



Magdalena Adamowicz

Uniwersytet Gdański

NOWE PRZEPISY DOTYCZĄCE PRZEWOZU PASAŻERÓW PODRÓŻUJĄCYCH DROGĄ MORSKĄ I WODNĄ ŚRÓDLĄDOWĄ

Wstęp

Mobilność mieszkańców Unii Europejskiej ciągle rośnie. Pasażerowie oczekują usług transportowych, które gwarantują przejrzystość warunków podróży, pomoc w przypadku zakłócenia ciągłości podróży, niedyskryminacji, poszanowania godności oraz przestrzegania warunków umowy. W większości państw członkowskich zachęca się mieszkańców, aby rezygnowali z korzystania z transportu prywatnego na rzecz zwiększonego wyboru użytkownika transportu publicznego, w tym multimodalnego. Ustawodawstwo europejskie potrzebuje zmian przepisów dotyczących praw pasażerów, które zagwarantują podstawowy poziom jakości usług oraz zapewnią pasażerom jednolite warunki dostępu. Zmiany przyczynią się także do stworzenia równych warunków funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych w ramach poszczególnych modułów transportu¹. W niniejszym artykule skupiono się głównie na ochronie prawa pasażerów podróżujących drogą morską i drogami wodnymi śródlądowymi.

1. Działania instytucji wspólnotowych

Instytucje europejskie zajmujące się stanowaniem prawa od kilku lat prowadziły działania mające na celu zrównanie praw pasażerów podróżujących różnymi środkami transportu. Komisja rozpoczęła prace od przyjęcia podstawowych założeń dotyczących polityki transportowej opublikowanych w Białej księdze: „Europejska polityka transportowa na 2010 r.: czas na decyzje”². Komisja chciała zrównać prawa wszystkich pasażerów, opracowując wspólne przepisy dla wszystkich gałęzi transportu. Stwierdziła też, że prawa pasażerów nie są wystar-

¹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady – *Europejska wizja dotycząca pasażerów: Komunikat w sprawie pasażerów we wszystkich środkach transportu*; COM (2011) 898 wersja ostateczna.

² COM 2001/370 z dnia 12 września 2001 r.

czajaco chronione i nalezy je wzmocnic, np. przez ustalenie standardow postepowania na wypadek przerwania czy opoznienia w podróży, zobowiazanie do udzielania pasazerom informacji oraz rozpatrywania skarg i srodkow naprawczych, a takze ochrony i niedyskryminacji praw osob niepełnosprawnych³.

Następnym etapem dzialań Komisji bylo rozpoczecie w 2006 r. publicznych konsultacji społecznych dotyczacych praw pasazerów podróżujacych drogą morską, które w znacznym zakresie obejmowaly kwestie ochrony praw osob o ograniczonej sprawności ruchowej podczas podróży drogą morską. Większość badanych opowiedziala się za wyznaczeniem i przyjęciem podstawowego i wspólnego poziomu ochrony praw pasazerów w całej Unii, bez wzgledu na rodzaj transportu oraz to, czy podróż odbywa się w calosci na terytorium jednego panstwa członkowskiego czy tez na terenie kilku panstw członkowskich lub nawet poza granicami UE. Natomiast w innym niezaleznym badaniu stwierdzono, ze ochrona praw pasazerów jest niezadowolajaca z uwagi na brak ujednoczonych ram regulujacych przypadki opoznienia czy odwołania przewozu oraz braku informacji dla pasazerów o zaistniałej sytuacji i o przyslugujacych im prawach⁴. Oceniano w szczegolności problematykę odszkodowań i wsparcia podróżnych w sytuacji opoznienie lub odwołania przewozu oraz regulacje dotyczace dostępu i pomocy osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej, a takze kwestie ich niedyskryminacji. Ponadto badano normy jakosci i tzw. polityki informacyjnej oraz zasady skladania skarg i egzekwowania przestrzegania prawa w zakresie wykonywania uslug przewozu pasazerów drogą morską.

Ostatnim etapem pracy Parlamentu Europejskiego i Rady bylo uchwalenie rozporzadzenia nr 1177/2010 o prawach pasazerów podróżujacych drogą morską i drogą wodną śródlądową w 2010 r. (dalej: rozporzadzenie o prawach pasazerów)⁵. Prace europejskich instytucji ustawodawczych mialy na celu ujednoczenie i zrownanie praw pasazerów wewnątrz Unii Europejskiej, ze szczegolnym uwzględnieniem i wzmocnieniem praw osob niepełnosprawnych⁶. Rozporzadzenie stosuje się od 18 grudnia 2012 r.

