



Dorota Pyć*

Uniwersytet Gdański

ŚWIADCZENIE USŁUG PILOTOWYCH W PILOTAŻU MORSKIM

1. Wprowadzenie

Pilotaż morski jest zorganizowaną działalnością polegającą na świadczeniu usług pilotowych. Szczególne cechy wyróżniające usługi pilotowe spośród innych usług świadczonych przez przedsiębiorców działających w porcie morskim w pełni uzasadniają uregulowanie ich w kodeksie morskim (k.m.)¹, a chociaż usługi pilotowe mają charakter usług pomocniczych (*ancillary services*) w stosunku do działalności żeglugowej, to pozostają one w bezpośrednim związku z tą żeglugą.

Podstawową funkcją pilotażu morskiego jest zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi morskiej na trudnych nawigacyjnie akwenach, wzdłuż wybrzeży, w kanałach i cieśninach, a w szczególności przy wejściu do portów morskich (i wyjściu z nich), w portach morskich i na rzekach prowadzących do portów morskich. Pomoc pilota polega na udzieleniu kapitanowi statku informacji i rady potrzebnych do kierowania statkiem na wodach, na których nawigacja wymaga znajomości warunków lokalnych. Rolą pilota jest doradzanie kapitanowi².

Usługi pilotowe są świadczone całą dobę przez cały rok w różnych systemach organizacji czasu pracy we wszystkich portach morskich świata w podobny sposób. Nie ma to większego wpływu na modele organizacji pilotażu. Struktura organizacyjna pilotażu w Europie jest zróżnicowana. W niektórych państwach funkcjonuje model państwowy, w którym pilotaż traktuje się jako służbę publiczną, w innych państwach pilotaż został sprywatyzowany. Są też modele mieszane, wykazujące cechy pilotażu państwowego (publicznego) i prywatnego. Pilotaż państwowy funkcjonuje w Danii, natomiast w Holandii pilotaż został sprywatyzowany wiele lat temu. W Portugalii piloci są pracownikami portu, a sta-

* dpyc@prawo.ug.edu.pl

¹ Art. 220–230 k.m.

² Art. 220 k.m.

cja pilotowa, a także wyposażenie lub pilotówki należą do administracji portu. W Niemczech pilotaż został uregulowany w odrębnej ustawie, z której wynika, że obowiązek nadzoru nad pilotażem leży w kompetencjach państwa, a pilotaż wykonywany jest przez posiadające dużą swobodę działania publiczne organy prawne (Lotsenbüderschaften).

Historia pilotażu morskiego w Polsce obrazuje różne zmiany, które nastąpiły w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat. Przez wiele lat polskie przepisy prawne określały pilotaż mianem służby pilotowej (państwowej), był on też wykonywany przez zarządy portów morskich, aż w drugiej połowie lat 80. ubiegłego wieku wraz ze zmianami prawnymi ukierunkowanymi na otwarcie się Polski na społeczną gospodarką rynkową opierającą się na wolności gospodarczej i konkurencyjności, monopol państwa uległ przerwaniu i świadczeniem usług w pilotażu morskim zajęli się prywatni przedsiębiorcy.

Świadczenie usług pilotowych jest organizowane i koordynowane, czyli *de facto* prowadzone przez stacje pilotowe. W praktyce są to przedsiębiorcy pilotowi prowadzący działalność gospodarczą w formie organizacyjnoprawnej przewidzianej prawem handlowym jako spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Taki model funkcjonuje w Polsce od blisko trzydziestu lat. Stacje pilotowe świadczące usługi pilotowe na rzecz państwa zatrudniają pilotów morskich posiadających potwierdzone dokumentami uprawnienia do pilotowania statków morskich. Piloci wykonują czynności pilotowe jako osoby samozatrudnione (jednoosobowa działalność gospodarcza podlegająca wpisowi do ewidencji zgodnie z przepisami ustawy o swobodzie działalności gospodarczej³). Prowadzą działalność gospodarczą, która jest możliwa tylko i wyłącznie dzięki ich związkowi z przedsiębiorcą pilotowym (spółką)⁴.

Ze względu na wątpliwości, które mogą się pojawić przy interpretacji przepisów kodeksu morskiego odnoszących się do świadczenia usług pilotowych, należy określić charakter prawny umowy pilotowej, odróżniając ją od umowy z pilotem o świadczenie usługi. W tym celu, po pierwsze, istotne jest prawidłowe rozumienie pojęcia zakresu i warunków świadczenia usługi pilotowej ze szczególnym uwzględnieniem czynności pilotowych składających się na usługę pilotową świadczoną przez przedsiębiorcę pilotowego (elementy przedmiotowo istotne). Po drugie należy wyjaśnić wątpliwości, które mogą prowadzić do nieprawidłowej interpretacji przepisów prawnych regulujących sytuację prawną przedsiębiorcy pilotowego (element podmiotowo istotny).

³ Art. 23 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 584).

⁴ A. Powałowski, *Przedsiębiorstwo jako element bazowy działalności gospodarczej*, [w:] *Navigare necesse est, Księga Jubileuszowa dedykowana profesorowi Wojciechowi Adamczakowi*, red. D. Pyć, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2014, t. XXXII, s. 337–349; A. Powałowski, *Publicznoprawny status osoby fizycznej wykonującej działalność gospodarczą w Polsce*, Gdańsk 2008, s. 169 i nast.

