

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZAWODOWA MARYNARZY

*Artykuł omawia drażliwy problem odpowiedzialności zawodowej marynarzy. Pozycję kapitana, jego kompetencje, uprawnienia i obowiązki określają przepisy Kodeksu morskiego. Kapitan obowiązany jest dochować staranności „sumiennego kapitana statku” przy wszystkich czynnościach służbowych. Izby morskie w Polsce orzekają w sprawach wypadków morskich i tradycyjnie wskazują osoby winne spowodowania wypadku (odpowiedzialność zawodowa). W razie braku kwalifikacji lub rażącego niedbalstwa izba morska może pozbawić członka załogi polskiego statku lub polskiego pilota prawa wykonywania zawodu (uprawnień morskich). W związku z nowym systemem badania wypadków morskich autor proponuje zmiany w ustawie o izbach morskich.*

**Słowa kluczowe:** odpowiedzialność zawodowa, marynarz, sumienny kapitan, izba morska.

### WSTĘP

Temat tego artykułu jest dość drażliwy. Zastanawiające jest bowiem, że w środowisku marynarskim, choćby w ramach Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, nie podjęto ostatnio dyskusji na temat etosu zawodu marynarza. Przed wielu laty toczyła się w naszym kraju taka dyskusja, a nawet powstał *Kodeks Etyki Kapitana*. Najnowsze zmiany prawa morskiego w zakresie badania wypadków morskich i odpowiedzialności zawodowej marynarzy powinny wzbudzić taką dyskusję, gdyż trudno uwierzyć, by w nowych pokoleniach marynarzy, oficerów marynarki handlowej, a także kapitanów żeglugi wielkiej, nie zdarzały się osoby przypadkowe, których działalność zawodowa godzi w dobre imię marynarza. Nie chcąc podważać dobrego imienia polskich marynarzy, posłużyć się można najnowszymi przypadkami skrajnych zachowań kapitana włoskiego statku pasażerskiego „Costa Concordia”, czy kapitana i załogi koreańskiego promu pasażersko-towarowego „Sewol”. Niestety, takie sytuacje, gdy załoga pierwsza opuszcza tonącą jednostkę, zostawiając bez pomocy pasażerów lub wypadki, gdy świadomie odmawia się udzielenia pomocy rozbitkom, zdarzają się w żegludze morskiej. Podobne niechlubne wyczyny członków załóg statków morskich przeszły do historii marynarki handlowej, np. w 1816 r. u wybrzeży Afryki zatонуła fregata „Meduza”, którą dowodził kapitan Hugues de Chaumareys. Kapitan z częścią załogi opuścił statek na jednej z szalup i pozostawił ludzi na pastwę losu.

W związku z tym trzeba stale dbać o etykę wykonywania zawodu marynarza i temu od kilkadziesiąt lat w Polsce służyła odpowiedzialność zawodowa mary-

narzy. Podkreślić także należy, że obowiązek poddawania odpowiedzialności członków załóg statków morskich ciąży na wszystkich państwach, które ratyfikowały Konwencję Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza podpisaną w Montego Bay w 1982 r.

Zawód marynarza ma bardzo długą tradycję. Nigdy nie powstał jednak samorząd marynarski w znaczeniu samorządu zawodowego. Wiele było powodów tej sytuacji, przede wszystkim dawne cechy skupiały przedstawicieli jednego zawodu i miały charakter terytorialny, czyli obejmowały fachowców „osiadłych”, marynarze zaś zawsze byli w ciągłym ruchu. Zmieniali swoje miejsce pobytu w zależności od portu, w którym wchodzili lub schodzili z pokładu statku. Korporacje cechowe, stanowiące niewątpliwie wzór dla współczesnego samorządu zawodowego, nie tylko dbały o sprawy ekonomiczne konkretnych zawodów, ale kształtowały zasady etyki zawodowej, dbały o poziom kwalifikacji, zwalczały tzw. partaczy, którzy podważali autorytet zawodu.

W zawodzie kapitana od początków jego powstania ważne były nie tylko umiejętności zawodowe, ale także postawa etyczna. Do dziś w k.m. występuje pojęcie „sumiennego kapitana”. S. Matysik nazywał tę regulację normą generalną i uważał, że ten wzorzec postępowania nie jest zbyt precyzyjny. W nowym k.m. planuje się nawet uznanie zasady, że „kapitan obowiązany jest dochować staranności sumiennego kapitana statku przy wszystkich czynnościach służbowych”, za zasadę ogólną określającą status tego zawodu. Nadal w regulacjach prawnych dotyczących kapitana podkreśla się podstawowe wartości humanistyczne, takie jak troskę o życie i zdrowie ludzi na morzu, solidarność w niebezpieczeństwie, a także obowiązek opuszczania tonącego statku jako ostatni. Jednym słowem, nadal stawia się wysokie wymagania etyczne ludziom morza.