³ Podobne rozwiązania przyjęto w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r., ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów (Dz. U. L 46 z 17.02.2004).

⁴ Niezależne badania zlecone przez DG TREN komisji w latach 2005–2006 „Analiza i ocena poziomu ochrony praw pasażerów w sektorze morskim w UE”.

⁵ Pełna nazwa rozporządzenia brzmi: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (w sprawie współpracy w dziedzinie ochrony konsumentów) (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, s. 1, ze zm.). Rozporządzenie weszło w życie dnia 6 stycznia 2011 r.

⁶ Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów (Dz.U. C 317/ 89 z 23.12.2009).

Rozporządzenie ustanawia nowe zasady odnoszące się do praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową. Obejmuje ono przepisy dotyczące niedyskryminacji pasażerów w kwestiach warunków przewozu oferowanych przez przewoźników, niedyskryminacji osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz pomocy udzielanej tym osobom. Kolejnym aspektem poruszonym w rozporządzeniu jest respektowanie praw pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia przewozu i innych usług, udzielanie pasażerom minimalnych informacji, rozpatrywania skarg oraz ogólnych zasad dotyczących kontroli i egzekwowania wprowadzonych przepisów.

2. Zakres zastosowania

Rozporządzenie stosuje się do pasażerów podróżujących z wykorzystaniem usług przewozu pasażerskiego, gdy pasażerowie wyruszają z portu znajdującego się w Unii Europejskiej lub wyruszających spoza UE, ale przybywających do portu UE, pod warunkiem, że przewóz organizuje przewoźnik unijny⁷, oraz rejssem wycieczkowym, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład znajduje się w UE. Niniejsze rozporządzenie nie ma natomiast zastosowania do pasażerów podróżujących:

- statkami dopuszczonymi do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów;
- statkami, których załoga składa się z nie więcej niż z 3 osób lub w przypadku gdy dystans, na którym wykonuje się usługę, jest mniejszy niż 500 metrów w jedną stronę;
- rejsami spacerowymi i krajoznawczymi;
- statkami nienapędzanymi środkami mechanicznymi oraz statkami historycznymi uprawnionymi do przewozu najwyżej 36 pasażerów.

3. Prawa osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej

Prawa przysługujące osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej oraz obowiązki względem tych osób nałożone na przewoźników, biura podróży, organizatorów wyjazdów grupowych czy operatorów terminali pasażerskich uregulowano w rozdziale II rozporządzenia w art. 7–15. Ponadto w preambule rozporządzenia podkreślono, że wykonywanie usług przewozu drogą morską i śródlądowymi drogami wodnymi powinno być dostępne na użytek wszystkich obywateli, w tym także osób niepełnosprawnych i osób z ograniczoną sprawnością ruchową. Przy czym nie ma znaczenia czy niepełnosprawność jest spowodowana wiekiem, chorobą czy innymi czynnikami, każdy obywatel powinien mieć możliwość korzystania z usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych na takich samych prawach. Wynika to z podstawowych

⁷ Zgodnie z art. 3 lit. e) *przewoźnik unijny* oznacza przewoźnika z siedzibą na terytorium państwa członkowskiego lub oferującego transport w postaci usług przewozu pasażerskiego, który rozpoczyna się na terytorium państwa członkowskiego.

zasad, zgodnie z którymi osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, tak jak wszyscy inni obywatele UE, mają takie same prawa w zakresie swobodnego przemieszczania się, wolności wyboru i niedyskryminacji.

Na potrzeby rozporządzenia wyjaśniono pojęcie „osoby niepełnosprawnej” i „osoby o ograniczonej sprawności ruchowej”. Zgodnie z definicją jest nią każda osoba, której sprawność ruchowa jest ograniczona na skutek jakiegokolwiek niepełnosprawności fizycznej, niepełnosprawności umysłowej lub upośledzenia umysłowego lub niepełnosprawności wynikającej z innych dowolnych przyczyn lub z wieku i której sytuacja wymaga właściwej uwagi oraz przystosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do jej szczególnych potrzeb.

