

Prawo rodzinne

Przejdź do produktu na **ksiegarnia.beck.pl**

Rozdział I. Dochodzenie roszczeń odszkodowawczych z tytułu wypadków osób zatrudnionych na statkach morskich

Dominika Wetoszka

Słowa kluczowe: odszkodowania marynarskie, marynarskie roszczenia odszkodowawcze, wypadek na statku morskim, śmierć marynarza na statku, roszczenia rodziny marynarza z tytułu śmierci

Streszczenie: W artykule przedstawiono problematykę dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu wypadku osoby zatrudnionej na statku morskim przez osoby uprawnione, czyli samego poszkodowanego lub jego rodzinę. Podstawową kwestią związaną z omawianą tematyką jest ustalenie prawa właściwego dla dochodzenia roszczeń. W praktyce może być to utrudnione, w związku z tym, że w praktyce dany wypadek objęty jest więcej niż jedną jurysdykcją, tj. państwa bandery, miejsca wypadku lub prawa właściwego dla roszczeń wynikających z marynarskiej umowy o pracę. Kluczowe znaczenie dla dochodzenia odszkodowania oprócz okoliczności faktycznych ma również postawa armatora-pracodawcy. Racjonalna ocena wypadku prowadząca do uznania roszczenia pokrzywdzonego w całości lub w części, zawarcie ugody i wypłata odszkodowania zakończy postępowanie na etapie przedsądowym. Jest to najbardziej pożądane rozwiązanie, inaczej bowiem sprawa może trafić na drogę sądową.

§ 1. Wprowadzenie

Pomimo że transport morski jest powszechnie uznawany za najbardziej ekonomicznie uzasadniony oraz bezpieczny dla środowiska, towarzyszą mu różne ryzyka zależne i niezależne od działań człowieka. Niedbalstwo lub brak kompetencji członka załogi tak samo może przyczynić się do wypadku na statku jak panujące na morzu warunki atmosferyczne. Niewątpliwym zagrożeniem dla żeglugi morskiej, również w dzisiejszych czasach, jest piractwo i terroryzm morski.

Natomiast nowym niebezpieczeństwem są cyberataki na systemy informatyczne statków oraz na operacyjne systemy technologiczne przemysłu morskiego¹. Pożądanym stanem w żegludze morskiej jest zatem bezpieczeństwo zdefiniowane jako „wolność od zagrożenia” (ang. *freedom of danger*) dla statku, załogi oraz środowiska morskiego².

Wykonywanie pracy na statkach morskich niesie ze sobą ryzyko uszczerbku na zdrowiu o innym charakterze niż w przypadku pracy na lądzie. Na niebezpieczeństwa związane z wykonywaniem pracy na statku morskim narażeni są nie tylko członkowie załogi, ale również osoby niebędące członkami załogi statku np. świadczące usługi przeładunkowe, pracownicy portowi, sztauerzy itd.

Praca na statku morskim wymaga od marynarza odpowiedniej kondycji psychofizycznej, ponieważ wiąże się z izolacją od rodziny, nienormowanym czasem pracy oraz wysokim poziomem stresu i zmęczenia. Rolą armatora jest zapewnienie przestrzegania wszystkich reguł dotyczących czasu pracy oraz przepisów BHP. Nieracjonalne ograniczenie kosztów eksploatacji statku może doprowadzić do poważnych następstw w postaci wypadku skutkującego uszczerbkiem na zdrowiu lub nawet śmiercią członka załogi.

Według raportu EMSA (*European Maritime Safety Agency* – Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu) opartego na danych o ofiarach zgłoszonych przez krajowe organy ds. badania wypadków w UE, całkowita liczba ofiar w 2020 r. zmniejszyła się o 18% w porównaniu z 2019 r. Jak wyjaśniono, ten wynik należy postrzegać w kontekście trwającej pandemii COVID-19, która ma wpływ na intensywność globalnej żeglugi. Co więcej, odnotowano spadek w zakresie liczby ofiar śmiertelnych (36 osób – spadek o 48% w 2020 r. w stosunku do 2019 r.), a także liczby osób rannych (618 osób – spadek o 36%). Zdarzenia nawigacyjne (kolizje, wejścia na mieliznę i zetknięcia) stanowiły największą część wypadków z udziałem statku – aż 43%. Jednocześnie odnotowano zmniejszenie liczby wypadków ze statkiem o 15%. Wypadki z udziałem osób stanowiły 37% wszystkich wypadków morskich. W porównaniu z 2019 r. odnotowano spadek o 28%. Ponadto w ciągu 2020 r. utracono 7 jednostek pływających, z czego 5 to statki rybackie. W 2020 r. organy do spraw badania wypadków w UE wszczęły 74 dochodzenia³. Analizując powyższe statystyki należy mieć jednak na względzie fakt, iż dotyczą one jedynie statków pływających pod band-

¹ Zob. gospodarkamorska.pl/porty-coraz-czesciej-ofiarami-cyberatakow-51873, dostęp: 15.11.2021 r.

² D. Pyć, 100 lat od katastrofy „Titanica” – rozwój prawa bezpieczeństwa morskiego, *Prawo Morskie* 2012, t. XXVIII, s. 36.

³ Preliminary Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2014–2020, safety4sea.com/emsa-total-number-of-casualties-reduced-by-18-in-2020/?__cf_chl_jschl_

rą państw unijnych. W wykazie tym nieuwjęte są zatem statki „wygodnej bandery” (ang. *flag of convenience*).

