

WALDEMAR NIEMOTKO

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ CYWILNA ARMATORA ZA SZKODY NA OSOBIE CZŁONKA ZAŁOGI STATKU

### I

Życie ludzkie na morzu narażone jest na różnorodne niebezpieczeństwa zagrażające ze strony sił przyrody i to zarówno działających w sposób gwałtowny (np. sztorm, wybuch kotła, rozlanie się paliwa nuklearnego), jak też polegających na zwykłym działaniu fal morskich i wiatru, a także na niebezpieczeństwach wynikające z właściwości przewożonego towaru, bądź też stanowiące nieszczęśliwy wypadek. Zagrażające życiu ludzkiemu niebezpieczeństwa mogą mieć swe źródło również w działaniu lub zaniechaniu osób przebywających na statku albo znajdujących się poza nim (przede wszystkim wszelkie tzw. ryzyka wojenne). Przeciwdziałanie tym szkodliwym zjawiskom znajduje się od kilkunastu lat w centrum uwagi ustawodawstw państw morskich. Podstawowe zasady zyskały międzynarodowy zasięg obowiązywania w postaci postanowień trzeciej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, podpisanej w Londynie dnia 10 VI 1948 r. (Dz. U. nr 14 z 1956 r., poz. 69)<sup>1</sup> oraz dołączonych do niej przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.

Stały wzrost światowych przewozów pasażerskich i towarowych, stosowanie coraz bardziej skomplikowanych urządzeń technicznych oraz wzrost tempa wykonywania prac przeładunkowych — oto niektóre z przyczyn sprawiających, że — mimo stosowania środków zapobiegawczych — zwiększa się w cyfrach bewzględnych ilość wypadków doznawanych przez następujące kategorie osób:

1. członków załogi statku;
2. osoby zatrudnione w obsłudze statku jako robotnicy przeładunkowi, klarkowie, rzeczoznawcy, piloci, cumownicy itd.;
3. pasażerów oraz tzw. wizytorów (tzn. osoby odwiedzające kogoś na statku lub zwiedzające statek);

<sup>1</sup> Por. *Zbiór międzynarodowych konwencji morskich*, zestawili T. Cieślak, M. Chorzeński i M. Radecka, Gdynia 1960, s. 4 i nast. Konwencja ta nadal obowiązuje m. in. w Polsce; dotychczas nie weszła w życie czwarta konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 17 VI 1960 r., której Polska nie podpisała.

4. osoby trzecie nie znajdujące się na statku (w tej liczbie członków załogi i pasażerów innego statku).

Temat artykułu determinuje ograniczenie rozważań wyłącznie do członków załogi statku. Ich sytuację prawną regulują liczne konwencje opracowane przez Międzynarodową Organizację Pracy (Organisation internationale du Travail), a dotyczące morskiego prawa pracy<sup>2</sup>. Jedną z nich jest konwencja nr 22 o umowie najmu marynarzy (Dz. U. R. P. nr 106 z 1931 r., poz. 821), czyniąca podmiotem uprawnień konwencyjnych osobę, która zawarła umowę o pracę na statku na podstawie książeczki żeglarskiej. Kwestie nie unormowane w drodze umów międzynarodowych lub wchodzące w zakres konwencji nie ratyfikowanych przez dane państwo podlegają jego wewnętrznemu ustawodawstwu pracy, mającemu poza tym zastosowanie również względem tych kategorii pracowników armatora, do których nie stosuje się unormowanie konwencyjne.

W Polsce podstawowym źródłem morskiego prawa pracy jest ustawa z 28 IV 1952 r. o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej (Dz. U. nr 25, poz. 171), znowelizowana ustawą z 5 XI 1958 r. (Dz. U. nr 68, poz. 338). W myśl ustawowego unormowania, podmiotami stosunku pracy na statku są: armator<sup>3</sup> jako pracodawca i członkowie załogi jako pracownicy. Za członków załogi przepis art. 3 ustawy uważa kapitana, oficerów i marynarzy zatrudnionych na statku i wpisanych na listę załogi. Z prawnego punktu widzenia są więc jednakowo traktowane osoby będące marynarzami w powszechnym znaczeniu tego słowa, jak i osoby zatrudnione na statku w charakterze mechaników, kucharzy, stewardów, członków orkiestry, matek okrętowych itd.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Piętnaście spośród nich zostało ratyfikowanych przez Polskę począwszy od 1920 r. Por. *Zbiór...*, op. cit., s. 371 i nast.

<sup>3</sup> Por. J. Górski, *Pojęcie armatora*, Państwo i Prawo 1950, nr 5—6, s. 93 i nast.

<sup>4</sup> Obowiązująca dotychczas wyżej wymieniona ustawa z 28 IV 1952 r. nie obejmuje swym zasięgiem statków rybackich ani statków żeglugi krajowej. Do stosunków pracy na tych jednostkach handlowych mają zastosowanie przepisy ogólnego ustawodawstwa pracy jako legis generalis. Zakres obowiązywania tych przepisów jest w praktyce bardzo wąski wobec niemożności stosowania ich w specyficznych warunkach pracy na morze (np. czas pracy w rybołówstwie), jak też wobec wyraźnego wyłączenia osób zatrudnionych na statkach morskich spod działania postanowień art. 4 pkt 2 rozporządzenia Prezydenta RP z 16 III 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. RP nr 35, poz. 323). W tej sytuacji ważna rola przypadła w udziale układom zbiorowym pracy. Te nie są jednak w stanie zastąpić uregulowania ustawowego w takich dziedzinach, jak: dyscyplina na statku, szczególnie uprawnienia administracyjne kapitana statku na morzu pełnym i na wodach obcych, pośrednictwo pracy itd. Dlatego od szeregu lat trwają prace nad przygotowaniem nowej ustawy o pracy na statkach morskich, która z jednej strony obejmowałaby sferę zagadnień wchodzących w zakres ratyfikowanych przez Polskę międzynarodowych konwencji Międzynarodowej Organizacji

Utrata życia, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia członka załogi statku stanowią typowe przypadki, które w grupie reklamacji załogi obciążają armatora odpowiedzialnością cywilną. Roszczenia zgłaszane armatorowi z tego tytułu wyrażają się na ogół niezbyt wysokimi kwotami. Biorąc jednak pod uwagę liczebność załóg znajdujących się stale na morzu, sumują się one w pokaźne kwoty odszkodowań. Regułą jest występowanie z reklamacją przez pojedynczą osobę; gdy jednak na statku wracającym z próbnego rejsu nastąpiła eksplozja kotłów, obowiązek wypłacenia odszkodowania wynikał ze śmierci i zranienia kilkunastu osób<sup>5</sup>.

W sprawy wypadkowe wkracza we współczesnej dobie coraz szerzej ubezpieczenie społeczne. Niebezpieczeństwa nie objęte tą formą ubezpieczenia podlegają umownemu ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej, które przeciętny armator zawiera z asekuratorem w ramach polisy casco lub w formie zgłoszenia swego członkostwa do jednego z tzw. klubów P & I<sup>6</sup>.

Artykuł stanowić ma studium porównawcze przepisów prawa polskiego i angielskiego oraz orzecznictwa sądów polskich i angielskich, z uwzględnieniem niektórych rozstrzygnięć sądów Stanów Zjednoczonych (określanych w tekście mianem sądów amerykańskich). Wybór tej właśnie formy ekspozycji tematu został podyktowany faktem, że Anglia jest krajem o najsilniej ukształtowanej tradycji morskiej i że właśnie stamtąd bierze swój rodowód wiele zasad prawnych oraz zwyczajów przyjętych powszechnie w morskim obrocie handlowym. Światowy zasięg stosowania angielskich klauzul ubezpieczeń morskich dał się silnie odczuć w okresie powojennym również w Polsce<sup>7</sup>. Trudno byłoby powoływać przepisy prawa obowiązującego na terenie Stanów Zjednoczonych, skoro system prawny jest tam niejednolity ze względu na ustrój federalny. Zostanie natomiast przytoczonych szereg rozstrzygnięć tamtejszych sądów, gdyż na ogół stosują one kryteria jednolite dla całego anglosaskiego porządku prawnego. Ponadto, flota tych dwu krajów wraz z tonażem Liberii, Panamy i innych krajów tzw. tanich bander (w istocie zakamuflowany tonaż armatorów amerykańskich) stanowi w sumie

Pracy, z drugiej zaś uwzględniałaby zagadnienia uregulowane do tej pory w sposób niepełny albo co do których brak w ogóle unormowania (należy tu sprawa zawodu marynarza, pośrednictwo pracy w żegludze morskiej, współpraca kapitanów z polskimi urzędami konsularnymi za granicą, normy ilościowe składu załogi, pomoc lecznicza na statkach itd.). Cytowane w tekście postanowienia projektu będą zgodne z aktualną jego redakcją z 20 IV 1963 r.