Zgodnie z art. 7 rozporządzenia zarówno przewoźnicy, biura podróży jak i organizatorzy wyjazdów grupowych nie mogą odmówić przyjęcia rezerwacji czy też wydania biletu lub innego udostępnienia biletu, ani przyjęcia danej osoby na pokład ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową. Nie zezwala się na pobieranie od tych osób za rezerwacje lub bilety dodatkowych opłat. Skierowana do nich oferta musi być na takich samych warunkach, jakie otrzymali pozostali pasażerowie. Wyjątkowo możliwa jest odmowa przyjęcia rezerwacji od osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej i wydania takiej osobie biletu jedynie ze względu na obowiązujące wymogi bezpieczeństwa określone w prawie międzynarodowym, unijnym lub krajowym, a także w przypadku, gdy konstrukcja statku pasażerskiego lub infrastruktura portu i jego wyposażenie uniemożliwia wejście na pokład, zejście na ląd lub przewóz rzeczonyj osoby w bezpieczny dla niej sposób⁸. W przypadku zaistnienia takiej odmowy przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych są zobowiązani dołożyć wszystkich racjonalnie uzasadnionych starań, aby danej osobie zaproponować alternatywny transport. Ponadto w przypadku bezwzględnej konieczności osoby organizujące lub wykonujące przewóz mogą wymagać, aby osobie niepełnosprawnej towarzyszyła inna osoba, która będzie zdolna do udzielania pomocy potrzebnej osobie niepełnosprawnej. Przy czym taka osoba towarzysząca przewożona jest bezpłatnie.

Osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mają prawo do uzyskania bezpłatnej pomocy w portach i na pokładach statków.

⁸ W świetle art. 9 Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych oraz w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej możliwości podróżowania drogą morską i śródlądowymi drogami wodnymi należy ustanowić przepisy dotyczące niedyskryminacji i pomocy im podczas podróży. Osoby te powinny mieć prawo do pomocy na statkach pasażerskich oraz w portach i przystaniach morskich, a z uwagi na społeczną integrację tych osób powinny one otrzymywać pomoc bezpłatnie. Ponadto przewoźnicy powinni uwzględniać potrzeby tych osób przy podejmowaniu decyzji o projektowaniu czy modernizacji statków pasażerskich zgodnie z dyrektywą 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej oraz z dyrektywą 2009/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie regul i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich. Także osoby odpowiedzialne za projektowanie nowych portów morskich i terminali, czy ich remonty powinny zwracać uwagę na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

W szczególności przewoźnicy i operatorzy terminali udzielają tej pomocy podczas wchodzenia na statek i schodzenia ze statku oraz na pokładzie, pod warunkiem że zostali powiadomieni za pomocą wszelkich dostępnych środków o potrzebie udzielenia takiej pomocy odpowiednio wcześniej, a w razie braku wcześniejszego powiadomienia, także podejmują racjonalnie uzasadnione kroki, aby zapewnić pomoc. Przewoźnicy i operatorzy terminali zobowiązani są także do ustanowienia norm jakości pomocy udzielanej w przewozie osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej oraz muszą dopilnować, aby ich pracownicy przeszli stosowne szkolenie lub instruktaż.

Przewoźnicy i operatorzy terminali ponoszą odpowiedzialność za straty dotyczące sprzętu ułatwiającego poruszanie się, jeżeli do zdarzenia, które spowodowało straty doszło z ich winy lub z powodu ich zaniedbania. Są zobowiązani do dostarczenia tymczasowego sprzętu zastępczego i do odszkodowania w wysokości wartości odtworzeniowej sprzętu lub pokrycia kosztów jego naprawy.

4. Obowiązki przewoźników i operatorów terminali w przypadku przerwania lub opóźnienia podróży

W przypadku odwołania lub opóźnienia rozpoczęcia przewozu pasażerskiego przewoźnik jest zobowiązany jak najszybciej poinformować pasażerów o zaistniałej sytuacji. Powinien to uczynić nie później niż 30 minut od planowego czasu rozpoczęcia podróży. Przewoźnik powinien także, gdy tylko otrzyma taką informację, przekazać pasażerom przewidywany nowy czas rozpoczęcia i zakończenia podróży. W sytuacji gdy rozpoczęcie usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego zostanie odwołane lub opóźni się ponad 90 minut w stosunku do planowego rozkładu, pasażerom przysługują bezpłatne przekąski, posiłki lub napoje odpowiednio do czasu oczekiwania⁹. Oprócz tego w sytuacji konieczności noclegu przewoźnik musi zaoferować pasażerom bezpłatne zakwaterowanie. Minimalny koszt zakwaterowania na pasażera wynosi 80 EUR za noc i ograniczony jest do 3 nocy.