Wyjaśnienie wątpliwości, które rodzi pobieżna interpretacja przepisów kodeksu morskiego z 2001 r.⁵, czyli pozbawiona wnikięcia w istotę i charakter prawny umowy pilotowej oraz zakres czynności, które wchodzi w skład usługi pilotowej, ma podstawowe znaczenie praktyczne. Uzasadnieniem dla tych wątpliwości mogą być niejasności, które powstają na tle przepisów kodeksu morskiego posługujących 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.).

2. Pojęcie, zakres i warunki świadczenia usługi pilotowej

W celu 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. Artykuł 210 kodeksu morskiego z 1961 r.⁶ stanowił, że 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 te 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 jedynie 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. W artykule 216 § 1 kodeksu morskiego z 1961 r. ustawodawca nakazuje ówczesnemu Ministrowi Żegluga określić zasady korzystania z „usług pilotów”, i nie chodziło tam bynajmniej o zasady zawierania umowy o usługę pilotową, co zresztą potwierdzała ówczesna praktyka.

W nowym Kodeksie morskim z 2001 r. ustawodawca w nieprzemyślany sposób wprowadził zmianę i zastąpił zwrot „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 „świadczyc 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.

Usługa świadczona przez pilota morskiego, jako osobę posiadającą specjalistyczną wiedzę i znajomość warunków nawigacyjnych wód lokalnych, jest jedynie częścią usługi pilotowej, świadczonej przez przygotowanego do tego celu

⁵ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 758 z późn. zm.).

⁶ Dz.U. Nr 58, poz. 318.

przedsiębiorcę pilotowego, prowadzącego przedsiębiorstwo, które może zapewnić od strony logistycznej wykonanie usługi pilotowej.

Kodeks morski stanowi w art. 220 k.m., że usługa pilotowa polega na udzielaniu kapitanowi informacji i rady. Jest to znaczne zawężenie w stosunku do praktyki. Wiedza w zakresie faktycznego świadczenia usług pilotowych przez przedsiębiorcę pilotowego pozwala na określenie elementów składowych usługi pilotowej. Na pełną usługę pilotową składają się:

- 1) przyjęcie zlecenia na usługę przez dyspozytora (drogą radiową bezpośrednio ze statku lub telefoniczną/faxową od agenta statku) i wybór przez niego właściwego pilota dla statku, ze względu na posiadane uprawnienia,
- 2) dostarczenie pilota pod burtę statku (motorówką lub samochodem, w zależności od tego, 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 „pilotażem” lub pilotowaniem statku,
- 4) zdjęcie pilota ze statku, który wychodzi w morze przez pilotówkę i dostarczenie go do portu/stacji pilotowej.

Upraszczając, pilot morski zajmuje się jedynie pilotowaniem statku morskiego⁷. Wykonuje tę część usługi pilotowej, którą można nazwać czynnościami pilotowymi.

3. Umowa pilotowa

Kodeks morski stanowi, że świadczenie usługi pilotowej w pilotażu dobrowolnym lub obowiązkowym następuje na podstawie umowy pilotowej zawartej przez armatora statku z przedsiębiorcą świadczącym usługi pilotowe (art. 223 § 1 k.m.).

Umowa pilotowa 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 konsensualną, 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). Wynagrodzenie za usługi pilotowe w pilotażu dobrowolnym i obowiązkowym określają strony w umowie⁸. W pilotażu obowiązkowym maksymalne wysokości opłat pilotowych określa taryfa.

⁷ O pilotowaniu statku jest mowa np. w art. 107 ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2015 r., poz. 611 z późn. zm.).

⁸ Z. Godecki, *Umowy i opłaty pilotowe w orzecznictwie*, „Prawo Morskie”, t. XIX, Gdańsk 2003, s. 115–121.

4. Umowa z pilotem – umowa o świadczenie usług

W praktyce pilot morski jako osoba fizyczna (samozatrudniony przedsiębiorca) osobiście wykonuje pewne czynności w ramach stałej współpracy z innym przedsiębiorcą, który zawiera umowę z armatorem. Jest on podmiotem działalności gospodarczej funkcjonalnie powiązany z przedsiębiorcą pilotowym. Specyfika usługi pilota polegającej na udzieleniu kapitanowi informacji i rady w prowadzeniu statku jest jednym z elementów składowych usługi pilotowej świadczonej przez przedsiębiorcę pilotowego. Do wykonywania czynności pilotowych, które są przedmiotem umowy o świadczenie usług, zastosowanie znajdują odpowiednie przepisy kodeksu morskiego.

Związek pomiędzy przedsiębiorcą pilotowym a pilotem opiera się na umowie. Na podstawie tej umowy przedsiębiorca (osoba fizyczna) wykonuje wymienione w niej czynności pilotowe jako część usługi pilotowej. Umowa o świadczenie usług zawarta przez przedsiębiorcę pilotowego (spółkę) z pilotem (osobą fizyczną) określa wzajemne relacje pomiędzy tymi dwoma przedsiębiorcami: zakres i rodzaj wykonywanych przez pilota czynności, czas i miejsce wykonywania czynności pilotowych, zasady wykonywania czynności pilotowych, obowiązki przedsiębiorcy pilotowego, obowiązki pilota, wynagrodzenie, odpowiedzialność.