W przypadku śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności spowodowanej chorobą lub obrażeniami powstałymi w trakcie pracy na statku morskim, odszkodowanie jest zazwyczaj wypłacane przez armatora. Jego odpowiedzialność rozpoczyna się z chwilą zawarcia marynarskiej umowy o pracę i trwa do czasu repatriacji marynarza lub do czasu, gdy może on ubiegać się o świadczenia medyczne w ramach ubezpieczenia lub systemu odszkodowań.

Transgraniczny charakter zatrudniania marynarzy na statkach powoduje, że prawo międzynarodowe przyznaje im szczególną ochronę w przypadku śmierci i obrażeń doznanych w trakcie pracy na statkach. Konwencja o pracy na morzu z 2006 r. zapewnia członkom załóg statków morskich ochronę przed finansowymi konsekwencjami choroby, obrażeń lub śmierci powstałych w czasie pracy na morzu. Stosownie do postanowień konwencji armatorzy zobowiązani są posiadać zabezpieczenie finansowe na pokrycie odszkodowania oraz wydatków na opiekę medyczną i leczenie, wyżywienie, zakwaterowanie i wynagrodzenie marynarza przez określony czas oraz na ewentualne koszty pogrzebu. Od stycznia 2017 r. zabezpieczenie to obejmuje dodatkowo rekompensatę roszczeń umownych z tytułu śmierci i długotrwałej niezdolności do pracy. Tym samym wszystkie statki podnoszące banderę państw-członków Konwencji MLC muszą posiadać certyfikaty, potwierdzające istnienie ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego mającego na celu pokrycie zobowiązań armatora, a także roszczeń umownych wynikających z uszkodzenia ciała marynarza, długotrwałej niepełnosprawności lub śmierci, wydane przez ubezpieczyciela lub innego dostawcę zabezpieczeń finansowych⁴.

Z kolei w 2018 r. przyjęte zostały poprawki do Konwencji MLC, mające na celu zabezpieczenie praw pracowniczych marynarzy w sytuacji ataku piratów lub zbrojnej napaści na statek i uwięzienia na nim marynarzy. Zapewniają one również ciągłość wypłacania wynagrodzenia i innych świadczeń w ramach marynarskiej umowy o pracę w przypadku, gdy marynarz jest uwięziony na statku w następstwie zbrojnej napaści lub aktu piractwa⁵.

Niezależnie od ochrony przewidzianej w prawie międzynarodowym, w ustawodawstwach poszczególnych państw występują różnice w systemach odszko-

tk__=kIX55UW4Q9tdZAJJeFFOThaAgrqA95M.oEzZsF9Ys-1635977579-0-gaNycGzNB-U; dostęp: 3.11.2021 r.

⁴ Zob. seafarersrights.org/seafarers-subjects/deaths-and-injuries-at-sea/compensation-entitlements/, dostęp: 3.11.2021 r.

⁵ Zob. senat.gov.pl/download/gfx/senat/pl/senatekspertyzy/5956/plik/4660.pdf, dostęp: 15.11.2021 r.

dowań z tytułu obrażeń i śmierci przy pracy na morzu. Niektóre państwa realizują tę kwestię poprzez systemy ubezpieczeń społecznych lub za pomocą odszkodowań pracowniczych, w innych z kolei jest to objęte umowami o pracę lub układami zbiorowymi wynegocjowanymi przez związki zawodowe np. ITF. Powyższe powoduje, że mogą powstać znaczne dysproporcje w wysokości dochodzonego odszkodowania i to nie tylko spowodowane okolicznościami urazu lub śmierci, a także ustawodawstwem kraju, w którym roszczenie jest dochodzone.

§ 2. Podstawa prawna oraz faktyczna dochodzenia roszczeń morskich

I. Podstawa prawna dochodzenia marynarskich roszczeń z tytułu wypadku na statku

Zatrudnianie marynarzy na statkach regulowane jest przez konwencje międzynarodowe oraz prawo krajowe bandery statku. Jak wyżej wskazano, podstawową umową międzynarodową normującą prawa pracownicze załóg statków morskich oraz odpowiadające im obowiązki armatora jest Konwencja MLC. Została ona uznana w literaturze przedmiotu za *Bill of right for Seafarers* albo za „Międzynarodowy kodeks pracy na morzu”⁶. Konwencja ta przyznaje członkom załogi kompleksowe prawa i ochronę w miejscu pracy⁷, tj. nakłada na armatorów obowiązek ponoszenia kosztów opieki medycznej i kosztów związanych z chorobami lub uszkodzeniem ciała, repatriacji marynarzy, wypłaty wynagrodzenia przez co najmniej 16 tygodni od dnia uszkodzenia ciała lub początku choroby itd.

Adresatami regulacji Konwencji MLC są państwa-strony, które mają zapewnić odzwierciedlenie jej norm w przepisach prawa krajowego. Implementacja postanowień konwencji nie prowadzi jednak do ujednolicenia rozwiązań w ustawodawstwach poszczególnych państw.

⁶ M. Tomaszewska, Konsekwencje wejścia w życie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. – aspekty wybrane, Gdański Kwartalnik Sądowy Apelacji Gdańskiej 2014, Nr 11, s. 29.

⁷ M. Tomaszewska, Konwencja o pracy na morzu 2006 r. (MLC) – stan po ratyfikacji przez Polskę, Prawo Morskie 2012, t. XXVIII, s. 137.

