

ZBIGNIEW GODECKI

UMOWY I OPŁATY PILOTOWE W ORZECZNICTWIE

Przepisy nowego kodeksu morskiego i ustawy o bezpieczeństwie morskim rodzą wiele problemów praktycznych. Ostatnio wydane wyroki sądowe i decyzje administracyjne związane z umowami i opłatami pilotowymi wskazują na pogłębianie się tych problemów, co ukazuje niniejszy artykuł. Wynikają też z tego odpowiednie wnioski de lege ferenda, włącznie z wnioskiem o ewentualne uznanie zawodu pilota morskiego za zawód regulowany, na wzór innych, tzw. wolnych zawodów.

Przepisy o pilotażu morskim obowiązujące w naszym kraju są złe, na co niejednokrotnie zwracano uwagę w literaturze¹. Ostatnio dało temu wyraz także orzecznictwo sądowe i administracyjne.

Jeszcze w czasie obowiązywania kodeksu morskiego z 1961 r., przedsiębiorca pilotowy „UP” wykonał pilotowanie zespołu holowniczego w pilotażu obowiązkowym na rzecz „TS” i wystawił fakturę opiewającą na opłatę pilotową w kwocie wynikającej (jego zdaniem) z taryfy przewidzianej w art. 220 tegoż kodeksu. „TS”, po uprzednim bezskutecznym zgłoszeniu reklamacji, uiszczył tylko część tej kwoty uznając, że według taryfy należy się kwota przezeń uiszczona². Następnie, z powództwa „UP”, Sąd Rejonowy w G.³ zasądził od pozwanego „TS” brakującą część opłaty pilotowej.

A oto zasadniczy fragment uzasadnienia tego, precedensowego wyroku:

„Z ustalonego przez Sąd stanu faktycznego wynika, że powód w taryfie za usługi pilotowe z dnia 1 stycznia 2000 r. nie zawarł postanowienia regulującego wyraźnie odpłatność za usługi pilotowe zestawów holowniczych.

¹Zob. np. J. Łopuski, *Kodeks morski 2001 z komentarzem*, Bydgoszcz - Toruń 2003, s. 30; M.H. Kozłowski, *Nowy kodeks morski*, Gdynia 2002, s. 36 i nast. oraz tegoż, *Celowość nowelizacji nowego kodeksu morskiego*, *Prawo Morskie*, 2003, t. XVIII, s. 5 i nast.

²Przedstawiona sytuacja zdarzyła się bodaj po raz pierwszy w historii naszego pilotażu.

³Wyrok niepublikowany; w posiadaniu autora. Dotyczy to też pozostałych, przywołanych dalej dokumentów.

Jednak należy zauważyć, że pozwany przed dniem 6 marca 2000 roku niejednokrotnie korzystał z wykonywanych przez powoda usług, co do których do sposobu naliczania za nie opłat pozwany nie wniósł żadnych zastrzeżeń.

Bezsporne jest również iż pozwany znał treść taryfy portowej za usługi holownicze (powinno być: pilotowe – dop. mój ZG). Jak wskazał powód, reklamacja zgłoszona przez pozwanego była pierwszą reklamacją dotyczącą tego rodzaju usług.

Zdaniem Sądu można przyjąć, że powód i pozwany pozostawali w stałych stosunkach, w czasie których wykształciła się stała praktyka co do sposobu naliczania opłat za pilotaż zestawów holowniczych.

Należy też wskazać, że zarówno powód jak i pozwany są osobami prowadzącymi działalność gospodarczą.

Zgodnie z art. 385 § 2 kc (w brzmieniu obowiązującym w chwili wykonywania spornej umowy) ogólne warunki umów, wzory czy regulaminy (wprowadzone do umowy przez podmiot nie mający uprawnień ustawowego do ich stosowania) wiążą drugą stronę tylko wtedy, gdy znając ich treść wyraziła zgodę na włączenie ich do treści umowy.

Bez wątplenia taka właśnie sytuacja miała miejsce w danym stanie faktycznym.

