

IWONA ZUŻEWICZ-WIEWIÓROWSKA

## ZAGADNIENIA PRAWNE WYCIECZEK MORSKICH

*Doktryna prawa morskiego umowę o wycieczkę morską traktuje jako umowę o charakterze mieszanym. Również w orzecznictwie polskiego Sądu Najwyższego został wyrażony pogląd o mieszanym charakterze umowy o podróż.*

*Umowa o podróż nie jest regulowana w kodeksie cywilnym jako osobna umowa nazwana. Do umowy o wycieczkę morską zastosowanie znajdują postanowienia Ustawy z 29.08.1997 r. o usługach turystycznych, implementujące Dyrektywę Rady nr 90/314 EWG z 13.06.1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek. Do umowy o podróż w zakresie nieuregulowanym ustawą o usługach turystycznych zastosowanie znajdują przepisy kodeksu cywilnego.*

Problematyka pasażerskich podróży morskich stała się w ostatnim czasie przedmiotem wzmożonego zainteresowania społeczności międzynarodowej. Setna rocznica zatonięcia RMS „Titanic” skłaniała do refleksji dotyczącej bezpieczeństwa statków pasażerskich. Katastrofa wycieczkowca „Costa Concordia”, która miała miejsce w styczniu 2012 r. u wybrzeży Włoch, wywołała dyskusję na temat poprawy bezpieczeństwa statków pasażerskich, zwłaszcza w kontekście oddziaływania czynnika ludzkiego na przyczyny i skutki wypadku żeglugowego<sup>1</sup>. W pracach gremiów międzynarodowych odgrywających kluczową rolę w tworzeniu i promowaniu standardów bezpieczeństwa morskiego przegląd kwestii bezpieczeństwa statków pasażerskich został umieszczony na liście priorytetowej. Zwraca uwagę zarówno imponująca wielkość wycieczkowców, jak i pełnione przez nie funkcje, co stawia szczególne wyzwania w zakresie bezpieczeństwa<sup>2</sup>. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) w ramach Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) określiła swoje stanowisko i za-

---

<sup>1</sup> P. Boisson, *Du Titanic au Concordia: 100 ans de droit de la sécurité des navires de croisière – Le grandes étapes*, Droit Maritime Français 2012, no. 735, s. 328 i nast.

<sup>2</sup> Zob. A. Sam-Lefebvre, *Le gigantisme naval à l'épreuve de la sécurité dans le transport maritime de passagers*, Droit Maritime Français 2012, no. 735, s. 338 ; H. Ardillon, *La fonction de capitaine à bord d'un navire de grande dimension*, Droit Maritime Français 2012, no. 735, s. 345; W.K. Talley, D. Jin, H. Kite-Powell, *Determinants of the severity of passenger vessel accidents*, Marit. Pol. Mgmt. 2006, vol. 33, no. 2, s. 173 i nast.

mierzenia co do bezpieczeństwa statków pasażerskich<sup>3</sup>. Tuż po katastrofie Komisja Europejska opublikowała dokument *Safety of passenger ship – Costa Concordia accident and Commission review of safety legislation*<sup>4</sup>. Rejsy turystyczne stanowią także przedmiot zainteresowania Komisji Europejskiej w kontekście aspektów gospodarczych i społecznych turystyki morskiej, której są ważnym obszarem działalności. W najbliższym czasie Komisja Europejska zamierza przedstawić komunikat dotyczący wyzwań i możliwości turystyki morskiej i przybrzeżnej w UE. Obecnie trwają konsultacje publiczne na temat tego zagadnienia.

Zidentyfikowanie i omówienie wybranych problemów prawnych wycieczek morskich wymaga w pierwszej kolejności właściwego określenia samej istoty wycieczki morskiej. Przedmiotem umowy o wycieczkę morską (umowy o podróż) jest pobyt na statku zapewniającym bogatą ofertę w zakresie rekreacji i rozrywki, zawinięcie do określonych portów położonych w atrakcyjnych turystycznie regionach, połączone z zejściem na ląd i wycieczkami lądowymi (czasami oferowanymi jedynie opcjonalnie<sup>5</sup>). Przemieszczenie pasażera drogą morską na określonej trasie staje się celem drugorzędnym, podporządkowanym celom rekreacyjnym i turystycznym, dla których pasażer odbywa podróż statkiem<sup>6</sup>. W ramach umowy o wycieczkę pasażer korzysta z kombinacji świadczeń. Komfortowo wyposażone statki (wycieczkowce, *cruisery*) zapewniają pasażerowi przemieszczenie morzem na określonej trasie, zawinięcie do określonych portów, nocleg, wyżywienie, usługi, wyposażenie służące wypoczynkowi itp. Na lądzie pasażer korzysta z możliwości zwiedzania okolic nadmorskich, noclegów w hotelach, transportu, usług przewodnika itd<sup>7</sup>. W przypadku wycieczki morskiej podkreślany w piśmiennictwie element „transgraniczności” usług turystycznych<sup>8</sup> jest regułą, wpisaną w istotę działalności żeglugowej.