Najczęściej tego rodzaju umowa o świadczenie usług zawiera oświadczenie pilota, z którego wynika, że prowadzi on działalność gospodarczą w zakresie świadczenia czynności wchodzących w zakres usługi pilotowej i jest on uprawniony (posiada dyplom pilota morskiego) do pilotowania statków morskich o określonej długości w określonym rejonie pilotowym. Czas i miejsce wykonywania czynności pilotowych przez pilota wynika z umowy pilotowej zawartej przez armatora z przedsiębiorcą pilotowym. Zasadą jest to, że pilot pozostaje w gotowości do świadczenia czynności pilotowych zgodnie z harmonogramem zmian (wacht) opracowywanym dla pilotów przez przedsiębiorcę pilotowego. Oznacza to, że pilot zgodnie z grafikiem musi pozostawać w dyspozycji spółki (przedsiębiorcy pilotowego). Zasady kolejności wykonywania czynności pilotowych przez poszczególnych pilotów podlegają uzgodnieniu i najczęściej kolejność ta jest określona w załączniku do samej umowy. Do obowiązków spółki należy zapewnienie pilotowi zaplecza logistycznego i technicznego niezbędnego do wykonywania czynności pilotowych, między innymi bezpieczny transport lądowy, morski oraz odpowiednie wyposażenie.

Pilot, w czasie wykonywania czynności pilotowych pozostaje pod kierownictwem kapitana pilotowanego statku. Pilot otrzymuje wynagrodzenie z tytułu świadczenia czynności pilotowych na pilotowanym statku. Najczęściej jest to miesięczne zryczałtowane wynagrodzenie. Wynagrodzenie jest wypłacane na podstawie wystawionej przez pilota faktury. Zarząd spółki może przyznać pilotowi dodatkowe wynagrodzenie w związku z dużym natężeniem ruchu lub innymi okolicznościami związanymi z wykonywaniem czynności pilotowych.

Decyzja ustalająca prawo do dodatkowego wynagrodzenia jest podstawą do jego wypłacenia w wysokości w niej określonej.

Spółka może dochodzić odszkodowania z tytułu nienależytego wykonania umowy przez pilota. W szczególności dotyczy to zaistnienia szkód wyrządzonych z winy pilota przy wykonywaniu czynności pilotowych. W przypadku niezasadzonego zaniechania przez pilota wykonania czynności pilotowej umowa przewiduje kary umowne. Natomiast gdyby doszło do powstania szkody przewyższającej wysokość kary umownej, spółka może dochodzić odszkodowania na zasadach ogólnych. W sprawach nieuregulowanych umową zastosowanie znajdują przepisy kodeksu cywilnego o zleceniu.

Związek pilota ze spółką polega również na tym, że pilot jest zobowiązany do niepodjęcia działalności konkurencyjnej względem przedsiębiorcy pilotowego, z którym jest związany umową. Co więcej, spółka może od niego wymagać, żeby nie wykonywał na własny rachunek lub na zlecenie podmiotów trzecich czynności lub usług pilotowych w tym rejonie pilotowym, którego umowa dotyczy. Ten specyficzny związek łączący przedsiębiorcę pilotowego z pilotem morskim opiera się na wzajemnych korzyściach. Analiza umowy o świadczenie usług, która wiąże te podmioty nie pozostawia wątpliwości, że są one względem siebie współzależne.

5. Przedsiębiorca pilotowy jako podmiot świadczący usługi pilotowe

W latach 80. ubiegłego wieku pilotażem portowym zajmowały się przedsiębiorstwa państwowe posiadające monopol na świadczenie usług pilotowych, a w rzeczywistości była to utrwalona od lat obsługa pilotowa praktykowana przez zarządy portów morskich. Przedsiębiorstwa te zatrudniały pilotów morskich. W 1988 r. zmieniły się przepisy dotyczące prowadzenia działalności gospodarczej, co miało wpływ na świadczenie usług pilotażu morskiego. W konsekwencji w 1989 r. zmieniono rozporządzenie z roku 1984 w sprawie pilotażu morskiego. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności z dnia 7 listopada 1989 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie pilotażu morskiego⁹ usługi w zakresie pilotażu morskiego mogły organizować i świadczyć osoby fizyczne, prawne i inne jednostki organizacyjne. Przepisy wykonawcze stwierdzały, że pracą pilotów może kierować szef pilotów, powołany w jednostce organizacyjnej właściwej do utrzymania pilotażu w sposób określany regulaminem pracy pilota, a regulamin ten ustala pracodawca pilota w uzgodnieniu z dyrektorem właściwego urzędu morskiego. Przepisy tego rozporządzenia w pewnym sensie miały charakter wtórny w stosunku do rzeczywistości i jedynie prawnie utrwały praktykę świadczenia usług pilotowych, która poza pewnymi wyjątkami, już

⁹ Dz.U. z 1989 r. Nr 61, poz. 370.

przed jego wejściem w życie, była organizowana i koordynowana przez osoby prawne po jednej spółce w każdym porcie¹⁰.

W związku z powstałą na podstawie przepisów wykonawczych możliwością świadczenia usług przez osoby fizyczne, prawne lub inne jednostki organizacyjne doszło do pewnego zamieszania w sferze konkurencyjności działalności gospodarczej. Przypadek ten opisał Z. Godecki, określając go rodzajem wyścigu drogą radiową prowadzonego przez pilota „państwowego” (którego zatrudniał zarząd portu) i pozostałych pilotów (prywatnych), którego metą były statki oczekujące na usługę pilotową¹¹. Autor ten słusznie twierdził, że rozporządzenie z 1992 r., które wprowadziło instytucję stacji pilotowej, nie zaradziło powstałemu chaosowi¹². Niekorzystna chociażby ze względów bezpieczeństwa morskiego sytuacja znalazła swoje rozwiązanie nie tyle w prawie, co w praktyce i to wtedy, gdy zarządy portów przestały zajmować się świadczeniem usług pilotowych, a świadczyły je już tylko spółki pilotowe, czyli przedsiębiorcy pilotowi.