Tak więc według Sądu pozwany korzystający uprzednio z usług pilotowych powoda, nie może kwestionować sposobu naliczenia opłat za pilotaż zestawów holowniczych.

Wskazać należy, że pozwany, reprezentowany przez profesjonalnego pełnomocnika procesowego nie wykazał, by sporna usługa wykonana przez powoda w jakikolwiek sposób różniła się od poprzednio wykonywanych przez powoda na rzecz powoda (powinno być: pozwanego – dop. mój ZG) usług pilotowych.

Należy też wskazać, że zgodnie z art. 385² – dop. mój ZG) kc § 2 (w brzmieniu obowiązującym w chwili wykonywania spornej umowy) strona, która zawarła umowę w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej nie może wystąpić z powództwem dotyczącym uznania za bezskuteczne stosowania ogólnych warunków umów, wzorów umowy lub regulaminu. Zdaniem Sądu ustawodawca wskazał w ten sposób iż przedsiębiorca, jako podmiot zobowiązany do szczególnie starannego działania, winien ocenić całokształt umowy którą zawiera przed jej zawarciem”.

Odnosnie do podniesionego przez pozwanego w procesie zarzutu stosowania w ten sposób przez powoda praktyk monopolistycznych (kwestia ta powróci dalej), sąd w uzasadnieniu tego wyroku zajął następujące stanowisko:

„Na marginesie należy wskazać, iż rozważania Sądu nie dotyczą ewentualnego stosowania przez powoda praktyk monopolistycznych, albowiem problem ten pozostaje poza kognicją Sądu”.

Pozwany wniósł apelację, i „przegrał”, ale też „nie dał za wygraną”. Po prostu także innemu przedsiębiorcy pilotowemu (PUM) uiścił tylko częściowo należności z czterech umów o identyczne usługi pilotowe i zawiadomił Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, że jego zdaniem tenże PUM w ten sposób stosuje praktykę monopolistyczną. PUM zaś pozwał go do tego samego sądu, w którym zapadł wyżej omówiony wyrok, niekorzystny dla pozwanego „TS”. Sąd ten, tyle że w innej osobie, orzekł zupełnie inaczej, niż w pierwszej sprawie, bo oddalił powództwo, przywołując między innymi wcześniejsze decyzje UOKiK i wyrok Sądu Antymonopolowego o uznaniu tego rodzaju praktyki PUM za praktykę monopolistyczną (do czego powrócę).

A oto zasadniczy fragment uzasadnienia tego wyroku:

„Rozstrzygnięcie powyższego sporu, sprowadzające się w istocie do oceny stosowanego przez powoda systemu ustalania cen z punktu widzenia przepisów ustawy o okik, miało zasadnicze

znaczenie dla oceny zasadności powództwa. Wymagało to przede wszystkim ustalenia, czy określając ceny usługi, powód nadużywał pozycji dominującej i w konsekwencji – czy łączące strony umowy o pilotaż były ważne, a jeżeli nie, to w jakim zakresie dotknięte są nieważnością.

Zgodnie bowiem z art. 8 ust. 3 ustawy o okik czynności prawne będące przejawem nadużywania pozycji dominującej są w całości lub w odpowiedniej części nieważne.

W tym celu należało w pierwszej kolejności ustalić zakres kognicji sądu w sprawach z zakresu ochrony konkurencji oraz znaczenie dla postępowania cywilnego ostatecznej decyzji UOKiK, uznającej dane działanie za praktykę monopolistyczną, także – z uwagi na odmienne stanowiska stron w tym zakresie – ocenić jakie działania powoda, tj. niemieszczenie ceny w taryfie czy stosowanie zawyżonych cen – zostało zakwestionowane przez organ antymonopolowy.