Umowa o podróż (umowa o imprezę turystyczną), chociaż nieuregulowana w kodeksie cywilnym jako osobna umowa nazwana, w doktrynie uznawana jest za wyodrębniony typ umowy. W piśmiennictwie zwraca się przy tym uwagę na niedostatki regulacji prawnej dotyczącej umowy o podróż<sup>9</sup>. Do umowy o wycieczkę morską zastosowanie znajdują postanowienia Ustawy z 29.08.1997 r.

---

<sup>3</sup> *Passenger ship safety recommendations agreed by IMO's Maritime Safety Committee*, Maritime Safety Committee (MSC), 90th session, 16–25 May 2012.

<sup>4</sup> Memo/12/25, Bruksela, 20.01.2012

<sup>5</sup> Zapewnienie pasażera o możliwości uczestnictwa, chociażby za dodatkową opłatą, w wycieczkach fakultatywnych na lądzie i uchybienie obowiązkowi ich zorganizowania może stanowić podstawę roszczenia odszkodowawczego w stosunku do organizatora turystyki, zob. M. Nesterowicz, *Umowa o podróż*, [w:] *Prawo zobowiązań – część szczegółowa. System Prawa Prywatnego*, t. 7, red. J. Rąjski, Warszawa 2011, s. 981 i nast.

<sup>6</sup> Zob. M.H. Kosiński, *Odpowiedzialność cywilna morskiego przewoźnika pasażerów według prawa Unii Europejskiej*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni 2010, nr 25, s. 20.

<sup>7</sup> Zob. M. Nesterowicz, *Prawo morskie*, t. 2(1), red. J. Łopuski, Bydgoszcz 1998, s. 530.; *idem*, *Charakter prawny umowy o wycieczkę morską*, TGM 1973, nr 7.

<sup>8</sup> M. Nesterowicz, *Umowa o podróż*, *op.cit.*, s. 933.

<sup>9</sup> *Ibidem*, s. 984.

o usługach turystycznych<sup>10</sup>, implementujące Dyrektywę Rady nr 90/314/EWG z 13.06.1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek<sup>11</sup>. Do umowy o podróż w zakresie nieuregulowanym ustawą o usługach turystycznych zastosowanie znajdują przepisy kodeksu cywilnego<sup>12</sup>.

W piśmiennictwie umową o podróż (o wycieczkę) określa się „jedną umowę złożoną z wielu połączonych i zintegrowanych świadczeń na rzecz turystów, jak przewóz, zakwaterowanie, wyżywienie, zwiedzanie, rozrywki itp., tworzących określony program”<sup>13</sup>. Umowa o podróż tworzy jeden stosunek umowny, z którego wynika obowiązek wielu różnych samodzielnych świadczeń, powiązanych ze sobą w całość ze względu na cel umowy. Zgodnie z art. 3 ust. 2 ustawy o usługach turystycznych imprezą turystyczną są co najmniej dwie usługi turystyczne tworzące jednolity program i objęte wspólną ceną, jeżeli usługi te obejmują nocleg lub trwają ponad 24 godziny albo jeżeli program przewiduje zmianę miejsca pobytu. Wielość świadczeń o różnym charakterze nie daje podstawy do odstąpienia od całościowej oceny wycieczki morskiej jako produktu nabywanego za określoną cenę<sup>14</sup>. Umowa o świadczenie usług turystycznych polegających na organizowaniu imprez turystycznych wymaga formy pisemnej<sup>15</sup>.

W doktrynie prawa morskiego umowa o wycieczkę morską (umowa o podróż) kwalifikowana jest jako umowa o charakterze mieszanym<sup>16</sup>. Takie zapatrywanie uzasadniane jest wskazaniem, że umowa ta łączy w sobie elementy treści różnych typów umów, np. umowy zlecenia, o dzieło, przewozu, najmu, sprzedaży, przechowania. Również w orzecznictwie Sądu Najwyższego został wyrażony pogląd o mieszanym charakterze umowy o podróż. W drodze umowy mieszanej strony kreują jeden stosunek zobowiązaniowy obejmujący kilka, a nawet wiele obowiązków świadczeń<sup>17</sup>. Przeświadczenie o mieszanym charakterze umowy o podróż podtrzymywane jest w piśmiennictwie, także po wejściu w życie ustawy o usługach turystycznych<sup>18</sup>. Nie brakuje jednak głosów opowiadających się za przyjęciem tezy o uznaniu umowy o imprezę turystyczną

<sup>10</sup> Dz.U. z 2004 r., Nr 223, poz. 2268 (tekst jedn.) z późn. zmian.