Z chwilą zawarcia marynarskiej umowy o pracę powstaje pomiędzy stronami stosunek prawny. Obowiązki armatora-pracodawcy w stosunku do członka załogi uaktualniają się w przypadku zaistnienia okoliczności objętych postanowieniami umowy, tj. wypadkiem na statku oraz jego następstwem w postaci uszczerbku na zdrowiu lub śmierci. Marynarska umowa o pracę (*Seafarer Employment Agreement*) pozwala ustalić prawo właściwe oraz zakres i warunki odpowiedzialności armatora, a także kwotę ubezpieczenia.

Tytułem przykładu omówiona zostanie marynarska umowa o pracę zawarta 6.6.2019 r. – *Seafarer Employment Agreement for Seafarefs serving on St. Vincent & Grenadines and Bahamas Vessels, in compliance with MLC 2006 requirements*. W zakresie analizowanej umowy na uwagę zasługują postanowienia regulujące opiekę medyczną, zasiłek chorobowy, śmierć na statku oraz ubezpieczenia członka załogi.

Omawiana umowa została zawarta pomiędzy polskim marynarzem-oficem – drugim mechanikiem a armatorem mającym siedzibę na Malcie. Statek, na którym wykonywana była praca podnosi banderę wyspy St. Vincent i Grenadines. W przypadku ewentualnych sporów powstałych na tle tej umowy, zastosowanie będą miały przepisy prawa angielskiego, sam tytuł umowy zaś wskazuje, że odzwierciedlenie w jej treści mają postanowienia Konwencji MLC.

Kwestia opieki medycznej uregulowana jest następująco: „Opieka medyczna oraz wynagrodzenie za czas choroby (*Medical care and sickness wage*): marynarzowi, który został zwolniony z powodu choroby lub obrażeń, przysługuje opieka medyczna (w tym hospitalizacja) na koszt armatora przez okres maksymalnie 120 dni (po wstępnej hospitalizacji), pod warunkiem przedstawienia odpowiednich raportów medycznych, potwierdzonych w razie potrzeby przez lekarza wyznaczonego przez armatora lub do czasu ustalenia stopnia niepełnosprawności, ale zawsze nie dłużej niż 120 dni od daty hospitalizacji lub rozpoczęcia leczenia. Pomoc stomatologiczna będzie udzielana przez armatora tylko w przypadku, gdy uszkodzenie zębów ma związek z wypadkiem, do którego doszło na pokładzie. Wszelkie inne formy ogólnej opieki stomatologicznej muszą być opłacone przez marynarza lub zapewnione przez armatora, a następnie odpowiednio rozliczone z wynagrodzenia marynarza. Opieka medyczna będzie pokrywana przez armatora od momentu opuszczenia przez marynarza miejsca zamieszkania lub miejsca, z którego udał się na statek, do momentu powrotu do miejsca repatriacji”.

Z powyższego postanowienia umownego wynika wprost obowiązek armatora zapewnienia członkowi załogi określonych świadczeń opieki zdrowotnej w związku z chorobą lub wypadkiem, które miały miejsce na statku. Armator wskazał jednak górną granicę czasu trwania jego odpowiedzialności z tytułu po-

noszenia kosztów leczenia marynarza – 120 dni od dnia hospitalizacji lub rozpoczęcia leczenia.

Kolejnym obowiązkiem armatora wynikającym z omawianej umowy jest wypłata zasiłku chorobowego na warunkach wskazanych poniżej, które praktycznie pokrywają się z postanowieniami Konwencji MLC. Zgodnie z normą A4.2.4 okres wypłaty wynagrodzenia wynosi nie mniej niż 16 tygodni od dnia uszkodzenia ciała lub początku choroby. W omawianej umowie okres ten wynosi 120 dni:

„Zasiłek chorobowy (*Pay sick*): armator ponosi odpowiedzialność za pokrycie kosztów opieki medycznej do 120 dni dla osoby chorej lub poszkodowanej lub do czasu, gdy choroba lub niezdolność do pracy zostanie uznana za trwałą. (1) Kiedy marynarz zostaje wymustrowany i pozostawiony w jakimkolwiek porcie z powodu choroby, jego wynagrodzenie jest wypłacane do czasu repatriacji na koszt armatora lub przybycia do miejsca pierwotnego zatrudnienia, w zależności od tego, które miejsce jest dogodniejsze dla marynarza. Następnie marynarz jest uprawniony do zasiłku chorobowego w wysokości odpowiadającej jego podstawowemu wynagrodzeniu w czasie choroby lub odniesienia obrażeń, maksymalnie do 120 dni. (2) Kiedy marynarz zostaje wymustrowany w dowolnym czasie z powodu obrażeń, kontynuuje się wypłatę jego wynagrodzenia do czasu jego repatriacji na koszt armatora lub przybycia do miejsca pierwotnego zatrudnienia, w zależności od tego, które z tych miejsc jest dogodniejsze dla marynarza. Następnie marynarz jest uprawniony do wynagrodzenia według stawki odpowiadającej jego podstawowemu wynagrodzeniu w czasie, gdy pozostaje ranny, maksymalnie do 120 dni. Dowodem na to, że jest on nadal uprawniony do takiego wynagrodzenia, jest przedłożenie stosownego zaświadczenia lekarskiego. (3) Marynarz nie będzie uprawniony do swojego wynagrodzenia podstawowego, jeżeli przed zawarciem umowy wiedział lub z powodu charakteru swojej choroby wiedział, że nie jest zdolny do świadczenia pracy na statku”.