<sup>5</sup> M. O. Morris, *Protection and Indemnity Insurance — a brief outline*, Journal of the Chartered Insurance Institute 1956, t. 53, s. 255.

<sup>6</sup> W wymowie: pi end aj.

<sup>7</sup> Por. E. Montalbetti, *Ubezpieczenia w polskim kodeksie morskim*, Wiadomości Ubezpieczeniowe, 1962, nr 2, s. 1 i nast.; nr 3, s. 1 i nast.; nr 5, s. 2 i nast.

przeszło 40% światowej floty handlowej, a to zwiększa reprezentatywność orzeczeń.

Praktyczne zetknięcie się strony polskiej z rozpoznawaniem przez obcy sąd sprawy z tytułu wypadku w zatrudnieniu, może się zdarzyć całkiem sporadycznie na skutek powództwa wytoczonego przed obcym sądem przez marynarza naszego statku. Znajomość obcego prawa i obcej praktyki, określających zasady i zakres odpowiedzialności cywilnej armatora, jest natomiast często potrzebna zarówno polskiemu armatorowi, jak i polskiemu zakładowi ubezpieczeń, w zakresie odpowiedzialności za szkody na osobie poniesione w związku z żeglugą przez następujące grupy cudzoziemców: pasażerów, osoby zatrudnione w obsłudze naszych statków w obcych portach w charakterze robotników przeładunkowych, klarków, rzeczoznawców, pilotów, cumowników itp., a także osoby trzecie. Jest oczywiste, że zachodzi ścisła współzależność orzecznictwa w sprawach wypadków wyżej wymienionych grup osób z orzecznictwem dotyczącym członków załóg statków.

Orzecznictwo sądów polskich odnoszące się do ochrony życia ludzkiego na morzu dopiero się kształtuje, niemniej jednak już na tle analogii z rozstrzygnięciami „lądowych” stanów faktycznych będzie można dokonać oceny, czy kierunek wytyczony przez nasze rodzime orzecznictwo zbliżony jest do światowych standardów. Przykłady orzeczeń wydanych przez sądy angielskie lub amerykańskie są o tyle miarodajne, że rozstrzygnięcia precedensowe uważa się tam za źródło prawa. Jednakże i w warunkach polskich orzeczenia Sądu Najwyższego i Trybunału Ubezpieczeń Społecznych zyskały sobie tak duży autorytet, że zawarte w ich uzasadnieniach motywy (nawet w przypadku, gdy nie nadano im rangi zasad prawnych) mogą uchodzić za symptomat kierunku naszego orzecznictwa.

## II

Spośród źródeł niebezpieczeństw zagrażających życiu i zdrowiu członków załóg statków zasługują na szczególnie bacznej uwagę te zdarzenia, które powstają podczas lub w związku z wykonywaniem pracy. Praca na statku ma przeważnie zespołowy charakter i jest niejednokrotnie wykonywana w ciasnych pomieszczeniach w warunkach morskiego kołysania. To wzmacnia stopień niebezpieczeństwa, na jakie marynarz narażony jest ze strony będących w ruchu maszyn i urządzeń technicznych, substancji używanych przy pracy, przewożonych ładunków itd. Nie mniejszą rolę odgrywa tu system organizacji pracy, a także cechy osobiste poszczególnych pracowników.

Dla zapewnienia ochrony życia i zdrowia marynarzy nieodzowne jest wprowadzanie zabezpieczeń maszyn i urządzeń, stosowanie sprzętu ochrony osobistej, poddawanie marynarzy badaniom lekarskim, prze-

strzeżenie właściwych zasad doboru pracowników i przeszkalanie ich, należyte rozmieszczanie stanowisk pracy itd. Długotrwałe doświadczenie doprowadziło do ukształtowania się we wszystkich tych dziedzinach określonych zasad, których przestrzeganie zapewnia najlepsze warunki bezpieczeństwa i tym samym przyczynia się do ograniczenia wypadkowości przy pracy. Zasady te nabrały z czasem charakteru obowiązujących reguł postępowania, dzięki włączeniu ich do treści przepisów, określających prawa i obowiązki osób będących uczestnikami procesu pracy zespołowej. Podając zasady organizowania pracy zespołowej i odpowiedzialności za ich łamanie spełniają przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy niezmiernie pożyteczną rolę<sup>8</sup>. Jak wykazuje praktyka, większość wypadków przy pracy jest wynikiem nieprzestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy. Dlatego im właśnie zostanie w toku dalszych rozważań poświęcona szczególnie baczna uwaga.

Należy jeszcze podać kryterium rozróżnienia pojęć: wypadek w zatrudnieniu i choroba zawodowa. Obowiązujący u nas dekret z 25 VI 1954 r. o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin<sup>9</sup> (Dz. U. nr 23 z 1958 r., poz. 97) definiuje w art. 36 „wypadek w zatrudnieniu” jako nagłe zdarzenie spowodowane przyczyną zewnętrzną, które zaszło w związku z zatrudnieniem. Za „chorobę zawodową” natomiast uważa art. 37 wyżej wymienionego dekretu chorobę powstałą wskutek wykonywania określonego zawodu, z istoty danej pracy lub z powodu warunków, w jakich się ona odbywała.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że dekret emerytalny nie stosuje rozróżnienia w sposobie traktowania pracowników, którzy stali się niezdolni do pracy wskutek wypadku w zatrudnieniu, choroby zawodowej lub innych przyczyn (art. 35), dając im równe szanse w ubieganiu się o zaliczenie ich do jednej z grup inwalidów. Odmienne sprawa przedstawia się pod rządem angielskiej ustawy National Insurance (Industrial Injuries) Act z 1946 r.<sup>10</sup> Zilustrujmy to przykładem zaczerpniętym z literatury angielskiej. Gdy u dźwigającego ciężar marynarza wystąpił nagły ból i pojawiła się przepuklina, to taki przypadek objęty jest państwowym ubezpieczeniem społecznym jako wypadek w zatrudnieniu. Gdy przepuklina pojawiła się natomiast wskutek gwałtownego szarpnięcia będącego wynikiem poślizgnięcia się nogi na gładkim pokładzie, to zachodzi tu nieszczęśliwy wypadek, który nie podlega po-

<sup>8</sup> Por. *Zbiór przepisów obowiązujących na statkach Polskich Linii Oceanicznych*, (tekst powielany), pod redakcją Z. Szczygielskiego, cz. I, Gdynia 1964, karta 23 00 00.

<sup>9</sup> Dla uproszczenia zastosowane zostanie określenie: dekret emerytalny.

<sup>10</sup> Por. Z. Szymański, *Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków*, Warszawa 1960, s. 41; H. Lesser, *The Meaning of the National Insurance Act 1946*, Journal of the Chartered Insurance Institute 1948, t. 45, s. 43 i nast.

kryciu w ramach ubezpieczenia społecznego. Rozróżnienie to ma więc istotne znaczenie dla kwestii źródeł rekompensaty.

Zastanówmy się teraz, czy w przypadku poniesienia przez członka załogi statku szkody na osobie może armator powoływać się na ugruntowaną w prawie morskim zasadę ograniczenia odpowiedzialności? Otóż, zgodnie z postanowieniem art. 2 pkt 3 ratyfikowanej przez szereg państw morskich (w tej liczbie i przez Polskę) konwencji brukselskiej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich z 25 VIII 1924 r. (Dz. U. R. P. nr 33 z 1937 r., poz. 256)<sup>11</sup>, ograniczenie to nie stosuje się tylko do zobowiązań wynikających dla właściciela statku „z zaciągu załogi i innych osób do służby na statku”. W myśl zatem unormowania konwencyjnego armator ma możliwość ograniczenia swej odpowiedzialności deliktowej, obciążającej go za wypadek, jakiemu członek załogi uległ w zatrudnieniu. Konwencja dopuszcza jednak postanowieniem art. 7 nie stosowanie ograniczenia odpowiedzialności względem osób zatrudnionych na statku, „których prawo rekursu w razie śmierci lub uszkodzeń cielesnych normuje prawo krajowe statku”. Korzystając z tego postanowienia konwencji, polski ustawodawca wydał przepis art. 72 § 2 pkt 3 k.m., wyraźnie wyłączający spod zasady ograniczenia odpowiedzialności armatora zobowiązania tegoż względem członków załogi (a także względem innych osób zatrudnionych w obsłudze statku)<sup>12</sup>. Takie ujęcie zgodne jest z treścią mającej wejść niebawem w życie nowej konwencji brukselskiej z 10 X 1957 r., o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich, które założenia zostały już wprowadzone do prawa angielskiego ustawą Merchant Shipping (Liability of Shipowners & Others) Act, 1958. Tak więc, zarówno według prawa polskiego, jak i według prawa angielskiego nie podlegają zasadzie ograniczenia odpowiedzialności armatora jego zobowiązania za szkody na osobie członka załogi statku.