Bez utraty prawa do realizacji usługi przewozu pasażerowie mogą domagać się od przewoźnika odszkodowania w przypadku opóźnionego przybycia do miejsca docelowego. Wysokość odszkodowania może wynosić minimum 25% ceny biletu w opóźnieniach wynoszących co najmniej:

- a) godzinę w przypadku rejsu rozkładowego trwającego do czterech godzin;
- b) dwie godziny w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż cztery godziny, ale nie przekraczającego ośmiu godzin;
- c) trzy godziny w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż osiem godzin, ale nie przekraczającego 24 godzin;
- d) sześć godzin w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż 24 godziny.

⁹ Zob. A. Luttenberger, *Enhancing the European passengers right when travelling by water*; 16-th International Conference on Transport Science ICTS 2013, Materiały konferencyjne, s. 220–228.

Jeżeli opóźnienie ponad dwukrotnie przekroczy czas wymieniony powyżej, pasażerowi przysługuje odszkodowanie w wysokości 50% ceny biletu. Wypłata odszkodowania odbywa się na wniosek pasażera i powinna zostać zrealizowana w ciągu miesiąca od jego złożenia. Odszkodowanie może mieć formę pieniężną, formę bonów, innych usług, pod warunkiem, że są elastyczne co do okresu ważności i miejsca docelowego. Odszkodowania nie można pomniejszyć o finansowe koszty transakcji takie jak opłaty, koszty telekomunikacyjne lub inne koszty przesyłki. Przewoźnicy mogą jedynie zastrzec minimalną kwotę poniżej której odszkodowanie nie będzie wypłacane, kwota ta nie może przekraczać 6 EUR. Należy zaznaczyć, że prawa do odszkodowania za straty wynikające z odwołania lub opóźnienia usługi przewozu zagwarantowane w rozporządzeniu nie zamykają pasażerom dochodzenia swoich strat przed sądami krajowymi zgodnie z prawem krajowym¹⁰.

Przewoźnik może uwolnić się od wypłaty odszkodowania, jeśli udowodni, że opóźnienie lub odwołanie podróży zostało spowodowane warunkami pogodowymi zagrażającymi bezpieczniejszej eksploatacji statku lub nadzwyczajnymi okolicznościami utrudniającymi wykonanie przewozu, których nie można było uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków. Pojęcie „wyjątkowych okoliczności” w przypadku realizacji usługi przewozu drogą morską było wyjaśniane w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości. Trybunał uznał, że wyjątkowymi okolicznościami nie mogą być problemy techniczne występujące na statku, które powodowałyby odwołanie podróży, zaś fakt, że przewoźnik przestrzegał podstawowych, minimalnych standardów w zakresie konserwacji statku, nie stanowi dowodu, że przedsięwziął on wszystkie „rozsądne” lub stosowne środki wystarczające, aby zwolnić go z odszkodowania¹¹.

5. Prawo do informacji i skarg

Rozporządzenie gwarantuje pasażerom prawo do otrzymywania odpowiednich informacji. Obowiązek dostarczania tych informacji pasażerom jest nakładany na przewoźników i operatorów terminali, którzy podczas całej podróży, w przystępnych wszystkim formach i zazwyczaj używanych językach, zapewniają podawanie do publicznej wiadomości zarówno na statkach, jak i w portach oraz terminalach portowych informacji dotyczących praw przysługujących pasażerom. Podając te wiadomości, szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Spełnieniem obowiązku informacyjnego będzie także korzystanie z oficjalnego streszczenia przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowanego przez Komisję UE¹².

¹⁰ S. Kastela, D. Kovacevic, T. Tepes, *A contribution to recognising carrier's liability in international carriage by air and sea*, „Traffic Policy Review” 2003, t. 15, nr 4, s. 283–289.

¹¹ Orzeczenie z dnia 22 grudnia 2008 r.; sprawa C-549/07 (*Friederike Wallentin-Hermann przeciwko Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*).