Kontrakt reguluje również kwestię wypłaty odszkodowania przez armatora w przypadku śmierci członka załogi w związku z wykonywaną pracą:

„Śmierć w trakcie wykonywania pracy (*Loss of life death in service*): w przypadku śmierci marynarza podczas służby na statku, podczas podróży na statek lub ze statku lub w wyniku niebezpieczeństwa morskiego lub innego podobnego zdarzenia, armator wypłaca wdowie, dzieciom lub rodzicom kwotę 100 000 USD. Armator na swój koszt organizuje transport ciała marynarza do miejsca, gdzie jest to możliwe na prośbę rodziny oraz pokrywa koszty pochówku. W przypadku gdy śmierć marynarza nastąpiła w wyniku jego umyślnego działania lub wykroczenia, samobójstwa lub zaangażowania w nielegalną działalność (w szczególności narkotykową), armator nie ponosi odpowiedzialności

za wypłatę odszkodowania z tytułu śmierci. Armator pokrywa wszelkie zobowiązania wynikające ze śmierci, zaginięcia na morzu lub inwalidztwa spowodowanego wypadkiem przy pracy na pokładzie statku. Armator wypłaca odszkodowanie wdowie po marynarzu. Jeżeli marynarz nie pozostawił wdowy lub innych bliższych krewnych, odszkodowanie wypłaca się osobie lub organowi upoważnionemu z mocy prawa lub w inny sposób do zarządzania majątkiem marynarza. Wszelkie płatności dokonywane na mocy niniejszej klauzuli pozostają bez uszczerbku dla wszelkich roszczeń o odszkodowanie wysuwanych na mocy prawa, ale takie płatności odlicza się od wszelkich przyznanych odszkodowań”.

W związku z wysokim poziomem ryzyka zawodowego marynarzy, objęci są oni obowiązkowym ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków członków załogi. Co do zasady, załoga statku morskiego jest ubezpieczona na podstawie reguł klubowych (*Rules*) P&I (*Protection and Indemnity Club*). Standardowe reguły klubowe obejmują swoim zakresem ryzyko odpowiedzialności z tytułu niektórych roszczeń (na przykładzie reguł Klubu West of England):

- 1) doznane przez marynarzy, pasażerów lub osoby trzecie na skutek zranienia, choroby lub śmierci;
- 2) wynagrodzenie marynarzy w przypadku kłopotów ze zdrowiem (np. hospitalizacji) poza granicami kraju;
- 3) kosztów repatriacji chorego (do miejsca zamieszkania) lub transportu członka załogi na statek (w przypadku gdy nie może on wrócić do pracy na statku), (...).

Ubezpieczenia marynarskie mają charakter zbiorowy. Armator będący jednocześnie pracodawcą przedstawia ubezpieczycielowi wykaz osób wpisanych na listę załogi statku podlegających ubezpieczeniu w danym rejsie, zaś zakres ubezpieczenia zależy od polityki armatora⁸. Celem tego ubezpieczenia jest wyłączenie lub maksymalne ograniczenie odpowiedzialności armatora za zdarzenia objęte ubezpieczeniem, tj. śmiercią lub trwałym uszczerbkiem na zdrowiu członka załogi.

Omawiana umowa zawiera następujące postanowienia dotyczące ubezpieczenia:

„Ubezpieczenie z tytułu wypadku przy pracy (*Insurance against accident at work*):

Marynarz, który z powodów medycznych został uznany za trwale niezdolnego do pracy w wyniku urazu w wyniku wypadku lub choroby podczas służby

⁸ D. Wetoszka, Ubezpieczenie frachtu, paliwa oraz załogi jako przykłady ubezpieczeń w żegludze morskiej, *Prawo Morskie* 2021, t. XL, s. 165–166.

na pokładzie statku lub podczas podróży ze statku, jest uprawniony do otrzymania następującego odszkodowania z tytułu niezdolności do pracy, pod warunkiem, że jego stopień niezdolności do pracy został potwierdzony przez uprawnionego lekarza, jak opisano poniżej, przy czym wszelkie różnice obejmujące mniej niż 10% niezdolności do pracy są proporcjonalne. Odszkodowanie na mocy niniejszego ustępu za 100% niepełnosprawności nie może przekroczyć 150.000 USD dla oficerów i 100.000 USD dla marynarzy, przy czym mniejsze stopnie niepełnosprawności będą wypłacane proporcjonalnie zgodnie ze skalą niepełnosprawności. W przypadku gdy lekarz wyznaczony przez armatora nie zgadza się z oceną marynarza, armator i marynarz wspólnie ustalają trzeciego lekarza, a decyzja tego lekarza jest wiążąca dla obu stron. Wszelkie płatności dokonywane na mocy niniejszej klauzuli pozostają bez uszczerbku dla jakichkolwiek roszczeń o odszkodowanie wysuwanych na drodze prawnej, ale takie płatności zostaną potrącone z wszelkich przyznanych odszkodowań. w przypadku, gdy niepełnosprawność marynarza jest konsekwencją jego umyślnego działania, wykroczenia, próby samobójczej lub zaangażowania w nielegalną działalność (w szczególności narkotykową), armator nie będzie zobowiązany do wypłaty jakiegokolwiek odszkodowania z tytułu niepełnosprawności marynarza”.

