ZOBOWIĄZUJĄCEJ DO ŚWIADCZENIA USŁUGI PILOTOWEJ**

Zasadnicze znaczenie dla wyjaśnienia charakteru prawnego umowy pilotowej mają dwie kwestie. Po pierwsze, prawidłowe rozumienie istoty i zakresu czynności składających się na usługę pilotową (elementy przedmiotowo istotne). Po drugie wyjaśnienie wątpliwości, które prowadzą do nieprawidłowej interpretacji przepisów prawnych regulujących sytuację prawną przedsiębiorcy świadczącego usługę pilotową (element podmiotowo istotny).

Odnosząc się do pierwszej kwestii, należy wskazać, że umowa pilotowa jest instytucją prawa morskiego. Wywołuje skutki prawne o charakterze zobowiązującym. Jej treścią jest zobowiązanie do świadczenia usług. W umowie pilotowej są dokładnie wskazane jej elementy przedmiotowo istotne. A zatem, umowa pilotowa jest czynnością prawną, z której wynika zobowiązanie do świadczenia usługi pilotowej. Jest to usługa świadczona na podstawie umowy zawartej w formie pisemnej. Po obu stronach umowy istnieje obowiązek jej zawarcia (umowa dwustronna). Ponadto, jest to umowa konsensualna, pomimo iż korzystanie z usług pilotowych stanowi administracyjnie wprowadzony obowiązek.

Dla prawidłowego rozumienia i interpretacji obecnie obowiązujących przepisów prawnych odnoszących się do usługi pilotowej, a także wykazania woli ustawodawcy, należy przywołać przepisy pierwszego polskiego kodeksu morskiego z 1961 r.

Art. 210 kodeksu morskiego z 1961 r. (Dz. U. Nr 58, poz. 318) stanowił: *„Usługi pilota polegają na udzielaniu kapitanowi pomocy i rady w kierowaniu statkiem ze względu na warunki nawigacyjne wód, na których pilot pełni służbę.”* Mówiąc o usługach pilota ustawodawca miał na myśli czynności wykonywane przez pilota na statku, które można nazwać „pilotowaniem statku”, albo też „czynnościami pilotowymi”. Ustawodawcy zupełnie nie chodziło o „usługę pilotową” (czyli umowę o świadczenie usługi pilotowej), a tylko o to, co pilot „robi na statku”, a zatem o te „informacje i rady”, o których mówi art. 220 nowego kodeksu morskiego z 2001 r. (Dz. U. Nr 138, poz. 1545).

W art. 216 § 1 kodeksu morskiego z 1961 r. ustawodawca nakazywał ówczesnemu Ministrowi Żegluga określić zasady korzystania z „usług pilotów”, i nie chodziło tam bynajmniej o zasady zawierania umowy o usługę pilotową z pilotem, ale o zasady współpracy kapitana z pilotem na mostku, w tym np. możliwość „upoważnienia pilota przez kapitana do wydawania rozkazów manewrowych”, o określenie przypadków, w których pilot mógł

odmówić przystąpienia do wykonywania usługi (takich np. jak zbyt duże zanurzenie statku, niebezpieczny przechył, groźba zatonięcia), i o inne sprawy określone w wydanym na podstawie art. 216 § 1 kodeksu morskiego z 1961 r. rozporządzeniu Ministra Żeglugi z dnia 26 października 1963 r. w sprawie pilotażu morskiego (Dz. U. nr 48, poz. 273).

W nowym Kodeksie morskim z 2001 r. ustawodawca w nieprzemyślany sposób wprowadził zmianę i zastąpił „usługi pilota” (tj. czynności wykonywane przez pilota na statku) na „usługę pilotową”. Dodatkowo, wprowadził w art. 223 pojęcie przedsiębiorcy „świadczącego usługi pilotowe”, który ma zawierać z armatorem umowę pilotową (czyli umowę o świadczenie usługi pilotowej) - dla odróżnienia go od pilota, który może „świadczyć usługę pilotową” na podstawie art. 227 kodeksu morskiego, ale dla którego ustawodawca nie przewidział *expressis verbis* w treści ustawy możliwości zawierania umów z armatorem statku. Te rozwiązania spowodowały zupełną niespójność przepisów działu VII kodeksu morskiego w odniesieniu do podmiotów, które mają świadczyć usługi pilotowe.