Nasuwa się zasadnicze pytanie, kto i w jaki sposób ma oceniać brak kwalifikacji zawodowych, a także kwalifikacji moralnych członków załóg statków morskich. Podkreślono, że marynarze nie mają samorządu zawodowego, tak jak np. lekarze czy adwokaci. Nie mają zatem sądów działających przez samorządzie, które mogą piętnować i sankcjonować złamanie zasad etyki zawodowej. Specyfika zawodu marynarza wytworzyła jednak inną formę dbałości o jakość kadr morskich – odpowiedzialność zawodową przed izbami morskimi. Co do charakteru tej odpowiedzialności zdania w doktrynie były podzielone. S. Włodyka uważał, że sankcje te mają wyraźnie charakter dyscyplinarny, natomiast W. Sowiński twierdził, że mają one za zadanie ustalenie winy przy kolizjach i ukaranie kapitana statku poprzez odebranie mu prawa wykonywania zawodu. M. Szuldenfrei określał sankcje jako środek zapobiegający niebezpieczeństwu w żegludze morskiej z powodu braku dostatecznych kwalifikacji zawodowych. Wreszcie E. Jabłoński uznawał sankcje izbowe za mające charakter prewencyjno-represyjno-wychowawczy. Ten ostatni autor podkreślał także, że „pozbawienie praw godzi w poczucie ambicji zawodowej”.

Odpowiedzialność zawodowa marynarzy służyła niewątpliwie podniesieniu stanu bezpieczeństwa morskiego, ale powaga postępowań, skład orzekający, w którym ławnicy stanowili reprezentację zawodu, jawność postępowania, a nie-

rzadko celowe nagłaśnianie niektórych spraw, np. przez udział w rozprawach studentów uczelni morskich, powodowały rozpowszechnianie reguł etyki zawodowej, uzasadniały konieczność ich przestrzegania, wpływając na kształtowanie się moralności zawodowej.

## 1. DAWNY SYSTEM ODPOWIEDZIALNOŚCI ZAWODOWEJ

Już ustawa z dnia 18.03.1925 r. o izbach morskich (*Dz.U. Nr 36, poz.243*) w art.25 przewidywała, że Izba może pozbawić kapitana lub pomocnika kapitana polskiego statku, prawa wykonywania zawodu, jeżeli się okaże, że wskutek niezdolności wykonywania zawodu spowodował wypadek lub jego następstwa. Warto zauważyć, że izby nie mogły tej sankcji zastosować bez odpowiedniego wniosku delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Ustawa z dnia 1.12.1961 r. o izbach morskich (*Dz.U. Nr 58, poz.320*) w art.35 stwierdzała, że Izba może w orzeczeniu pozbawić na czas oznaczony lub na zawsze prawa wykonywania zawodu lub prawa wykonywania określonych funkcji członków załogi polskiego statku lub polskiego pilota, który w związku z wypadkiem morskim wykazał brak kwalifikacji niezbędnych do wykonywania zawodu albo przez rażące zaniedbanie przyczynił się do powstania wypadku. W przypadku wydania orzeczenia pozbawiającego członka załogi lub pilota prawa wykonywania zawodu na czas dłuższy niż dwa lata lub na zawsze, ówczesny Minister Żegluga mógł w uzasadnionych wypadkach, po upływie dwóch lat od wydania orzeczenia, przywrócić prawo, którego członek załogi lub pilot został pozbawiony, jeżeli względy bezpieczeństwa nie stały temu na przeszkodzie. Izby działały z urzędu, na wniosek delegata ministra lub zainteresowanego.

Istotnym elementem, mającym wpływ na sposób wykonywania zawodu, zawsze było także prawo pracy. Zwykle ustawy pragmatyczne (pragmatyki zawodowe) zawierają przepisy o odpowiedzialności dyscyplinarnej, np. ustawa: o adwokaturze, o szkolnictwie wyższym, o prokuraturze, o zawodzie lekarza, o ustroju sądów powszechnych *etc.*

Również marynarze podlegali odpowiedzialności dyscyplinarnej. Wspomnieć tu należy powstałą w minionym okresie ustawę z dnia 28.04.1952 r. o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludzie międzynarodowej (*Dz.U. Nr 25, poz.171 z późniejszymi zmianami*), zwaną potocznie „ustawą żeglarską”. Pomijając charakter ideologiczny tej ustawy, trzeba podkreślić jej wyjątkową surowość w stosunku do marynarzy. Przewidywała ona bowiem aż siedem kar dyscyplinarnych w tej grupie zawodowej. Były to: upomnienie, nagana, surowa nagana, zmniejszenie zarobku (10–25%) do trzech miesięcy, areszt nie dłuższy niż 10 dni, pozbawienie prawa pełnienia określonej funkcji na statku na okres do sześciu miesięcy, pozbawienie prawa pełnienia jakiegokolwiek funkcji na statku na czas oznaczony lub na stałe. Jak widać, katalog kar dyscyplinarnych był znacznie obszerniejszy i niektóre z nich, jak areszt, miały wręcz drakoński charakter. Kary dyscyplinarne szły zatem znacznie dalej niż wspomniane wyżej sankcje izbowe.

Kary dyscyplinarne wymierzał kapitan statku, po wysłuchaniu rady załogowej. Jedynie kary zakazu pełnienia funkcji na statku wymierzały morskie komisje dyscyplinarne (I i II instancji). Karom dyscyplinarnym według J. Łopuskiego podlegały wszelkie naruszenia obowiązków służbowych, jak: niedbalstwo, brak szacunku dla przełożonego, nieposłuszeństwo, pijaństwo, kłótnie i bójki, naruszenie regulaminu, a także zachowania, które „szkodziły dobremu imieniu marynarza polskiego”.

