

ZBIGNIEW GODECKI

## UDZIAŁ ZAŁOGI STATKU W WYNAGRODZENIU ZA RATOWNICTWO MORSKIE

*W artykule autor kwestionuje poprawność regulacji kodeksowej w zakresie podziału wynagrodzenia za ratownictwo morskie, która według niego od 30 lat jest niejasna. Uważa on, że przekazanie tego typu sporów sądom powszechnym może jeszcze bardziej utrudnić uzyskanie części wynagrodzenia za ratownictwo przez załogę statku ratującego.*

*Podział wynagrodzenia za ratownictwo pomiędzy załogę powinien doczekać się bardziej precyzyjnego ujęcia ze względu na powstające w praktyce spory na tym tle. Pogląd ten nie znalazł odzwierciedlenia w nowym kodeksie morskim, który reguluje tę sprawę jeszcze bardziej ogólnie i enigmatycznie, stwarzając olbrzymie pole do sporów sądowych.*

*Artykuł stanowi próbę przedstawienia właściwej wykładni odnośnych przepisów.*

W identycznie zatytułowanym artykule<sup>1</sup>, przed około trzydziestu laty (a więc w czasach funkcjonowania dawnego kodeksu morskiego) napisano, że ostatnio jedna z izb morskich wydała w tytułowej sprawie orzeczenie godne szczególnej uwagi. Pod rządem nowego k.m.<sup>2</sup> żadna izba morska nie wyda już orzeczenia w tego rodzaju sprawie, bo nowy k.m. nie włącza izb morskich do postępowania w tych sprawach. Udział załogi statku w wynagrodzeniu za ratownictwo nadal pozostaje problemem, jednak już nie izby morskie, lecz sądy będą zajmować się tymi zagadnieniami

1. *Wynagrodzenie należne statkowi z tytułu ratownictwa morskiego dzieli się po połowie pomiędzy armatora i załogę po odliczeniu szkód poniesionych przez statek oraz wydatków i strat armatora i załogi spowodowanych ratownictwem.* Tak stanowił dawny kodeks, tak też stanowi nowy kodeks w zdaniu pierwszym § 1 art. 244, a § 3 tegoż art. 244 stanowi: *Podział części wynagrodzenia za ratownictwo morskie przypadającego na załogę statku powinien uwzględniać ich osobisty wkład w ratownictwo. Projekt podziału sporządza armator statku. Udział kapitana nie powinien być mniejszy niż 30%.*

---

<sup>1</sup>Zeszyty WSM w Gdyni, Biblioteka Nawigatora, 1974, nr 5, s. 43–53.

<sup>2</sup>Dz.U. z 2001 r., Nr 138, poz. 1545.

Takiego przepisu w dawnym kodeksie nie było. W kwestii zasad podziału części wynagrodzenia należnego załodze pomiędzy jej członków odsyłał do przepisów podustawowych. I tu właśnie rodzi się zasygnalizowany wyżej problem.

Owe przepisy podustawowe to przepisy wykonawcze do art. 243 (później: 249) § 3, który brzmiał: *Minister Żeglugi w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców określi zasady podziału pomiędzy kapitana i innych członków załogi części wynagrodzenia za ratownictwo przypadające dla załogi oraz tryb postępowania*. W 1964 r. Minister Żeglugi wydał w tej sprawie „zarządzenie”<sup>3</sup>. Następnie, po wejściu w życie Konstytucji z 1997 r. (która w art. 87 – w przeciwieństwie do poprzedniej – nie wymienia zarządzeń jako źródeł prawa powszechnie obowiązującego, a w art. 92 wymaga dla rozporządzenia szczegółowego upoważnienia i odpowiednich wytycznych, i która w art. 241 zapowiedziała uporządkowanie pod tym kątem dotychczasowego prawotwórstwa podustawowego) odnośnym przepisem (art. 7 pkt 2) specjalnej ustawy z dnia 22 grudnia 2000 r.<sup>4</sup> zostało nadane przepisowi § 3 art. 249 dawnego kodeksu następujące brzmienie: *Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, procentowy podział części wynagrodzenia za ratownictwo przypadającego dla załogi statku, z uwzględnieniem osobistego wkładu załogi statku w ratownictwo, oraz tryb postępowania w tych sprawach*. Przewidziane w nim rozporządzenie nie zostało jednak wydane, zapewne dlatego, że ustawa ta nadto przepisem art. 78 utrzymała w mocy odnośne przepisy podustawowe (do czasu ich zastąpienia wydanymi na podstawie nowych upoważnień), a także dlatego, że zbliżał się moment uchwalenia nowego k.m., już bez takiego upoważnienia prawotwórczego. W ten sposób wymienione wyżej zarządzenie z 1964 r. pozostało i w niezmienionej postaci obowiązywało aż do momentu utraty mocy przez dawny k.m.