Wyjaśnienie wątpliwości, które rodzi pobieżna interpretacja przepisów kodeksu morskiego z 2001 r., bez wniknięcia w istotę i charakter prawny umowy pilotowej oraz zakres czynności, które wchodzi w skład usługi pilotowej, ma podstawowe znaczenie praktyczne. Niejasności powstają na tle przepisów kodeksu morskiego, które posługują się pojęciem usługi pilotowej zarówno w stosunku do pilota morskiego (art. 220 i 227 k.m.), jak i do przedsiębiorcy świadczącego usługę pilotową (przedsiębiorcy pilotowego) (art. 223 k.m.).

Usługa pilotowa – wbrew temu co stanowi art. 220 k.m. - polega nie tylko na udzielaniu kapitanowi informacji i rady. 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 to 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” (o pilotowaniu statku jest mowa np. art. 107 ustawy o bezpieczeństwie morskim);
- 4) zdjęcie pilota ze statku, który wychodzi w morze, przez pilotówkę i dostarczenie go do portu/stacji pilotowej.

Usługa świadczona przez pilota, jako osobę posiadającą specjalistyczną wiedzę i znajomość warunków nawigacyjnych wód lokalnych jest jedynie częścią usługi pilotowej,

świadczonej przez przygotowanego do tego celu przedsiębiorcę pilotowego, prowadzącego przedsiębiorstwo, które może zapewnić od strony logistycznej wykonanie usługi pilotowej. Sam pilot, bez zaplecza materialnego, którego posiadanie wynika z definicji przedsiębiorstwa, w rozumieniu art. 55<sup>1</sup> kodeksu cywilnego, jest w stanie wykonać jedynie pewne czynności, które wcześniej nazwano „czynnościami pilotowymi”, a nie usługę pilotową.

W drugiej kwestii, odnoszącej się do sytuacji prawnej przedsiębiorcy pilotowego, należy wskazać, że wprowadzenie w 2001 r. do art. 223 kodeksu morskiego instytucji przedsiębiorcy pilotowego miało być rozwiązaniem umożliwiającym również i prywatnym podmiotom (a nie tak, jak kiedyś jedynie zarządom portów morskich) świadczenie tego rodzaju usług. Pamiętać jednak należy, że w czasie gdy wchodził w życie kodeks morski, funkcjonowali już prywatni przedsiębiorcy zorganizowani w formie spółek prawa handlowego i oferowali tego rodzaju usługi. Nie było jednak na rynku żadnego prywatnego przedsiębiorcy będącego osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą, który samodzielnie świadczyłby usługi pilotowe.

Ustawodawca wprowadzając w 2001 r. do kodeksu morskiego pojęcie przedsiębiorcy pilotowego świadomie chciał odróżnić usługę świadczoną przez pilota, polegającą na udzielaniu kapitanowi informacji i rady, od pełnej (kompleksowej) usługi pilotowej, którą świadczy przedsiębiorca pilotowy w oparciu o umowę zawartą z armatorem statku.

Zgodnie z przyjętą praktyką pilot morski na każdorazowe zlecenie przedsiębiorcy pilotowego świadczy usługę polegającą na udzielaniu kapitanowi informacji o warunkach nawigacyjnych w danym rejonie, służąc pomocą (radą) we wprowadzeniu statku do portu lub wyprowadzeniu statku z niego. Tę usługę można nazwać pilotowaniem statku. Usługa świadczona przez pilota jest częścią usługi pilotowej, do wykonania której zobowiązuje się przedsiębiorca pilotowy zawierając umowę pilotową z armatorem. Pilotowanie statku i czynności, jakie wykonuje pilot na statku („czynności pilotowe”) należy zatem odróżnić od kompleksowej usługi pilotowej świadczonej przez przedsiębiorcę pilotowego.