Odpowiedzialność dyscyplinarna marynarzy została zniesiona w 1991 r. Obecnie ustawa z dnia 23.05.1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (*Dz.U. Nr 61, poz.258 z późniejszymi zmianami*) w art.52 przewiduje jedynie „kary za naruszenie porządku i dyscypliny pracy oraz zasad przebywania na statku”, do których stosuje się kary przewidziane w Kodeksie pracy. Są to kary, które mogą być stosowane do każdego pracownika i w świetle art.106 k.p. polegają na upomnieniu lub naganie. Rzadziej, np. za nieprzestrzeganie wymagań BiHP, przepisów p.poż., stawienie się do pracy w stanie nietrzeźwości pracodawca może zastosować wobec pracownika karę pieniężną.

Przy okazji nawiązania do prawa pracy można jeszcze wspomnieć o art.23 ustawy z 1991 r. Jest to – zdaniem autora – także norma stanowiąca formę odpowiedzialności zawodowej marynarzy, a jej sens wiąże się przede wszystkim z bezpieczeństwem morskim. Norma ta stanowi reminiscencję bardzo starych regulacji *Konsulatu Morskiego* z 1494 r. Art.CXXV Konsulatu stwierdzał, że „Patron może usunąć marynarza ze statku przed ukończeniem podróży tylko z trzech powodów: po pierwsze za kradzież, po drugie za bójkę, po trzecie za niewykonanie rozkazu sternika...” Art.23 ustawy o pracy stanowi, że „kapitan statku może polecić pracownikowi zejście ze statku w porcie, jeżeli jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku, załogi i pasażerów, a także gdy ze względu na brak wymaganej sprawności psychofizycznej lub rzeczywistych kwalifikacji zawodowych pracownik nie jest w stanie wykonywać należycie pracy na stanowisku określonym w umowie o pracę na statku...”.

Przepis ten, mający wieloletnią tradycję w naszym morskim prawie pracy, stanowi rodzaj odpowiedzialności prewencyjnej, pozwalającej uniknąć wypadków morskich i związanej z nią odpowiedzialności. Udało się normę tę utrzymać w projekcie nowej ustawy o pracy na statkach morskich.

Prawo pracy odchodzi wyraźnie od szczególnych wymagań dbałości o stan dyscypliny pracy marynarzy. Absurdem byłoby wprowadzić wzorowanie się na stalinowskiej, dawnej ustawie żeglarskiej i karanie marynarzy aresztem, czy całkowitym zakazem wykonywania zawodu, ale znaczenia dyscypliny pracy na morzu nie można lekceważyć. Ma ona istotny wpływ na bezpieczeństwo morskie.

Jak widać z powyższych uwag, w poprzednio obowiązującym stanie prawnym na straży należytego wykonywania obowiązków zawodowych stało w skrajnych przypadkach – tak jak i obecnie – prawo karne. Jednakże uznano, że specyfika tego zawodu wymaga również osobnego systemu kar dyscyplinarnych, a nadto stosowania sankcji zawodowych.

## 2. PODSTAWOWE INFORMACJE O AKTUALNYM SYSTEMIE BADANIA WYPADKÓW MORSKICH

Obecnie nastąpiła radykalna zmiana pojęcia wypadków morskich i systemu sankcji z nimi związanych, z czym wiąże się powstanie nowego organu do badania wypadków morskich, czyli Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Trzeba zauważyć, że nad wyraz problematyczne jest w Polsce, która ma tak niewielką liczbę statków pod swoją banderą, istnienie dwóch równoległe działających instytucji powołanych do badania wypadków morskich. Stan ten wymagał jednak ujednoczenia pojęcia wypadku morskiego i dlatego aktualnie ustawa o izbach morskich odsyła w art. 1 ust. 2 do pojęcia wypadku morskiego określonego w art.2 ust. 1 pkt 1 ustawy z 31.08.2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (*Dz.U. z 2012 r., poz.1068*).

Pozornie mogłoby się wydawać, że oba organy badają te same wypadki morskie, ale tak nie jest. W świetle ustawy o PKBWM „nie jest wypadkiem morskim świadomie działanie lub zaniechanie podjęte z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku”, natomiast w ustawie o izbach morskich za wypadek uznaje się „zdarzenie zaistniałe w wyniku świadomego działania lub zaniechania podjętego z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku”. Jak widać, różnica sprowadza się do nastawienia psychicznego osób, które spowodowały wypadek morski. Sformułowanie o świadomym udziale w wypadku morskim przesądza, że tylko izby nadal mogą orzekać w sprawach odpowiedzialności zawodowej marynarzy.

Sankcja zawodowa, którą mogą zastosować izby morskie, w aktualnie obowiązującym stanie prawnym polega na tym, że jeżeli zainteresowany członek załogi statku lub pilot morski, posiadający dokument określający jego uprawnienia w żegludze morskiej, wydany przez właściwy organ polski, wykazał brak koniecznych umiejętności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej lub przez rażące zaniedbania spowodował wypadek morski albo przyczynił się do jego powstania, to izba morska może pozbawić go prawa wykonywania uprawnień w częściowym lub pełnym zakresie na okres od 1 roku do 5 lat. Wydaje się, że powyższa formuła dobrze odpowiada tradycji polskiego prawa morskiego i praktyce.

