



**Maria Dragun-Gertner**

*Uniwersytet Mikołaja Kopernika*

## OCHRONA PASAŻERA W TRANSPORCIE MORSKIM

Umowa przewozu pasażera i jego bagażu morzem jest od długiego już czasu przedmiotem przedsięwzięć unifikacyjnych, najpierw w skali globalnej, a ostatnio także regionalnej.

### 1. Konwencje ateńskie

Początkowo głównym problemem było odniesienie się do ważności klauzul kontraktowych wyłączających lub ograniczających odpowiedzialność przewoźnika z tytułu szkód na osobie pasażera. Wynikająca z prawa wewnętrznego poszczególne państwa rozbieżność w przedmiocie oceny ważności takich klauzul sprawiła, że dla stosunków przewozu międzynarodowego ujednoczenie regulacji tej problematyki stało się istotne przede wszystkim dla umocnienia ochrony prawnej poszkodowanych, choć wskazać też należy na znaczenie określenia jednolitych zasad odpowiedzialności z tytułu szkód dla przewoźników. Ranga chronionych dóbr, jakimi są życie i zdrowie człowieka, przesądziła o skoncentrowaniu się w płaszczyźnie międzynarodowej na idei ochrony poszkodowanego. W pierwszym rzędzie realizacji tej idei służy proces obiektywizacji odpowiedzialności przewoźnika, ale także rozszerzanie ram czasowych przewozu objętych jego odpowiedzialnością, jak również kwotowe limity odpowiedzialności przewidziane w konwencjach, które niosą ze sobą zwiększenie pewności uzyskania odszkodowania i uproszczenie samego procesu naprawiania szkód. W praktyce istotną rolę w dążeniu do niezawodności świadczenia odszkodowawczego odgrywa ubezpieczenie ryzyk towarzyszących przewozom osób, a przede wszystkim ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika. W konsekwencji dostrzega się związek pomiędzy gwarancją pokrycia ubezpieczeniowego dla tych ryzyk a kwotowymi limitami odpowiedzialności przewoźnika. Stosowanie kwotowego ograniczenia odpowiedzialności przyniosło polepszenie sytuacji poszkodowanych, bowiem przewoźnicy przyjęli praktykę bezspornego zaspokajania roszczeń pasażerów z tytułu wyrządzonych szkód na osobie, jeżeli nie

przewyższały one zakreslonych w konwencji kwotowych granic ich odpowiedzialności.

Uzgodnienie wysokości tych limitów na szczeblu międzynarodowym napotykało jednak na duże trudności, co miało istotny wpływ na los uchwalanych konwencji. Konwencja brukselska o przewozie pasażerów morzem z 1961 r. uzyskała nieliczne ratyfikacje, a konwencja ateńska z 1974 r. o przewozie pasażerów i ich bagażu morzem<sup>1</sup> długo oczekiwała na wejście w życie. Nastąpiło to w 1987 r.<sup>2</sup> Konwencja została uzupełniona protokołem londyńskim z 1976 r.<sup>3</sup> wprowadzającym SDR (Specjalne Prawa Ciągnięcia) jako jednostkę obliczeniową dla ustalania wysokości limitów odpowiedzialności<sup>4</sup>. Osiągnięty przez tę konwencję efekt unifikacyjny jest ograniczony. Obecnie uczestniczy w niej 26 państw. Problematyczne kwestie objęte regulacją tej konwencji to przede wszystkim wysokość przyjętych tu limitów odpowiedzialności przewoźnika, uznawanych za zbyt niskie, oraz zasada winy, jako podstawowa zasada odpowiedzialności przewoźnika, podczas gdy tylko w szczególnych, wskazanych w konwencji przypadkach znajduje zastosowanie вина domniemana. We współczesnych stosunkach zastrzeżenia budził też brak nałożonego na przewoźnika obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności<sup>5</sup>.

Zgodnie z tą konwencją w razie śmierci lub szkody na osobie pasażera przewoźnik może ograniczyć swoją odpowiedzialność do kwoty 46,666 SDR (ok. 67 000 EUR) per capita, chyba że ponosi winę niewybaczalną. W przypadku bagażu limit jest zróżnicowany i zależy od rodzaju bagażu i miejsca jego umieszczenia na statku. Przewoźnik odpowiada za szkodę powstałą w wyniku utraty lub uszkodzenia bagażu kabinowego na zasadzie winy, a w szczególnych przypadkach katastrof morskich lub wadliwości statku вина jest domniemywana. W odniesieniu do innego bagażu вина jest domniemywana niezależnie od natury wypadku, który spowodował szkodę.

## 2. Konwencja PAL 2002

Krytyka związana z niedostateczną ochroną interesów pasażera przez konwencję ateńską z 1974 r. spowodowała, że Międzynarodowa Organizacja Morska podjęła prace nad jej kolejną rewizją, a jednym z przyjętych założeń było zapewnienie pasażerom co najmniej takiej ochrony, jaką przyznano im w transporcie lotniczym, uwzględniając specyfikę stosunków żeglugowych i uwarunkowania

<sup>1</sup> Dz.U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108.