Sam fakt zarejestrowania działalności gospodarczej przez pilota morskiego, który zamierza wykonywać na statku pewne czynności w ramach umowy o usługę pilotową, i stanie się przedsiębiorcą w rozumieniu art. 43<sup>1</sup> kodeksu cywilnego (k.c.), nie powoduje, że podmiot ten jest w stanie świadczyć takie usługi, jakie mogą być wykonywane jedynie przez podmiot prowadzący „przedsiębiorstwo” w rozumieniu art. 55<sup>1</sup> k.c.

Pilot będący osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą nie spełnia podstawowych przesłanek wynikających z art. 55<sup>1</sup> pkt 2 i 3 k.c. dotyczących prowadzenia przedsiębiorstwa - na które składają się „*własność nieruchomości lub ruchomości, w tym*

*urządzeń, materiałów, towarów i wyrobów, oraz inne prawa rzeczowe do nieruchomości lub ruchomości”, lub „prawa wynikające z umów najmu i dzierżawy nieruchomości lub ruchomości oraz prawa do korzystania z nieruchomości lub ruchomości wynikające z innych stosunków prawnych” - niezbędnych do zapewnienia właściwego wykonania usługi pilotowej.*

Pilotowi, który ma jedynie zarejestrowaną działalność gospodarczą, brakuje niezbędnych składników materialnych, o których mowa w art. 55<sup>1</sup> k.c. do prowadzenia przedsiębiorstwa, które może świadczyć usługi pilotowe.

Usługi pilotowe powinny być świadczone przez przygotowanego do tego celu przedsiębiorcę pilotowego, który przez wykwalifikowanych pilotów, których zatrudnia (na podstawie umowy o pracę lub zlecenia) lub z którymi współpracuje (np. wspólnicy na podstawie umowy o świadczenie usług), wykonuje usługi na podstawie umowy zawartej z armatorem statku.

Usługę pilotową i usługę pilotowania statku (prowadzenia statku przez pilota morskiego) można porównać do usług świadczonych przez przedsiębiorstwo przewozowe. Usługę fizycznego przewozu mebli wykonuje kierowca z ekipą pracowników, samochodem należącym do przedsiębiorcy przewozowego, ale umowę o przewóz zawiera się z przedsiębiorstwem (przedsiębiorcą) przewozowym, a nie z kierowcą. W tym przypadku usługę wykonuje we własnym imieniu przedsiębiorca i powierza jej wykonanie swoim pracownikom lub podwykonawcom. W przypadku pilotów usługę świadczy przedsiębiorca pilotowy we własnym imieniu, ale posługuje się w jej wykonaniu wykwalifikowanymi osobami – pilotami, z którymi zawarł osobne umowy.

A zatem stroną umowy pilotowej jest przedsiębiorca świadczący usługi pilotowe (przedsiębiorca posiadający zespół składników niematerialnych i materialnych, tzn. przedsiębiorca posiadający przedsiębiorstwo), a nie pilot (osoba fizyczna bez zespołu składników materialnych, tzn. przedsiębiorca bez przedsiębiorstwa).

Jednak samo pilotowanie statku może być wykonywane wyłącznie przez osobę fizyczną (pilota), która *de facto* nie świadczy usługi pilotowej, ale wykonuje czynności pilotowe, które składają się na usługę pilotową świadczoną przez przedsiębiorcę działającego w formie prawnej przewidzianej dla wykonywania działalności gospodarczej – spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, do której zastosowanie znajduje przede wszystkim kodeks spółek handlowych. Pod znakiem zapytania pozostaje również faktyczna, a nie prawna, możliwość samodzielnego świadczenia kompletnej usługi pilotowej przez osobę fizyczną, w sposób zorganizowany i ciągły.