Świeżo w Polsce wydany kodeks postępowania cywilnego wprowadza w dziale III tytułu VII (art. 459—477) odrębne postępowanie w sprawach o roszczeniu pracowników (Dz. U. nr 43 z 1964 r., poz. 296), co m. in. usprawni dochodzenie przez pracowników floty pretensji przeciwko przedsiębiorstwom żegludgowym o naprawienie szkody spowodowanej wypadkiem w zatrudnieniu lub chorobą zawodową.

Wracając do przepisów prawa materialnego należy zauważyć, że wyżej wspomniana ustawa z 28 IV 1952 r. o pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej ustala w art. 55 ust. 1, iż każdy statek powinien być wyposażony w odpowiednie urzą-

<sup>11</sup> Por. *Zbiór ...*, op. cit., s. 338 i nast.

<sup>12</sup> Por. J. Łopuski, *Odpowiedzialność majątkowa armatora w polskim kodeksie morskim*, Państwo i Prawo 1963, nr 3, s. 461.

dzenia bhp, a ponadto członkom załóg należy zapewnić opiekę nad ich stanem zdrowia. Szczegółowe unormowanie zagadnień bhp zawarte jest w opartym m. in. na tej ustawie rozporządzeniu ministra żeglugi z 18 XII 1956 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na polskich morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej (Dz. U. nr 14 z 1957 r., poz. 75) oraz w opracowanych przez społeczniące przedsiębiorstwa armatorskie przepisach wewnętrznych (zarządzeniach, okólnikach, regulaminach pracy itp.). Opieka zdrowotna zapewniona jest marynarzom podczas pobytu w kraju poprzez organizację leczenia pracowniczego. W trosce o stan zdrowotny załóg każde z przedsiębiorstw żeglugowych zatrudnienia lekarzy na kilkunastu statkach, a zwłaszcza na statkach eksploatowanych na liniach dalekiego zasięgu, będących jednostkami starego typu lub zapewniających odbywanie praktyki uczniom szkół morskich. Na pozostałych statkach ważna rola przypada w udziale apteczkom okrętowym oraz książkowemu poradnikowi medycznemu<sup>13</sup>. W portach zagranicznych członkowie załóg mają możliwość korzystania z porad miejscowych lekarzy. Zasady pokrywania przez armatora kosztów leczenia i utrzymania oraz dokonywania wypłaty zasiłku chorobowego na rzecz marynarzy wyokrętowanych za granicą wskutek choroby lub doznanego uszkodzenia ciała reguluje umowa zbiorowa w Polskiej Marynarce Handlowej, obowiązująca od 1 XI 1948 r. (art. 31 jednolitego tekstu). Protokół dodatkowy nr 2 z 18 VII 1959 r. do powyższego układu zbiorowego pracy nakłada w § 19 na armatora m. in. obowiązek ubezpieczenia marynarzy na wypadek utraty życia albo trwałej lub czasowej utraty zdolności do wykonywania zawodu (polisa NW), z wyższą sumą odszkodowania w odniesieniu do pracy przy materiałach wybuchowych (załącznik nr 5 do omawianego protokołu).

Duża waga przywiązywana w ustroju socjalistycznym do sprawy ubezpieczenia załóg statków od następstw nieszczęśliwych wypadków w czasie trwania stosunku pracy ma znaleźć wyraz w podniesieniu ubezpieczenia do rangi ustawowego unormowania, a mianowicie w postaci przepisu art. 76 § 1 wspomnianego już projektu ustawy o pracy na statkach morskich, rozszerzającego ponadto obowiązek ubezpieczenia członków załóg na wszelkie przypadki śmierci na statku. Natomiast na minus omawianego projektu można z tych samych względów zapisać fakt pominięcia w nim nakazu armatora w przedmiocie zagwarantowania marynarzom bezpieczeństwa i higieny pracy. Nie należałoby bowiem poprzestawać na okoliczności istnienia powołanego wyżej rozporządzenia ministra żeglugi z 18 XII 1956 r., będącego wszak aktem prawnym niższego rzędu.

Roszczenie o odszkodowanie z tytułu wypadku w zatrudnieniu jest

<sup>13</sup> Z. Teisseyre, *Poradnik medyczny kapitana statku*, Warszawa 1962.

roszczeniem z czynu niedozwolonego, chociaż pracodawcę i pracownika wiąże stosunek pracy. Pogląd ten jest jednolicie reprezentowany w orzecznictwie Sądu Najwyższego<sup>14</sup> i opiera się na rozumowaniu, że skoro odpowiedzialność za wypadki w zatrudnieniu uregulowana jest przepisem szczególnym (art. 24 i nast. dekretu emerytalnego), wyłączającym odpowiedzialność zakładu pracy w innych przypadkach (jak działania umyślnego lub naruszenia przepisów o bezpieczeństwie i higienie pracy), to roszczenie odszkodowawcze z wypadku w zatrudnieniu jest z mocy ustawy roszczeniem z czynu niedozwolonego, a nie roszczeniem o odszkodowanie za niewykonanie obowiązków wynikających ze stosunku pracy<sup>15</sup>.

Dekret emerytalny przewiduje różnice w sferze odpowiedzialności cywilnej za skutki wypadku w zatrudnieniu zależnie od stosunku pracodawcy do środków produkcji. Przepis art. 25 obciąża mianowicie nie uspołeczniony zakład pracy odpowiedzialnością według ogólnych zasad prawa cywilnego, tzn. bądź na zasadzie winy (własnej lub winy osoby, za którą ponosi odpowiedzialność), bądź na zasadzie ryzyka<sup>16</sup> (gdy wypadek spowodował przemysłowy zakład pracy). A zatem, przykładowo, odpowiedzialność właściciela kutra względem zatrudnionych na nim rybaków jest bardzo szeroka jako opierająca się na zasadzie ryzyka. Daleko bardziej doniosłą rolę w życiu gospodarczym naszego kraju odgrywa sektor uspołeczniony, w skład którego wchodzi także przedsiębiorstwa żeglugowe, rybołówstwa morskiego itd. W tym przypadku przepis art. 24 dekretu emerytalnego nakłada na pracownika ciężar dowodu w kwestii kwalifikowanej winy pracodawcy, polegającej na naruszeniu obowiązków wynikających z przepisów i ochronie życia i zdrowia pracowników.

Poprzednio obowiązująca ustawa z 28 III 1933 r. o ubezpieczeniu społecznym (Dz. U. R. P. nr 31, poz. 396) przewidywała odpowiedzialność pracodawcy względem poszkodowanego pracownika w przypadku naruszenia obowiązków wynikających z przepisów o ochronie życia i zdrowia przez pracodawcę lub jego zastępcę, natomiast obecnie dekret emerytalny przewiduje w art. 24 jako przesłankę odpowiedzialności naruszenie tychże obowiązków przez zakład pracy, a więc w istocie — przy zastosowaniu przepisu art. 430 k.c. (dawniej art. 145 k.z.) — przez każdego z podwładnych pracodawcy. Sąd Najwyższy w szeregu swych orzeczeń potwierdził zasadę tej szeroko

<sup>14</sup> Por. *Prawo cywilne*, praca zbiorowa pod red. W. Świącieckiego, t. I, Warszawa 1958, s. 258.

<sup>15</sup> Odpowiedzialność kapitana i armatora za nieszczęśliwy wypadek członka załogi spowodowany wadliwą sztauerką, z glosą J. Łopuskiego, *Technika i Gospodarka Morska* 1964, nr 6, s. 174.