<sup>2</sup> Kolejny protokół zmieniający konwencję ateńską z 1990 r., podwyższający limity odszkodowawcze, nie wszedł w życie z braku wymaganych 10 ratyfikacji.

<sup>3</sup> Dz.U. z 1994 r. Nr 99, poz. 479.

<sup>4</sup> M. Dragun, *Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym*, Toruń 1984, s. 115–128; M. Nesterowicz, [w:] *Prawo morskie*, t. II.1, red. J. Łopuski, Bydgoszcz 1998, s. 503 i 504.

<sup>5</sup> Szerzej na ten temat: M. Nesterowicz, [w:] *Prawo...*, s. 516 i n. Podkreślić jednak należy, że prawo polskie taki obowiązek wprowadziło (art. 182 k.m.).

wynikające z organizacji ubezpieczeń w przemyśle żeglugowym. Prace te zakończyły się uchwaleniem w 2002 r. protokołu zmieniającego konwencję ateńską (PAL 2002). Zasadnicze założenie nowej wersji konwencji ateńskiej to podwyższenia standardów ochrony przyznanej pasażerom przez powiązanie zasady i limitów odpowiedzialności z określoną kategorią roszczeń (art. 3).

Do pierwszej należą roszczenia wynikające z tzw. wypadków żeglugowych (*shipping incidents*), tj. rozbicia statku, jego wywrócenia, zderzenia lub wejścia na mieliznę, wybuchu lub pożaru na statku albo wadliwości statku (art. 3 ust. 5 pkt a). Są to wypadki, w których szkoda jest związana z eksploatacją statku i możliwość kontrolowania zdarzenia przez pasażerów jest bardzo ograniczona. Roszczenia wynikające z innych wypadków, które wydarzyły się w czasie przewozu, należą do drugiej kategorii.

W razie gdy roszczenie z tytułu śmierci lub szkody na osobie pasażera spowodowanej wypadkiem żeglugowym nie przekracza kwoty 250 000 SDR (287 500 EUR) odpowiedzialność przewoźnika ma charakter obiektywny. Okoliczności egzoneracyjne stanowią zdarzenia o charakterze siły wyższej i wyłączną winę umyślną osoby trzeciej<sup>6</sup>.

Jeżeli jednak szkoda spowodowana wypadkiem żeglugowym przekracza powyższą granicę, przewoźnik jest zobowiązany do jej naprawienia w zakresie przewyższającym wyznaczony limit na zasadzie winy domniemanej. W przypadku drugiej kategorii roszczeń, tj. wynikających z wypadków innych niż *shipping incidents*, przewoźnik ponosi odpowiedzialność na zasadzie winy. W każdym przypadku maksymalny limit odpowiedzialności przewoźnika z tytułu śmierci lub szkody na osobie pasażera wynosi 400 000 SDR (460 000 EUR).

Tak więc dla wypadków żeglugowych ustanowiono dwa kwotowe limity powiązane z zasadą odpowiedzialności: 250 000 SDR dla odpowiedzialności obiektywnej i 400 000 SDR dla odpowiedzialności opartej na domniemaniu winy. Dla innych wypadków limit odpowiedzialności przewoźnika wynosi 400 000 SDR, winę jednak trzeba przewoźnikowi udowodnić. Jest to znaczące zaostrzenie reżimu. W przypadku roszczeń z tytułu odpowiedzialności przewoźnika za szkody na osobie lub w razie śmierci pasażera reżim odpowiedzialności w porównaniu z konwencją ateńską 1974 r. został zaostrzony poprzez zobiektywizowanie tej odpowiedzialności w podstawowym zakresie i podwyższenie jej limitów.

Zróżnicowana jest również przyjęta przez PAL 2002 zasada odpowiedzialności przewoźnika za szkody wynikające z utraty lub uszkodzenia bagażu. W przypadku bagażu kabinowego, gdy szkoda jest następstwem wypadku żeglugowego, przewoźnik odpowiada na zasadzie winy domniemanej, w razie innych

<sup>6</sup> Przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności, jeżeli wykaże, że wypadek ten:

- a) nastąpił na skutek działań wojennych lub wrogich, wojny domowej, powstania albo na skutek zjawiska przyrodniczego w swej naturze wyjątkowego, nieuniknionego i niemożliwego do opanowania; lub
- b) był w całości wynikiem czynu lub zaniechania, jakiego dopuściła się strona trzecia z zamiarem spowodowania wypadku.

wypadków winę przewoźnika należy udowodnić. Rodzaj wypadku nie ma natomiast znaczenia, gdy szkoda jest wyrządzona w innym bagażu niż kabinowy. Dla takich szkód przyjęto też jedną zasadę winy domniemanej. Wysokość limitów odpowiedzialności za szkody w bagażu zależy od jego rodzaju.