Sąd uznaje, że skoro ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów zawiera przepisy przede wszystkim z zakresu prawa administracyjnego i jako taka przewiduje instrumenty administracyjnoprawne dla ochrony jej celów, nie sposób przyjąć, aby rozstrzyganie o naruszeniu jej przepisów należało do sądu powszechnego, powołanego z mocy art. 1 k.p.c. do rozpoznawania wyłącznie spraw cywilnych. W przekonaniu sądu ocena danych działań z punktu widzenia przesłanek praktyki monopolistycznej nie może być zaliczona ani do kategorii spraw cywilnych w znaczeniu materialnym, ani formalnym. W pierwszym przypadku nie mamy bowiem do czynienia ze stosunkiem cywilnoprawnym, skoro materia praktyk monopolistycznych znajduje się poza zakresem prawa cywilnego, a jej celem jest przede wszystkim ochrona interesu publicznego. W drugim natomiast nie ma wyraźnego przepisu, który sprawy z zakresu przeciwdziałania praktykom monopolistycznym przekazywałby do kompetencji sądu (poza sądem antymonopolowym orzekającym jako organ odwoławczy od decyzji administracyjnych), przeciwnie – przepisy ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów przewidują w tych sprawach właściwość Prezesa UOKiK, w związku z czym nie ma podstaw do przyjęcia, że sprawy te mają charakter cywilnoprawny w znaczeniu formalnym.

W konsekwencji, zdaniem sądu, decyzja Prezesa UOKiK stwierdzająca stosowanie przez dany podmiot praktyki monopolistycznej ma w postępowaniu cywilnym charakter prejudycjalny i jako taka stanowi przesłankę stwierdzenia przez sąd nieważności czynności prawnej dokonanej w wyniku zastosowania takiej praktyki. Takie samo znaczenie ma zatem w sprawie niniejszej decyzja UOKiK uznająca, iż działanie powoda polegające na stosowaniu zawyżonych opłat za świadczone usługi pilotażu zespołu holowniczego ma charakter praktyki monopolistycznej, wypełniającej znamiona określone w art. 8 ust. 2 pkt 8 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Z powyższych względów należało uznać, że postanowienia łączących strony umów, w zakresie, w jakim dotyczą one ceny ustalonej przez powoda w opisany wyżej sposób, są wyrazem nadużycia przez niego pozycji dominującej.

Konsekwencją powyższego stanowiska jest konieczność uznania umów w tym zakresie za nieważne, z uwagi na treść art. 8 ust. 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

W związku z powyższym, skoro omawiany przepis przewiduje dla czynności prawnych dokonanych w wyniku stosowania praktyk monopolistycznych sankcję bezwzględnej nieważności, sąd obowiązany jest brać ją pod uwagę z urzędu niezależnie od woli stron. Przesądza to tym samym i niedopuszczalności uwzględnienia powództwa opartego – tak jak w niniejszej sprawie – na nieważnej czynności prawnej.

Istotnym jest przy tym, że art. 8 ust. 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów przewiduje bądź nieważność całej czynności, bądź też tylko niektórych jej postanowień. Ponieważ w sprawie niniejszej za praktykę monopolistyczną uznany został sposób ustalenia ceny za usługi, na który powołał się powód jest oczywistym, iż powód nie może domagać się ochrony prawnej – w tym przypadku zasądzenia kwoty pieniężnej – powołując się na postanowienia umowne, ponieważ w zakresie z jakim zastrzegły one świadczenie pieniężne w postaci wynagrodzenia są one nieważne z mocy prawa, a więc *ex tunc*.

W związku z nieważnością postanowień umownych podstawy prawnej do domagania się przez powoda dochodzonych przez niego roszczeń należy poszukiwać w powszechnie

obowiązujących przepisach prawa. Zważyć jednakże należy, że art. 220 § 1 kodeksu morskiego z 1961 r., regulujący kwestię sposobu ustalania odpłatności za wykonanie umowy pilotażu odsyła właśnie do taryfy stanowiąc, że opłaty pilotowe oraz tryb ich pobierania określa taryfa. Oznacza to, że kwestia dotycząca elementu przedmiotowo istotnego umowy pilotażu morskiego, jakim jest sposób ustalania odpłatności za wykonanie tejże umowy została uregulowana przez przepisy Kodeksu morskiego, odsyłając właśnie do postanowień taryfy, które w przedmiotowej sprawie uznane zostały za nieważne z mocy prawa. Nieuchronną konkluzją powyższego jest zatem uznanie, iż dopóki powód stosuje przy ustalaniu cen za własne usługi sposób obliczania stawek, który zostały uprzednio uznany za nadużycie pozycji dominującej, dopóty naraża się na konsekwencje przewidziane w art. 8 ust. 3 ustawy i ochronie konkurencji i konsumentów, polegające na tym, iż jego roszczenie o zapłatę tak ustalonej ceny nie korzysta w ochrony prawnej, jako nie znajdujące oparcia ani w ważnych postanowieniach umownych ani w powszechnie obowiązujących przepisach prawa.”