<sup>16</sup> S. Garlicki, *Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki*, Warszawa 1959, s. 146.

pojętej odpowiedzialności<sup>17</sup>, odnosząc ją również do przypadku, gdy zażarżony zakład pracy próbował bronić się zarzutem, że przestrzeganie przepisów bhp zlecił osobie trzeciej, za wybór której nie można mu przypisać winy<sup>18</sup>. W jednym ze swych orzeczeń wypowiedział Sąd Najwyższy następującą tezę: „Pracodawca powinien wszystkie procesy zachodzące w toku wykonywania pracy przez jego pracowników, nawet w innym miejscu, tak unormować, aby bezpieczeństwo i higiena pracy były w pełni zapewnione i to bez względu na to, czy działa przy tym sam przez właściwy organ, czy też przez zastępcę i czy ten zastępca jest jego pracownikiem, czy też w danym zakresie pracodawca posługuje się jako zastępcą osobą trzecią”<sup>19</sup>. Orzecznictwo Sądu Najwyższego idzie jeszcze dalej i obciąża zakład pracy odpowiedzialnością za świadome lub wynikłe z braku nadzoru tolerowanie nieprzestrzegania przez pracowników wydanych im instrukcji lub niekorzystania z dostarczonych im urządzeń zapewniających bezpieczeństwo pracy<sup>20</sup>. Stosowana w naszym orzecznictwie szeroka interpretacja przepisów o ochronie życia i zdrowia ludzkiego<sup>21</sup> służy za podstawę do wysunięcia postulatu, aby obowiązek przestrzegania przez zakłady pracy przepisów bhp, w dodatku częstokroć przestarzałych, zastąpić pozytywnym nakazem rzeczywistej realizacji postępu w dziedzinie ochrony pracy i zapobiegania wypadkom przy pracy<sup>22</sup>.

Jeśli chodzi o brzmienie dekretu emerytalnego, to J. Ignatowicz wysunął postulat jego zmiany w kierunku rozszerzenia odpowiedzialności zakładów uspołecznionych do granic zakreślonych zakładom nie uspołecznionym<sup>23</sup>, gdyż w obecnym stanie — jak to wyraził równie krytycznie nastawiony S. Garlicki — pracownik zakładu tego pierwszego typu jest w gorszej sytuacji aniżeli wówczas, gdy wypadek w zatrudnieniu powoduje osoba trzecia, a nie zakład pracy<sup>24</sup>. Podobny pogląd jak J. Ignatowicz wypowiedzieli też W. Warkało<sup>25</sup> i W. Szubert<sup>26</sup>. Przy

<sup>17</sup> Orzeczenie Sądu Najwyższego z 7 VII 1956 r., nr 2 CR 251/56; Przegląd Zagadnień Socjalnych 1957, nr 1, s. 54.

<sup>18</sup> Orzeczenie Sądu Najwyższego z 1 III 1957 r., nr 2 CR 939/55.

<sup>19</sup> Orzeczenie Sądu Najwyższego z 23 XII 1957 r., nr 2 CR 533/57.

<sup>20</sup> Orzeczenie Sądu Najwyższego z 8 IX 1958 r., nr 1 CR 524/58; Praca i Zabezpieczenie Społeczne 1961, nr 3, s. 61.

<sup>21</sup> Orzeczenie Sądu Najwyższego z 14 VI 1956 r., nr 4 CR 1136/65 oraz orzeczenie z 24 IV 1959 r., nr 3 CR 907/58.

<sup>22</sup> A. Mironczuk, *Życie domaga się zmian*, Prawo i Życie 1961, nr 3, s. 5.

<sup>23</sup> J. Ignatowicz, *W kwestii nowelizacji przepisów o odpowiedzialności za wypadki w zatrudnieniu*, Nowe Prawo 1956, nr 6, s. 38.

<sup>24</sup> S. Garlicki, op. cit., s. 168.

<sup>25</sup> W. Warkało, *Czy ubezpieczenie społeczne może nadal spełniać funkcję ubezpieczenia zakładu pracy od odpowiedzialności cywilnej za wypadki pracowników?*, Państwo i Prawo 1957, nr 6, s. 1154.

<sup>26</sup> W. Szubert, *Zagadnienia prawne ubezpieczeń społecznych*, Państwo i Prawo 1957, nr 1, s. 64.

dużej ilości obowiązujących u nas przepisów bhp, wyłączną lub częściową przyczyną większości wypadków w zatrudnieniu jest naruszenie jednego z nich przez kogoś z personelu zakładu pracy, co w świetle przedstawionego orzecznictwa Sądu Najwyższego w przeważającej mierze obciąża zakład pracy odpowiedzialnością cywilną względem pracownika, zbliżając tym samym tę odpowiedzialność do granic odpowiedzialności na zasadzie ryzyka. Dostosowanie treści postanowień dekretu emerytalnego do stanu wytyczonego już przez orzecznictwo miałoby wszakże ten zasadniczy skutek, że przerzuciłoby również na społeczniony zakład pracy ciężar dowodu w kwestii wykazania braku swej odpowiedzialności.

### III

W powojennym orzecznictwie polskim dotyczącym stosunków pracy na statkach morskich okazał się szczególnie głośny (nie omówiony jeszcze w piśmiennictwie) wypadek, jakiemu uległ starszy marynarz Józef H. na ms „Curie Skłodowska” w dniu 6 III 1957 r. Podczas malowania komina spadł on ze sterlingu<sup>27</sup> wskutek zerwania się liny. Bezpośrednim skutkiem upadku na pokład z blisko sześciometrowej wysokości było poprzeczne złamanie obu kości piętowych. Przeprowadzone niezwłocznie dochodzenie wykazało, że przyczyną wypadku było pęknięcie przeżartej chemikaliami liny oraz zastosowanie zabezpieczającego sterlingu, który nie nadawał się do użytku. Polecenie wykonania pracy przy użyciu tejże liny wydał bosman, mimo iż I oficer zwracał mu uprzednio uwagę na jej niepewność. Tym samym nastąpiło po stronie armatora jako pracodawcy naruszenie przepisów o ochronie życia i zdrowia pracowników, a mianowicie nakazu dostarczenia do pracy narzędzi pomocniczych, które (nie budziły zastrzeżeń do co ich wytrzymałości, po myśli § 1 uchwały nr 592 Prezydium Rządu z 1 VIII 1953 r. w sprawie zapewnienia postępu w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (M. P. nr A — 83, poz. 979). Stanowiło to równocześnie naruszenie postanowienia § 48 instrukcji bhp dla marynarzy pokładowych, nakazującego konserwować liny zgodnie z dobrą praktyką morską. Jedynym zarzutem, jaki armator mógł postawić poszkodowanemu było nie użycie przez niego do pracy na wysokości pasa zabezpieczającego (wbrew przepisowi § 28 wyżej wymienionej instrukcji bhp). Jednakże okazało się, iż znajdujące się na statku pasy były nieodpowiednie i dlatego marynarze w ogóle ich nie używali. W związku ze stwierdzeniem 54-procentowego trwałego kalectwa organ rentowy przyznał poszkodowanemu

<sup>27</sup> Sterling = zawieszona na linach deska, umożliwiająca prowadzenie prac na zewnątrz kadłuba statku, takich jak oskrobywanie rdzy, malowanie itp.

rentę inwalidzką w wysokości 1176 zł miesięcznie. Do jej zwrotu został zobowiązany armator na podstawie przepisu art. 24 dekretu emerytalnego. Rekompensatę zasądzonej kwoty oraz kosztów dewiacji statku celem dokonania prześwietlenia poszkodowanego, jak również zwrot kosztów leczenia go w szpitalu w Dakarze zapewniało armatorowi ubezpieczenie OCA (charakterystyka tej formy ubezpieczenia zostanie dokonana w dalszej części niniejszego opracowania). Po upływie kilku miesięcy od daty wypadku uczynniło się u poszkodowanego dawne schorzenie urologiczne, które doprowadziło do jego zgonu w dniu 13 V 1959 r. wśród objawów mocznicy. W następnym roku żona zmarłego wystąpiła z pozwem o zasądzenie armatora na zapłatę jej i swym małoletnim synom renty uzupełniającej oraz na wynagrodzenie szkód materialnych poniesionych przez Józefa H. i jego najbliższych wskutek wypadku przy pracy. Wyrokiem z 17 I 1962 r. Sąd Wojewódzki w G.<sup>28</sup> uznał żądanie pozwu w części odpowiadającej różnicy między zarobkiem, jaki zmarły otrzymałby gdyby wypadku nie było, a świadczeniami przyznanymi mu na okres od dnia wypadku. W pozostałej części sąd powództwo oddalił, dochodząc na podstawie orzeczeń biegłych do stwierdzenia, że nie można ustalić związku przyczynowego między wypadkiem, który pociągnął za sobą obrażenia kończyn dolnych, a chorobą narządów moczowych. W wyniku rewizji wniesionej przez stronę powodową, Sąd Najwyższy wyrokiem z 10 V 1963 r.<sup>29</sup> podwyższył kwoty renty uzupełniającej na rzecz żony i obydwu małoletnich synów. Podstawą tego rozstrzygnięcia był pogląd, że w sytuacji, gdy pracodawca obowiązany był sprawdzić stan zdrowia lub gdy miał możliwość uzyskania wiadomości o poważnej chorobie pracownika (w ramach okresowych badań lekarskich marynarzy), a mimo to zatrudniał go przy ciężkiej pracy fizycznej (jaką bez wątpienia jest praca na statku), w wyniku czego nastąpiło istotne pogorszenie stanu chorobowego i w dalszej konsekwencji śmierć pracownika, to odpowiedzialność takiego pracodawcy za szkodę wynikłą z tego dla pracownika lub jego rodziny może znaleźć uzasadnienie w przepisie art. 24 dekretu emerytalnego. „Niewątpliwie bowiem dopuszczenie do ciężkiej pracy pracownika poważnie chorego<sup>30</sup> stanowi naruszenie najbardziej istotnych przepisów z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy, mających na celu właśnie ochronę zdrowia i życia pracowników, i nie może być tolerowane”.