W myśl tego zarządzenia wysokość wynagrodzenia poszczególnych członków załogi określić miał procentowo „plan podziału” sporządzony przez kapitana statku w ciągu 10 dni od dnia zakończenia ratownictwa. Plan miał zatwierdzić w ciągu 14 dni, po ewentualnym wprowadzeniu zmian, armator, który obowiązany był odpisy swojej decyzji przekazać niezwłocznie członkom załogi. Od tej decyzji przysługiwało odwołanie do właściwej miejscowo izby morskiej w ciągu 1 miesiąca od dnia doręczenia odpisu decyzji albo od dnia powrotu statku do portu polskiego. Izba morska rozpatrywała odwołanie w trybie postępowania nieprocesowego<sup>5</sup>. Wypłata wynagrodzenia członkom załogi powinna była nastąpić w ciągu 3 miesięcy od otrzymania wynagrodzenia przez armatora, nie wcześniej jednak niż po uprawomocnieniu się decyzji dotyczącej planu podziału.

<sup>3</sup> MP Nr 33, poz. 146.

<sup>4</sup> Dz.U. Nr 120, poz. 1268.

<sup>5</sup> W zarządzeniu: „niespornego”, bo nie znowelizowano go po wejściu w życie Kodeksu postępowania cywilnego.

Przysłowiową kością niezgody mógł być więc wówczas ów plan podziału. Ewentualna kontrowersja na jego tle rozstrzygała się ostatecznie w postępowaniu przed izbami morskimi. Dopiero jeżeli członek załogi nie otrzymał w przepisany termin kwoty odpowiadającej tak ustalonemu jego procentowemu udziałowi w kwocie przypadającej załodze ogółem (albo gdy armator zaniechał sporządzenia planu podziału) w rachubę wchodziło postępowanie sądowe przeciwko armatorowi z powodztwa zainteresowanego członka załogi. Poniżej omówiono ujęcie tego zagadnienia według nowego kodeksu morskiego.

2. Na tle tak szczegółowej poprzedniej regulacji zarządciowej w sprawie owego planu podziału, w § 3 art. 244 nowego k.m. rzuca się w oczy przede wszystkim zdanie drugie, które brzmi: *Projekt podziału sporządza armator statku*. Rodzi ono nieodparcie następujące pytanie: co ma się dzieć dalej z „projektem” planu podziału? Kodeks nie daje na nie odpowiedzi. Zdanie to robi wrażenie, jakby ustawodawca zapomniał dokończyć regulację nim zapoczątkowaną.

Istotny jest także problem, co pozostaje członkowi załogi, któremu projekt armatora nie odpowiada, albo – co gorsze – gdy armator nie sporządził żadnego projektu i nie „podzielił” się wynagrodzeniem z załogą. Odpowiedź na to pytanie jest teoretycznie prosta: zainteresowany członek załogi może wystąpić przeciw armatorowi do sądu z roszczeniem o zapłatę stosownej kwoty pieniężnej. Praktycznie jednak zacznie się dlań i dla sądu poważny problem. Rozpocznie się on od pytania: jakiej kwoty powinien żądać powód i jaką kwotę powinien sąd zasądzić, szczególnie gdy nie jest znana powodowi ogólna kwota wynagrodzenia należnego statkowi, oraz nie są mu znane kwoty, które należy odliczyć od tego wynagrodzenia z tytułu szkód, strat i wydatków armatora i innych członków załogi oraz kwoty im przypadające z tytułu tego wynagrodzenia.

Uprzednio także mógł zaistnieć taki sam problem, ale też mógł zakończyć się na szczeblu kapitana lub armatora, ewentualnie w izbie morskiej, bo kryteria podziału wynagrodzenia pomiędzy członków załogi były w tymże ministerialnym zarządzeniu określone obszernie i w miarę precyzyjnie<sup>6</sup>. Natomiast obecnie przesądza o tym jedno tylko zdanie (pierwsze zdanie § 3 art. 244 nowego k.m.), które brzmi: *Podział części wynagrodzenia za ratownictwo morskie przypadającego na załogę statku powinien uwzględniać ich osobisty wkład w ratownictwo*.