To właśnie spółki pilotowe od blisko trzydziestu lat świadczą usługi pilotowe organizując je i koordynując. Powstaje zatem pytanie, czym jest stacja pilotowa, o której mowa w kodeksie morskim i przepisach wykonawczych? Do chwili wejścia w życie kodeksu morskiego z 2001 r. można było uznać na podstawie analizy regulaminów i zarządzeń dyrektorów urzędów morskich, że stacja pilotowa składa się jedynie z pilotów posiadających uprawnienia pilotowe, również tych, którzy nie są czynni zawodowo, czyli po prostu z ludzi. Pilotówki, środki łączności i inne składniki materialne oraz *know-how* przedsiębiorcy pilotowego (spółki) nie wchodziły w skład stacji pilotowej. Dlatego też w doktrynie i w środowisku gospodarczo-morskim utarł się pogląd o wirtualnym statusie stacji pilotowych, ale też często stawia się znak równości pomiędzy spółką pilotową a stacją pilotową, co prowadzi do niezrozumienia tej skądinąd niejasnej sytuacji prawnej. Niejasnej, dlatego że aktem normatywnym powołano do życia instytucję, nie wyposażając jej w instrumenty pozwalające na wykonywanie powierzonych jej zadań.

Usługi pilotowe na statkach powinny być świadczone przez przygotowanego do tego celu przedsiębiorcę pilotowego, który przez wykwalifikowanych pilotów, których zatrudnia (na podstawie mowy 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.

W drugiej kwestii, odnoszącej się do sytuacji prawnej przedsiębiorcy pilotowego, należy wskazać, że wprowadzenie w 2001 r. do art. 223 k.m. instytucji przedsiębiorcy pilotowego miało być zabiegiem pokazującym, że również i prywatne podmioty (a nie tak, jak kiedyś zarządy portów morskich) mogą świadczyć tego rodzaju usługi pilotowe. Pamiętać jednak należy, że w czasie gdy wchodził

¹⁰ Zob. Z. Godecki, *Stacja pilotowa jako nowa instytucja kodeksu morskiego*, „Prawo Morskie”, t. XVIII, Gdańsk 2003, s. 75.

¹¹ Tamże, s. 75–76.

¹² Tamże, s. 76.

w życie ten kodeks, funkcjonowali już prywatni przedsiębiorcy (zorganizowani w formie spółek prawa handlowego) i oferowali tego rodzaju usługi „kompleksowo”. Nie było jednak żadnego prywatnego przedsiębiorcy na rynku, osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą, który samodzielnie świadczyłby usługi pilotowe. I do dnia dzisiejszego nie ma takich podmiotów na rynku.

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 (którą można nazwać „pilotowaniem statku morskiego”, „pilotażem” lub „czynnościami pilotowymi”) od pełnej (kompleksowej) usługi pilotowej, którą świadczy przedsiębiorca pilotowy w oparciu o umowę zawartą z armatorem (kapitanem) statku.

Usługę pilotową wykonuje we własnym imieniu przedsiębiorca i powierza jej wykonanie swoim pracownikom lub podwykonawcom. W przypadku pilotów usługę wykonuje przedsiębiorca pilotowy we własnym imieniu, ale posługuje się w jej wykonaniu wykwalifikowanymi osobami – pilotami, z którymi zawarł osobne umowy.

6. Pilot morski jako przedsiębiorca

Świadczenie usług przez pilota morskiego cieszy się wielowiekową historią. W średniowiecznej Europie, w obszarze Morza Bałtyckiego, Morza Północnego i u wybrzeży Oceanu Atlantyckiego stosowano prawo olerońskie (*Rôles d'Oléron*)¹³, które regulowało nie tylko prawa i obowiązki kapitana statku (mistrza), ale również odnosiło się do załogi statku, która w tamtych czasach pełniła funkcję rady kapitana¹⁴ oraz pilota-nawigatora (*lodesman*), który kierował statkiem na ściśle określonym odcinku podróży morskiej. Prawo to odnosiło się do kwestii związanych z wynajęciem przez kapitana statku pilota oraz jego wynagrodzeniem¹⁵. W umowie o przewóz mogło znaleźć się zastrzeżenie miejsca, w którym koszty wynajęcia pilota przez kapitana obciążają kupców.

Wynajęcie pilota przez kapitana wiązało się z powstaniem odpowiedzialności spoczywającej na pilocie. Prawo olerońskie wyłączało odpowiedzialność kapitana za ładunek i statek w czasie, gdy statkiem kierował pilot np. w celu zawinięcia do portu. Doprowadzenie statku przez pilota do miejsca wyładowania traktowa-

¹³ Zob. S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne (ius naufragii). Studium z historii prawa morskiego*, Roczniki Towarzystwa Naukowego w Toruniu, Rocznik 54 za rok 1949, z. 1, Toruń 1950, s. 141; tenże, *Początki prawa pracy w średniowiecznym prawie morskim*, „Państwo i Prawo” 1950, z. 5–6 (51–52), s. 125–131; tenże, *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. 1, Wrocław i in. 1971, s. 28–29.

¹⁴ S. Matysik, *Początki prawa...*, s. 126.