Wykonywanie działalności gospodarczej (w tym zawodowej) w sposób zorganizowany i ciągły wynika z pojęcia działalności gospodarczej zawartego w art. 2 ustawy z 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej. Pojedynczy pilot nie jest w stanie zapewnić całodobowego dyżuru pilotowego. Jego działalność w rozumieniu tej ustawy, mogłaby wykazywać ciągły charakter, ale od strony operacyjnej, faktycznej nie wystarczy to dla zapewnienia ciągłości usług pilotowych w rejonie pilotowym. W każdym porcie musi być kilku pilotów, aby zapewnić ciągłość usługi. Piloci muszą mieć możliwość odpoczynku i urlopu. Muszą być też przewidziane sytuację, w których pilot nie może pełnić usługi ze względu np. na chorobę. Z powyższych też względów niezbędna jest podmiot koordynujący usługi. Pamiętać też trzeba o sytuacjach awaryjnych, w których statek wymaga natychmiastowej usługi pilotowej i wejścia do portu ze względów bezpieczeństwa. W takich przypadkach musi być zapewniony 24 godzinny dyżur pilotowy. Jedna osoba (pojedynczy pilot) nie jest w stanie sam tego zapewnić. To może zapewnić jedynie działające w ramach stacji przedsiębiorstwo zatrudniające pilotów lub współpracujące z kilkoma lub kilkunastoma (w zależności od natężenia ruchu statków) pilotami.

Wydaje się jednak, że jest możliwe, aby pilot jako podmiot prowadzący działalność gospodarczą świadczył samodzielnie i we własnym imieniu usługi pilotowe, ale musi on wtedy spełnić wszelkie dodatkowe materialne i logistyczne wymogi stawiane przy świadczeniu takich usług, a ponadto w porcie/rejonie pilotowym powinien znajdować się podmiot, który będzie koordynował tego rodzaju usługi (tzn. usługi świadczone przez konkretnego pilota z usługami świadczonymi przez innych pilotów lub przedsiębiorstwo pilotowe) i przejmie odpowiedzialność zarówno za ich prawidłowe świadczenie jak i bezpieczeństwo w porcie i na redzie w trakcie ich wykonywania.

Gdyby administracja morska zdecydowała się zezwolić wszystkim pilotom na samodzielne świadczenie usług pilotowych, wówczas powinna:

- 1) zapewnić, aby każdy pilot wykonujący taką usługę dysponował odpowiednimi środkami łączności radiowej do komunikacji ze statkami oraz środkami transportu umożliwiającymi pilotowi dotarcie na statek i zejście z niego (motorówka, samochód); a także
- 2) zapewnić koordynację świadczenia tych usług przez wyznaczenie i zatrudnienie dyspozytora, którego zadaniem byłoby wyznaczanie właściwych pilotów do świadczenia usług, tworzenie harmonogramu świadczonych usług i obsługa logistyczna pilotów podczas świadczenia usługi pilotowej (dostarczanie pilotów na statki i zdejmowanie ich).

Charakter prawny stacji pilotowej, o której mowa w art. 229 kodeksu morskiego, rodzi wiele wątpliwości. Zgodnie z art. 229 § 1 kodeksu „Świadczenie usług pilotowych w pilotażu

*obowiązkowym lub dobrowolnym (...) organizują i koordynują stacje pilotowe*”. Przede wszystkim należy zauważyć, że stacja pilotowa jest jednostką organizacyjną, która nie podlega organom administracji morskiej, ale jej funkcjonowanie jest przez nie nadzorowane. Stacja nie posiada ani personelu ani wyposażenia (np. łodzi pilotowych). W związku z tym nie może ona sama organizować usług pilotowych. Organizacją i koordynacją usług pilotowych, która pociąga za sobą wysokie koszty, zajmują się spółki pilotowe (spółki prawa handlowego), które za pomocą własnego przedsiębiorstwa, z własnej woli (wspólników-udziałowców), a nie z woli administracji morskiej (ale za jej zgodą), świadczą usługi pilotowe na podstawie umów zawieranych pomiędzy armatorem a spółką. Ten stan jest niekorzystny zarówno na gruncie prawa, jak i w praktyce jego stosowania. Obrazuje bowiem istnienie fikcji prawnej. W art. 229 kodeksu morskiego mamy do czynienia z fikcją prawną, polegającą (oczywiście stosując wyłącznie interpretację literalną) na posługiwaniu się przez kodeks morski konstrukcją kształtującą w określony sposób skutki prawne danego stanu faktycznego, polegającą na tym, że normy prawne zawarte w przepisie nakazują uznanie wystąpienia pewnego stanu prawnego, w rzeczywistości nie mającego miejsca.

