

INSTYTUT BAŁTYCKI

WYDZIAŁ MORSKI

Gdańsk, wrzesień 1947

Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego

Rok III Nr 16 (49)

UBEZPIECZENIE MARYNARZY w podróży morskiej

Zasada odrębności instytucji opieki armatora

Swoiste warunki pracy na morzu, z dala od wszelkich urzędów lądowych, powodują, iż ubezpieczenia społeczne marynarzy są bardziej złożone niż ubezpieczenia pracowników jakichkolwiek innych zawodów. Podczas gdy w przemyśle, handlu i rolnictwie realizację zadań ubezpieczenia mogą wykonywać i wykonują bezpośrednio instytucje ubezpieczeniowe, to w zawodzie marynarza, obok ubezpieczalni społecznych, występuje jako obowiązany do bezpośrednich świadczeń sam pracodawca, tj. armator.

O ile marynarz znajduje się na lądzie, np. w czasie urlopu, przerwy w pracy itp., jest on traktowany pod względem ubezpieczeń jak każdy inny pracownik: korzysta ze świadczeń ubezpieczalni społecznych na zasadzie ogólnie obowiązujących przepisów ubezpieczeniowych. Armator nie różni się wówczas od innych pracodawców, będąc zobowiązanym jedynie do uiszczania odpowiednich składek w ubezpieczalni społecznej.

Z chwilą jednak, gdy marynarz udaje się w podróż morską, armator sam przejmuje na siebie obowiązek ponoszenia świadczeń za cały czas trwania podróży, głównie na wypadek choroby, uszkodzenia cielesnego i śmierci marynarza.¹ W ten sposób całkowite ubezpieczenie marynarzy rozpada się na dwie instytucje odrębne: ubezpieczenia społeczne i opieka armatora nad marynarzem chorym i rannym w podróży, przy czym stosowanie tych instytucji jest tak pomyślane, aby nie było przerw w ubezpieczeniu.

Zasada odrębności tych instytucji przyjęta jest w morskim prawie społecznym wszystkich krajów morskich, jak również w konwencjach międzynarodowych dotyczących ubezpieczeń marynarzy z r. 1936, uchwalonych w Genewie, i z r. 1946, uchwalonych w Seattle.

Możliwość innego systemu

Powstaje zagadnienie, na jakich przesłankach opiera się zasada rozróżnienia tych dwu instytucji prawnych. W zasadzie bowiem zagadnienie całkowitego ubezpieczenia marynarzy można by uregulować odmiennie.

Jedyną instytucją ubezpieczającą, podobnie jak w innych zawodach, mogłoby być ubezpieczalnie społeczne, bez względu na to, czy marynarz znajduje się na morzu, czy na lądzie. Armator płaciłby wówczas

składki do ubezpieczalni społecznej za cały czas trwania służby marynarzy, przy czym wysokość tych składek można by odpowiednio skalkulować ze względu na swoiste rodzaje świadczeń w podróży. W ten sposób nie byłaby potrzebna instytucja opieki armatora, jako odrębna. Armator, a w jego zastępstwie kapitan statku, musiałby wprawdzie wypełniać obowiązek opieki nad marynarzem w wypadku choroby lub uszkodzenia cielesnego w podróży, ale wszelkie powstałe stąd koszty ponosiłby ubezpieczalnie społeczne, na podstawie rachunków wystawionych w podróży i będących w posiadaniu kapitana.

• Można by to zagadnienie uregulować wówczas także i w skali międzynarodowej, przez przyjęcie zasady, że w wypadku choroby lub uszkodzenia cielesnego marynarzy będących w podróży kapitan przekazywałby ich do leczenia zagranicznym ubezpieczalniam społecznym, które kosztami leczenia obciążałoby następnie ubezpieczalnie krajowe.

Poglądy na konieczność istnienia odrębnej instytucji opieki armatora

W rzeczywistości rozstrzygnięto to zagadnienie odmiennie, w duchu odrębności obu instytucji. W tej sprawie w publikacjach Międzynarodowego Biura Pracy znajdują się odpowiednie wypowiedzi, wyjaśniające przesłanki, jakimi się kierowano przy rozstrzygnięciu tego zagadnienia.

Podjęmując prace przygotowawcze do umów międzynarodowych, dotyczących ubezpieczeń społecznych marynarzy, Międzynarodowe Biuro Pracy zwróciło się w r. 1929 do wszystkich zainteresowanych rządów z zapytaniem: „Czy Międzynarodowe Biuro Pracy ma przyjąć projekt konwencji, która by uregulowała na płaszczyźnie międzynarodowej zobowiązania wynikające z opieki armatora nad chorym i rannym marynarzem?”.

Na 25 odpowiedzi rządów 22 były potwierdzające, zaś zastrzeżenia 3 państw dotyczyły nie samej zasady opieki armatora, lecz uregulowania tej sprawy w umowach międzynarodowych. Na podstawie tych odpowiedzi Międzynarodowe Biuro Pracy stwierdziło, iż „z założeń życia na morzu wynika konieczność opieki armatora nad marynarzem chorym i rannym w czasie podróży”. Przy tym za względ podstawowy, uzasadniający istnienie tej instytucji, uważa Międzynarodowe Biuro Pracy stare prawo zwyczajowe, które „stosunki między armatorem a załogą uregulowało na długo przed wprowadzeniem w różnych państwach obecnie istniejących ustawodawstw”.

a) Prawo zwyczajowe. W wypowiedzi swej powołuje się więc Międzynarodowe Biuro Pracy na

¹ W Polsce, według danych G. A. L., armator wpłaca do ubezpieczalni społecznej składki za cały czas trwania służby marynarzy, ze względu na ubezpieczenie rodzinne. Wysokość tych składek jest jednak odpowiednio zmniejszona, ponieważ armator sam ponosi świadczenia na wypadek choroby, uszkodzenia cielesnego i śmierci marynarza w podróży, jak również utraty lub zniszczenia mienia osobistego wskutek ryzyka morskiego. Umowa zbiorowa w polskiej marynarce handlowej, Gdynia 1947, art. 30–32 w., oraz Rozp. Min. Społ. z dn. 29. XII. 1933 r., § 10 i 14 (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr 1, poz. 1).