¹² Treść oficjalnego streszczenia dostępna jest na stronie, http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/tr0049_pl.htm.

Rozporządzenie nakłada na przewoźników i operatorów terminali obowiązek stworzenia systemu rozpatrywania skarg. System ma być przejrzysty i przystępny dla pasażerów, tak aby mogli oni zgłaszać skargi z powodu nieprzestrzegania praw i obowiązków uregulowanych niniejszym rozporządzeniem. Pasażer, który uważa, że złamano jego prawa, może wnieść skargę do przewoźnika lub operatora terminalu. Na złożenie skargi ma ograniczony termin, a mianowicie 2 miesiące od dnia, w którym wykonana została usługa lub w którym powinna zostać wykonana usługa. Przewoźnik lub operator terminalu w ciągu miesiąca od dnia wpłynięcia skargi powiadamia pasażera, czy jego skarga została uznana lub oddalona, czy jest w dalszym ciągu rozpatrywana. Ostateczna odpowiedź musi zostać udzielona w terminie nie dłuższym niż dwa miesiące od dnia otrzymania skargi.

6. Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów

Każde państwo członkowskie wyznaczy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia dotyczących usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych z portów położonych na jego terytorium oraz usług przewozu pasażerskiego z państwa trzeciego do takich portów. Organy te mogą być wyznaczane w różny sposób: może to odbywać się poprzez powołanie całkiem nowych organów lub przekazanie tych kompetencji istniejącemu organowi. Powołane organy muszą być samodzielne pod względem organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu decyzyjnego. Rozporządzenie zastrzega także niezależność tych organów od interesów handlowych, przez co należy rozumieć brak powiązań gospodarczych lub łańcuchów uzależniających od przedsiębiorców, zwłaszcza przewoźników lub operatorów terminali.

W kwestii domniemanego naruszenia praw i obowiązków pasażerowie mogą zgodnie z prawem krajowym wnieść skargę do właściwego organu wyznaczonego przez państwo, a organ ma obowiązek dostarczyć pasażerowi w rozsądnym terminie uzasadnioną odpowiedź na skargę¹³. Państwa członkowskie mogą skonstruować dwuetapowy mechanizm rozpatrywania skarg pasażerów. W pierwszym etapie pasażer wnosi skargę do przewoźnika lub operatora terminalu zgodnie z wyznaczoną i ogólnie dostępną procedurą skarg. Jeśli skarga zostanie rozpatrzona w sposób budzący wątpliwości wnioskodawcy lub nie zostanie w ogóle rozpatrzona w wyznaczonym terminie, wówczas pasażer wnosi odwołanie do organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów, wyznaczonego przez państwo członkowskie. Organ ten działa jako instancja odwoławcza i jest drugim etapem postępowania.

¹³ J. Marin, *Protection of passengers' rights in the European Union*. This paper represents an overview of EU passengers' rights in each mode of transportation, www.geocities.ws/icts_papers/Papers/Marin.pdf.

Państwa członkowskie mają obowiązek poinformować Komisję o organie lub organach, które wyznaczyły jako organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia¹⁴. Organy te będą realizować swoje kompetencje w ramach tzw. europejskich zadań organów krajowych. Jak dotąd tylko niektóre kraje członkowskie spełniły obowiązek wyznaczenia organów i poinformowania o tym Komisji.

Tabela 1. Krajowe organy wykonawcze powołane w wykonaniu rozporządzenia 1177/2010

Kraj członkowski	Organizacja
Austria	b. d. ¹⁵
Belgia	Service Public Fédéral Mobilité et Transports, Direction Générale Transport maritime Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Maritiem Vervoer
Bułgaria	b. d.
Chorwacja	Agency for Coastal Liner Shipping Agencija za obalni linijski pomorski Promet
Cypr	b.d.
Republika Czeska	National Navigation Authority of the Czech Republic
Dania	The Danish Maritime Authority/ Søfartsstyrelsen The Danish Coastal Authority/ Kystdirektoratet The Danish Consumer Complaints Board/
Estonia	Consumer Protection Board Tarbijakaitseamet

¹⁴ W sytuacji gdy państwa członkowskie zwolniły ze stosowania niniejszego rozporządzenia usługi przewozu pasażerskiego świadczone w ramach obowiązku realizacji usług publicznych, muszą one zapewnić porównywalny mechanizm egzekwowania praw pasażerów.