Niniejszy artykuł nie jest głosem do powyższych wyroków, stąd nie ustosunkowuję się do całej ich treści. Podnoszę niektóre tylko z tych kwestii, które mają znaczenie w zakresie wynikającym z tytułu tego opracowania.

Drugim wyrokiem sąd oddalił żądanie uiszczenia brakujących (według faktur) części opłat pilotowych z trzech umów, czym niejako zaakceptował zasadę uiszczania przez armatorów opłat pilotowych według zasady „armator płaci tyle, ile chce, albo może nie zapłacić wcale”.

Zaskakuje w tym wyroku bowiem to, że sąd stwierdził, iż nie jest powołany do ustalenia wysokości należnej opłaty pilotowej z danej umowy, jednak zarazem uznał za właściwe trzy (niższe od wykazanych w fakturach) kwoty uiszczone przez pozwanego. Jeszcze bardziej zaskakuje oddalenie powództwa w sprawie opłaty z czwartej umowy w sytuacji, gdy pozwany w ogóle jej nie uiścił. Tym samym sąd niejako zaakceptował bezkarne nieuiszczanie opłat pilotowych w ogólności i to z powołaniem się na obowiązujące przepisy prawne, które przecież nie wprowadzają domniemania nieodpłatności za usługi pilotowe. Odmowa zasądzenia opłaty pilotowej w ogóle jest po prostu rażąco sprzeczna z tymi przepisami (art. 220 d.k.m. i – w związku z art. 1 d.k.m. – art. 735 w związku z art. 750 k.c.) i zdrowym rozsądkiem, nawet w sytuacji zarzucenia przedsiębiorcy pilotowemu praktyki monopolistycznej.

W sprawie tej sąd powiązał swoje orzeczenie z konkretną decyzją UOKiK, uznając ją za nie budzącą dla niego najmniejszych wątpliwości. Oto zasadniczy fragment sentencji tej decyzji:

.... nakazuje się skarżonemu przedsiębiorcy zaniechanie stosowania praktyki monopolistycznej polegającej na nadużywaniu pozycji dominującej na lokalnym rynku usług pilotażu portowego poprzez narzucanie kontrahentowi uciążliwych warunków umów współpracy przejawiających się w postaci naliczania zawyżonych opłat za świadczenie usługi pilotażu, w sytuacji gdy do portu wprowadzany jest zestaw holowany (obiekt plus holownik, połączone holem), co jest dla PUM źródłem nieuzasadnionych korzyści.”

Dokładnie to samo znajdujemy w wyroku Sądu Antymonopolowego, który rozpatrzył odwołanie od tej decyzji i utrzymał ją w mocy.

Na tle tej sentencji nie od rzeczy będzie zatem postawienie następującego pytania: jaką to konkretnie praktykę uznał UOKiK za praktykę monopolistyczną,

którą PUM powinien zaniechać, aby nie narażać się na dalsze tego rodzaju zarzuty i przegrane procesy sądowe o zapłatę nieuiszczonych opłat pilotowych, albo – w razie pobierania ich z góry zaliczkowo, co zaczął praktykować po tym wyroku – o zwrot w całości opłat tak pobranych? Trudno jest znaleźć sensowną odpowiedź na to pytanie, bo to, co na ten temat powiedział sąd, to czyste dywagacje na bazie wspomnianej decyzji administracyjnej i utrzymującego ją w mocy wyroku, w których ewidentnie przejawia się brak znajomości problematyki morskiej. Omawianie ich jednak w tym miejscu miałyoby się z celem określonym tytułem niniejszego artykułu.