Szczególnie doniosłym rozwiązaniem PAL 2002 jest wprowadzenie obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności za śmierć pasażera lub szkodę na jego osobie (art. 4a ust. 1). Ponadto konwencja przyznaje poszkodowanemu prawo do skierowania roszczenia bezpośrednio do ubezpieczyciela (art. 4a pkt. 10). Obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności nałożony jest na przewoźnika, który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu statkiem zarejestrowanym w państwie stronie, przeznaczonym do przewozu więcej niż dwunastu pasażerów.

### 3. Prawo unijne

Wejście w życie PAL 2002 nastąpiło w kwietniu 2014 r. W międzyczasie w ramach UE uznano za pilne doprowadzenie do ujednoczenia przepisów dotyczących odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie pasażerów morzem. Wymagała tego realizacja określonych przez Komisję Europejską założeń europejskiej polityki transportowej określonych w dokumencie *European transport policy for 2010: time to decide*<sup>7</sup>, akcentujących potrzebę wzmocnienia praw pasażerów w Unii Europejskiej i stworzenia wspólnego zbioru zasad mających zastosowanie do wszystkich środków transportu – dzięki temu zyskaliby pełną świadomość praw przysługujących im w razie problemów podczas podróży, bez względu na formę transportu<sup>8</sup>.

Uznano, że reżim odpowiedzialności wobec pasażerów przewożonych morzem, jaki powinien zostać wprowadzony w UE, winien inkorporować reguły PAL 2002, bowiem realizują one kluczowe elementy tego oczekiwanego reżimu, jakimi są:

- a) obiektywna odpowiedzialność do odpowiednio wysokich limitów i rozszerzona odpowiedzialność w przypadku winy;
- b) obowiązkowe ubezpieczenie w celu zapewnienia efektywności zaostrzonego reżimu odpowiedzialności;
- c) prawo do skierowania roszczenia bezpośrednio do ubezpieczyciela, bowiem przewoźnik może mieć problem z wywiązaniem się ze swoich obowiązków odszkodowawczych.

<sup>7</sup> „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” COM(2001) 370, 12.9.2001 r.; także Komunikat z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie wzmocnienia praw pasażerów w Unii Europejskiej COM(2005) 46, 16.2.2005 r.

<sup>8</sup> Z uzasadnienia do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów.

Taki system odpowiedzialności winien objąć wszystkie przewozy w UE, włączając w to także przewozy w ramach terytorium jednego państwa członkowskiego<sup>9</sup>.

Wstępne założenie, że Wspólnota i w ślad za nią państwa członkowskie do końca 2005 r. przystąpią do protokołu PAL 2002, nie zostało zrealizowane. Dokument przystąpienia do tego protokołu UE złożyła dopiero 15 grudnia 2011 r. Postanowiono więc wyprzedzająco inkorporować przyjęty tu reżim do prawa wspólnotowego w drodze rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków<sup>10</sup>. Rozporządzenie to jest stosowane od 31 grudnia 2012 r. Stosownie do jego art. 1 ustanawia ono wspólnotowy system związany z odpowiedzialnością i ubezpieczeniem z tytułu przewozu pasażerów morskimi drogami wodnymi zgodnymi:

- a) z konwencją ateńską 2002, zamieszczoną w załączniku I oraz
- b) z zastrzeżeniami i wytycznymi IMO dotyczącymi wdrożenia konwencji ateńskiej 2002, przyjętymi przez Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej dnia 19 października 2006 r. („wytyczne IMO”), zamieszczonymi w załączniku II. Dotyczą one odszkodowania za szkody związane z aktami terrorystycznymi.

Przedmiotem regulacji rozporządzenia, zgodnie z jego art. 2, są przewozy międzynarodowe w rozumieniu art. 1 pkt 9 konwencji ateńskiej 2002<sup>11</sup> oraz przewozy morskimi drogami wodnymi w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klas A i B (według klasyfikacji stosowanej w zakresie bezpieczeństwa statków), w przypadku gdy:

- a) statek pływa pod banderą państwa członkowskiego lub został w nim zarejestrowany<sup>12</sup>;
- b) umowa przewozu została zawarta w państwie członkowskim;
- c) miejsce wyjazdu lub przeznaczenia według umowy przewozu znajduje się w państwie członkowskim.

Państwa członkowskie mogą stosować rozporządzenie do wszystkich morskich rejsów krajowych.

<sup>9</sup> Komunikat w sprawie zwiększenia bezpieczeństwa pasażerów we Wspólnocie z 2002 r. COM (2002)158, 25.3.2002 r.

<sup>10</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 24–46.

<sup>11</sup> Art. 1 pkt. 9 konwencji: stanowi: Przewóz międzynarodowy oznacza każdy przewóz, w którym zgodnie z umową przewozu miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia znajdują się w dwóch różnych państwach lub w jednym państwie, jeżeli zgodnie z umową przewozu lub planowaną trasą następuje zawinięcie do portu pośredniego w innym państwie.