Końcowy motyw uzasadnienia powyższego wyroku ma swój odpowiednik w sposobie rozstrzygnięcia przez sąd amerykański sprawy stewarda, któremu w magazynku żywnościowym spadła na stopy skrzy-

<sup>28</sup> Sygn. aktu Sądu Wojewódzkiego w Gdańsku: II C 161/58/II C 192/60.

<sup>29</sup> Sygn. akt. Sądu Wojewódzkiego w Gdańsku: I PR 73/62.

<sup>30</sup> Podkreślenie własne autora.

nia z melonami, ustawiona tam wadliwie przez innego członka załogi. Steward odbył jeszcze dwie dalsze podróże, gdy pogarszający się stan zdrowia zmusił go do udania się do szpitala. Wobec rozpoznania gangreny wynikła konieczność amputacji obu nóg, której pacjent już nie przetrwał. Orzekając o odpowiedzialności armatora za niezapewnienie należytej pomocy lekarskiej w odpowiednim czasie, sąd przyznał rodzinie zmarłego odszkodowanie w wysokości 60 000 \$. Podkreślenie wagi ostrzeżenia przed grożącym niebezpieczeństwem zawiera przykład procesu *Tomlinson v. Ellerman's Wilson Line*. Słabo załadowany zbiornikowiec miał mianowicie przegłębienia tak duże, iż chwilami śruba okrętowa wystawała ponad powierzchnię wody, w związku z czym wynikła konieczność otwierania i zamykania dopływu pary ręczną dźwignią. Wykonujący te czynności oficer mechanik musiał odejść do innej części maszynowni i kazał stanąć przy dźwigni marynarzowi, którego funkcją było obsługiwanie pomp ładunkowych (pomperman). Gdy zaszła potrzeba włączenia dopływu pary marynarz nacisnął dźwignię, lecz w tym momencie przechył spowodował odskoczenie dźwigni i złamanie kości nadgarstka. Przysądżając kwotę 163.68 £ tytułem 2/3 sumy roszczenia odszkodowawczego, sąd angielski orzekł, że manipulacja dźwignią w przytoczonych okolicznościach była w sposób oczywisty niebezpieczna i konieczne było udzielenie marynarzowi specjalnego ostrzeżenia, mimo zdawania sobie przez niego sprawy z grożącego niebezpieczeństwa, co stanowiło oczywisty czynnik osłabienia powództwa<sup>31</sup>.

Przy próbie dokonania generalnego porównania naszej judykatury z orzecznictwem sądów angielskich i amerykańskich rzuca się w oczy, że stany faktyczne traktowane u nas jako naruszenie przepisów bhp stanowią tam podstawę do zasądzenia armatora, opartą na zarzucie jak najszerzej pojmowanej niezdatności statku do żeglugi (*unseaworthiness*). Jako typowy przykład może tu służyć przypadek skażenia marynarzowi ręki przez windę okrętową wskutek jej wadliwego działania, co stanowiło dla sądu amerykańskiego podstawę do przyśądzenia kwoty 22 500 \$ tytułem odszkodowania. W innym przypadku doznał angielski marynarz pęknięcia czaszki spadając do zbiornika dziobowego z metalowej drabinki, wskutek ześlignięcia się po ścianie zbiornika, pokrytej wodorostami ze znajdującej się tam poprzednio wody. Analiza laboratoryjna potwierdziła istnienie związku przyczynowego między tymi faktami i armator musiał zapłacić 9000 £ jako odszkodowanie. Dla orzeczenia o braku zdatności żeglugowej statku wymaga się jednak, aby wypadek miał „morski” charakter. W sprawie *Jacobson v. Columbia Hudson Lumber Co.* sąd amerykański rozpatrywał wypadek, jakiemu uległ marynarz przechodząc (nabrzeżem dla sprawdzenia

<sup>31</sup> Fairplay, nr 3949 z 12 III 1959 r., s. 661.

poziomu linii wodnej w części rufowej statku. Wobec stawianego przez powoda zarzutu niedostatecznego oświetlenia nabrzeża przez światła pokładowe, sąd ustosunkował się negatywnie, nie znajdując związku przyczynowego między tym faktem a wypadkiem i podkreślając niemożność rozciągania na teren nabrzeża pojęcia „unseaworthiness” statku<sup>32</sup>.

Zdarza się przysądzenie marynarzowi odszkodowania od armatora na zasadzie niezdatności żeglugowej statku, gdy niebezpieczną sytuację wytworzył inny członek tej samej załogi, którego traktuje się wtedy jako działającego w imieniu armatora (by virtue of agency or independent contract of the shipowner)<sup>33</sup>. Sąd bada tu przede wszystkim upływ czasu od momentu pozostawienia rzeczy, które stały się później przyczyną wypadku. W toczącym się przed sądem amerykańskim procesie Mitchell v. armator trawlera „Racer” okres czasu od pozostawienia przez marynarza szlamu na relingu<sup>34</sup> statku był krótki i obowiązany do jego usunięcia członek załogi nie zdążył jeszcze tego uczynić. Tylko dlatego powództwo zostało w tym przypadku oddalone<sup>35</sup>.

Zapoznajmy się teraz z rodzimym odpowiednikiem powyższego rozstrzygnięcia. Zdarzyło się, że podczas przebiegania węgla jeden z pracowników rzucił w drugiego drewnianym klockiem, który trafił w trzeciego pracownika uszkadzając mu kręgosłup. Sąd Najwyższy wyrokiem z 24 I 1962 r.<sup>36</sup> oddalił powództwo dlatego, że rzucenie klockiem nie mieściło się w zakresie powierzonej pracy, lecz nastąpiło jedynie przy okazji jej wykonywania. Gdyby natomiast doznana szkoda była następstwem wadliwego wykonywania czynności powierzonych pracownikowi przez pracodawcę, to odpowiedzialność tego ostatniego nie budziłaby wątpliwości<sup>37</sup>. Innym przykładem jest pęknięcie kręgosłupa, jakiego doznał pomocnik na skutek pchnięcia go przez maszynistę podczas jazdy pociągu. Upřednio na trasie jazdy pomocnik zwracał się do kierownika pociągu i do dyżurnego ruchu ze skargą na niedopuszczalne zachowanie się maszynisty, zagrażające mu niebezpieczeństwem. Bagatelizowanie skarg pomocnika na niedopuszczalne zachowanie się zwierzchnika i zmu-

<sup>32</sup> Fairplay, nr 3958 z 14 V 1959 r., s. 1134; American Maritime Cases 1959, s. 468.

<sup>33</sup> Jest to odpowiednik wyżej wspomnianej obowiązującej u nas zasady odpowiedzialności zakładu pracy opartej na przepisie art. 430 k.c. za działanie i zaniechanie swych pracowników.

<sup>34</sup> Reling to rodzaj bariereki biegnącej wokół pokładu statku.

<sup>35</sup> Fairplay, nr 3952 z 2 IV 1959 r., s. 81; American Maritime Cases, s. 167.

<sup>36</sup> Orzeczenie Sądu Najwyższego z 24 I 1962 r., nr 3 CR 518/61; Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych 1962, nr 12, poz. 326.