¹⁵ W uchwałach zjazdów przedstawicieli miast hanzeatyckich były również podejmowane sprawy dotyczące kosztów wynajęcia pilota i ich podziału. Na zjeździe w Lubece w 1447 r., w związku ze sporami pomiędzy kupcami i kapitanami, ustalono że połowa kosztów wynajęcia pilota powinna być zapłacona przez kupca, a połowa przez kapitana; E. Cieślak, *Prawa i obowiązki kapitana statku w XII do XV w. według Rôles d'Oléron i prawa morskiego Związku Miast Hanzeatyckich z XIV i XV w.*, Zapiski Towarzystwa Naukowego w Toruniu, t. 17, z. 1/2, 1951, s. 70.

no jako wykonanie przez pilota powierzonego mu zadania i było równoznaczne z przejściem odpowiedzialności przez kapitana i załogi za dalsze losy ładunku i statku. „Marynarz zostaje pilotem statku i jest najęty, aby statek zaprowadzić tam, gdzie ma nastąpić wyładowanie. [...] Pilot spełnił swój obowiązek odbycia podróży, skoro tylko zaprowadził statek do łańcuchów, a nie jest zobowiązany prowadzić go dalej. Od tej chwili statek przechodzi na mistrza i załogę”¹⁶.

Od tamtego czasu zaszło wiele zmian. Jednak zarówno wtedy, jaki i dzisiaj pomoc pilota jest niezwykle cenna. Zgodnie z przyjętą praktyką i na podstawie obowiązującego kodeksu morskiego pilot morski na każdorazowe zlecenie przedsiębiorcy pilotowego świadczy usługę pilotową polegającą na udzielaniu kapitanowi informacji o warunkach nawigacyjnych w danym rejonie i służąc radą we wprowadzeniu statku do portu lub wyprowadzeniu statku z niego.

Usługa świadczona przez pilota jest częścią usługi pilotowej, do wykonania której zobowiązuje się przedsiębiorca pilotowy, zawierając umowę pilotową z armatorem statku. Sam pilot, bez zaplecza materialnego, którego posiadanie wynika z definicji przedsiębiorstwa, jest w stanie wykonać jedynie czynności pilotowe, które należy 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 przez niego przedsiębiorcą w rozumieniu art. 43¹ 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. 55¹ k.c.

Pilot jako osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą nie spełnia podstawowych przesłanek wynikających z art. 55¹ 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. 55¹ k.c. do prowadzenia przedsiębiorstwa, które może świadczyć usługi pilotowe.

Teoretycznie jest możliwe, aby pilot jako podmiot prowadzący działalność gospodarczą świadczył samodzielnie i we własnym imieniu usługi pilotowe, ale musi 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 innych pilotów lub

¹⁶ B. Janik, *Najstarszy tekst prawa morskiego w Gdańsku*, Gdańsk 1961, s. 108.

przedsiębiorstwo pilotowe) i przejmie odpowiedzialność zarówno za ich prawidłowe świadczenie, jak i bezpieczeństwo w porcie i na redzie w trakcie ich wykonywania.

7. Obowiązki państwa

Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 19 stycznia 2010 r.¹⁷ stwierdził, że system prawny państwa nie kreuje wolności gospodarczej ani też nie przyznaje jej przedsiębiorcom. Natomiast ustawodawca określa granice korzystania z wolności i potwierdza jej prawne gwarancje. Wiązka swobód obejmuje podejmowanie, organizację i wykonywanie działalności gospodarczej. Istotą wolności jest domniemanie swobody podejmowania i prowadzenia działalności gospodarczej przez podmioty gospodarcze, jeżeli co innego nie wynika z przepisów ustawowych.

Gdyby administracja morska zdecydowała się zezwolić wszystkim pilotom na świadczenie usług pilotowych, wówczas powinna: zapewnić, aby każdy pilot wykonujący taką usługę dysponował odpowiednimi środkami łączności radiowej do komunikacji ze statkami oraz środkami transportu umożliwiającymi mu dotarcie na statek i zejście z niego (motorówka, samochód), a także zapewnić koordynację świadczenia tych usług przez wyznaczenie i zatrudnienie dyspozytora, którego zadaniem byłoby wyznaczanie poszczególnych pilotów do świadczenia usług, tworzenie harmonogramu świadczonych usług i obsługa logistyczna pilotów podczas świadczenia usługi pilotowej (dostarczanie pilotów na statki i odbieranie ich).

Wprowadzenie definicji stacji pilotowej do art. 229 k.m., na pierwszy rzut oka niczego nie wyjaśnia, ale na pewno może służyć jako argument, przemawiający za brakiem prawnego wymogu prowadzenia stacji pilotowej przez strukturę państwową. Na państwie spoczywa obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, którego częścią jest świadczenia usług pilotowych na odpowiednim poziomie. Zapewniają to podmioty prawa prywatnego, spółki kapitałowe z ograniczoną odpowiedzialnością, zatrudniające pilotów morskich posiadających stosowne kwalifikacje. Praca pilotów polegająca na udzieleniu informacji i rady kapitanowi pilotowanego statku jest jednym z kilku elementów składowych usługi pilotowej.

Ze względu na bezpieczeństwo żeglugi administracja morska powinna sprawować nadzór nad pilotażem morskim¹⁸. Dyrektor urzędu morskiego jako organ administracji morskiej jest obowiązany wydać regulamin funkcjonowania stacji pilotowej (art. 229 § 3 k.m.). W jego kompetencjach znajduje się nadzór nad stacją pilotową, której celem jest organizowanie i koordynowanie pracy pilotów mor-

¹⁷ Sygn. akt SK 35/08, Dz.U. Nr 16, poz. 90.