<sup>12</sup> Do celów niniejszego rozporządzenia wyrażenie „lub został w nim zarejestrowany” należy rozumieć w ten sposób, że państwo bandery, do celów tymczasowego zawieszenia rejestru statku w związku z wydzierżawieniem w formie *bareboat* (pustego statku) jest państwem członkowskim lub państwem stroną konwencji ateńskiej 2002. Państwa członkowskie i Komisja powinny podjąć niezbędne kroki, by zachęcić IMO do opracowania wytycznych dotyczących podjęcia tymczasowego zawieszenia rejestru statku poprzez wydzierżawienie w formie *bareboat* pkt 12 preambuły.

Podstawowym zagadnieniem objętym regulacją rozporządzenia jest odpowiedzialność przewoźnika. W tym zakresie jego art. 3 stanowi, że system odpowiedzialności w stosunku do pasażerów, ich bagażu i ich pojazdów oraz zasady ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego podlegają przepisom rozporządzenia oraz postanowieniom art. 1 i 1bis, art. 2 ust. 2, art. 3 –16 oraz art. 18, 20 i 21 konwencji ateńskiej, przedstawionym w załączniku I oraz wytycznym IMO, zamieszczonym w załączniku II.

W uzupełnieniu postanowień PAL 2002 rozporządzenie stanowi w art. 4, że w przypadku utraty lub uszkodzenia sprzętu umożliwiającego poruszanie się<sup>13</sup> lub innego szczególnego sprzętu używanego przez pasażera o ograniczonej sprawności ruchowej, odpowiedzialność przewoźnika oparta jest na zasadach dotyczących bagażu kabinowego. Wysokość odszkodowania odpowiada kwocie koniecznej do zastąpienia tego sprzętu lub, w odpowiednich przypadkach, kosztom jego naprawy

Ponadto, zgodnie z art. 5 ust.1 rozporządzenia przewoźnik może skorzystać z globalnego ograniczenia odpowiedzialności stosownie do przepisów ustawodawstwa krajowego wdrażających międzynarodową konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r.<sup>14</sup> (konwencja LLMC), zmienioną protokołem z 1996 r.<sup>15</sup>, w tym do jakichkolwiek przyszłych zmian tej konwencji<sup>16</sup>. W braku takiego mającego zastosowanie ustawodawstwa krajowego odpowiedzialność przewoźnika lub wykonującego przewóz podlega wyłącznie art. 3 rozporządzenia<sup>17</sup>.

Dodatkowym elementem ochrony pasażera jest wprowadzenie przez art. 6 rozporządzenia obowiązku wypłaty zaliczki przez przewoźnika, który faktycznie wykonał w całości lub w części przewóz<sup>18</sup>, gdy śmierć lub szkoda na osobie pasażera nastąpiły wskutek wypadku żeglugowego, oraz niezależnie od rodzaju wypadku, jeżeli przewoźnik ma siedzibę na terenie UE. Kwota zaliczki winna wystarczać na pokrycie niecierpiących zwłoki potrzeb finansowych proporcjonalnie do odniesionej szkody. W razie śmierci pasażera kwota ta wynosi co najmniej 21 000 EUR.

<sup>13</sup> Dla celów rozporządzenia wyrażenie „sprzęt do poruszania się” nie powinno być interpretowane jako bagaż ani jako pojazd w rozumieniu art. 8 konwencji ateńskiej 2002 (pkt 13 preambuły).

<sup>14</sup> Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175.

<sup>15</sup> Dz. U. z 2012 r., poz. 146.

<sup>16</sup> Zasady Konwencji LLMC zmienionej protokołem z 1996 r. transponowano do prawa polskiego ustawą o zmianie ustawy Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej z 2012 r. (Dz. U. z 2012 r., poz. 1069).

<sup>17</sup> Na to ograniczenie odpowiedzialności może się przewoźnik powołać także w przypadku roszczenia z tytułu utraty życia lub szkody na osobie pasażera, które zostały spowodowane którymkolwiek z zagrożeń, o których mowa w pkt 2.2 wytycznych IMO – art. 5 ust. 2 rozporządzenia.

<sup>18</sup> Stosownie do art. 1 pkt 1 konwencji pojęcie „przewoźnik który faktycznie wykonuje całość lub część przewozu” odnosi się w zależności od sytuacji do przewoźnika umownego, który sam zawarł umowę przewozu lub w imieniu którego została ona zawarta, jeżeli on sam także wykonuje przewóz, bądź do przewoźnika faktycznego, który w danym razie wykonuje całość lub część przewozu.

Zgodnie z rozporządzeniem (art. 7) przewoźnik umowny i/lub wykonujący przewóz wini zapewnić, aby pasażerowie otrzymali stosowne i zrozumiałe informacje dotyczące ich praw przewidzianych w rozporządzeniu. Informacje dostarczane są w najwłaściwszej formie. W celu zapewnienia zgodności z wymogiem informowania pasażerów, przewoźnik umowny i wykonujący przewóz dostarczają pasażerom przynajmniej streszczenie przepisów rozporządzenia przygotowane przez Komisję i udostępnione publicznie.