Zgodnie z treścią omówionej marynarskiej umowy o pracę, członek załogi jest uprawniony do dochodzenia od armatora roszczeń z tytułu pokrycia kosztów leczenia, wypłaty zasiłku chorobowego oraz wypłaty odszkodowania w przypadku trwałego uszczerbku na zdrowiu. Natomiast w przypadku śmierci marynarza na skutek wypadku przy pracy, uprawnionymi do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych od armatora są: wdowa, dzieci oraz rodzice marynarza.

II. Podstawa faktyczna dochodzenia marynarskich roszczeń odszkodowawczych – wypadek na statku morskim jako wypadek przy pracy

Konwencja MLC nie zawiera definicji wypadku na statku, wskazując jednocześnie na obowiązki państw-stron w zakresie przyjęcia ustawodawstwa nakazującego armatorom ponoszenie odpowiedzialności za zapewnienie marynarzom ochrony zdrowia i opieki medycznej (norma A4.2 ust. 1). Konwencja ustanawia jedynie ramy czasowe, w których powstaje odpowiedzialność armatora za powstanie choroby lub uszkodzenia ciała marynarzy, mające miejsce pomiędzy datą rozpoczęcia służby a datą, gdy można uznać, że marynarze zostali w sposób właściwy repatriowani lub powstałe na skutek zatrudnienia marynarza pomiędzy tymi datami.

Omaawiana powyżej umowa zawiera zgodne z Konwencją MLC postanowienia w tym zakresie wskazując, że okres odpowiedzialności armatora obejmuje zarówno pobyt marynarza na statku, jak i podróż na statek oraz ze statku.

Z kolei Konwencja Nr 121 MOP dotycząca świadczeń w razie wypadków przy pracy i chorób zawodowych w art. 7 ust. 1 wskazuje, że każdy członek konwencji ustali definicję „wypadku przy pracy”, obejmującą warunki, na których wypadki w drodze do pracy i z powrotem będą uznawane za wypadki przy pracy. Polska ustawa o pracy na morzu również nie zawiera definicji wypadku przy pracy. Należy zatem odwołać się do definicji wypadku przy pracy zawartej w art. 3 ust. 1 ustawy z 30.10.2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych⁹, zgodnie z którą za wypadek przy pracy uważa się nagłe zdarzenie wywołane przyczyną zewnętrzną powodujące uraz lub śmierć, które nastąpiło w związku z pracą:

- 1) podczas lub w związku z wykonywaniem przez pracownika zwykłych czynności lub poleceń przełożonych;
- 2) podczas lub w związku z wykonywaniem przez pracownika czynności na rzecz pracodawcy, nawet bez polecenia;
- 3) w czasie pozostawania pracownika w dyspozycji pracodawcy w drodze między siedzibą pracodawcy a miejscem wykonywania obowiązku wynikającego ze stosunku pracy.

Zdefiniowany w powyższy sposób wypadek będzie miał zastosowanie jedynie do zdarzenia wynikającego ze stosunku pracy opartego na prawie polskim, co w praktyce oznacza – z uwagi na nieliczną polską flotę – przypadki odosobnione.

Dla porównania w prawie niemieckim wypadek przy pracy to wypadek, który poniosła osoba ubezpieczona w ramach wykonywania czynności podlegających ubezpieczeniu. Wypadek to czasowo ograniczone, oddziałujące z zewnątrz na ciało zdarzenie, prowadzące do uszkodzenia ciała lub do śmierci (§ 8 ust. 1 Siódmej Księgi Kodeksu Socjalnego, Sozialgesetzbuch VII). Widać zatem podobieństwo obu definicji, jednak w prawie niemieckim wyraźnie podkreśla się fakt podlegania przez pracownika ubezpieczeniu i wykonywania czynności, które temu ubezpieczeniu podlegają. Element ten nie jest eksponowany w prawie polskim, co zapewne wynika z faktu, że wypadek przy pracy uregulowany jest w ustawie ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych, nie zaś w KP, jak ma to miejsce w prawie niemieckim.

Natomiast w amerykańskim *Merchant Shipping Act* z 1920 r. nie definiuje się wypadku przy pracy. Podstawę dochodzenia roszczeń stanowi natomiast szkoda

⁹ T.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1205 ze zm.

na osobie doznana podczas pobytu na wodach nawigacyjnych. Warto wskazać, że prawo amerykańskie pozwala członkom załogi statku morskiego na wniesienie powództwa przeciwko armatorowi z tytułu niedbalstwa lub niezdadności statku do żeglugi, co nie występuje w ustawodawstwie kontynentalnym.

Bez względu na istnienie w danym ustawodawstwie legalnej definicji wypadku przy pracy na statku, omówione obowiązki armatora w stosunku do marynarza uaktualniają się po zaistnieniu tego określonego zdarzenia.

