



**Wojciech Adamczak**

*Uniwersytet Gdański*

## **PODZIAŁ WYNAGRODZENIA ZA RATOWNICTWO MORSKIE POMIĘDZY ARMATORA I ZAŁOGĘ STATKU**

Kwestia podziału wynagrodzenia za ratownictwo morskie, a zwłaszcza problemy związane z udziałem w tym wynagrodzeniu członków załogi statku ratującego, stwarzały trudności już na tle przepisów kodeksu morskiego z 1961 r., co znalazło swoje odbicie w literaturze<sup>1</sup>.

Zacząć należy od stwierdzenia, iż członkowie załogi, którzy uczestniczyli w akcji ratowniczej, nie mają roszczenia o wynagrodzenie za ratownictwo; takie roszczenie przysługuje armatorowi statku ratującego. Członkowie załogi mają natomiast roszczenie do zatrudniającego ich armatora o odpowiedni udział w uzyskanym przez niego wynagrodzeniu. Charakter prawny takiego roszczenia budził pewne wątpliwości<sup>2</sup>.

Przede wszystkim należy podkreślić, iż zgodnie z art. 1 § 3 k.m. z 1961 r. stosunki pracy na statkach morskich reguluje odrębna ustawa. Tymczasem podział wynagrodzenia za ratownictwo morskie reguluje kodeks morski (art. 249 i wydane na jego podstawie zarządzenie Ministra Żeglugi). Nie wydaje się, aby umieszczenie tych właśnie przepisów w kodeksie morskim miało stanowić wyjątek od przedstawionej wyżej zasady, wyrażonej w art. 1 § 3 k.m. Intencją ustawodawcy było bez wątpienia pominięcie w kodeksie morskim wszelkich zagadnień związanych z pracą na statku i trudno przyjąć, aby raptem w odniesieniu do podziału wynagrodzenia za ratownictwo uczyniono wyjątek.

Można twierdzić, iż wszyscy członkowie załogi mają obowiązek uczestniczenia w akcji ratowniczej, zarządzanej przez kapitana, a więc należy on do obowiązków pracowniczych. Trzeba jednak zauważyć, iż zgodnie z rozporządze-

<sup>1</sup> W. Adamczak, W. Grochowicki, *Dochodzenie przez załogę statku ratującego roszczeń o udział w wynagrodzeniu o ratownictwo*, TGM 1976, nr 1, s. 24–26; W. Adamczak, W. Grochowicki, *Glosa do wyroku SN z 5.12.1974*, PR 1974, nr 330, PiPr:1975, nr 12, s. 171–175; Z. Godecki, *Udział załogi statku w wynagrodzeniu za ratownictwo morskie*, Prawo Morskie, t. XVIII, 2003, s. 37–42.

<sup>2</sup> W. Adamczak, W. Grochowicki, *Charakter prawny roszczeń załogi o udział w wynagrodzeniu za ratownictwo morskie*, TGM 9/75, s. 537–538.

niem Rady Ministrów z dnia 31 marca 1972 r. w sprawie praktyk studentów szkół wyższych<sup>3</sup> i wydanym na jego podstawie zarządzeniem nr 45 Ministra Żeglugi z dnia 15 marca 1972 r. w sprawie zasad odbywania i opłacania praktyk studentów wyższych szkół morskich odbywanych na statkach morskich<sup>4</sup> studenci odbywający takie praktyki otrzymywali wyżywienie i wynagrodzenie, ale nie byli pracownikami armatora, choć wpisywani byli na listę załogi i podlegali zarządzeniom kapitana. Jeżeli uczestniczyli w akcji ratowniczej, to niewątpliwie mieli prawo do udziału w wynagrodzeniu za ratownictwo. Trudno byłoby chyba przyjąć, iż roszczenie udziału w wynagrodzeniu za ratownictwo w stosunku do części członków załogi ma charakter pracowniczy, a w stosunku do części nie. Wreszcie trzeba dodać, iż roszczenie o udział w wynagrodzeniu za ratownictwo przysługiwać czasem może jeszcze innym osobom<sup>5</sup>.

Przeciwko uznaniu roszczenia członka załogi o udział w wynagrodzeniu za ratownictwo za roszczenie pracownicze przemawia również treść art. 243 § 2 k.m. z 1961 r. Zgodnie z tym przepisem członkowie załóg statków używanych do zawodowego ratownictwa statków morskich nie partycypują w wynagrodzeniu za ratownictwo. Taka zasada jest uzasadniona tym, że dla zawodowych ratowników świadczenie usług ratowniczych jest normalną działalnością, za którą są wynagradzani na podstawie umowy o pracę; ich praca ma polegać głównie na świadczeniu usług ratowniczych i dlatego za udział w konkretnej akcji nie przysługuje im dodatkowe wynagrodzenie. Tak więc sytuacja załóg statków przeznaczonych do ratownictwa zasadniczo różni się od sytuacji załóg innych statków. Podstawą roszczeń tych ostatnich są przepisy kodeksu morskiego, a nie prawa pracy.