W uzupełnieniu powyżej omówionej regulacji unijnej wydane zostało kolejne rozporządzenie realizujące wcześniejsze ustalenia Komisji stwierdzającej konieczność wzmocnienia następujących praw:

- 1) środków specjalnych na rzecz osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- 2) automatycznego i natychmiastowego rozwiązania stosowanego w razie przerwania podróży (długie opóźnienia, odwołanie lub odmowa przewozu);
- 3) obowiązków dotyczących informowania pasażerów;
- 4) rozpatrywania skarg i środków naprawczych<sup>19</sup>.

Zagadnienia te reguluje rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004. Rozporządzenie to normuje następujące zagadnienia związane z przewozem pasażerów drogą morską i drogą wodną śródlądową :

- a) niedyskryminacji pasażerów w zakresie warunków przewozu oferowanych przez przewoźników;
- b) niedyskryminacji osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz pomocy udzielanej tym osobom;
- c) praw pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia usługi;
- d) minimalny zakres informacji udostępnianych pasażerom;
- e) rozpatrywanie skarg;
- f) ogólne zasady dotyczące egzekwowania przepisów rozporządzenia.

Przepisy rozporządzenia (WE) nr 1177/2010 mają zastosowanie do pasażerów podróżujących statkami o napędzie mechanicznym (art. 2):

- 1) dopuszczonymi do przewozu powyżej 12 pasażerów lub 36, jeśli statek zbudowany został przed 1965 r.;
- 2) których załoga składa się z więcej niż 3 członków załogi lub gdy dystans przewozu w jedną stronę przekracza 500 metrów.
- 3) rejsów wycieczkowych.

Rozporządzenie to jest stosowane od 18 grudnia 2012 r. Nakłada ono obowiązki na przewoźników, operatorów terminali, podmioty zarządzające portami, biura podróży i organizatorów wyjazdów grupowych statkami morskimi (i żeglugi śródlądowej). Przepisy rozporządzenia (WE) 1177/2010 obowiązują bezpośrednio i nie wymagają co do zasady transpozycji do prawa krajowego, poza wypełnieniem obowiązków określonych w art. 25 oraz art. 28 tego rozporządze-

<sup>19</sup> COM(2008) 816, 4.12.2008 r.

nia. Zgodnie z art. 25 państwa członkowskie mają obowiązek wyznaczenia organu lub organów odpowiedzialnych za egzekwowanie jego przepisów w zakresie wykonywania usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych drogą morską i drogą śródlądową z portów położonych na jego terytorium oraz usług przewozu pasażerskiego z państwa trzeciego do takich portów.

Wyznaczony organ (lub organy) powinien być niezależny od interesów handlowych, a także w szczególności uprawniony do rozpatrywania skarg pasażerów na naruszenie przez przewoźników i operatorów terminali obowiązków wynikających z rozporządzenia 1177/2010. Na państwie członkowskim ciąży również obowiązek ustanowienia przepisów określających skuteczne, proporcjonalne i odstraszające sankcje za naruszenie jego postanowień oraz obowiązek podjęcia wszelkich niezbędnych środków w celu zapewnienia ich stosowania.

#### 4. Stan prawny w Polsce

Do 2012 r. regulacja kodeksu morskiego dotycząca przewozu pasażerów i ich bagażu morzem stanowiła implementację konwencji ateńskiej z 1974 r., zmienionej protokołem z 1976 r. Wejście w życie rozporządzenia nr 392/2009 wraz z jego załącznikami w postaci konwencji ateńskiej z 2002 r. oraz wytycznymi IMO wiąże się z koniecznością odpowiedniego dostosowania przepisów kodeksu morskiego. Dokonano tego ustawą z dnia 31 sierpnia 2012 r. o zmianie ustawy kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej<sup>20</sup>. W treści art. 181 § 1a k.m.<sup>21</sup> wskazano, że przepisy rozporządzenia stosuje się do przewozów, o których mowa w art. 2 zdanie pierwsze.

Regulacja rozporządzenia nie obejmuje więc wszystkich przewozów pasażerów morzem. Poza jego zakresem pozostają przewozy krajowe

- a) statkami klasy A lub B przeznaczone do przewozu dwunastu lub mniej pasażerów
- b) statkami klasy B i C .

W tym zakresie, do czasu przystąpienia przez Polskę do konwencji PAL 2002, zachowano dotychczasowy reżim odpowiedzialności, oparty na regulacji konwencji ateńskiej z 1974 r., zmienionej protokołem z 1976 r. ( art. 181 § 1 k.m.). Postanowienia tej konwencji stosuje się odpowiednio do przewozu osób, które za zgodą przewoźnika odbywają podróż bez opłaty za przewóz albo na podstawie umowy innej niż umowa przewozu pasażera (art. 181 § 3 k.m.)