Zważywszy na temat tego artykułu, trzeba jeszcze zwrócić uwagę na dwie ważne sprawy dotyczące dbałości o jakość wykonywania obowiązków przez marynarzy. Pierwszą stanowi treść art.35 ust.2 ustawy o izbach morskich w obecnej wersji. Przepis ten bardzo wyraźnie oddaje cele sankcji stosowanych przez izby. Chodzi nie tyle o karanie, jak w postępowaniu dyscyplinarnym, ile o dbałość o jakość kadr morskich. W związku z tym izba może uzależnić przywrócenie prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej od spełnienia przez osobę sankcjonowaną co najmniej jednego z następujących warunków: wykonywania określonych niższych uprawnień w żegludze morskiej przez oznaczony czas, wykazania koniecznych umiejętności przez zdanie odpowiedniego egzaminu, a także odbycia w częściowym lub pełnym zakresie właściwej praktyki zawodowej.

Druga kwestia dotyczy oceny winy marynarza. Izby nie są sądami, a zatem w myśl obowiązujących gwarancji praw człowieka nie powinny orzekać o winie. Głośny wyrok Trybunału Praw Człowieka w sprawie „Heweliusza” był powodem m.in. uzupełnienia ustawy o izbach morskich o możliwość skorzystania w przypadku sankcji z drogi apelacji do Sądu Apelacyjnego w Gdańsku. Każdy więc, kogo pozbawiono lub komu zawieszono prawo wykonywania zawodu, może takie orzeczenie izby morskiej poddać kontroli sądu powszechnego. Jest to ważna gwarancja procesowa, której do niedawna nie było.

Odnotować trzeba jeszcze jedną fundamentalną zmianę w działalności izb morskich. Dotychczas mogły one badać wypadki morskie z urzędu. Obecnie art.22 ustawy stwierdza, że „izba morska wszczyna postępowanie na wniosek zainteresowanego lub organu administracji morskiej”. Podkreślić należy, że wspomniana wyżej sankcja zawodowa może być zastosowana tylko w ramach procedury badania wypadku morskiego. Skoro mało jest statków, to mało jest wypadków, a nawet jeśli się zdarzą, to najczęściej trafiają do PKBWM.

Sankcje zawodowe nie mają zastosowania do członków załóg jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji. Można jednak zaryzykować tezę, że ich rola w środowisku członków załóg statków morskich została sprowadzona do minimum. Wyłącznie wnioskowy charakter postępowań przed izbami morskimi bardzo ogranicza stosowanie sankcji zawodowych. Stawia to pod znakiem zapytania przestrzeganie przez nasz kraj wspomnianego wyżej postanowienia art.94 Konwencji o prawie morza z Montego Bay, które zobowiązuje państwo bandery do utrzymywania systemu odpowiedzialności dla kapitana i oficerów statku pływającego pod banderą państwa.

Omówione wyżej przekształcenia w systemie badania wypadków morskich były nieuchronne w świetle prawa Unii Europejskiej i jednolitego stanowiska Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Wydaje się, że warto w kilku słowach odnieść się do nowego organu badającego wypadki morskie, który stanowi konkurencję dla izb morskich. Powstała w 2012 r. Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich jest organem stałym i niezależnym. Jednakże taka deklaracja ustawowa stoi w pewnej sprzeczności z tym, że „działa ona przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej”, a jej przewodniczący, zastępca przewodniczącego i trzech członków, są etatowymi pracownikami resortu. Wprawdzie członkowie PKBWM są powoływani na pięcioletnią kadencję, ale zgodnie z art.3 ust.7 i 18 ust.5 i 7 ww. minister może cofnąć im wyznaczenie na to stanowisko. W świetle obowiązujących przepisów, zwłaszcza art.4 ust.2 ustawy, przewodniczącym komisji może być tylko oficer marynarki handlowej, mający uprawnienia na poziomie zarządzania oraz wieloletni staż pracy.

Zważywszy na opisany wyżej stan prawny dotyczący izb morskich, kluczowe znaczenie dla polskiego systemu prawnego ma definicja wypadku morskiego zawarta w art.2 ustawy z PKBWM.

Wypadkiem morskim jest zdarzenie lub kilka następujących po sobie zdarzeń, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, w którego następstwie doszło do:

- śmierci albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka;
- zaginięcia człowieka przebywającego na statku;

- zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób;
- uszkodzenia statku, wpływającego w znacznym stopniu na jego konstrukcję, zdolności manewrowe lub eksploatacyjne, wymagającego poważnych napraw;
- wejścia statku na mieliznę, zetknięcia z dnem, uderzenia w podwodną przeszkodę, unieruchomienia statku lub zderzenia statków, pożaru, eksplozji, uderzenia w budowlę, urządzenie lub instalację, przesunięcia ładunku, uszkodzenia powstałego wskutek złej pogody, uszkodzenia przez lód, pęknięcia kadłuba lub podejrzenie uszkodzenia kadłuba;
- wyrządzenia przez statek istotnej szkody w infrastrukturze portowej, infrastrukturze zapewniającej dostęp do portów lub przystani morskich, instalacji lub budowli na morzu, powodującej poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, innych statków lub osób;
- wyrządzenia szkody w środowisku lub wywołania niebezpieczeństwa wywołania takiej szkody,

z tym że wypadkiem morskim nie jest świadome działanie lub zaniechanie podjęte z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku.