Zgodnie z prawem morskim podstawową zasadą regulującą wynagrodzenie za ratownictwo jest „no cure, no pay” (bez uratowania nie ma wynagrodzenia). Jeżeli akcja ratowania nie powiedzie się, armator statku ratującego nie otrzyma żadnego wynagrodzenia, a co za tym idzie, nie otrzyma również wynagrodzenia załoga. Takie rozwiązanie stoi w zasadniczej sprzeczności z podstawowymi zasadami prawa pracy, a mianowicie z zasadą odpłatności i zasadą ryzyka podmiotu zatrudniającego<sup>6</sup>. Członkowie załogi statku ratującego ponoszą nie tylko ryzyko osobiste, ale również ryzyko nieuzyskania dodatkowego zarobku.

Trzeba też pamiętać, iż wysokość wynagrodzenia za ratownictwo nie może przekraczać wartości mienia uratowanego, a z uzyskanego przez statek wynagrodzenia najpierw odlicza się szkody i wydatki poniesione w ramach akcji przez armatora i załogę. Może więc zdarzyć się, iż mimo uratowania mienia nie wystarczy pieniędzy dla członków załogi.

<sup>3</sup> Dz. U. Nr 14, poz. 94.

<sup>4</sup> Dz. Urz. Min. Żeglugi Nr. 6, poz. 43.

<sup>5</sup> W. Adamczak, *Pojęcie prawne ratownictwa morskiego*, Zeszyty Naukowe UMK – Prawo X (1971), s. 137–151.

<sup>6</sup> M. Świącicki, *Prawo pracy*, Warszawa 1968, s. 35.

Reasumując należy więc stwierdzić, iż roszczenia załogi o udział w wynagrodzeniu za ratownictwo morskie nie mają charakteru roszczeń pracowniczych, co pociąga za sobą istotne konsekwencje w odniesieniu do właściwości organu rozstrzygającego spór i możliwość stosowania określonych przepisów proceduralnych.

Zgodnie z art. 243 § 1 kodeksu z 1961 r. wynagrodzenie należne statkowi z tytułu ratownictwa dzieliło się po połowie pomiędzy armatora i załogę po odliczeniu szkód poniesionych przez statek oraz wydatków i strat armatora i załogi spowodowanych ratownictwem. I tak § 3 cytowanej ustawy stanowił, iż 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 przypadającej załodze oraz tryb postępowania. Na podstawie tego przepisu Minister Żeglugi wydał zarządzenie z dnia 18 kwietnia 1964 r. w sprawie podziału wynagrodzenia za ratownictwo pomiędzy członków załogi statku<sup>7</sup>.

Zarządzenie to ustaliło wysokość udziału kapitana – 30 %, (gdy załoga liczy do 6 członków) i 25 %. Podział reszty wynagrodzenia pomiędzy pozostałych członków załogi przeprowadza się, uwzględniając ich funkcje i zasługi w akcji ratowniczej, biorąc w szczególności pod uwagę stopień niebezpieczeństwa, na które członek załogi był narażony przy wykonywaniu czynności ratowniczych, inicjatywę osobistą, stopień poświęcenia członka oraz jego wysiłek, i wreszcie nasilenie trudności obiektywnych i ryzyko, jakie towarzyszyły akcji ratowniczej.

Nawet przy tak precyzyjnym, wydawało by się, ustaleniu kryteriów udziału członków załogi w podziale wynagrodzenia za ratownictwo, rodziło się pytanie, czy prawo do udziału w tym wynagrodzeniu mają wszyscy członkowie załogi, czy też nie.

pozytywnie na to pytanie odpowiedział Z.Godecki, powołując się na orzeczenie izby morskiej<sup>8</sup>. Cytowany autor podkreśla zwłaszcza kryteria niebezpieczeństwa i ryzyka, na które byli przecież narażeni członkowie załogi statku ratującego. Można z tym twierdzeniem zgodzić się w odniesieniu do akcji trudnych i ryzykownych, natomiast powstają wątpliwości, gdy chodzi o akcje łatwe ( np. holowanie kutra czy jachtu przy dobrej pogodzie). Wtedy trudno byłoby uzasadnić prawo do udziału tych członków załogi, którzy jedynie przebywali na statku, a w akcji ratowniczej nie uczestniczyli.