¹⁸ Por. Z. Godecki, *O potrzebie i założeniach nowej regulacji pilotażu morskiego*, Prawo Morskie, t. XII, Gdańsk 1999, s. 43.

skich w taki sposób, żeby zapewnić bezpieczeństwo statkom korzystającym z usług pilotowych oraz innym statkom przebywającym w porcie i na redzie, a także infrastrukturze i suprastrukturze portowej.

8. Stacja pilotowa

Pojęcie stacji pilotowej pojawiło się po raz pierwszy w 1992 r. w przepisach wykonawczych¹⁹ wydanych na podstawie art. 49 § 1 oraz 222 ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. Kodeks morski²⁰. Artykuł 222 km stanowił, że Minister – Kierownik Urzędu Gospodarki Morskiej określi w drodze rozporządzenia organizację pilotażu, kwalifikacje zawodowe pilotów oraz obowiązek i zasady korzystania z usług pilotów, a także, że może on upoważnić dyrektorów urzędów morskich do wprowadzenia obowiązku korzystania i określania szczegółowych warunków korzystania z usług pilota.

W przepisach wcześniejszych, a mianowicie w zarządzeniu Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej z dnia 27 maja 1960 r. w sprawie organizacji pilotażu morskiego i kwalifikacji zawodowych pilotów²¹, wydanym na podstawie art. 6 pkt. 17 i art. 7 przepisów z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich²² była mowa, nie o stacji pilotowej, ale o służbie pilotowej, którą kierował bezpośrednio szef pilotów, powoływany w trybie określonym regulaminem służby pilotowej. Wówczas w portach Gdańsk, Gdynia, Szczecin ze Świnoujściem wykonywanie pilotażu należało do zarządów portów (§ 8 ust. 1). Regulamin służby pilotowej ustalał dyrektor zarządu portu w uzgodnieniu z kapitanem portu i zarządem okręgu Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców. Analogiczne przepisy znalazły się w kilku kolejnym aktach wykonawczych: rozporządzeniu Ministra Żeglugi z dnia 26 października 1963 r. w sprawie pilotażu morskiego²³ wydanego na podstawie art. 216 § 1 i § 2 Kodeksu morskiego²⁴, rozporządzeniu Ministra Żeglugi z dnia 20 sierpnia 1969 r. w sprawie pilotażu morskiego²⁵ oraz rozporządzeniu Ministra handlu zagranicznego i gospodarki morskiej z dnia 16 września 1974 r. w sprawie pilotażu morskiego²⁶. Natomiast w rozporządzeniu Ministra – Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 1984 r. w sprawie pilotażu morskiego²⁷, ustawodawca nie posługuje się już pojęciem służby pilotowej. Wprowadzono pojęcie „jednostki organizacyjnej właściwej do utrzymywania pilotażu”, w której bezpośrednio kierowanie

¹⁹ Dz.U. z 1992 r. Nr 43, poz. 192.

²⁰ Dz.U. z 1986 r. Nr 22, poz. 112 z późn. zm.

²¹ MP z 1960 r. Nr 49, poz. 233.

²² Dz. U. z 1938 r. Nr 46, poz. 376.

²³ Dz. U. z 1963 r. Nr 48, poz. 273.

²⁴ Dz. U. z 1961 r. Nr 58, poz. 318.

²⁵ Dz. U. z 1969 r. Nr 25, poz. 192.

²⁶ Dz. U. z 1974 r. Nr 35, poz. 205.

²⁷ Dz.U. z 1985 r. Nr 2, poz. 9.

pracą pilotów powierzono szefom pilotów na podstawie regulaminu pracy pilota (§ 5). Utrzymywanie pilotażu portowego w portach: Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, Kołobrzeg i Darłowo należało do przedsiębiorstw państwowych (§ 3 ust. 1), a w innych portach – do właściwych dyrektorów urzędów morskich. Przedsiębiorstwami państwowymi zajmującymi się pilotażem portowym były posiadające monopol na świadczenie usług pilotowych zarządy portów. Warto wspomnieć, że usługi pilotowe w pilotażu pełnomorskim zostały powierzone przedsiębiorstwu państwowemu pod nazwą „Agencja Morska”, które miało je prowadzić za pośrednictwem stacji pilotażu pełnomorskiego, a funkcje stacji pilotażu pełnomorskiego miały wykonywać kapitanaty portów w Gdyni i w Szczecinie (§ 3 ust. 4).

Wspomniane pierwsze przepisy wprowadzające pojęcie stacji pilotowej były zawarte w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 maja 1992 r. w sprawie pilotażu morskiego²⁸, które stwierdzało, że organizacja usług pilotowych w portach Gdańsk, Gdynia i Szczecin (łącznie ze Świnoujściem) należy do stacji pilotowych tworzonych i nadzorowanych przez dyrektorów właściwych urzędów morskich dla zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska i porządku portowo-żeglugowego (§ 3 ust. 1). Rozporządzenie stanowiło, że w porcie morskim może być utworzona tylko jedna stacja pilotowa (§ 3 ust. 3), a stacją pilotową kieruje szef pilotów, wybierany przez pilotów danej stacji w sposób określany regulaminem (§ 4 ust. 1). Regulamin stacji pilotowej zatwierdzał dyrektor właściwego urzędu morskiego (§ 4 ust. 2). Na podstawie tych przepisów powstała praktyka, polegająca na tym, że właściwy dyrektor urzędu morskiego, np. Urzędu Morskiego w Gdyni, wydawał zarządzenie, w którym znajdowało się stwierdzenie: „Tworzy się w portach Gdańsk i Gdynia Stacje Pilotowe” oraz regulamin stacji pilotowej, z którego wynikało, że piloci posiadający uprawnienia pilotowe w konkretnym porcie wchodzi w skład stacji pilotowej.