W celu wykonania art. 4 bis ust. 1 PAL 2002 r, który przewiduje wskazany wyżej obowiązek posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności, art. 182a k.m. nakłada na każdego przewoźnika, który faktycznie wykonuje statkiem uprawnionym do przewozu ponad 12 pasażerów

<sup>20</sup> Dz. U. z 2012 r., poz. 1069. Na temat projektu tej ustawy zob. M. Dragun-Gertner, Z. Peplowska, *Kodeks morski w pracach Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 2011, z. 1, s. 115–152.

<sup>21</sup> Kodeks morski – ustawa z dnia 18 września 2001 r. (tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 758 ze zm.).



całość lub część przewozu podlegającego rozporządzeniu, obowiązek posiadania takiego ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego.

Zgodnie z rozporządzeniem, fakt posiadania takiego zabezpieczenia winien być potwierdzony certyfikatem wydanym przez właściwą administrację, a zadanie kontrolne w tym zakresie przyznano dyrektorowi urzędu morskiego (art. 182a § 13). W art. 182 a § 3, oraz art. 182b i 182c k.m. zamieszczono postanowienia dotyczące certyfikatów, mające na celu spełnienie wymogów stawianych przez art. 4 bis PAL 2002.

W przypadku pozostałych przewozów pasażerów podlegających k.m. dokonywanych statkiem o polskiej przynależności oraz o obcej przynależności, jeżeli przewóz jest wykonywany na terytorium RP lub między polskimi portami przewoźnik jest obowiązany posiadać, tak jak dotychczas, ubezpieczenie od odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera do wysokości sum odpowiadających granicom odpowiedzialności przewoźnika przewidzianych w art. 7 i 8 konwencji ateńskiej 1974/1976. Dowodem posiadania takiego ubezpieczenia jest polisa lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia. (art. 182 § 1, 2 i 3 k.m).

Statki o polskiej przynależności, które nie spełniają obowiązku posiadania polisy lub certyfikatu stwierdzającego ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie odpowiedzialności, nie mogą być używane w żegludze, zaś statki o obcej przynależności w braku spełnienia tego obowiązku nie mogą wejść na terytorium RP ani go opuścić (art. 182 § 4 oraz art. 182a § 5 i 6). Uprawianie żeglugi z naruszeniem obowiązku posiadania wskazanych wyżej dokumentów ubezpieczenia lub zabezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podlega sankcjom wskazanym w art. 56 pkt 20 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej<sup>22</sup>.

Z kolei wykonanie nałożonych na państwa członkowskie obowiązków określonych we wspomnianych wyżej art. 25 i 28 rozporządzenia (WE) 1177/2010 wymagało także, w odniesieniu do przewozów pasażera morzem, dokonania zmian w kodeksie morskim i w ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej w zakresie skarg i sprawozdawczości. Przewiduje je przygotowana przez KKPM ustawa z dnia 21 czerwca 2013 r. o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową<sup>23</sup>. Zamieszczono w niej ponadto rozwiązania mające na celu zsynchronizowanie praw pasażerów w przewozach podlegających rozporządzeniu i niemieszczących się w jego zakresie (zmiany w art. 177, 178, 180, 182 oraz

<sup>22</sup> Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1502 ze zm.

<sup>23</sup> Dz. U. z 2013 r., poz. 1014. Przewiduje ona też zmianę ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2012 r., poz. 1173) oraz ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857 ze zm.) celem wdrożenia rozporządzenia w odniesieniu do żeglugi śródlądowej, a także ze względu na fakt, iż rozporządzenie to przewiduje pewne obowiązki biur podróży i organizatorów wyjazdów grupowych, zmianę ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2268 ze zm.).

nowy art. 182a k.m.). Odnotować jednak należy, na co zwrócono uwagę w uzasadnieniu projektu ustawy, że zakres przedmiotowy rozporządzenia pozostawia niewiele miejsca na unormowania prawa krajowego, które dotyczyć mogą tylko żeglugi przybrzeżnej i przewozów dokonywanych na krótkich dystansach.