W tej samej sprawie sąd „podparł się” jeszcze inną decyzją UOKiK, a mianowicie decyzją o ukaraniu przedsiębiorcy pilotowego PUM za – zdaniem tego urzędu – niewykonanie jego poprzedniej decyzji.

Sprawa ta w końcu (choć oczywiście w innym kontekście) znalazła swój finał we wniesionej przez PUM skardze konstytucyjnej i reakcji Trybunału Konstytucyjnego, czym nawet zainteresował się sąd orzekający w powyższej sprawie, tyle że błędnie odczytał postanowienie TK. Odnośny fragment uzasadnienia wyroku tego sądu brzmi następująco:

„Sąd ustalił następujący stan faktyczny: (...) Trybunał odmówił nadania skardze konstytucyjnej dalszego biegu.”

To sądowe ustalenie nie odpowiada prawdzie, jednak najpierw należy odpowiedzieć na pytanie, skąd w tej sprawie wzięło się aż postępowanie przed TK. Odpowiedź na nie daje treść skargi konstytucyjnej. Zarzuca ona niekonstytucyjność niżej wymienionych przepisów kodeksu postępowania cywilnego z następującym uzasadnieniem (wersja skrócona na użytek niniejszego artykułu):

„UOKiK nałożył karę pieniężną na PUM za niewykonanie jego wcześniejszej decyzji merytorycznej, z pouczeniem, że służy mu od niej odwołanie do Sądu Antymonopolowego. PUM złożył odwołanie. Sąd wezwał go do usunięcia braku formalnego odwołania „przez sprecyzowanie wniosku odwołania w sposób odpowiadający treści art. 479²⁸ § 3 K.p.c.”. PUM wskazany brak formalny (jeżeli taki w ogóle istniał) usunął. Sąd odrzucił jednak odwołanie powołując się na art. 479³¹ § 2 w związku z art. 479²⁸ § 3 K.p.c. PUM wniósł zażalenie. Sąd zażalenie odrzucił uznając, że jedynym środkiem odwoławczym w tych sprawach jest kasacja na podstawie art. 479³⁵ § 2 K.p.c. PUM wniósł kasację od tego postanowienia. Sąd odrzucił kasację na podstawie tych samych przepisów. Oznacza to, że – jeżeli sądowa wykładnia i zastosowanie zaskarżonych przepisów jest poprawne – przepisy te de facto zamykają drogę do sądowej kontroli legalności decyzji karnej UOKiK, przez co naruszone jest prawo do sądu z co najmniej dwuinstancyjnym postępowaniem (art. 176 ust. 1 Konstytucji).”

Wracając do błędnego ustalenia Sądu Rejonowego w tej kwestii należy stwierdzić, że TK rzeczywiście odmówił nadania dalszego biegu skardze, ale tylko w zakresie odnoszącym się do art. 479³¹ § 2 k.p.c., a odmówił tylko dlatego, że przepis ten był już nieco wcześniej przez TK badany i TK orzekł o jego niekonstytucyjności. W pozostałym zakresie (art. 479²⁸ § 3 oraz art. 479³⁵ § 2 k.p.c.) TK wszczął postępowanie, które obecnie jest w toku, o czym zawiadomił pełnomocnika PUM. Oznacza to już teraz przynajmniej częściową

zasadność skargi konstytucyjnej wniesionej przez PUM i już teraz rodzi konsekwencje w postaci kwestionowania przez PUM owych dwóch decyzji UOKiK i wyroku Sądu Antymonopolowego oraz powyższego wyroku Sądu Rejonowego, tego ostatniego poprzez apelację.

Orzeczenia TK i sądu apelacyjnego dostarczą w przyszłości nowego materiału na ten temat, co pozwoli doń wrócić.