§ 3. Postępowanie w sprawie dochodzenia roszczeń z tytułu wypadków na statku morskim

Ubezpieczenie członków załogi statku morskiego w prywatnej instytucji, tj. klubie P&I ma na celu minimalizację ryzyka związanego z wypadkami przy pracy. Klub P&I funkcjonuje podobnie jak towarzystwo ubezpieczeniowe i działa na zasadzie wzajemności – na początku roku każdy członek wnosi swój wkład finansowy proporcjonalny do tonażu brutto statku. Z kwot tych pokrywane są szkody związane z uprawianiem żeglugi morskiej, w tym roszczenia marynarskie. Jak wskazuje *M.A. Nesterowicz* członkiem klubu może być każda osoba uprawiająca żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym (tj. właściciel, armator, czarterujący na czas, czarterujący *bareboat*) itd.¹⁰

Ubezpieczenie w klubie P&I traktowane jest jako uzupełnienie obowiązkowego ubezpieczenia OC armatora, którego celem jest maksymalne ograniczenie lub nawet wyłączenie odpowiedzialności armatora. Kluby ubezpieczeń wzajemnych działają w imieniu i na rzecz określonej grupy armatorów, co oznacza, że dążą do minimalizacji kosztów wynikających z wypadków na statku. Tym samym podmioty te niejednokrotnie utrudniają uprawnionym dochodzenie roszczeń lub podejmują kroki mające na celu wypłatę odszkodowania w kwocie niższej niż faktycznie przysługująca beneficjentowi ubezpieczenia.

Innym problemem utrudniającym lub wręcz uniemożliwiającym dochodzenie uprawnionym roszczeń odszkodowawczych jest sytuacja, w której właściciel statku działa bez ubezpieczenia lub innej formy zabezpieczenia finansowego. Wszak ubezpieczenia wzajemne w klubach P&I mają charakter dobrowolny, przez co trudno oczekiwać, aby statki pływające pod wygodną banderą posiadały uzupełniające ubezpieczenie OC armatora.

¹⁰ *M.A. Nesterowicz*, Wyłączenia spod zasad ochrony konkurencji w transporcie morskim – porozumienia między armatorskimi klubami ubezpieczeń wzajemnych, *Prawo Morskie* 2008, t. XXIV, s. 34.

Kolejną przeszkodą w uzyskaniu odszkodowania jest często występująca skomplikowana struktura własności statków, ograniczająca możliwość dochodzenia roszczeń. Powszechną praktyką jest bowiem rejestrowanie statków należących do tego samego armatora w różnych państwach wygodnej bandery. Oznacza to podleganie przez statki odmiennym reżimom prawnym uzależnionym od kraju rejestracji. Co więcej, siedziba armatora lub przedsiębiorcy żeglugowego może zostać przeniesiona do tzw. raju podatkowego, tj. państwa, które zaoferuje najdogodniejsze rozwiązania podatkowe¹¹, co również nie pozostaje bez znaczenia dla dochodzenia odszkodowania z tytułu wypadku na statku.

Marynarz wykonuje zawód podwyższonego ryzyka i to nie tylko ze względu na zagrożenia jakie niesie za sobą sama praca na morzu, ale również z uwagi na liczne utrudnienia w dochodzeniu swoich praw związanych z wypadkiem na statku. Z tego też względu, wielu marynarzy decyduje się na przystąpienie do Międzynarodowej Federacji Transportowców (*ITF – International Transport Workers' Federation*) zrzeszającej obecnie przeszło 600 związków zawodowych m.in. marynarzy, kolejarzy i innych pracowników sektora transportowego. Organizacja ta opracowuje układy zbiorowe pracy (*Collective Bargaining Agreement*), na podstawie których operuje ponad połowa statków na świecie. Podkreślenia wymaga, że układ zbiorowy ITF ma pierwszeństwo przed postanowieniami kontraktu marynarskiego, o ile jest korzystniejszy dla marynarza. *International Transport Workers' Federation* reprezentuje marynarzy oraz promuje ich interesy, ale także pomaga członkom załóg i ich rodzinom w dochodzeniu roszczeń z tytułu wypadków oraz śmierci na statku morskim.

§ 4. Postępowanie powypadkowe

Ustawa o pracy na morzu nakłada na kapitana jednostki obowiązek podjęcia określonych działań w przypadku zaistnienia wypadku na statku z udziałem członka załogi, tj. ustalenia przyczyn i okoliczności tego zdarzenia, zawiadomienie armatora oraz dokonanie stosownego wpisu w dzienniku okrętowym. Ponadto wypadek powinien zostać odpowiednio udokumentowany raportem powypadkowym (ang. *accident report*). Dokument ten powinien zawierać podstawowe informacje dotyczące osoby poszkodowanego oraz okoliczności zaist-

¹¹ M. Tomaszewska, S. Majkowska-Szulc, Prawo właściwe dla stosunków związanych z wykonywaniem żeglugi morskiej w państwach członkowskich Unii Europejskiej, *Prawo Morskie* 2015, t. XXXI, s. 104–105.

niałego zdarzenia¹². W praktyce zdarza się, że armator dąży do ukrycia wypadku, a co za tym idzie uniknięcia odpowiedzialności z tego tytułu.

Wszczęcie postępowania o likwidację szkody następuje na podstawie dokumentacji powypadkowej. Podmiotem, który po wypadku nawiązuje kontakt z marynarzem jest najczęściej ubezpieczyciel, klub P&I lub agencja pracy, która wysłała marynarza na dany kontrakt. Na tym etapie uprawniony uzyskuje informację czy armator uznał jego roszczenie odszkodowawcze, a jeśli tak, to w jakiej wysokości. W zależności od tego czy obie strony dojdą do porozumienia w zakresie zasadności i wysokości odszkodowania, dochodzenie roszczeń odszkodowawczych zakończy się na etapie sądowym lub pozasądowym.

§ 5. Postępowanie pozasądowe

Wysokość odszkodowania z powodu uszkodzenia ciała lub śmierci jest określona w polisie oraz w marynarskiej umowie o pracę i uzależniona od zakresu uszczerbku na zdrowiu. Jednak w toku leczenia lub rekonwalescencji mogły powstać jeszcze inne koszty, które poniósł bezpośrednio poszkodowany i których zwrotu może się domagać od armatora.