Zarządzenie precyzowało również zasady postępowania prowadzącego do ustalenia wysokości udziałów poszczególnych członków załogi. I tak kapitan, najpóźniej w 10 dni od dnia zakończenia akcji, powinien ustalić w procentach plan podziału wynagrodzenia za ratownictwo pomiędzy poszczególnych członków załogi, a następnie przedstawić ten plan do zatwierdzenia armatorowi, który mógł wprowadzić do planu zmiany. Decyzję zatwierdzającą wysokość wy-

<sup>7</sup> MP 1964, nr 33, poz. 146.

<sup>8</sup> Z. Godecki. *Udział żeglugi...*, s. 40.

nagrodzenia poszczególnych członków załogi armator powinien wydać w ciągu 14 dni od otrzymania planu od kapitana statku, zaś odpis tej decyzji przesłać niezwłocznie zainteresowanym członkom załogi. Od decyzji armatora przysługiwało członkom załogi odwołanie do izby morskiej właściwej dla portu macierzystego statku, w ciągu miesiąca od dnia doręczenia odpisu decyzji.

Wreszcie wynagrodzenie z tytułu ratownictwa powinno być wypłacone członkom załogi w ciągu trzech miesięcy od otrzymania przez armatora wynagrodzenia. Cytowane zarządzenie nie miało zastosowania do załóg statków używanych do zawodowego ratownictwa.

Omówione zarządzenie budziło pewne wątpliwości, zwłaszcza w odniesieniu do ratownictwa między statkami tego samego armatora. Zgodnie z art. 238 § 4 k.m. z 1961 r. wynagrodzenie należy się, choćby ratownictwo nastąpiło między takimi statkami.

Powstało pytanie, od kiedy w takiej sytuacji liczyć termin, w ciągu którego armator powinien załodze wypłacić jej udział w wynagrodzeniu za ratownictwo, a który zgodnie z treścią zarządzenia biegł „od otrzymania przez armatora wynagrodzenia”<sup>9</sup>. Mimo projektów zmiany<sup>10</sup> omawiane zarządzenie obowiązywało do wejścia w życie kodeksu morskiego z 2001 r.

W nowym kodeksie morskim podziałowi wynagrodzenia między armatora i załogę poświęcono obszerny art. 244. W § 1 powtórzono przyjętą w starym kodeksie zasadę, iż 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. Do tego zdania dodano drugie: jeżeli ratownictwo nie było prowadzone ze statku, wynagrodzenie dzieli się pomiędzy ratującego i osoby przez niego zatrudnione, stosując odpowiednio zasady dotyczące podziału wynagrodzenia pomiędzy armatora i załogę. W § 2 utrzymano (nieco inaczej sformułowaną) zasadę, iż § 1 nie stosuje się do wynagrodzenia za działania ratownicze prowadzone przez ratowników zawodowych oraz jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz Policji. Paragraf 3 stanowi, iż podział części wynagrodzenia za ratownictwo morskie przypadającego na załogę statku powinien uwzględniać ich osobisty wkład za ratownictwo. Projekt podziału sporządza armator statku. Udział kapitana nie powinien być mniejszy niż 30%.

Przed wszystkim należy zwrócić uwagę, iż kodeks morski z 1961 r. przewidywał (w art. 249 § 3, iż Minister Żeglugi w porozumieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców określi zasady podziału pomiędzy kapitana i innych członków załogi części wynagrodzenia przypadającej dla załogi oraz tryb postępowania. Minister Żeglugi określił te zasady w wyżej omówionym zarządzeniu z 1964 r. Kodeks morski z 2001 r. nie przewiduje wydania przez ministra właściwego rozporządzenia do spraw gospodarki morskiej.

<sup>9</sup> W. Adamczak, W. Grochowicki, *Glosa...*, s. 172.

<sup>10</sup> Bliżej. Z. Godecki, *Udział żeglugi...*, s. 38.

Przyjęte w nowym kodeksie morskim rozwiązanie spotkało się z krytyką. Z. Godecki zadaje trafne pytanie: „co ma dzieć się dalej z projektem planu podziału?”. Istotnie, kodeks nie daje na to pytanie odpowiedzi. W konsekwencji rodzi się problem, co pozostaje członkowi, któremu projekt nie odpowiada, albo co będzie w sytuacji, gdy armator nie sporządził projektu i nie podzielił się wynagrodzeniem z załogą?<sup>11</sup>

Należy zgodzić się z Z. Godeckim, iż – co prawda – członek załogi może w takiej sytuacji wystąpić do sądu, ale czeka go bardzo trudne zadanie. W szczególności, jak ma on określić przypadający na niego udział w wynagrodzeniu, jeśli nie zna ani ogólnej kwoty wynagrodzenia, ani wysokości odliczeń od niej „szkód, strat i wydatków armatora i innych członków załogi”<sup>12</sup>.