Zmiany wprowadzone do przepisów kodeksu morskiego odnoszą się do praw pasażerów w zakresie odstąpienia od umowy przewozu, a także zwrotu opłaty za przewóz w przypadku opóźnienia w jego rozpoczęciu i w sytuacjach nadzwyczajnych. Skrócony został termin skorzystania z tych uprawnień, a ponadto zrezygnowano z powiązania wysokości należnego odszkodowania z przebyłym dystansem. Zgodnie z nowym brzmieniem art.177 k.m. pasażer może odstąpić od umowy przewozu i żądać zwrotu opłaty za przewóz w całości, gdy podróż została odwołana albo jej rozpoczęcie opóźniło się o ponad 90 minut, przewoźnik zaś zwraca opłatę za przewóz w terminie 7 dni od dnia zgłoszenia żądania. Dotychczasowy, wymagany do skorzystania z tych praw termin opóźnienia w rozpoczęciu przewozu (3 lub 7 dni zależnie od rodzaju statku) uznano za niezasadny w dzisiejszych realiach przewozów pasażerskich i to na krótkich dystansach. Podobnie rzecz się ma z dzieleniem zwracanej opłaty według przebytego dystansu<sup>24</sup>. Takie rozwiązanie zachowuje natomiast swą aktualność, co uwzględniono w zmodyfikowanej treści art. 178 § 2 k.m. przy przewozach dokonywanych statkami innymi niż pasażerskie, jeśli w czasie podróży przewoźnik odstępuje od umowy przewozu, ponieważ podróż nie może być kontynuowana bez jego winy. Może on, w miejsce zwrotu stosownej części opłaty za przewóz, na swój koszt przewieźć pasażera do portu przeznaczenia pierwszym dostępnym statkiem lub innym środkiem transportu. Uzależnienie wysokości zwracanej opłaty za nieodbytą część podróży od jej dystansu wchodzi w grę także wtedy, gdy umowa przewozu z mocy prawa ulega rozwiązaniu, tj. gdy z przyczyn, za które żadna ze stron nie ponosi odpowiedzialności, statek zaginął, zatonął, został zabrany jako łup albo uległ wypadkowi, wskutek którego stał się niezdalny do naprawy lub jej niewart ( art. 180 § 2 k.m.).

W ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej przyjęto zmiany powierzające zapewnienie wykonywania przepisów rozporządzenia (WE) 1177/2010 organom administracji morskiej, a rozpatrywanie skarg pasażerów jednemu z dyrektorów urzędów morskich wskazanemu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w drodze rozporządzenia (zmiana art. 42 ust. 1 ustawy – dodany pkt. 28). W nowym artykule 43a określony został tryb rozpatrywania skarg pasażerów. Brzmi on:

*Art. 43a. 1. W przypadku gdy pasażer nie jest zadowolony ze sposobu rozpatrzenia przez przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010,*

<sup>24</sup> Mając to na uwadze art. 19 ust. 6 rozporządzenia 1177/2010 przyznaje przewoźnikom prawo do ustanowienia kwoty minimalnej, poniżej której odszkodowanie nie jest wypłacane, ale nie wyższej niż 6 EUR.

skargi, o której mowa w art. 24 tego rozporządzenia, lub nie uzyska on odpowiedzi na taką skargę, może wnieść skargę do dyrektora urzędu morskiego określonego w przepisach wydanych na podstawie ust. 5.

2. Do skargi wnoszonej do dyrektora urzędu morskiego pasażer dołącza:

- 1) kopię skargi skierowanej do przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010;
- 2) kopię odpowiedzi na skargę, o której mowa w pkt 1, albo oświadczenie, że odpowiedź nie została udzielona w terminie określonym w art. 24 ust. 2 rozporządzenia nr 1177/2010;
- 3) kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji na daną trasę.

3. Do rozpatrywania skarg pasażerów przez dyrektora urzędu morskiego stosuje się przepisy działu VIII Kodeksu postępowania administracyjnego.

4. W przypadku stwierdzenia naruszenia prawa przez przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, dyrektor urzędu morskiego określa, w drodze decyzji administracyjnej, zakres stwierdzonych nieprawidłowości oraz wyznacza termin ich usunięcia.

W pierwszej instancji skargi będą więc składane do przewoźnika lub operatora terminalu, a wyznaczony, w drodze rozporządzenia, dyrektor urzędu morskiego, będzie działał jako instancja odwoławcza, działając w trybie skargowym w rozumieniu przepisów kodeksu postępowania administracyjnego. W oparciu o nowe brzmienie art. 42 ust. 2 pkt 28, art. 50 ust. 1 oraz 56a ustawy o obszarach morskich służyć mu będzie uprawnienie do wszczęcia postępowania administracyjnego wobec podmiotu, który dopuścił się naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) 1177/2010, a zakres jego kompetencji wyznacza art. 43a ust. 4.

Podstawowe uprawnienia do kontrolowania wypełniania obowiązków wynikających z rozporządzenia w zakresie usług przewozu drogą morską przyznano inspekcji morskiej. Jak wskazano w uzasadnieniu projektu ustawy, nadzór ten nie powinien sprowadzać się tylko do rozpatrywania skarg pasażerów. Jeżeli będzie to niezbędne do ochrony życia, zdrowia lub mienia na morzu lub w porcie albo przystani morskiej, dyrektor urzędu morskiego może – zgodnie z art. 48 ustawy o obszarach morskich – ustanawiać w zakresie określonym w rozporządzeniu, np. w razie konieczności odwołania lub opóźnienia rozpoczęcia rejsu spowodowanej warunkami pogodowymi stwarzającymi zagrożenie bezpiecznej żeglugi, przepisy porządkowe określonego zachowania się zawierające zakazy lub nakazy.

Wprowadzono normę sankcyjną, przewidując karę pieniężną wymierzaną przez dyrektora urzędu morskiego w drodze decyzji administracyjnej, w wysokości do równowartości 10 000 SDR, rozstrzygając też związane z tym kwestie proceduralne.