Jeśli członek załogi lub w przypadku jego śmierci – rodzina dojdą do porozumienia w przedmiocie wysokości odszkodowania należnego z tytułu wypadku na statku, postępowanie likwidujące szkodę kończy się podpisaniem przez poszkodowanego lub jego najbliższych oświadczenia o zrzeczeniu się roszczeń (*Release and Receipt Letter*). Dokument ten stanowi potwierdzenie wypłaty odszkodowania z tytułu zdarzenia objętego ubezpieczeniem w wysokości ustalonej przez strony oraz zawiera deklarację beneficjenta zwalniającą z dalszej odpowiedzialności podmioty obowiązane.

Przykładowa treść takiego dokumentu brzmi następująco:

„Ja, niżej podpisany... niniejszym oświadczam, że z dniem i momentem, w którym suma: ... wpłynie na mój rachunek bankowy... zrzekam się wszelkich żądań, zwalniam i na zawsze odstępuję od jakichkolwiek roszczeń z tytułu deliktu, jak również kontraktu, względem Pracodawcy –, statku m/v „...”, jego silników, wyposażenia, urządzeń, względem armatora/właściciela statku, współników, czarterujących, zarządców, agentów załogowych, agentów, ubezpieczycieli, Klubu P and I armatora/właściciela, brokerów, kapitana, członków załogi statku i/lub jakichkolwiek innych stron, lub jakichkolwiek innych stron

¹² Zob. portalmorski.pl/prawo-polityka/42015-dochodzenie-marynarskich-odszkodowan-we-wspolczesnych-realiach-branzy-morskiej, dostęp: 17.11.2021 r.

w związku z wypadkiem podczas mojego zatrudnienia na statku m/v „...” dnia ... roku włączając wszelkie roszczenia teraz i w przyszłości, jakkolwiek i kiedykolwiek powstałe.

Oświadczam, że kwota ..., która będzie przekazana na mój rachunek bankowy wyczerpuje całkowicie wszystkie i jakiekolwiek moje roszczenia z tytułu deliktu, jak również kontraktu, które mógłbym mieć wobec statku m/v „...” i ww. stron/firm i nie będę w związku z tym dochodził żadnej rekompensaty w żadnej innej formie od ww. stron/ firm statku m/v „...” ani jakiejkolwiek innej firmy czy strony, której podstawą byłoby moje zatrudnienie i/lub wyżej wymieniony wypadek i wszystkie lub jakiekolwiek jego konsekwencje. Nieodwołalnie zobowiązuję się do niewszczywania jakichkolwiek procedur odszkodowawczych ani teraz, ani w przyszłości, nawet jeżeli pojawią się obecnie nieznane negatywne efekty wyżej wspomnianego wypadku”.

Dokument ten stanowi z jednej strony potwierdzenie wypłaty odszkodowania z tytułu zdarzenia objętego ubezpieczeniem, z drugiej zaś zawiera deklarację zwalniającą podmioty obowiązane z dalszej odpowiedzialności. Następstwem podpisania przez uprawnionego oświadczenia o zrzeczeniu się roszczeń jest brak możliwości dochodzenia jakichkolwiek żądań w przyszłości, nawet w sytuacji, gdy inne następstwa wypadku ujawnią się dopiero później. Podmioty obowiązane do wypłaty odszkodowania zabezpieczają się dodatkowo przed taką ewentualnością poprzez zawarcie w treści oświadczenia o braku winy w zaistnieniu wypadku: „Ponadto niniejszym potwierdzam, iż płatność ta jest dokonywana bez jakiegokolwiek przyznania winy z tytułu deliktu lub kontraktu lub innej przyczyny przez wyżej wymienione strony/firmy lub statek m/v „...” i jest ona przeze mnie akceptowana na takich warunkach.

Celem zabezpieczenia się przed dochodzeniem przez uprawnionego dalszych roszczeń w innym kraju, do treści *Release and Receipt Letter* obowiązani wprowadzają zapis o obowiązaniu dokumentu we wszystkich prawodawstwach: „Należy rozumieć, iż niniejszy dokument obowiązuje we wszystkich jurysdykcjach świata, włączając, ale nie ograniczając się do Polski”.

Podpisanie *Release Letter* oraz wypłata odszkodowania kończy postępowanie likwidujące szkodę. Jednak w przypadku odmowy uznania odpowiedzialności armatora za następstwa wypadku przy pracy na statku, uprawniony do dochodzenia roszczeń marynarskich musi zainicjować postępowanie sądowe.

§ 6. Postępowanie sądowe

Transgraniczny charakter zatrudniania marynarzy powoduje, że najbardziej istotnym elementem dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu wypadku członka załogi na statku jest ustalenie prawa właściwego. Jak już wyżej zostało powiedziane, kwestia ta niewątpliwie może mieć wpływ na wysokość odszkodowania. W praktyce spotyka się, że dany wypadek może być objęty więcej niż jedną jurysdykcją – państwa bandery, miejsca wypadku i/lub prawa właściwego dla marynarskiej umowy o pracę.