Nowe przepisy nie usunęły również wątpliwości istniejących na tle starego prawa co do kryteriów oceny zasług poszczególnych uczestników akcji ratowniczej<sup>13</sup>. Nowe przepisy nakazują „uwzględnienie osobistego wkładu w ratownictwo” (art. 244 § 3 k.m.). Przepisy zarządzenia z 1964 r. (w § 2) były znacznie bardziej szczegółowe i precyzyjne: mówiły o uwzględnieniu „funkcji i zasług w akcji ratowniczej”, a w szczególności o wzięciu pod uwagę „stopnia niebezpieczeństwa na które członek załogi był narażony, inicjatywy osobistej, stopnia poświęcenia, wysiłku oraz nasilenia trudności obiektywnych i ryzyka, które towarzyszyło akcji ratowniczej”. Warto również zwrócić uwagę, iż stary kodeks morski przewidywał (w art. 251 § 1) wydanie przez Ministrów Obrony Narodowej i Spraw Wewnętrznych rozporządzenia określającego zasady obliczania i przeznaczenia wynagrodzenia za ratownictwo należnego jednostkom pływającym Marynarki Wojennej, Organów Ochrony Granic i Milicji. Obywatelskiej oraz tryb postępowania w tych sprawach.

Kodeks z 2001 r. przewidział (w art. 249 § 2) wydanie przez Ministra Obrony Narodowej i ministrów właściwych do spraw wewnętrznych oraz finansów publicznych rozporządzenia, określającego zasady obliczania i przeznaczenia wynagrodzenia za ratownictwo morskie należnego jednostkom pływającym Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz Policji oraz tryb postępowania w tych sprawach, w sposób stwarzający zachętę dla ich załóg do podejmowania działań ratowniczych. Cytowany przepis został uchylony ustawą z dnia 31 sierpnia 2012 r.<sup>14</sup>

Przepisy kodeksu z 2001 r. nie usunęły również wskazanych wyżej wątpliwości co do charakteru prawnego również załogi o udział w wynagrodzeniu za ratownictwo. W art. 1 § 3 tej ustawy utrzymano zasadę, iż stosunki pracy na statkach morskich regulują odrębne przepisy.

<sup>11</sup> Tamże, s. 39.

<sup>12</sup> Tamże.

<sup>13</sup> Tamże.

<sup>14</sup> Dz. U. 2012, poz. 1068.

Zasady podziału wynagrodzenia za ratownictwo morskie między armatora i załogę zostały określone w kodeksie morskim, przy czym można zauważyć, że są one bardziej szczegółowe niż w kodeksie z 1961 r., bowiem § 3 art. 244 mówi o uwzględnieniu osobistego wkładu członków załogi, sporządzeniu przez armatora projektu planu podziału i udziale kapitana (nie powinien być mniejszy niż 30%). Stwarza to dodatkowy argument dla poparcia tezy, iż omawiane tu roszczenia członków załogi nie są roszczeniami wynikającymi ze stosunku pracy.

Podsumowując należy uznać, iż uregulowanie w kodeksie morskim z 2001 r. sprawy podziału wynagrodzenia za ratownictwo morskie między armatora i członków załogi nasuwa szereg wątpliwości. Trwające obecnie prace Komisji Kodyfikacyjnej nad projektem nowego kodeksu morskiego stwarzają znakomitą okazję, aby te wątpliwości wyjaśnić.

**Wojciech Adamczak**

#### **DIVISION OF THE REMUNERATION FOR RESCUE AT SEA BETWEEN THE SHIP OWNER AND THE SHIP'S CREW**

The issue of the division of remuneration for maritime salvage between the ship owner and the ship's crew caused difficulties even in the light of the provisions of the Maritime Code of 1961. The doubts remain valid after the entry into force of the new Maritime Code of 2001, as well as new problems have arisen since then. For example, the nature of the legal claims of the crew to take part in the division of the remuneration for maritime salvage is still unclear. Under the previous legislation many issues were explained in the Regulation of the Minister of Shipping of 1964, which was issued under the Code of 1961. The new Maritime Code does not provide for issuing an implementing regulation. This situation puts the crew members who would like to pursue their claims in court in a difficult position. The ongoing works of the Codification Commission on the proposal of a new Maritime Code are a great opportunity for the appropriate regulation of the problems discussed in the article.