¹⁵ B.d. – brak danych na dzień 1.01.2014; źródło National Enforcement Bodies Regulation [EC] 1177/2010, <http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime>; updated (ostatnia nowelizacja): 28/11/2013.

Finlandia	The Finnish Competition and Consumer Authority (the Consumer Ombudsman) Finnish Transport Safety Agency Consumer Disputes Board
Francja	Ministère de l'économie et des finances Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF)
Grecja	Ministry of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean Directorate of Sea Transportation
Hiszpania	b. d.
Holandia	Inspectie Leefomgeving en Transport
Irlandia	National Transport Authority
Litwa	Lithuanian Maritime Safety Administration The State Consumer Rights Protection Authority
Luksemburg	b. d.
Łotwa	Consumer Rights Protection Centre
Malta	Malta Competition and Consumer Affairs Authority
Niemcy	Eisenbahn-Bundesamt
Polska	Director Maritime Office in Gdynia Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Director Maritime Office in Szczecin Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie Director Inland Navigation Office in Szczecin Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie
Portugalia	b. d.
Rumunia	b. d.
Słowacja	Slovak Trade Inspection
Słowenia	b. d.
Szwecja	Swedish Transport Agency Swedish Consumer Agency

Węgry	National Transport Authority, Road, Railway and Shipping Authority, Shipping Department Nemzeti Közlekedési Hatóság Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal Hajózási Főosztály Hungarian Authority for Consumer Protection Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság
Włochy	b. d.

Źródło: opracowanie własne na podstawie, <http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime>.

Organy te mają obowiązek prowadzić dokumentację i gromadzić dane statystyczne dotyczące skarg i zastosowanych kar. Ponadto co dwa lata podają do publicznej wiadomości sprawozdanie ze swojej działalności zawierające opis podjętych działań w szczególności mających na celu wprowadzenia w życie przepisów niniejszego rozporządzenia. Powyższe organy w poszczególnych państwach członkowskich, przy wsparciu Komisji, tworzą platformę wymiany doświadczeń informacji dotyczących swojej pracy, zasad podejmowania decyzji oraz praktyk związanych z przestrzeganiem i egzekwowaniem praw i obowiązków z rozporządzenia¹⁶.

W przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie wprowadzą przepisy dotyczące sankcji oraz podejmą wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić ich stosowanie. Zastosowane sankcje muszą spełniać trzy istotne cechy, a mianowicie muszą być: skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

7. Zmiany w niektórych ustawach dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową w prawie polskim

W celu implementowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 Sejm Rzeczypospolitej Polskiej uchwalił ustawę z dnia 12 czerwca 2013 r. o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową¹⁷. Ustawa weszła w życie dnia 18 września 2013 r.

Ta kompleksowa nowelizacja krajowego ustawodawstwa ma przede wszystkim na celu ujednoczenie i zrównanie praw pasażerów wewnątrz UE. Zgodnie z postanowieniami rozporządzenia państwa członkowskie miały dostosować swoje ustawodawstwo tak, aby zapewnić wysoki poziom ochrony pasażerów,

¹⁶ J. Marin, *Protection of passengers' rights* ...

¹⁷ Dz. U. 2013 poz. 1014 z dnia 4 września 2013 r.

którzy będąc słabszą stroną umowy przewozu są narażeni na nierówne traktowanie. Szczególnie zaś zwrócono uwagę na zapewnienie równego dostępu do usług przewozu osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Rozporządzenie nałożyło także obowiązek powołania organów odpowiedzialnych za egzekwowanie jego przepisów w zakresie wykonania usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych drogą morską i drogą śródlądową. Organy te mają posiadać kompetencje do rozpatrywania skarg na niedopełnienie obowiązków oraz na naruszenie przez przewoźników i operatorów terminali praw pasażerów. Do krajowego ustawodawstwa wprowadzono także szereg kar pieniężnych nie tylko dla przewoźników czy operatorów terminali, ale także dla organizatorów i pośredników w branży turystycznej.

Ustawa o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową wprowadza zmiany do pięciu aktów prawnych:

- 1) ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej,
- 2) ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski,
- 3) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
- 4) ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej,
- 5) ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych.

Nowela w art. 1 zakłada zmiany w ustawie Prawo przewozowe, które polegają na wyłączeniu stosowania tej ustawy w zakresie uregulowanym w rozporządzeniu 1177/2010, ze względu na bezpośredni skutek obowiązywania rozporządzeń¹⁸.