---

<sup>6</sup>Tak oto brzmiał odnośny jego fragment: § 2.1. *Kapitan statku ratującego, liczącego do 6 członków załogi, otrzymuje 30%, a kapitan statku liczącego ponad 6 członków – 25% wynagrodzenia należnego załodze. 2. Podział reszty wynagrodzenia pomiędzy pozostałych członków załogi przeprowadza się, uwzględniając ich funkcje i zasługi w akcji ratowniczej, biorąc w szczególności pod uwagę: 1. stopień niebezpieczeństwa, na które członek załogi był narażony przy wykonywaniu czynności ratowniczych; 2. inicjatywę osobistą, stopień poświęcenia członka załogi oraz jego wysiłek; 3. nasilenie trudności obiektywnych i ryzyko, jakie towarzyszy akcji ratowniczej*

Podstawowe pytanie, jakie rodzi ta regulacja, brzmi: czy udział w wynagrodzeniu mają wszyscy członkowie załogi czy tylko niektórzy? Owo ustawowe sformułowanie „osobisty wkład w ratownictwo” sugeruje, że chodzi tylko o tych, którzy jakiś „wkład w ratownictwo” wnieśli. Rzecz jednak w tym, że podstawowy w tej kwestii § 1 art. 244 wymienia jako „udziałowca” nie poszczególnych członków załogi, lecz „załogę” („Wynagrodzenie (...) dzieli się po połowie pomiędzy armatora i załogę” po odliczeniu (...) strat (...) załogi...”). Tak samo § 3 („Podział części wynagrodzenia (...) przypadającego na załogę...”), ale też odmiennie, bo w sposób sugerujący poszczególnych członków załogi, skoro mówi o „ich” (a nie „jej”, czyli „załogi”) „osobistym wkładzie”. W żadnym razie przepisy te nie dają jednoznacznej odpowiedzi na powyższe pytanie.

Wątpliwość w tej sprawie pogłębia ustawodawca w następującym bezpośrednio po owym nakazie uwzględnienia „ich osobistego wkładu w ratownictwo” przepisie brzmiącym: *Udział kapitana nie powinien być mniejszy niż 30%* (art. 244 § 3). Wynika z tego, że nawet gdyby kapitan nie miał żadnego „osobistego wkładu w ratownictwo” (np. z powodu choroby), to i tak ma swój udział w wynagrodzeniu.

Ten sam problem istniał pod rządem poprzedniej regulacji. Wspomniane zarządzenie jednak nakazywało uwzględnienie nie tylko „zasług” poszczególnych członków załogi, ale też „stopnia niebezpieczeństwa”, na które byli narażeni. Niebezpieczeństwo to mogło grozić także np. choremu czy śpiącemu członkowi załogi, wobec czego wyłączenie takiej osoby z podziału mogło być skutecznie kwestionowane. Potwierdzało to wspomniane na początku orzeczenie izby morskiej. Otóż akcja ratownicza polegała w zasadzie tylko na odholowaniu ratowanego statku do portu. Armator wyłączył z podziału tzw. hotelową część załogi uznawszy, że prawo do udziału w wynagrodzeniu służyło tylko tym, którzy brali „bezpośredni” udział w akcji ratowniczej. Izba morska nie podzieliła tego poglądu. Jeżeli – czytamy w uzasadnieniu orzeczenia – od kucharza, stewarda czy innego członka załogi hotelowej zależy możliwość właściwego spełniania obowiązków przez członków załogi pokładowej i maszynowej, od których z kolei zależy ruch statku, to twierdzenie, że załoga hotelowa bierze tylko pośredni udział w akcji ratowniczej, jest nieuprawnione. Z kolei ryzyko, jakie towarzyszy akcji ratowniczej, to ryzyko statku, a więc wszystkich członków załogi, bez względu na to, jaki był wysiłek każdego z nich, i to kryterium także powinno być brane pod uwagę przy podziale wynagrodzenia.

Orzeczenie to wskazuje, że pod rządem ówczesnej regulacji prawo do udziału w wynagrodzeniu przysługiwało wszystkim członkom załogi. Pozostawała tylko kwestia odpowiedniego ich procentowego (i w konsekwencji kwotowego) udziału.

Nic nie wskazuje na to, że obecnie prawodawca zmienił pogląd w tej kwestii i uregulował ją inaczej. Nakaz uwzględnienia „osobistego wkładu w ratownictwo”

nie oznacza zarazem zakazu uwzględnienia innych kryteriów, także tych wymienionych w poprzedniej regulacji, oraz wypracowanych przez orzecznictwo izb morskich i doktrynę.