<sup>37</sup> R. Gawryś, *Odpowiedzialność cywilna pracodawcy za wypadki w pracy spowodowane przez zatrudnione osoby*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 1963, nr 9, s. 12.

szanie do dalszej pracy w okolicznościach, gdy praca była wykonywana w małym zamkniętym pomieszczeniu na będącym w ruchu parowozie i gdy zwierzchnik groził pobiciem obojętnie z jakich powodów — stanowiło naruszenie przepisów o bezpieczeństwie pracy i jako takie przesądzało o odpowiedzialności cywilnej zakładu pracy na podstawie przepisu art. 24 dekretu emerytalnego<sup>38</sup>. Jeśli natomiast przestępstwa dopuszcza się pracownik w stosunku do innego pracownika, chociażby swego podwładnego, lecz poza granicami wykonywanych obowiązków i posiadanych uprawnień służbowych, to czyn taki nie jest już naruszeniem obowiązków ciążących na tym pracowniku na podstawie łączącego go z pracodawcą stosunku służbowego.

Obszerna grupa zarzutów, na podstawie których sądy angielskie i amerykańskie obciążają armatorów odpowiedzialnością cywilną, dotyczy niedbalstwa w administracji statkiem<sup>39</sup> (*negligence in the management of the vessel*). Typowym przykładem może tu być pretensja marynarza Ullah v. Hall Line w związku z upadkiem plecami na wiązkę żelaza, wskutek zerwania się liny przytrzymującej powoda podczas obniżania anteny radiowej. Przysądżając kwotę 909 £ tytułem zwrotu kosztów leczenia, sąd angielski orzekł o niedostatecznym dozorze ze strony bosmana, który powinien był pilnować, aby marynarz wykonywał pracę w sposób nie zagrażający jego życiu<sup>40</sup>. W sprawie Meal v. H. Hogarth & Sons sąd angielski pierwszej instancji zasądził armatora, ponieważ doszedł do przekonania, że oficer statku nie powinien był wysyłać marynarza do pracy przy malowaniu na pokładzie, gdyż morze było silnie wzburzone, a praca ta nie była pilna. Sąd apelacyjny uznał jednakże brak odpowiedzialności po stronie armatora stając na stanowisku, że oficer nie mógł przewidzieć nadejścia wyjątkowo wysokiej fali, która spowodowała potłuczenie marynarza<sup>41</sup>. W warunkach polskich obydwie powyższe przypadki zostałyby niewątpliwie zakwalifikowane jako naruszenie odpowiednich przepisów bhp.

Na ocenę odpowiedzialności cywilnej pracodawcy mają również wpływ cechy osobiste jego pracowników. Zdaniem Sądu Najwyższego, pracodawca może odpowiadać za swych pracowników — i to nawet wtedy, gdy ich czynności nie pozostają w związku z wykonywaną pracą — o ile znane mu były niebezpieczne dla innych właściwości pracownika i „mimo to wbrew zasadom zwykłego doświadczenia zlecił innym współpracę z tego ro-

<sup>38</sup> Orzeczenie Sądu Najwyższego z 2 X 1961 r., nr 2 CR 332/61; Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych 1963, nr 4, s. 100.

<sup>39</sup> Równoznaczne określenie: obsługa statku — stosuje J. Górski, *Konosament*, Warszawa 1955, s. 38. Termin: zarząd statkiem i jego obsługa — używa J. Łopuski, op. cit., s. 462.

<sup>40</sup> Fairplay, nr 3952 z 2 IV 1959 r., s. 811.

<sup>41</sup> Fairplay, nr 3956 z 30 IV 1959 r., s. 1035.

dzaju pracownikiem". Naruszenie ogólnych zasad bezpieczeństwa można by w takim przypadku uznać za równoznaczne z naruszeniem przepisów o bezpieczeństwie i higienie pracy<sup>42</sup>. Współczesne orzecznictwo anglo-amerykańskie obejmuje sferę psychiczną członków załogi pojęciem „unseaworthiness” statku, wychodząc z założenia, iż obecność skłonного do zwady członka załogi czyni statek niezdadnym do żeglugi w nie mniejszym stopniu niż np. wchodząca w skład jego wyposażenia lina o słabym splocie. Powyższe zdanie wypowiedział sędzia Douglas przy rozpatrywaniu przez Sąd Najwyższy Stanów Zjednoczonych sprawy *Boudoin v. Lykes Bros. S. S. Co.*, wniesionej w związku z zaatakowaniem powoda butelką przez innego członka załogi tego samego statku<sup>43</sup>. Znamienny dla omawianej kwestii stan faktyczny rozpatrywał sąd amerykański w związku z rozstrojem nerwowym, jakiemu uległ marynarz wskutek ustawicznych gróźb ze strony swego kolegi, aby nie zdradził okoliczności bójki w maszynowni, której był jedynym świadkiem. Sąd uznał, że kapitan powinien był zwolnić owego (napastliwego) marynarza, skoro tylko dowiedział się o wywołaniu przez niego bójki. Z dochodzonej kwoty 325 000 \$ przyznane zostało odszkodowanie w wysokości 7500\$, ponieważ w toku przewodu sądowego okazało się, że rozstrój nerwowy wynikł przede wszystkim na tle nadużycia alkoholu i tytoniu<sup>44</sup>.

Orzecznictwo anglo-amerykańskie w sprawach morskich stoi na stanowisku, że armator powinien odpowiadać za członków swych załóg również poza statkiem, a nawet bezpośrednio po ustaniu stosunku pracy. Można to zilustrować następującymi przykładami. Grecki marynarz zranił nożem swego współtowarzysza, gdy obaj przebywali na urlopie w odległości 50 mil od statku. Rozpatrujący sprawę sąd amerykański ocenił sprawcę zranienia jako obdarzonego tak napastliwym charakterem, że armator nie powinien był przyjąć go do pracy, aby nie wystawiać innych członków załogi na nieuniknione niebezpieczeństwo<sup>45</sup>. W innym przypadku II oficer Handley ze statku państwowego złożył skargę przeciwko amerykańskiemu skarbowi państwa w związku ze zranieniem nożem doznany od III oficera, gdy ten został już zwolniony ze statku. Sąd uznał, że gwarancja zdadności żeglugowej statku nie ustała jeszcze w momencie, gdy napastnik znajdował się na lądzie w takiej odległości od statku, że poszkodowany mógł zaalarmować o wypadku innych członków załogi<sup>46</sup>.

<sup>42</sup> Wyżej cytowane orzecznictwo Sądu Najwyższego z 24 I 1962 r., nr 3 CR 518/61; Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych 1962, nr 12, poz. 326.

<sup>43</sup> *The West of England Steam Ship Owners' Protection & Indemnity Association Ltd.*, Annual Report 1956/57, s. 20; *American Maritime Cases*, 1950, s. 609.

<sup>44</sup> *The West of England...*, Annual Report 1957/58, s. 35.

<sup>45</sup> N. F. Ledwith, *The Place of P & I Clubs in the Insurance Market*, 1954, s. 4.

<sup>46</sup> *The West of England ...*, op. cit., s. 23.

Ogólne orzecznictwo sądów angielskich i amerykańskich w sprawach wypadkowych jest bardziej powściągliwe i traktuje jako wypadki w zatrudnieniu — oprócz zdarzeń mających miejsce na terenie samego zakładu pracy — tylko te wypadki, które powstały w czasie jazdy do pracy i z powrotem środkiem lokomocji wskazanym przez pracodawcę lub z nim uzgodnionym<sup>47</sup>. Polska judykatura natomiast idzie dalej i przyjmuje za punkt graniczny przekroczenie progu swego mieszkania w drodze do pracy lub z pracy<sup>48</sup>. Nie jest wszakże traktowany jako wypadek w zatrudnieniu wypadek, któremu pracownik uległ w czasie pozostawania poza zakładem pracy w celu nabycia artykułów żywnościowych dla posiłku<sup>49</sup>.