Cytowano już wyżej to charakterystyczne sformułowanie przy określaniu zakresu działania izb morskich. Jak się wydaje, dla zrozumienia pojęć „świadome działanie lub zaniechanie” i „zamiar” najbliższa jest nauka prawa karnego o winie. Być może dlatego art.16 ustawy o PKBWM *expressis verbis* stwierdza, że Komisja nie rozstrzyga o winie lub o odpowiedzialności.

Jak widać, definicja ta w pewnym zakresie przypomina nieobowiązującą już definicję z ustawy o izbach morskich, ale wiele z nowych sformułowań jest nad wyraz trudnych do interpretacji, np. „bezpośrednio z eksploatacją”, „w znacznym stopniu”, „istotna szkoda”, „poważna naprawa”, „poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa”. Podkreślić bowiem trzeba, że wykładni tego zasadniczego dla badania wypadków morskich przepisu będą dokonywać dwa różne organy, działające w odmiennym trybie (administracyjnym i *quasi*-sądownym).

W rozumieniu ustawy o PKBWM bardzo poważnym wypadkiem morskim jest wypadek morski, w którego wyniku doszło do całkowitej utraty statku, śmierci człowieka lub wyrządzenia szkody w środowisku o znacznych rozmiarach. Poważnym wypadkiem jest wypadek morski, niebędący bardzo poważnym wypadkiem, którego skutkiem jest unieruchomienie napędu głównego statku, rozległe uszkodzenie pomieszczeń mieszkalnych, zmiana w zakresie stateczności statku, poważne uszkodzenie konstrukcji statku w podwodnej części kadłuba, powodujące, że statek nie odpowiada wymaganiom określonym w umowach międzynarodowych i stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa osób na nim przebywających lub dla środowiska, co czyni go niezdadnym do kontynuowania podróży; takim wypadkiem jest także wyrządzenie szkody w środowisku, lub awaria, przy której istnieje konieczność holowania statku lub udzielenia statkowi pomocy z ładu. Wreszcie ustawa zna pojęcie incydentu morskiego, który oznacza zdarzenie lub kilka następujących po sobie zdarzeń, inne niż wyżej opisane, związane z bezpośrednią eksploatacją statku, które miało lub mogło mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo statku,

osób na nim przebywających lub środowisko. Przy czym ustawa analogicznie jak przy wypadku wyłącza świadome działanie lub zaniechanie.

Komisja bada wypadki morskie i incydenty morskie, w których uczestniczył: statek o polskiej przynależności, statek o obcej przynależności na polskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym, prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski w przypadku, gdy ostatnim jego portem zawinięcia był port polski. Komisja nie bada wypadków na stałych platformach wiertniczych, w których nie uczestniczyły statki morskie.

Celem badania wypadków morskich jest ustalenie okoliczności i przyczyn ich wystąpienia dla zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego. Komisja prowadzi badanie wypadku lub incydentu samodzielnie, przystępując do badania wypadku niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie dwóch miesięcy od dnia zaistnienia wypadku lub incydentu. Badanie ma charakter poufny.

Komisja sporządza w formie uchwał i ogłasza raporty: końcowy lub tymczasowy i uproszczony. Po zakończeniu badania sporządza się raport końcowy. Raport taki powinien być ogłoszony na stronie internetowej PKBWM w terminie do 12 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego. Raport końcowy zawiera: zestawienie podstawowych faktów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego, określenie państwa bandery statku, jego właściciela, armatora, operatora oraz instytucji klasyfikacyjnej, informacje o uczestniczących w wypadku statkach, opis okoliczności wypadku, analizę czynników, które przyczyniły się do powstania wypadku, w tym czynników mechanicznych, ludzkich i organizacyjnych, opis wyników przeprowadzonego badania, w tym identyfikację kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania, zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

O sporządzeniu raportu końcowego przewodniczący PKBWM informuje niezwłocznie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Kopię raportu przesyła on Komisji Europejskiej. Komisja umieszcza dane o wypadku w bazie danych EMCIP (Europejska Platforma Informacyjna w Sprawie Wypadków Morskich). W sprawie badań bardzo poważnych wypadków morskich lub wypadków, o których informacje mogłyby zapobiec lub zmniejszyć skutki wypadków lub incydentów morskich, przewodniczący informuje Międzynarodową Organizację Morską, za pośrednictwem Światowego Zintegrowanego Systemu Informacji Żeglugowej (GISIS).

### **3. PROPOZYCJE DE LEGE FERENDA**

Art.1 ust 1. pkt 2 ustawy o izbach morskich przewiduje, że izby morskie nie tylko orzekają w sprawach wypadków morskich, ale „rozpoznają inne sprawy przekazane izbom morskim odrębnymi przepisami”. Rzeczywistość izb morskich w obecnym stanie prawnym sprowadza się do prowadzenia rejestru okrętowego



i przyjmowania protestów morskich. Wydaje się całkowicie uzasadnione zwiększenie zakresu kompetencji izb morskich o odpowiedzialność zawodową marynarzy. Jest to kolejna już propozycja racjonalizacji obecnego stanu prawnego. Po utworzeniu bowiem Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich główny rodzaj działalności izb morskich, jakim jest badanie wypadków morskich, stał się działalnością raczej potencjalną.