W kolejnym artykule, który zmienia ustawę o obszarach morskich RP i administracji morskiej, wyznaczono organ krajowy odpowiedzialny za rozpatrywanie skarg pasażerów z tytułu naruszenia ich praw wynikających z rozporządzenia 1177/2010 oraz sformułowano procedurę rozpatrywania tychże skarg. Jako organ krajowy wykonujący kompetencje w zakresie rozpatrywania skarg na usługi przewozu drogą morską wyznaczono dyrektora urzędu morskiego. Do ustawy o obszarach dodano nowy art. 43a, który przyznaje pasażerom niezadowolonym ze sposobu rozpatrzenia skargi przez przewoźnika lub operatora terminalu lub pasażerom, którzy nie uzyskali odpowiedzi na skargę, możliwość wniesienia skargi do dyrektora urzędu morskiego. Stosownie do rozporządzenia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej dyrektorem właściwym do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą morską jest dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni oraz dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, który będzie rozpatrywał skargi z terytorialnego zakresu działania dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku¹⁹.

¹⁸ Opinia Senatu do ustawy o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową; Biuro Legislacyjne Kancelarii Senatu, druk 396.

¹⁹ Rozporządzenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z dnia 10 września

Ponadto ustawa określa przy tym dokładnie, jakie dokumenty w sprawie, oprócz wniosku ze skargą, musi dołączyć pasażer: 1) kopię skargi wniesionej do przewoźnika lub operatora terminalu; 2) kopię odpowiedzi na skargę albo oświadczenie, że odpowiedź nie została udzielona w terminie dwóch miesięcy od dnia wpłynięcia skargi; 3) kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji na daną trasę. Do rozpatrywania przez dyrektora urzędu morskigo skarg pasażerów stosuje się przepisy działu VIII kodeksu postępowania administracyjnego. Jeżeli dyrektor urzędu morskigo stwierdzi naruszenie prawa przez przewoźnika lub operatora terminalu, wówczas w formie decyzji administracyjnej określa zakres stwierdzanych nieprawidłowości oraz wyznacza termin ich usunięcia.

Dyrektor urzędu morskigo oprócz rozpatrywania skarg zajmuje się także kontrolą wypełniania obowiązków określonych w rozporządzeniu przez przewoźnika, operatora terminalu oraz sprzedawcę biletów. W przypadku stwierdzenia naruszeń nakłada na te podmioty kary finansowe nawet do 50 tys. złotych. O wysokość kary decyduje dyrektor urzędu morskigo, biorąc pod uwagę zakres naruszenia, powtarzalność naruszenia lub korzyści finansowe uzyskane z tytułu naruszenia.

Zmian analogicznych, jak wyżej opisane, dokonano w art. 4 noweli zmieniającej ustawę o żegludze śródlądowej. Jako organ właściwy do kontroli wykonywania obowiązków nałożonych rozporządzeniem 1177/2013 na przewoźników, operatorów terminali czy sprzedawców biletów oraz rozpatrującym skargi na tychże, wyznaczono dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej²⁰.

Nowela w art. 3 dodaje do ustawy o usługach turystycznych przepis upoważniający marszałka województwa do kontroli zgodności działalności prowadzonej przez organizatorów turystyki lub pośredników turystycznych z postanowieniami rozporządzenia 1177/2010. Oprócz tego do krajowego ustawodawstwa wprowadzono kary pieniężne nie tylko dla przewoźników czy operatorów terminali, ale także dla organizatorów i pośredników turystycznych, dodając nowy rozdział, w którym sformułowano zasady i tryb wymierzania kar pieniężnych przez marszałka za naruszenia obowiązków lub warunków określonych w rozporządzeniu²¹.

W art. 5 nowela wprowadza zmiany do kodeksu morskigo, głównie dotyczące znacznego skrócenia czasu dopuszczalnego opóźnienia statku, przekroczenie którego upoważnia pasażera do odstąpienia od umowy przewozu pasażera morzem. Dotychczasowe rozwiązanie kodeksowe dawało pasażerowi uprawnienie

2013 r. w sprawie określenia dyrektora urzędu morskigo właściwego do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą morską (Dz. U. 2013, poz. 1073).