Pracodawca obowiązany jest zapewnić pracownikowi pełne bezpieczeństwo pracy bez względu na miejsce jej wykonywania. A zatem odpowiada także za skutki wypadku przy pracy wykonywanej u osoby trzeciej, do której skierował swego pracownika, jeżeli wypadek jest następstwem naruszenia przez tę osobę trzecią przepisów o ochronie życia i zdrowia pracowników. Powyższy pogląd wypowiedział Sąd Najwyższy przy wydawaniu orzeczenia uwzględniającego powództwo pracownika przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich, uznanego za całkowicie niezdolnego do pracy wskutek uderzenia w głowę renerem<sup>50</sup>, który spadł z wysokości 18 m w wyniku pęknięcia podczas wyładunku beczek z ładowni statku. Powód był zatrudniony jako pracownik przeładunkowy na statku-bazie, na pokład którego odbierano od jednostek łowczych beczki ze złowioną rybą. Dla wykonania swych obowiązków powód musiał wejść na pokład wyładowywanego statku (należącego do innego armatora), gdzie zdarzył się wypadek. Stwierdzono, że użyty do przeładunku beczek rener był w złym stanie i że to właśnie stało się bezpośrednią przyczyną wypadku. Pracodawca zachował oczywiście prawo regresu do właściciela statku, z którego winy nastąpił wypadek<sup>51</sup>.

Armator jako pracodawca nie ponosi odpowiedzialności cywilnej za śmiertelny wypadek zatrudnionego u siebie marynarza, jeżeli było to wynikiem własnej nieostrożności denata. Taki właśnie

<sup>47</sup> Z. Szymański, op. cit., s. 110.

<sup>48</sup> O przekroczeniu granicy obejścia mówi wyrok Trybunału Ubezpieczeń Społecznych z 18 VIII 1962 r., nr TR III 2610/61; Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych 1964 nr 4, poz. 81. Taki sposób stosowania pojęcia „wypadek w zatrudnieniu” wykazuje podobieństwo do kierunku orzecznictwa niemieckiego i francuskiego; por. Z. Szymański, op. cit., s. 107—109.

<sup>49</sup> Wyrok Trybunału Ubezpieczeń Społecznych z 20 VIII 1962 r., nr TR II 2319/60; Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych 1964, nr 4, poz. 82.

<sup>50</sup> Renner to przechodząca przez blok lina stalowa zakończona hakiem, na którym zawieszają się ładowaną sztukę towaru.

<sup>51</sup> Orzeczenie Sądu Najwyższego z 6 III 1963 r., nr I PR 218/62; Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych 1964, nr 3, poz. 61.

motyw kierował sądem przy oddalaniu powództwa rodziny I oficera Kazimierza K., który podczas sztormowej pogody wszedł lekkomyślnie między sztaple ładunku celem ich umocowania, mimo iż wiedział że sztapel ułożony wzdłuż jednej z burt przesuwiał się i zagrażał przygnieceniem<sup>52</sup>. Również w orzecznictwie anglosaskim brany jest pod uwagę przy ustalaniu odpowiedzialności cywilnej armatora moment osobistej oceny grożącego niebezpieczeństwa, czego ilustracją może być następujący stan faktyczny. Pierwszy oficer wszedł do pomieszczenia dziobowego statku celem włączenia świateł w ładowni. Gdy stwierdził, że przełącznik nie działa, postąpił dalej mimo panujących ciemności i wykuł sobie oko końcówką drutu wiszącego w zwojach. Sąd amerykański przyznał odszkodowanie, chociaż wyraźnie stwierdził, że przed wejściem do pomieszczenia oficer powinien był zaopatrzyć się w latarkę<sup>53</sup>.

Konsekwencją traktowania u nas naruszenia przez zakład pracy przepisów bhp jako deliktu jest stosowanie postanowienia art. 362 k.c. (dawniej art. 158 § 2 k.z.) o odpowiednim zmniejszeniu sumy odszkodowania w razie przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody<sup>54</sup> i to stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron. Dawne orzecznictwo angielskie było bezwzględne dla pracownika, który okazał się współwinnym zajścia wypadku, traktowało zawsze tę na niego przypadającą część winy jako *causam proximam* wypadku i w konsekwencji odmawiało mu prawa do wszelkiego odszkodowania. Dopiero stopniowo utorowała sobie drogę — i to najwcześniej właśnie w orzecznictwie sądów właściwych dla rozpoznawania spraw ze stosunków pracowniczych na morzu — zasada rozdziału odpowiedzialności za szkodę między poszkodowanego pracownika a pracodawcę w stosunku do ich stopnia zawinienia, zwana tam „*rule of comparative negligence*”<sup>55</sup>.

Ze świeżej judykatury polskiej, mogącej odnosić się także do stosunków pracy na morzu, warto wymienić orzeczenie Sądu Najwyższego głoszące, że roszczenie o odszkodowanie z art. 24—26 dekretu emerytalnego — jako wierzytelność z tytułu deliktu — staje się *wymagalne* z chwilą powstania szkody i od tej chwili poszkodowany uprawniony jest do dochodzenia odszkodowania na podstawie przepisu art. 134 i 192 k.z. (obecnie art. 415 i art. 455 k.c.)<sup>56</sup>. W innym orzeczeniu

<sup>52</sup> Orzeczenie Sądu Najwyższego z 19 VII 1962 r., nr 4 CR 909/61.

<sup>53</sup> *The West of England* ..., op. cit., s. 37.

<sup>54</sup> Por. orzeczenie Sądu Najwyższego z 27 IV 1963 r., nr 4 CR 315/62; Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych 1964 (nr 10, poz. 194 (notka). S. Garlicki, op. cit., s. 97—99.

<sup>55</sup> E. J. Faulkner, *Accident and Health Insurance*, New York — London 1940, s. 32.

<sup>56</sup> Orzeczenie Sądu Najwyższego z 5—19 III 1962 r., nr 4 CR 582/61; Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych 1964, nr 6, poz. 122.

Sądu Najwyższego zawarte zostało doniosłe życiowo stwierdzenie, że „ugodowe”<sup>57</sup> załatwienie między przedsiębiorstwem a pracownikiem tegoż lub innego przedsiębiorstwa państwowego sprawy odszkodowania za skutki wypadku, zapobiegające długotrwałym zwykle procesom i zapewniające pracownikowi szybką realizację świadczeń, jest w zasadzie zgodne, nie zaś sprzeczne z zasadami współżycia społecznego w Państwie Ludowym”<sup>58</sup>. Zapatrywaniu temu nadano rangę ustawową w przepisach art. 461 i 471 nowego k.p.c.

W zasadzie ogół pracowników jest u nas objęty ubezpieczeniem społecznym. Świadczenie organu rentowego przeważnie nie pokrywa jednak całej straty doznanej przez poszkodowanego pracownika. Ma on natomiast prawo dochodzić od pracodawcy — na podstawie przepisu art. 24 ust. 2 i odpowiednio art. 25 ust. 2 dekretu emerytalnego — pokrycia różnicy w formie renty uzupełniającej, przy czym żadna norma prawna nie uzależnia tego cywilnego roszczenia odszkodowawczego od uprzedniego przyznania renty lub jej odmowy<sup>59</sup>. W przypadku trwałego kalectwa roszczenie to dotyczy przede wszystkim różnicy w stosunku do poprzednich zarobków.

Pracownik, który doznał uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia może — niezależnie od zwykłego odszkodowania — dochodzić na podstawie art. 445 § 1 k.c. (dawniej art. 165 § 1 k.z.) odpowiedniej<sup>60</sup> sumy tytułem zadośćuczynienia pieniężnego za szkodę niemajątkową. W orzecznictwie naszym przeważa pogląd, że ta forma wyrównania cierpień fizycznych czy krzywdy moralnej związanej bezpośrednio z własną osobą poszkodowanego nie jest sprzeczna z zasadami współżycia społecznego w PRL<sup>61</sup>. W razie śmierci poszkodowanego roszczenie o zadośćuczynienie przechodzi na jego spadkobierców tylko wtedy, gdy zostało uznane na piśmie albo gdy powództwo zostało wytoczone jeszcze za jego życia (art. 445 § 3 k.c.). Nasz nowy kodeks cywilny nie przejął natomiast przewidzianego przepisem art. 116 k.z. samoistnego roszczenia odszkodowawczego najbliższych członków rodziny zmarłego, które by się opierało na poczuciu krzywdy wynikającej np. z codziennych trudności życiowych<sup>62</sup>.

Organ rentowy, wypłacając świadczenie na rzecz poszkodowanego

<sup>57</sup> Podkreślenie własne autora.

<sup>58</sup> Orzeczenie Sądu Najwyższego z 13 V 1963 r., nr II PR 29/62; Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych 1964, nr 6, poz. 125.

<sup>59</sup> Orzeczenie Sądu Najwyższego z 25 I 1957 r., nr 2 CR 372/56, z glosą S. Garlickiego; Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych 1958, nr 9, poz. 105.

<sup>60</sup> Por. Z. Radwański, *Zadośćuczynienie pieniężne za szkodę niemajątkową* Poznań 1956, s. 206—214.