Jeśli izby morskie mają dalej działać, to – zdaniem autora – w perspektywie powinny przekształcić się stopniowo w sądy morskie. Gdyby poniższe propozycje zostały zaaprobowane, to przekształcanie izb w sądy mogłoby nastąpić etapami: najpierw rozszerzenie odpowiedzialności zawodowej, a z czasem kognicja w sprawach karnych (wskazane w ustawie artykuły prawa karnego), a następnie w morskich sprawach cywilnych. Wymagałoby to jednak w perspektywie zmiany statusu prawnego izb, dlatego w tej propozycji problem pozostaje nierozwiązany.

Korzystając z okazji, należałoby rozważyć, czy ustawa o izbach morskich nie powinna zawierać własnej definicji wypadku morskiego. Zdając sobie sprawę, że pojęcie to nie powinno odbiegać od standardów unijnych i IMO, praktycznie można byłoby nawiązać do definicji z ustawy o PKBWM, ale z punktu widzenia odpowiedzialności zawodowej należałoby dodać nowy rodzaj zdarzenia. Zapewne jest to wypadek mniej istotny z punktu widzenia technicznego, co eksponuje ustawa o PKBWM, ale fundamentalny ze względu na odpowiedzialność zawodową. Chodzi o nieudzielenie pomocy na morzu.

W ustawie o PKBWM z 2.04.2012 r. pojęcie wypadku morskiego definiuje art.2, wyżej zaprezentowany. Wydaje się jednak, że niepotrzebnie następuje tu pewna obiektywizacja definicji wypadku morskiego, a zwłaszcza definicja zdarzeń, które nie są wypadkamiorskimi – „wypadkiem morskim nie jest świadomie działanie lub zaniechanie...”. Sądzić należy, że w zdaniu tym, mimo określenia „ilekroć w ustawie jest mowa”, zabrakło wyraźnego zastrzeżenia „w rozumieniu ustawy”. Zdarzenie, którego ustawa o PKBWM nie uznaje za wypadek morski, może bowiem być wypadkiem morskim w sensie ogólnym. Wręcz podkreślić trzeba, że wypadki spowodowane przez „*human factor*” stanowią większość wypadków na morzu. Ta część wypadków morskich, które nie będą badane przez PKBWM, powinna być badana przez izby morskie. Zwracam uwagę, że zakres pojmowania wypadku morskiego w ustawie o PKBWM i ustawie o izbach morskich nie musi być identyczny (oba organy badają wypadki pod innym kątem i w innym celu). Nie należy także sugerować się bezkrytycznie prawem unijnym. Cele dyrektywy spełnia ustawa o PKBWM, izby zaś są w tym ujęciu drugim i niejako nadprogramowym organem badającym wypadki morskie.

Izby morskie muszą badać sprawy odpowiedzialności zawodowej członków załóg statków morskich. Proces ten powinien odbywać się w dwóch trybach. Po pierwsze, w ramach badania wypadków morskich, które pozostaną w kompetencji izb morskich. Jest to regulacja art.35, który jest niejako wkomponowany w badanie wypadków morskich. Ten tryb jest obecnie stosowany i nie powinien być zmieniany.

Drugim trybem ma być – zawarty w projekcie – tryb właściwy dla spraw odpowiedzialności zawodowej dla wypadków morskich badanych przez PKBWM. Można wprawdzie sądzić, że wypadki te nie są związane z działaniem lub zaniechaniem człowieka, ale konsekwencje dla załóg statków, które uległy wypadkom, mogą wystąpić. Wprawdzie PKBWM nie wypowiada się w raporcie o odpowiedzialności kapitana, załogi i pilota, ale z ustaleń raportu mogą wynikać konsekwencje, które w złym świetle stawiają te osoby. Powinny zatem mieć one możliwość poddania ocenie swoich zachowań. Należałoby także rozszerzyć ten tryb na wypadki, które nie były w ogóle badane, a zainteresowany pragnie mieć ocenę swego zachowania, które np. źle ocenia środowisko czy pracodawca.

Istotne jest również poddanie trybowi odpowiedzialności zawodowej zdarzeń, które nie są badane przez żaden organ badania wypadków morskich. Przykładem może być kategoria zdarzeń na platformach wiertniczych, w których nie uczestniczyły statki morskie. Tu widać, że powiązanie odpowiedzialności zawodowej tylko z eksploatacją statku znacznie ją zawęża. Trudno z punktu widzenia dbałości o jakość zawodu marynarza przyjąć, że nie podlegałyby odpowiedzialności zawodowej wypadki z udziałem statków specjalnej służby państwowej, a także statki rybackie do 15 m, czy wypadki lub incydenty, które PKBWM uznała za niezaskuwające na badanie. Wszystkie te zdarzenia mogą rodzić odpowiedzialność zawodową.

Istnieje w polskim systemie prawa jeszcze jedna namiastka odpowiedzialności zawodowej dla marynarzy. Jest to „tryb administracyjny”, czyli wprowadzony na podstawie decyzji dyrektora urzędu morskigo, który może zawiesić uprawnienia zawarte w dokumentach kwalifikacyjnych wydanych przez uprawniony polski organ administracji, na okres do dwóch lat. Jest to możliwe, jeżeli „członek załogi statku lub pilot swoim działaniem lub zaniechaniem spowodował lub przyczynił się do powstania zagrożenia dla bezpieczeństwa statku, osób na nim przebywających lub środowiska morskigo”. Chodzi o sankcjonowanie zdarzeń, w których nie było prowadzone postępowanie przed izbą morską.