Pojęcie stacji pilotowej (*pilot station*) zostało w ustawie skonstruowane na wzór pojęcia „przedsiębiorstwa” z art. 55¹ k.c. Z artykułu 229 § 1 k.m. wynika, że stacje pilotowe organizują i koordynują świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym lub dobrowolnym. Stację pilotową tworzy i likwiduje minister właściwy ds. gospodarki morskiej w drodze decyzji. Zamierzeniem ustawodawcy było wskazanie, że stacja stanowi zespół elementów niezbędnych do świadczenia usług pilotowych na określonym obszarze, na który składają się 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 te dwa współdziałające ze sobą elementy pozwolą na prawidłowe wy-

²⁸ Dz.U. z 1992 r. Nr 43, poz. 192.

pełnienia funkcji koniecznych do bezpiecznego świadczenia usług pilotowych, o których mowa w kodeksie morskim.

Stacja pilotowa jako podmiot prawa morskiego nie posiada atrybutów przedsiębiorcy i nie dysponuje profesjonalnym *know how*. Dopiero połączenie tych dwóch elementów, czyli wiedzy pilotów i sprawnie działającego przedsiębiorstwa (przygotowanego materialnie i logistycznie do świadczenia usług), oraz zapewnienie prawidłowego ich współdziałania przez kierującego stacją szefa pilotów powoduje, że stacja pilotowa może przejąć na siebie zadania, o których mowa w kodeksie morskim i innych aktach prawa morskiego.

Charakter prawny stacji pilotowej, o której mowa w art. 229 k.m. rodzi wiele wątpliwości. Po pierwsze stacja pilotowa nie posiada żadnego personelu ani wyposażenia (np. pilotówek). W związku z tym nie organizuje ona żadnych usług pilotowych. Organizacją i koordynacją usług pilotowych zajmują się spółki pilotowe (spółka prawa handlowego), które za pomocą własnego przedsiębiorstwa, z własnej woli (wspólników-udziałowców), a nie z woli administracji morskiej, świadczą usługi pilotowe na podstawie umowy zawartej pomiędzy armatorem a spółką. Ten stan jest niekorzystny. Obrazuje istnienie fikcji prawnej.

W art. 229 k.m. 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 niemającego miejsca. Organy administracji morskiej nie powołały do życia żadnego zorganizowanego zespołu składników materialnych przeznaczonego do świadczenia usług pilotowych przez osoby posiadające kwalifikacje pilota morskiego. Koordynacja i organizacja usług pilotowych pociąga za sobą wysokie koszty.

W ostatnich kilkunastu latach sytuacja kształtowała się nieco inaczej. Kodeks morski z 2011 r. w art. 229 powierzył świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym w zakresie koordynowania i organizacji stacjom pilotowym. Przepis ten w zasadzie nic nie zmienił. Zmieniła się jedynie ranga prawnej na ustawową.

W 2015 r. ustawodawca wprowadził zmiany do kodeksu morskiego. Zmiany te weszły w życie dnia 8 grudnia 2015 r.²⁹ i miały na celu doprecyzowanie, czym jest stacja pilotowa i na czyj wniosek powoływane są stacje w pilotażu obowiązkowym i dobrowolnym. Z uzasadnienia do projektu zmian wynikało, że w stosunku do poprzednio obowiązujących przepisów zmiana polegać ma na dodatkowym uregulowaniu dotyczącym dobrowolnego pilotażu pełnomorskiego. Pilotaż ten może być organizowany przez stacje pilotowe znajdujące się we właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni lub Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, ponieważ we właściwości terytorialnej tych dyrektorów

²⁹ Dz.U. z 2015 r., poz. 1320.

znajdują się porty morskie, do których zawijają statki, które ze względu na swoją wielkość i zanurzenie mogą korzystać z usług w pilotażu dobrowolnym. Po zmianach art. 229 w § 1 stanowi, że świadczenie usług pilotowych w pilotażu obowiązkowym lub dobrowolnym w rejonach pilotowych oraz w pilotażu dobrowolnym na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego (pilotażu pełnomorskim) organizują i koordynują stacje pilotowe. Tym razem ustawodawca wprowadził do kodeksu morskiego definicję stacji pilotowej. Jest ona zawarta w art. 229 § 1a. Zgodnie z nim, stacja pilotowa jest zorganizowanym zespołem składników niematerialnych i materialnych przeznaczonym do świadczenia usług pilotowych przez osoby posiadające kwalifikacje pilota morskiego, w określonej części polskich morskich wód wewnętrznych oraz na redach portów morskich (rejonie pilotowym) lub na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego. Stację pilotową tworzy i likwiduje, w drodze decyzji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w przypadku: pilotażu w rejonie pilotowym – na wniosek dyrektora urzędu morskiego właściwego dla określonego rejonu pilotowego, a w przypadku pilotażu pełnomorskiego – na wniosek Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni lub Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie właściwego ze względu na port przeznaczenia lub port wyjścia statku korzystającego z pilotażu pełnomorskiego, w obu przypadkach określając wymagania, jakie musi spełniać stacja pilotowa, mając na uwadze określony rejon pilotowy oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w tym rejonie lub na morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego, a także potrzebę zapewnienia prawidłowej realizacji usług pilotowych. Bez zmian pozostał przepis, na podstawie którego dyrektor urzędu morskiego wydaje regulamin funkcjonowania stacji pilotowej po zasięgnięciu opinii organizacji społeczno-zawodowej pilotów.