<sup>61</sup> Uchwała składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z 1—15 XII 1951 r., nr C 15/51; Państwo i Prawo 1952, nr 12, s. 877.

<sup>62</sup> Por. uchwała Całej Izby Sądu Najwyższego z 29 I 1957 r., nr CO 37/56.

z tytułu poniesionej przez niego szkody na osobie, zyskuje na podstawie przepisu art. 24 ust. 1 dekretu emerytalnego uprawnienia regresowe w stosunku do uspołecznionego zakładu pracy w przypadku naruszenia przezeń obowiązków wynikających z przepisów o ochronie życia i zdrowia pracowników. W stosunku do zakładów nie uspołeczniionych art. 25 ust. 1 dekretu emerytalnego, przewidując ich odpowiedzialność na zasadzie przepisów prawa cywilnego, zawiera jednocześnie nakaz zwrotu skapitalizowanej wartości roszczenia regresowego. Poza tym ogólna tendencja orzecznictwa przeciwna jest kapitalizacji renty, w myśl zasady, „by zadośćuczynienie nie stanowiło źródła bogacenia się”<sup>63</sup>, tym bardziej że bieżąca renta „zabezpiecza poszkodowanego bardziej racjonalnie niż jednorazowa większa kwota”<sup>64</sup>. Jak wykazuje praktyka, organy rentowe w nieznacznym tylko stopniu korzystają z przysługującego im regresu do przedsiębiorstw żeglugowych. Egzekwowanych jest zaledwie około 5—6% ogólnej sumy rent wypłacanych pracownikom armatorów. Postępowanie takie jest niesłuszne, gdyż — jak zauważa S. Garlicki, wyprowadzając daleko idące wnioski — bezkarność uspołeczniionych zakładów pracy w dopuszczaniu się czynów niedozwolonych, zwłaszcza gdy dotyczą one naruszenia bezpieczeństwa pracy, może prowadzić do lekceważenia obowiązującego porządku prawnego, a w każdym bądź razie obciąża finansowo prawidłowo gospodarujące przedsiębiorstwa w ramach dokonywanych również przez nie świadczeń na ogólny fundusz ubezpieczeń wypadkowych<sup>65</sup>. I odwrotnie, energiczna akcja regresowa organów rentowych może stać się materialnym bodźcem utrzymywania przez zakłady pracy wysokiego poziomu w zakresie stosowania urządzeń i przestrzegania przepisów bhp.

#### IV

W naszych rozważaniach mieliśmy możliwość skonfrontowania polskiego oraz obcego prawa i praktyki. Chcąc obecnie pokusić się o wyciągnięcie końcowego wniosku, należy mieć przede wszystkim na uwadze uczynione zaraz na wstępie zastrzeżenie, że orzecznictwo sądów polskich odnoszące się do ochrony życia ludzkiego na morzu dopiero się kształtuje. Dlatego za ilustrację mogły służyć przeważnie stany faktyczne zaczerpnięte z rozstrzygnięć spraw wypadków przy pracy nie noszących piętna morskości. Ponadto przedstawione orzeczenia sądów angielskich i amerykańskich mogły ze względu na zrozumiałe odrębności systemów

<sup>63</sup> L. Reszczyński, *Z konferencji cywilistycznej w Katowicach*, Biuletyn Ministerstwa Sprawiedliwości 1961, nr 2, s. 42.

<sup>64</sup> Orzeczenie Sądu Najwyższego z 14 X 1961 r., nr HCR 86/61; *Praca i Zabezpieczenie Społeczne* 1963, nr 8—9, s. 98.

<sup>65</sup> S. Garlicki, op. cit., s. 165.

prawnych jedynie w przybliżony sposób korelować z polską judykaturą.

Z dokonanych w artykule porównań można wszakże wyciągnąć wniosek, że polskie prawo i polskie sądy (z wytyczonym kierunkiem orzecznictwa) są w stanie zapewnić obronę słusznym interesów pracownika floty handlowej w sposób nie mniej skuteczny niż to ma miejsce w krajach anglosaskich. W niektórych zaś przypadkach zaznacza się w orzecznictwie sądów polskich różnica na korzyść naszego pracownika, np. jeśli chodzi o traktowanie progu mieszkania jako granicy, przekroczenie której decyduje o zakwalifikowaniu zdarzenia jako wypadku w zatrudnieniu. Jest to tym bardziej godne podkreślenia, że rozpoznając powództwo przeciwko armatorowi ma polski sędzia z reguły do czynienia z uspołecznionym przedsiębiorstwem, które nie waha się obciążyć odpowiedzialnością majątkową w przypadku, gdy w grę wchodzi naruszenie najwyższego dobra, jakim jest życie i zdrowie ludzkie.

Systematyczne wprowadzanie udoskonaleń technicznych w konstrukcji statków i ich wyposażenia, szeroka akcja uaktualniania ustawodawstwa obowiązującego w gospodarce morskiej (w tej liczbie i przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia pracownika), inicjatywa wydawnicza zmierzająca do zaopatrzenia pracowników floty handlowej w niezbędną literaturę fachową, podejmowane w obrębie samych przedsiębiorstw żeglugowych wysiłki na rzecz usprawnienia organizacji pracy — to przykładowo wymienione środki zapobiegawcze, które mają na celu ograniczenie do minimum wypadków w zatrudnieniu, jak i wypadków w ogóle, a tym samym zmierzają do wyeliminowania sytuacji angażujących odpowiedzialnością cywilną naszych przedsiębiorstw armatorskich.

#### RESPONSABILITÉ CIVILE DE L'ARMATEUR EN CAS DE DOMMAGES SUBIS PAR UN MEMBRE DE L'EQUIPAGE

##### R é s u m é

La loi du 28 4 1952 concernant le travail sur les navires de mer de la Marine de Commerce Polonaise dans la navigation internationale (avec modifications ultérieures) prévoit, que chaque navire devrait être équipé de matériel conforme aux règlements de la sécurité et de l'hygiène au travail (bhp), et en plus il est dû d'assurer aux membres des équipages des soins convenables sous le rapport de leur santé. Une normalisation détaillée des questions du bph est incluse dans les dispositions du Ministre de la Marine du 18 12 1956 concernant la sécurité et l'hygiène au travail sur les navires de mer de la Marine de Commerce Polonaise en navigation internationale, ainsi que dans les règlements internes édités par les entreprises nationalisées d'armateurs.

Le décret du 25 6 1954 concernant le pourvoiement général des employés en retraite et de leurs familles prévoit comme prémisses de la responsabilité résultant des règlements tenant à la protection de la vie et de la santé des employés, l'infraction de ces devoirs par l'établissement de travail, donc par chacun des subalternes de l'employeur. La jurisprudence de la cour suprême charge également

l'entreprise de responsabilité en cas qu'ils tolèrent que les employés ne se conforment pas sciemment ou bien par suite de manque de surveillance aux instructions reçus, ou bien ne profitent pas des aménagements qui leur assureraient la sécurité au travail. Les prestations du fond de rentes ne compensent pas généralement tous les dommages subis par un employé lésé; il a néanmoins le droit de revendiquer — en vigueur de décret de retraite — la compensation de la différence sous forme d'une rente supplémentaire. Comme les revendications civiles, à titre d'accident au travail, sont traitées comme revendications à titre d'une activité non admissible, elles peuvent être exigées du moment que le dommage a eu lieu. L'employé, victime du dommage, possède le droit d'exiger une compensation financière pour des dommages non matériels, indépendamment du dédommagement normal.

Le droit polonais admet, dans l'évaluation de la responsabilité civile de l'armateur, pour dommages subis par un membre de l'équipage, l'application de critères semblables à ceux, qui sont acceptés dans le système anglo-américain, malgré les différences des deux conceptions, qui, entre autres, consistent en ce que les faits traités en Pologne comme infractions des règlements du bhp constituent, dans l'autre système, la base de la sentence concernant l'armateur par suite de l'imputation de la non adaptation du navire à la navigation au sens le plus large de cette objection (*unseaworthiness*). Le code maritime exclu expressément de la sphère du principe de limitation de la responsabilité de l'armateur ses obligations envers les membres de l'équipage (ainsi que toutes autres personnes employées dans le service du navire). Une telle solution est conforme au texte de la convention de Bruxelles du 10 10 1957 devant entrer en vigueur dans un temps très prochain, concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires maritimes, et dont les principes ont été déjà introduits dans le droit anglais par le décret de Merchant Shipping (*Liability of Shipowners and others*) Act de 1958.