² „Schutz der Seeleute im Krankheitsfall“, Internationales Arbeitsamt, Genf 1931, str. 4.

³ Tamże, str. 87.

dawne prawo zwyczajowe, w myśl którego wyłącza obowiązek ubezpieczenia marynarzy w podróży ciążył na armatorze. Opiera o się to na przesłankach patriarchalnej więzi, łączącej armatora, jako pracodawcę, z marynarzami.

Charakterystyczne jest, że instytucja opieki armatora powstała w zamierzonym średniowieczu, gdy tymczasem ubezpieczenia społeczne pracowników na lądzie stanowią nowoczesną zdobycz świata pracy. Źródła morskiego prawa społecznego znamy już z w. XIII (tzw. Roles d'Oléron) i z w. XIV (tzw. Consulat de la Mer). Instytucja opieki armatora tkwi więc w starych tradycjach i zwyczajach krajów morskich, toteż gdy powstała nowa instytucja ubezpieczeń pracowników lądowych, nie zdołała ona wyprzeć i zastąpić tej instytucji, która niezależnie od niej powstała.

Ale ta odrębność instytucji opieki armatora nad marynarzem w wypadku choroby i uszkodzenia cielesnego opiera się nie tylko na zwyczaju, lecz wynika także, jak podkreśla Międzynarodowe Biuro Pracy, „z założenia życia na morzu”.

b) Względy techniczne. W tej sprawie w odpowiedzi na ankietę wypowiedział pewne uwagi rząd polski, stwierdzając, że rodzaj i założenia pracy marynarza na morzu nie pozwalają mu na wykorzystanie dobrodziejstw ustawodawstwa społecznego kraju macierzystego w tych jego rozmiarach, które obowiązują na lądzie. Stąd też opieka armatora stanowi uzupełnienie „lądowych” świadczeń ubezpieczalni społecznych i wypełnia lukę w świadczeniach, jaka powstała w razie zniesienia tej opieki. Ubezpieczalnie społeczne bowiem ze względów technicznych nie są w stanie zapewnić marynarzowi znajdującemu się na morzu, poza obszarem wód krajowych, niezbędnej pomocy w razie choroby.⁴

Rząd polski bliżej tych trudności technicznych nie określa. Można jednak przyjąć, że m. in. idzie tu o brak przedstawicieli ubezpieczalni społecznych na statkach, głównie lekarzy, którzy mogliby stwierdzić zaistnienie okoliczności uzasadniających powstanie świadczeń. Nie jest bowiem do pomyślenia, aby ubezpieczalnie społeczne mogły utrzymywać swoich lekarzy na wszystkich statkach: zarówno ilość statków jak i niewielka stosunkowo liczebność ich załóg wyłącza tego rodzaju możliwość. Wprowadzić istnieje instytucja lekarzy okrętowych, ale znajdują się oni na nie-

których tylko, większych statkach pasażerskich i w pełni jest, czy dałoby się związać ich umową z ubezpieczalniami społecznymi.

c) Rodzaj świadczeń. Występuje tu nadto dalszy jeszcze moment, mianowicie sam rodzaj świadczeń na rzecz marynarzy w podróży, nieznan w systemie ubezpieczeń na lądzie, i szczególnie zobowiązujący armatora, jak leczenie marynarza na pokładzie w wypadku choroby lub uszkodzenia cielesnego, zwłaszcza gdy marynarz nabawił się choroby w walce przeciw niebezpieczeństwu zagrażającemu całości statku lub ładunku, koszty powrotu do kraju (repatriacja) itp.

Instytucja opieki armatora ma także pewne strony ujemne ze stanowiska dobra marynarza, jako pracobiorcy. Może się zdarzyć, że armator będzie się starał zmniejszać swe świadczenia przez dostarczanie marynarzowi najtańszych środków leczniczych. Ale to już jest sprawa odpowiedniego ustawowego zabezpieczenia praw marynarza, jak również odpowiedniej ochrony marynarza przez związki zawodowe, a w ostatecznym wypadku przez orzecznictwo sądowe. Względ ten wydaje się więc nieistotny.

Wniosek końcowy

Rozważania nad czynnikami składającymi się na utrzymanie w dotychczasowych ustawodawstwach morskich odrębnej instytucji opieki armatora nad marynarzem w wypadku choroby lub uszkodzenia cielesnego można by ująć w pewien wniosek końcowy, obejmujący następujące czynniki uzasadnienia tej instytucji:

1. dawne prawo zwyczajowe, wywodzące się z istniejącej w średniowieczu patriarchalnej więzi, łączącej armatora, jako pracodawcę, z marynarzami;

2. swoiste założenia pracy na morzu, z których wynikają:

a) względy techniczne, utrudniające lub uniemożliwiające marynarzom korzystanie ze świadczeń ubezpieczalni społecznych;

b) szczególne rodzaje świadczeń w wypadku choroby, uszkodzenia cielesnego i śmierci marynarza w podróży, nieznanne w systemie ubezpieczeń na lądzie.

Opracował Myczka Eugeniusz.

Gdańsk, wrzesień 1947 r.

⁴ J. w., str. 10.