Notabene, w wielu obcych ustawodawstwach mówi się wyraźnie o udziale w wynagrodzeniu „wszystkich” członków załogi. W innych mówi się o pozostałych (poza kapitanem) członkach czy też reszcie załogi. Jeszcze inne wskazują tylko tych, którzy wykonywali czynności ratownicze. Sama zaś wysokość udziału uzależniona jest zazwyczaj nie tylko od wkładu pracy, ale też od ryzyka poszczególnych członków załogi. Są jednak i takie ustawodawstwa, które przewidują po prostu udział proporcjonalny do wysokości zarobków poszczególnych członków załogi. Nie ma więc zasady stosowanej powszechnie i dobrego wzorca do naśladowania.

We wspomnianym na początku artykule uzasadniano tezę, że podział wynagrodzenia za ratownictwo pomiędzy załogę powinien doczekać się bardziej precyzyjnego ujęcia ze względu na powstające w praktyce spory na tym tle. Pogląd ten nie znalazł odzwierciedlenia w nowym k.m., który wręcz przeciwnie, reguluje tę sprawę jeszcze bardziej ogólnie i enigmatycznie, stwarzając tym samym olbrzymie pole do sporów sądowych.

Jedna z ówczesnych propozycji autora wydaje się być jednak do zaakceptowania w orzecznictwie sądowym również pod rządem nowego k.m. Należy uważać za sprawiedliwy podział wynagrodzenia przypadającego załodze na dwie części: jedną – przeznaczoną dla wszystkich członków załogi proporcjonalnie, np. do wysokości ich zarobków będących odzwierciedleniem ich pracy; drugą – przeznaczoną dla wykonujących czynności ratownicze (podanie holu, gaszenie pożaru, przemieszczanie mienia ratowanego itd.). Takiego podziału k.m. nie przewiduje *expressis verbis*, ale też go nie wyklucza.

Na zakończenie jednak powstaje pytanie o pojmowanie kodeksowego terminu „załoga”.

3. Art. 244 k.m. określa osoby uprawnione do wynagrodzenia słowem „załoga”. Kodeks nie definiuje jednak tego słowa. Jediną w polskim prawie definicję „załogi” zawiera ustawa z 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych<sup>7</sup>. Nie jest to jednak definicja miarodajna dla przepisów kodeksowych o ratownictwie, ponieważ została sformułowana dla procesu wykładni i stosowania przepisów o stosunkach pracy (w rozumieniu kodeksu pracy), i to w odniesieniu nie do wszystkich statków. Ustawa ta wyłącza bowiem statki uprawiające żeglugę w odległości nieprzekraczającej 12 Mm od linii brzegu morskiego, czyli przede wszystkim małe statki rybackie, z których także przecież dochodzi do ratowania cudzego mienia. Ponadto definiuje ona „załogę” stosownie do przedmiotu jej regulacji. Stanowią ją „pracownicy” wpisani na listę załogi, wystawioną przez armatora, przy czym skreślenia z listy

---

<sup>7</sup>Dz.U. Nr 61, poz. 258 z późn. zm.

dokonywa się *najwcześniej w chwili przybycia statku do portu, w którym pracownik kończy pracę na statku.*

W rozumieniu tej ustawy można więc być członkiem załogi statku nie przebywając na nim (np. w czasie pobytu w szpitalu na lądzie). Z drugiej zaś strony ktoś może wykonywać czynności członka załogi nie będąc pracownikiem, (czyli na podstawie innej umowy niż umowa o pracę) i tym samym nie mieścić się w zakresie tej definicji. Pozostaje pytanie, kto jest członkiem załogi w rozumieniu art. 244 kodeksu morskiego.

### THE CREW'S SHARE IN REWARDS FOR SALVAGE AT SEA (Summary)

*The author of this article calls into question the suitability of the regulation in the Maritime Code relating to the division of a reward for salvage at sea. According to him, this regulation has been unclear for 30 years. He considers that the transfer of this kind of dispute to general courts may further make it difficult for the crew of the salvaging vessel to obtain a part of any reward.*

*The division of a reward for salvage within the crew should have more precise definition inasmuch as there is an increasing number of disputes on this matter. This view is not reflected in the new Maritime Code; quite the reverse, it regulates this matter in an even more general and enigmatic manner, thus creating huge scope for legal disputes.*