Dyrektor urzędu morskigo nie jest uprawniony do orzekania o winie. Rozwiązanie powyższe zawiera art.72 ustawy z dnia 18.08.2011 r. o bezpieczeństwie morskim (*Dz.U. Nr 228, poz.1368*). Dotychczas byłem zwolennikiem uchylenia tego przepisu, gdyż w swej pierwotnej formie (projekt ustawy o bezpieczeństwie morskim) mógł być rzeczywiście uznany za alternatywną formę swoiście rozumianej odpowiedzialności zawodowej. W obecnym jednak brzmieniu, gdy dotyczy spraw, w których „nie jest prowadzone postępowanie przed izbą morską”, a poza tym istnieje obligatoryjne zawieszenie postępowania administracyjnego, wydaje się, można uniknąć dualizmu. Nadal można jednak mieć wątpliwości, czy oba przepisy (art.72 ustawy o bezpieczeństwie morskim i art.35 ustawy o izbach morskich) nie są ze sobą sprzeczne, np. w kwestii możliwości dwóch zawieszeń uprawnień izbowego i administracyjnego. Jeśli dyrektor urzędu morskigo zawiesiłby uprawnienia członkowi załogi statku morskigo przed wszczęciem postępowania izbowego, to taka osoba byłaby immunizowana przed zastosowaniem dodatkowej sankcji izbowej z art.35 ust.3. Za utrzymaniem art.72 przemawia także nowa instytucja listy osób, których uprawnienia zostały zawieszono. Starano się więc w poniższym projekcie połączyć tryb administracyjny i izbowy.

Na zakończenie jeszcze uwaga dotycząca uzasadnienia proponowanych zmian. Dodanie izbom morskim nowego rodzaju działalności nie tylko powodowałoby utrwalenie tradycji dbałości o jakość wykonywania zawodu marynarza przez ten organ, ale stwarzałoby realne szanse na umocnienie organizacyjne izb morskich. Właściwość izb morskich wyznacza m.in. art.2 ustawy o izbach morskich, który ogranicza badane wypadki do wypadków statków morskich o polskiej przynależności i statków o obcej przynależności na polskich wodach wewnętrznych lub polskim morzu terytorialnym. Podkreślono już wyżej, że bardzo to ogranicza zakres działania izb morskich. Odejście od powiązania odpowiedzialności zawodowej wyłącznie z wypadkiem morskim w sensie wypadku statku i zdarzenia związanego z eksploatacją statku znacznie poszerzy zakres kognicji izb morskich. Członków załóg statków morskich, którym polskie organy administracji wydały dokumenty kwalifikacyjne, jest bowiem kilkadziesiąt tysięcy.

#### 4. PROJEKT NOWELIZACJI USTAWY O IZBACH MORSKICH

**USTAWA**  
**z dnia ..... 2014 r.**  
**O ZMIANIE USTAWY O IZBACH MORSKICH**

Art.1. W ustawie z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (*Dz.U. Nr 58, poz. 320, tj. Dz.U. z 2009 r., Nr 69, poz. 599, z 2010 r., Nr 182, poz. 1228, z 2011, Nr 228, poz. 1368*), w dziale I – Właściwość i ustrój izb morskich, rozdziale 1 – Właściwość izb morskich, art.1 nadaje się następujące brzmienie:

„Art.1.1. Do właściwości izb morskich należy:

1/ orzekanie w sprawach zdarzeń, na morzu lub wodach z nim połączonych, na których statki morskie uprawiają żeglugę, naruszających zasady bezpieczeństwa morskiego, spowodowanych działaniem lub zaniechaniem członków załóg lub pilotów statków morskich (wypadków morskich), polegających na:

- a) śmierci albo ciężkim uszczerbku na zdrowiu człowieka,
- b) zaginięciu człowieka przebywającego na statku,
- c) zatonięciu, zaginięciu lub utracie statku w inny sposób,
- d) uszkodzeniu statku, wpływającym w znaczny sposób na jego konstrukcję, zdolności manewrowe lub eksploatacyjne,
- e) wejściu statku na mieliznę, zetknięciu z dnem, uderzeniu w podwodną przeszkodę, unieruchomieniu statku lub zderzeniu statków, pożarze, eksplozji, uderzeniu w budowlę, urządzenie lub instalację, przesunięciu ładunku, uszkodzeniu powstałym wskutek złej pogody, uszkodzeniu przez lód, pęknięciu kadłuba lub podejrzeniu uszkodzenia kadłuba,
- f) wyrządzeniu przez statek istotnej szkody w infrastrukturze portowej, infrastrukturze zapewniającej dostęp do portów lub przystani morskich, instalacji lub budowli na morzu, powodującej zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, innych statków lub osób,

- g) wyrządzeniu szkody w środowisku lub wywołaniu niebezpieczeństwa wyrządzenia takiej szkody,
  - h) nieudzieleniu pomocy na morzu;
- 2/ orzekanie w sprawach odpowiedzialności zawodowej członków załóg i pilotów statków morskich;
- 3/ rozpoznawanie innych spraw przekazanych izbom morskim odrębnymi przepisami”.

Art.2. W art.21 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich przekazuje właściwej izbie morskiej materiał dotyczący wypadku morskiego, co do którego uzna się za niewłaściwą”.