Roszczenia z tytułu wypadków członków załóg morskich dochodzone są również przed polskimi sądami. Przykładowo Sąd Okręgowy w Koszalinie¹³ rozpoznawał sprawę zatonięcia pogłębiarki w trakcie jej holowania, co miało miejsce w październiku 2008 r. na Bałtyku. Prawdopodobną przyczyną wypadku było częściowe zalanie wodą zaburtową magazynku bosmańskiego i ładowni, w wyniku czego śmierć ponieśli wszyscy członkowie załogi pogłębiarki, w tym T.K. będący mężem, ojcem i dziadkiem powodów. Zmarły zatrudniony był w pozwanym przedsiębiorstwie na stanowisku starszego marynarza, mistrza pogłębiarskiego, w dacie zdarzenia pełnił funkcję bosmana.

W przedmiotowej sprawie sąd procedował na podstawie przeprowadzonego postępowania przed Izbami Morskimi oraz postępowania karnego. Izba Morska uznała, że pogłębiarka „Rozgwiazda” nie miała prawa wyjść z portu z uwagi na złą pogodę, a ponadto, że została wysłana przez kierownictwo pozwanego bez wymaganego dokumentu uprawniającego do żeglugi na akwenie poza strefę przybrzeżną. Z kolei w ramach toczącego się postępowania karnego szypier holownika oraz kierownik zespołu holowniczego zostali skazani za umyślne spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu wodnym oraz umyślne narażenie załogi pogłębiarki na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia.

Sąd Okręgowy uznał, że główną przyczyną śmierci załogi pogłębiarki „Rozgwiazda” podczas tragicznego rejsu był brak kombinezonów ratunkowych w składzie środków ratunkowych pogłębiarki. Szanse na uratowanie załogi zwiększyłyby właściwie założone kombinezony ratunkowe, w połączeniu z możliwością wykorzystania tratw pneumatycznych (które na pogłębiarce istniały). Założenie skafandra ratunkowego mogło nastąpić jedynie na polecenie przełożonego. Nie można wykluczyć, że wcześniejsze opuszczenie jednostki z wykorzystaniem pozostających na wyposażeniu środków ratunkowych – tratwy ratunkowej i kamizelek ratunkowych – dawałoby realną szansę na pozostanie

¹³ Uzasadnienie wyr. SA w Szczecinie z 22.1.2020 r., I ACa 230/19, Legalis.

załogi przy życiu. Brak zarządzenia alarmu opuszczenia jednostki mogło być uwarunkowane tym, że kapitan zdawał sobie sprawę z deficytów kombinezonów ratunkowych. Żaden ze wskazanych środków ratunkowych nie gwarantuje jednak przeżycia, nie chroni przed wychłodzeniem ciała. Temperatura wody morskiej w dniu zdarzenia miała około 6–7 stopni Celsjusza, przeżycie po zanurzeniu w niej było możliwe przez około 15 minut. W ocenie SO T.K. nie przyczynił się do powstania szkody. T.K., nie dopuścił się nieprawidłowego postępowania związanego z wypadkiem, nie przyczynił się do jego powstania i nie ponosi za niego winy. Zwłoki T.K. odnaleziono i podjęto z wody dopiero po upływie niemal 7 miesięcy.

Sąd zasądził od armatora na rzecz czterech członów rodziny zmarłego marynarza ponad 450 000 zł odszkodowania oraz blisko 50 000 zł na rzecz rodziny drugiego ze zmarłych.

Jak wynika z przedstawionego wyżej stanu faktycznego, w przedmiotowej sprawie toczyły się trzy postępowania: karne, przed Izbą Morską oraz cywilne o odszkodowanie. Ustalenia poczynione w postępowaniu przed Izbą Morską pozwoliły na przypisanie przez Sąd Okręgowy w Koszalinie odpowiedzialności pozwanego za śmierć członków załogi pogłębiarki „Rozgwiezda” oraz zasądzenie na rzecz ich rodzin odszkodowania.

W innej sprawie, rozpoznawanej przez SO w Warszawie, żona zmarłego marynarza dochodziła zapłaty odszkodowania w wysokości 300 000 zł z powodu śmierci męża ubezpieczonego od nieszczęśliwych wypadków w związku z odbywaniem przez niego szkolenia zawodowego na morzu, w czasie którego zmarł. Podstawą dochodzonego roszczenia była umowa ubezpieczenia zawarta przez organizatora szkolenia z pozwanym ubezpieczycielem, w której tego rodzaju zdarzenie zostało określone jako podstawa wypłacenia najbliższej osobie sumy ubezpieczeniowej w podanej wysokości.

Sąd Okręgowy ustalił, że mąż powódki, który pracował jako marynarz mechanik na statkach kontenerowych, na początku lipca 2015 r. przechodził obligatoryjne, krótkie szkolenie z zakresu indywidualnych technik ratowniczych, które było prowadzone przez (...) spółkę z o.o., wymagane do utrzymania kwalifikacji do dalszej pracy na statku. W trakcie jego części praktycznej, 3.7.2015 r., przechodził trening w zakresie wejścia w wodę jak lider skaczący do wody jako pierwszy w celu zarządzenia ewakuacji pozostałych uczestników szkolenia, wobec których wydawał właściwe komendy ewakuacyjne. Po wykonaniu skoku dawał sygnały gotowości do wykonania tego zadania, po czym stracił przytomność, której już nie odzyskał. Przez instruktora został wyciągnięty z wody i był bezskutecznie reanimowany. Doszło do zgonu. Przeprowadzona sekcja zwłok wykazała, że mąż powódki nie znajdował się pod wpływem żadnych środ-

Przejdź do księgarni →



ksiegarnia.beck.pl