Wprowadzenie tych zmian, a w szczególności definicji stacji pilotowej, może tylko wzmocnić twierdzenie o braku po stronie państwa szczególnego zainteresowania publiczno-administracyjnym prowadzeniem stacji pilotowej, tzn. faktycznym prowadzeniem jej przez państwo (model państwowy w ramach jej struktury administracyjnej). Pogląd ten nie jest nowy. Został wyrażony w doktrynie prawa morskiego jeszcze przed wejściem w życie zmian do art. 229 k.m.³⁰ Nie ma większych wątpliwości, że koszty utworzenia oraz utrzymania stacji pilotowej, w tym organizacja i koordynowanie świadczenia usług pilotowych, są wysokie i dla państwa bardziej korzystny jest model, który utrwalił się w praktyce.

9. Lista pilotów

Zgodnie z art. 227 kodeksu morskiego usługa pilotowa może być świadczona tylko przez pilota wpisanego na listę pilotów prowadzoną przez właściwego dyrektora urzędu morskiego. Lista pilotów jest rodzajem rejestru czy też ewi-

³⁰ Z. Godecki, *Stacja pilotowa jako...*, s. 78.

dencją pilotów uprawnionych do wykonywania czynności pilotowych. Z tego artykułu k.m. wynika obowiązek prowadzenia takiej listy przez dyrektora urzędu morskiego. Dyrektor urzędu morskiego nie decyduje o kolejności zatrudnienia. Pewne problemy nasuwa nieprawidłowa interpretacja art. 229 § 3 k.m., który zobowiązał dyrektora urzędu morskiego do wydania regulaminu funkcjonowania stacji pilotowej po zasięgnięciu opinii organizacji społeczno-zawodowej pilotów. Z tego przepisu wynika, że regulamin powinien określać zasady funkcjonowania stacji pilotowej, czyli ramy organizacyjne utworzonej stacji, minimalną liczbę pilotów w pilotażu obowiązkowym dla danego rejonu pilotowego i sposób koordynacji usług pilotowych (przyjmowanie zleceń, realizacja zleceń). Dyrektor urzędu morskiego jako organ administracji morskiej nie posiada kompetencji w zakresie decydowania o kolejności zatrudniania pilotów morskich. O tym decyduje pracodawca, czyli przedsiębiorca pilotowy.

Na liście pilotów mogą się znajdować osoby posiadające ważne dokumenty potwierdzające kwalifikacje i uprawnienia pilotowe. Wpis na listę pilotów nie jest równoznaczny z nabyciem uprawnień pracowniczych ani prawa do zatrudnienia. Wpis ten nie tworzy po żadnej stronie żadnych obowiązków. Ma on charakter informacyjny.

10. Wnioski

Zgodnie z polskim prawem istotą wolności prowadzenia działalności gospodarczej jest swoboda podmiotu prawa prywatnego do podjęcia, wykonywania i zakończenia działalności gospodarczej. Wolność prowadzenia działalności gospodarczej jest publicznym prawem podmiotowym. Prawo polskie nie zabrania świadczenia usług pilotowych przez pilota morskiego jako przedsiębiorcę. Jednak pod znakiem zapytania pozostaje faktyczna, a nie prawna, możliwość samodzielnego świadczenia kompletnej usługi pilotowej przez osobę fizyczną, w sposób zorganizowany i ciągły.

Zważywszy na fakt, że 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), należy podkreślić, że pilotowanie statku morskiego może być wykonywane wyłącznie przez osobę fizyczną (pilota lub kapitana), 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 w celu wykonywania działalności gospodarczej – spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, do której zastosowanie znajduje przede wszystkim kodeks spółek handlowych.

Od blisko trzydziestu lat, usługi pilotowe są świadczone przez spółki. Natomiast organizacja pilotażu morskiego była zawsze kompetencją administracji

morskiej, a wynikało to z obowiązku zapewnienia przez administrację morską bezpieczeństwa żeglugi morskiej. Nic się w tym względzie nie zmieniło. Obecnie instytucja stacji pilotowej z art. 229 k.m. również podlega nadzorowi administracji morskiej.

Dorota Pyć

RENDERING PILOTAGE SERVICES IN MARITIME PILOTAGE

The freedom to conduct economic activity is a public subjective right. For many years, Polish law determined the pilotage as pilotage service (public) and it was performed by the administration of maritime ports. In the second half of the 80s of the last century, along with legal changes aimed at the opening of Poland on the social market economy based on the freedom of economic competitiveness, the state monopoly was interrupted and private companies started to render services in maritime pilotage.

Polish law does not prohibit to render pilotage services by a maritime pilot acting as an entrepreneur. However, in practice pilotage services are provided by pilot entrepreneurs conducting business activities in the organizational and legal form provided by commercial law - as limited liability companies. This model has been functioning for nearly thirty years. Pilot stations which provide the state with pilotage services employ maritime pilots who have qualifications to pilot ships confirmed by appropriate documents. Pilots carry out pilotage activities as self-employed persons (single person business subject to the entry into the register pursuant to the Act on freedom of economic activity). They conduct economic activities which are possible only and exclusively because of their relationship with the pilotage entrepreneur.