Art.3. Dodaje się nowy Dział III – Postępowanie w sprawach odpowiedzialności zawodowej, w brzmieniu:

Dział III  
Postępowanie w sprawach odpowiedzialności zawodowej  
Rozdział I  
Przepisy ogólne

Art.39b. W postępowaniu w sprawach odpowiedzialności zawodowej stosuje się odpowiednio przepisy kodeksu postępowania karnego.

Art.39c.1. W postępowaniu w sprawach odpowiedzialności zawodowej stosuje się odpowiednio przepisy działu poprzedzającego, z tym, że wniosek o wszczęcie postępowania może złożyć także kapitan statku, armator i związek lub stowarzyszenie zawodowe.

2. W przypadku, gdy stopień zagrożenia jest znaczny, a okres zawieszenia uprawnień do 2 lat byłby zbyt krótki, albo niezbędne jest orzeczenie o winie, bądź odebranie lub zawieszenie uprawnień zawodowych wynika z orzeczenia sądu lub innego organu obcego państwa, dyrektor urzędu morskiego zobowiązany jest złożyć wniosek do izby morskiej o wszczęcie postępowania w sprawach odpowiedzialności zawodowej.

Rozdział II  
Odpowiedzialność zawodowa

Art.39d.1. Izba morska orzeka o odpowiedzialności zawodowej, członków załóg statków morskich o polskiej przynależności i polskich pilotów morskich, a także innych osób, którym właściwy polski organ wydał dokument, określający ich uprawnienia w żegludze morskiej, związanej z wypadkamiorskimi stwierdzonymi raportami Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich lub zdarzeniami, które nie były badane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich lub przez izbę morską, w trybie przewidzianym w dziale poprzedzającym.

2. Odpowiedzialność zawodowa obejmuje brak staranności wymaganej w żegludze morskiej, w tym naruszanie zasad dobrej praktyki morskiej i brak rzeczywistych kwalifikacji, które mogą spowodować lub przyczynić się do powstania zagrożenia bezpieczeństwa morskiego, życia lub zdrowia ludzi, bądź środowiska morskiego.

3. W orzeczeniu uznającym odpowiedzialność zawodową poza sankcją, o której mowa w art.35, zamiast treści określonej w art.36 ust.1 pkt 5–7, izba morska zawiera opis zdarzenia, na podstawie którego wszczęto postępowanie.

4. W uzasadnieniu orzeczenia, o którym mowa w ust.3, izba morska stwierdza związek pomiędzy zdarzeniem, na podstawie którego wszczęto postępowanie, a brakiem staranności wymaganej w żegludze morskiej lub brakiem rzeczywistych kwalifikacji sankcjonowanego.

5. W sprawach mniejszej wagi izba morska, nie stosując sankcji, przewidzianych w art.35, w orzeczeniu może udzielić upomnienia lub nagany, bądź też w inny sposób wytknąć naruszenie zasad wykonywania zawodu”.

Art.4. W ustawie o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich z dnia.... 2012 r. (*Dz.U. poz....*) w art.2.1 pkt 1, w zdaniu ostatnim po słowach „wypadkiem morskim” dodaje się słowa „w rozumieniu ustawy”.

Art.5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

## LITERATURA

1. Jabłoński E., *Izby morskie. Zadania – organizacja – postępowanie*, Gdańsk 1973.
2. Koziński M.H., *Kapitan statku [w:] Prawo morskie*, red. J. Łopuski, Bydgoszcz 1998.
3. Koziński M.H., *Koncepcja administracyjna rozwiązania problemu izb morskich*, Prawo Morskie, Vol. XXVII, Gdańsk 2011.
4. Koziński M.H., *Morskie prawo pracy*, Gdynia 1997.
5. Koziński M.H., *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2010.
6. Koziński M.H., *Projekt ustawy o sądach morskich*, Prawo Morskie, Vol. XXIV, Gdańsk 2008.
7. Koziński M.H., *Zaloga statku [w:] Prawo morskie*, red. J. Łopuski, Bydgoszcz 1998.
8. Łopuski J., *Prawo morskie dla oficerów marynarki handlowej i rybolowstwa*, Gdynia 1965.
9. Łuczywek C., *Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich*, Prawo Morskie, Vol. XXVIII, Gdańsk 2012.
10. Matysik S., *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. I, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk 1971.
11. Sowiński W., *Zarys morskiego prawa handlowego*, Gdańsk – Bydgoszcz – Szczecin 1946.
12. Szuldenfrei M., *Prawo morskie*, Warszawa 1953.
13. Włodyka S., *Ustrój organów ochrony prawnej*, Warszawa 1968.

## PROFESSIONAL LIABILITY OF SEAMEN'S

### Summary

*This paper describes ticklish problem of professional liability of seamen's especially shipmasters. The position of shipmaster, his power, rights and duties are determinate by provisions of the Maritime Code. The shipmaster is bound to exercise the diligence of a "conscientious shipmaster", when carrying out and service activities. The marine chambers in Poland decides on the causes of marine casualties and traditionally indicate persons guilty of causing the casualty (professional liability). In case of finding lack of qualification or commitment of gross negligence, the marine chamber may deprive a member of the crew of a Polish vessel, or a Polish pilot, of the right to carry on his profession (maritime licence). In connection of new system of investigation of maritime casualties Author proposes modification in Law of Maritime Chambers.*

**Keywords:** *professional liability, seaman, conscientious shipmaster, maritime chamber.*