## 5. Europejska wizja dotycząca pasażerów: Komunikat w sprawie praw pasażerów we wszystkich środkach transportu<sup>25</sup>

W komunikacie z 2011 r. podsumowano dotychczasowe rozwiązania unijne stanowiące realizację założeń Białej księgi COM(2001)370 i zapowiedziano przejście od dotychczasowego podejścia wyłącznie modalnego do wizji bardziej intermodalnej w ramach unijnej polityki w zakresie przewozu osób. Oceniono więc porównawczo realizację podstawowych zasad związanych z ochroną praw pasażerów, uznając za kamienie węgielne: niedyskryminację, dokładne, aktualne i dostępne informacje, oraz natychmiastową i proporcjonalną pomoc udzielaną pasażerom. Z tej perspektywy wskazano, że w kontekście niedyskryminacji w transporcie wodnym i kolejowym nie są konieczne regulacje dotyczące odmowy przyjęcia na pokład, bowiem takie sytuacje zdarzają się tu rzadko. Tak, jak i w innych gałęziach transportu, zapewniona też tu została niedyskryminacja ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową, wyjątki traktowane restrykcyjnie są zezwolone tylko wtedy, gdy wymaga tego bezpieczeństwo przewozu. Takim pasażerom prawo unijne zapewnia też dostęp do usług transportowych i niezbędną pomoc. W tej sferze oczekuje się jednak dalszych ujednociających rozwiązań. Dla transportu morskiego opracowano dotychczas wytyczne dotyczące konstrukcji i wyposażenia statków, mające ułatwić dostęp do statku pasażerom o ograniczonej sprawności ruchowej, zawarte w dyrektywie 2009/45 WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich<sup>26</sup>. Komisja planuje opracowanie ogólnego zbioru norm dostępności infrastruktury i usług transportowych. Rozporządzenie dotyczące transportu wodnego (i autobusowego) wyróżnia uwzględnienie nowych elektronicznych środków przekazu informacji, do stosowania których zachęca się w przypadku wszystkich rodzajów transportu. Powszechnego wprowadzenia wymaga system przeglądów działalności poszczególnych operatorów transportowych, co umożliwiłoby użytkownikom ich porównywanie i zwiększyłoby konkurencję. Dotychczas obowiązek sprawozdań w sferze minimalnych standardów jakości przewiduje się wyłącznie w transporcie kolejowym. Kolejnym wyznaczonym zadaniem jest zharmonizowana intermodalna wizja warunków świadczenia usługi przewozu osób oraz elementów składowych ceny, które mają być uwzględniane w taryfie podstawowej w przypadku wszystkich rodzajów transportu. Wszystkie gałęzie transportu zapewniają pasażerom prawo do rezygnacji z podróży lub zwrotu kosztów w przypadku jej zakłócenia. Różnią się jednak terminy „dużego opóźnienia” będące podstawą do skorzystania z tych praw, co jednak jest uzasadnione uwarunkowaniami każdej z gałęzi transportu. W przypadku wszystkich rodzajów transportu, z wyjątkiem transportu autobusowego, odpowiedzialność w przypadku śmierci lub szkód na osobie pasażera oraz w przypadku szkody

<sup>25</sup> COM (2011) 898.

<sup>26</sup> Dz.U.L 163 z 25.6.2009 r., s. 1.

w bagażu jest objęta postanowieniami odnośnych konwencji międzynarodowych. System rozpatrywania skarg pasażerów przyjęty w rozporządzeniach dotyczących transportu wodnego (i autobusowego) oparto na doświadczeniach związanych z innymi gałęziami transportu, dzięki czemu uniknięto braków np. w kwestii uregulowania terminów rozpatrywania skarg. Docelowo więc zakłada się uzupełnienie tych regulacji w transporcie lotniczym i kolejowym.

W komunikacie stwierdza się, że obecnie głównym celem jest spowodowanie, aby przepisy dotyczące praw pasażerów były zrozumiałe oraz skonsolidowanie ich wdrażania i egzekwowania w przypadku wszystkich rodzajów transportu w celu zapewnienia wspólnego podejścia w tej dziedzinie. Komisja będzie kontynuować prace zarówno nad kwestiami prawnymi, jak i pozaprawnymi, aby zwiększyć skuteczność ochrony pasażerów oraz zapewnić proporcjonalne i skuteczne stosowanie przepisów UE.

**Maria Dragun-Gertner**

## **PROTECTION OF PASSENGERS IN MARITIME TRANSPORT**

International and domestic legislation concerning the contract of carriage of passengers by sea has been developed aiming at ensuring a high level of protection for passengers in maritime transport. It mainly focuses on the harmonized system of liability and insurance created by PAL 2002. Under EU regulations 392/2009 and 1177/2010, some other standards comparable with different modes of transport are provided, among others, appropriate opportunities for travel for disabled persons or passengers with reduced mobility. These regulations are properly implemented by Polish Maritime Code. In case of ratification of PAL 2002 by Poland, some other amendments will be necessary.