Pojęcie stacji pilotowej (ang. *pilot station*) zostało w kodeksie morskim skonstruowane na wzór pojęcia „przedsiębiorstwa” z art. 55<sup>1</sup> k.c. Intencją ustawodawcy w art. 229 § 1a było wskazanie, że stacja stanowi zespół elementów niezbędnych do świadczenia usług pilotowych na określonym obszarze. Tymi elementami są zarówno składniki niematerialne – w postaci fachowej, specjalistycznej wiedzy pilotów morskich (profesjonalne *know how*) znających lokalne warunki nawigacyjne wód w rejonie pilotowym, jak i składniki materialne – które zapewnia przedsiębiorca pilotowy prowadzący specjalistyczne przedsiębiorstwo świadczące usługi pilotowe. Tylko tak połączone elementy pozwolą na prawidłowe wypełnianie funkcji stacji, koniecznych do bezpiecznego świadczenia usług pilotowych organizowanych i koordynowanych w ramach stacji.

Stację pilotową tworzy minister właściwy do spraw gospodarki morskiej odpowiedzialny za bezpieczeństwo morskie. Minister określa w drodze decyzji (kreatywnej, nie administracyjnej) terytorialny zakres funkcjonowania stacji (przez wskazanie jednego lub kilku rejonów pilotowych) i wymagania funkcjonalne, które stacja powinna spełniać. Przedsiębiorstwo prowadzone przez przedsiębiorcę pilotowego i jego majątek, nie wchodzi w skład infrastruktury stacji pilotowej. Jest jedynie „narzędziem” (elementem), przy pomocy którego stacja wykonuje swoje funkcje. Jedynymi atrybutami konkretnej stacji pilotowej jest wskazany przez ministra obszar, na którym organizowany jest pilotaż, i jej nazwa, dla odróżnienia od innych stacji.

Stacja pilotowa jako instytucja prawa morskiego nie posiada atrybutów przedsiębiorcy i nie dysponuje profesjonalnym *know how*. Dopiero połączenie wiedzy pilotów i sprawnie działającego przedsiębiorstwa (przygotowanego materialnie i logistycznie do świadczenia usług) w ramach utworzonej stacji, oraz zapewnienie prawidłowego ich współdziałania przez powołanego przez dyrektora urzędu morskiego szefa pilotów powoduje, że stacja pilotowa może przejąć na siebie zadania, o których mowa zarówno w kodeksie morskim, jak i innych aktach prawa morskiego.

Organizacja pilotażu morskiego była zawsze kompetencją administracji morskiej, a wynikało to z obowiązku zapewnienia przez Państwo (administrację morską) bezpieczeństwa morskiego. Nic się w tym względzie nie zmieniło. Instytucja stacji pilotowej z art. 229 kodeksu morskiego również podlega nadzorowi administracji morskiej. Od ponad dwudziestu pięciu lat usługi pilotowe są świadczone przez spółki pilotowe, a statki są pilotowane przez indywidualnych pilotów, którzy są jednocześnie udziałowcami w tych spółkach.

Z powyższych względów konieczne i zarazem pilne jest dokonanie zmian w kodeksie morskim, które:

- 1) rozgraniczą wyraźnie usługę świadczoną przez pilota na statku (chodzi o wskazane wcześniej „usługi pilota”, o których mówił art. 210 kodeksu z 1961 r.) od kompleksowej „usługi pilotowej” świadczonej przez przedsiębiorcę pilotowego zawierającego umowę z armatorem;
- 2) określą warunki odpowiedzialności przedsiębiorcy pilotowego (i jej ograniczenia) za szkodę wyrządzoną z winy pilota przy pilotowaniu statku;
- 3) wskażą podmiot odpowiedzialny za koordynowanie i organizowanie usług pilotowych w ramach stacji albo uprawnią ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wskazania lub wyboru podmiotu, który będzie organizował i koordynował tego rodzaju usługi w obrębie stacji i określenia wymogów, jakie podmiot taki (przedsiębiorca pilotowy) powinien spełnić;
- 4) zniosą nałożony na przedsiębiorcę pilotowego obowiązek ponoszenia kosztów utrzymywania stacji, wyrażony obecnie w art. 230 kodeksu.