Jak już wspomniano wcześniej, sprawy te miały miejsce w trakcie obowiązywania kodeksu morskiego z 1961 r. Ciekawe, jakie byłoby stanowisko Sądu Rejonowego i UOKiK w świetle obecnie obowiązującego kodeksu morskiego, według którego wynagrodzenie za usługę pilotową oznacza się w umowie, tyle że w pilotażu obowiązkowym, maksymalne wysokości opłat pilotowych „określa” taryfa w formie rozporządzenia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (art. 223 § 2 oraz art. 230 § 2 k.m.). W tym miejscu należy podkreślić, że kodeks morski obowiązuje już ponad rok, a wspomnianego rozporządzenia nadal nie ma⁴. Tymczasem chodzi nie tylko o ową maksymalną wysokość opłat pilotowych, lecz także o „tryb ich pobierania”, który także miał być tym rozporządzeniem określony. A swoją drogą, o jakież tu „tryb” iść może? administracyjny? Jaki „tryb” pobierania opłat pilotowych obowiązuje aktualnie, przy braku tego rozporządzenia? Czy aby „pobieranie” opłat pilotowych w „trybie” stosowanym obecnie (faktura VAT) przez przedsiębiorców pilotowych jest zgodne z prawem? Jeżeli nie, to jak to rzutuje na zawarte dotąd i już wykonane umowy pilotowe, skoro Sąd Rejonowy uznał, że w świetle przepisów o ochronie konkurencji i konsumentów takie umowy są nieważne z mocy prawa i wola stron w tej materii nie wiąże sądu?

Dotąd była mowa tylko o pilotażu obowiązkowym. A co z pilotażem dobrowolnym i związanym z nim „wynagrodzeniem” (bo już nie, jak poprzednio, z „opłatą pilotową” – zob. art. 223 § 2 n.k.m.), skoro w nowym kodeksie morskim, w przeciwieństwie do starego, nie ma mowy o taryfie w tym pilotażu? Czy w sprawie takiego wynagrodzenia mają być prowadzone rokowania (a może przetarg)?

Przepisy o pilotażu to bodaj najgorsze jakościowo przepisy nowego kodeksu morskiego. Nie lepiej ma się sprawa z przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim i z przepisami wykonawczymi do tych ustaw, a rozbitcie dotychczasowej regulacji pilotażu na dwie ustawy, to po prostu zaprzeczenie dobrze rozumianej techniki legislacyjnej.

Kilkanaście lat temu, na życzenie środowiska pilotów morskich, zredagowałem projekt osobnej ustawy o pilotażu morskim, z założeniem traktowania pilotów jako wykonawców tzw. wolnego zawodu (obecnie, w związku z wchodzeniem do Unii Europejskiej, zwie się to „zawód regulowany”) z odpowiednim samorządem zawodowym. Nie spotkał się on z sensowną krytyką, wręcz

⁴Niniejszy artykuł został napisany z początkiem lipca 2003 r., stąd stwierdzenie to dotyczy stanu prawnego w owym czasie.

przeciwnie. Należy zatem rozważyć, czy nie należałoby powrócić do tej koncepcji, a przynajmniej do przeniesienia pewnych jej elementów (i tego, co wynika z zasadniczej treści niniejszego artykułu) na grunt kodeksu morskiego, czy ustawy o bezpieczeństwie morskim, skoro mówi się coraz głośniejsz o potrzebie nowelizacji tych ustaw. Rozpatrzenia wymaga także kwestia samorządu zawodowego pilotów, gdyż przewiduje go art. 17 Konstytucji, w związku z konstytucyjną zasadą samorządności i pomocniczości. Dodatkowym argumentem przemawiającym za takim rozwiązaniem jest również fakt, że między innymi takie zawody, jak architektka, diagnosty laboratoryjnego i pielęgniarki zostały zaliczone do zawodu regulowanego i usamorządowionego⁵.

JUDICIAL DECISIONS IN AGREEMENTS AND PILOT FEES (Summary)

The regulations of the new Maritime Code and the statute on maritime safety pose many practical problems. Recent court judgements and administrative decisions regarding agreements and pilot fees signal the intensification of these problems, which are addressed in this paper. Appropriate conclusions, de lege ferenda, are drawn from this, including the conclusion that the profession of sea pilot could possibly be regulated in the same manner as other professions.

⁵Na marginesie tego wywodu można dodać, iż takiego statusu zawodowego domagają się np. floryści.