²⁰ Szerzej na temat efektywności i rozwoju oraz warunków ekonomicznych i prawnych żeglugi śródlądowej w Polsce zob.: *Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce*, raport przygotowany przez ECORYS dla Ministerstwa Infrastruktury, Rotterdam–Warszawa 2011, s. 57–98.

²¹ Opinia Senatu do ustawy o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową; Biuro Legislacyjne Kancelarii Senatu, druk 396.

do odstąpienia od umowy, gdy statek nie rozpoczął podróży morskiej w ciągu trzech dni od planowanego terminu rozpoczęcia. W obecnym stanie prawnym podstawą do odstąpienia od umowy przewozu przez pasażera i żądania zwrotu opłaty za przewóz w całości będzie opóźnienie przekraczające 90 minut. Dodatkowo nowela nałożyła na przewoźników świadczących usługi przewozu pasażerów statkiem o polskiej przynależności obowiązek posiadania ubezpieczenia od odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera²². Warto zaznaczyć, że do umów zawartych przed wejściem w życie powyższej nowelizacji stosowane będą przepisy kodeksu w brzmieniu dotychczasowym.

Wnioski

Chociaż w niniejszym artykule poddano analizie głównie prawa pasażerów podróżujących drogą morską i drogami wodnymi śródlądowymi, należy stwierdzić, że pasażerowie korzystają z coraz wyższego poziomu ochrony. We wszystkich środkach transportu wprowadzono jednakowe podstawowe zasady i prawa, aby podróżowanie w Unii Europejskiej stało się łatwiejsze i bardziej przyjemne poprzez podniesienie jakości usług, ochronę podróżnych oraz wzrost atrakcyjności europejskiej branży transportowej. Trzema fundamentalnymi prawami pasażerów, z których wynikają dalsze zasady, są: niedyskryminacja; dokładne, aktualne i dostępne informacje; natychmiastowa i proporcjonalna pomoc²³.

Ochrona praw pasażerów stanowi integralny element europejskiej wizji polityki transportowej pomimo różnych i zmiennych warunków i trybów ich stosowania. Ich prawa są coraz lepiej zabezpieczane dzięki wprowadzaniu nowych instrumentów prawnych w dziedzinie transportu. Warto dodać, że prawa pasażerów są dodatkowo chronione przez unijne przepisy w zakresie ochrony praw konsumentów oraz zasad odpowiedzialności organizatorów imprez turystycznych i pośredników turystycznych.

Wdrażanie nowych zasad i przepisów sprawia pewne trudności, co widać na przykładzie zamieszczonej tabeli 1 wyznaczania krajowych organów wykonawczych powołanych w rozporządzeniu 1177/2010. Nie ma jednak wątpliwości, że przepisy te stanowią źródło nowego prawa pasażerów w Unii Europejskiej. W najbliższej perspektywie ważne jest, aby pasażerowie poznali i zrozumieli swoje prawa. Muszą mieć pewność, że będą one stosowane oraz że w razie konieczności odpowiednie organy zapewnią ich skuteczną ochronę.

²² Szerzej na temat ubezpieczeń morskich, w tym obowiązkowych ubezpieczeń pasażerów, zob: M. Adamowicz, *Charakter prawny umowy ubezpieczenia morskiego – wybrane zagadnienia*, Prawo Morskie, t. XXIX, 2013, s. 62–71; M. Adamowicz, *Ubezpieczenia morskie; Ubezpieczenia morskie obowiązkowe*, [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2013, s. 556–565 i s. 565–575.

²³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady – *Europejska wizja dotycząca pasażerów – Komunikat w sprawie pasażerów we wszystkich środkach transportu...*

Magdalena Adamowicz

**NEW REGULATIONS OF THE CARRIAGE OF PASSENGERS
BY SEA AND INLAND WATERWAY**

The article discusses the changes in the existing regulation of the carriage of passengers by sea and inland waterway. New rules were introduced by the Regulation (EU) No 1177/2010 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway. The Regulation covers non-discrimination between passengers regarding transport conditions offered by carriers, non-discrimination and assistance for disabled persons and persons with reduced mobility. In addition, the Regulation adjusts the rights of passengers in case of cancellation or delay, minimum information to be provided to passengers, the handling of complaints and general rules on the enforcement of passengers' rights in case of cancellation or delay, minimum information to be provided to passengers, the handling of complaints and general rules on enforcement.