<sup>11</sup> Dz.Urz. WE L 158 z 23.06.1990 r., s. 59 z późn. zmian. Zob. też T.A. Dickerson, *The Cruise Passenger's Rights and Remedies*, International Travel Law Journal 2001, vol. 8(1).

<sup>12</sup> Zob. uchwałę SN z 19.11.2010 r. w sprawie III CZP 79/10, OSNC 2011/4/41.

<sup>13</sup> M. Nesterowicz, *Umowa o podróż*, op. cit., s. 936.

<sup>14</sup> *Ibidem*, s. 942 i nast.

<sup>15</sup> Art. 14 ust. 1 ustawy o usługach turystycznych. Zob. P. Cybula, *Procedura zawierania umowy o imprezę turystyczną w świetle przepisów kodeksu cywilnego i ustawy o usługach turystycznych (zagadnienia wybrane)*, Folia Turistica 2009, nr 20, s. 23 i nast.

<sup>16</sup> Por. S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. 2, Wrocław 1973, s. 158; M. Nesterowicz, *Umowa o podróż*, op. cit., s. 530.

<sup>17</sup> Zob. uchwałę Sądu Najwyższego z 25.02.1986 r., w sprawie III CZP 2/86, OSNC 1987, nr 1, poz. 10, a także wyrok SN z 29.11.2006 r. w sprawie II CSK 267/06, LEX nr 445259.

<sup>18</sup> Zob. M. Nesterowicz, *Umowa o podróż*, op. cit., s. 943.

(umowy o podróż) za umowę nazwaną na podstawie uregulowania ustawy o usługach turystycznych<sup>19</sup>.

Pozostawiając szeroko omówione w literaturze przedmiotu zagadnienia z zakresu prawa turystycznego dotyczące istoty i warunków świadczenia usług turystycznych oraz ich oceny prawnej, szczegółowych zagadnień dotyczących zmiany umowy przed rozpoczęciem podróży i w czasie jej trwania, rozwiązania umowy, przypadków odpowiedzialności kontraktowej z tytułu nienależytego wykonania zobowiązania przez organizatora podróży itd., warto przyrzeć się problematyce wycieczki morskiej, w szczególności z perspektywy przepisów prawa morskiego. Kilka uwag dotyczących zagadnień prawa turystycznego jest jednak koniecznych dla przejrzystości wyводу.

Podstawy odpowiedzialności kontraktowej organizatora turystyki z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy o świadczenie usług turystycznych określa art. 11a i 11b ustawy o usługach turystycznych. W charakterze organizatora turystyki może występować zarówno biuro podróży, jak i armator czy przewoźnik. W orzecznictwie uznaje się, że zawarte w ustawie o usługach turystycznych rozwiązania prawne tworzą samodzielną, autonomiczną podstawę odpowiedzialności umownej, zakorzenioną w regulacji prawa unijnego. Przepisy kodeksu cywilnego mają zastosowanie do odpowiedzialności z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy o podróż tylko w zakresie nieuregulowanym ustawą o usługach turystycznych<sup>20</sup>. Uczestnik imprezy turystycznej podlega ponadto szczególnej ochronie na podstawie przepisów o ochronie konsumentów. Przed narzucaniem uciążliwych warunków umów chronią go uregulowania kodeksu cywilnego dotyczące niedozwolonych postanowień umownych (art. 385<sup>1</sup> i nast. k.c.). Ustawa o usługach turystycznych ustanawia odpowiedzialność na zasadzie ryzyka<sup>21</sup>. Organizator turystyki odpowiada za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy o świadczenie usług turystycznych, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest spowodowane wyłącznie: działaniem lub zaniechaniem klienta, działaniem lub zaniechaniem osób trzecich, nieuczestniczących w wykonywaniu usług przewidzianych w umowie, jeżeli tych działań lub zaniechań nie można było przewidzieć ani uniknąć, albo siłą wyższą. Organizator turystyki ponosi odpowiedzialność za swoich kontrahentów, przy pomocy których zobowiązanie wykonuje lub którym wykonanie zobowiązania powierza, zarówno w kraju, jak i za granicą<sup>22</sup>. Powierzenie realizacji wszystkich lub niektórych świadczeń umowy o wycieczkę morską swoim kontrahentom nie stanowi podstawy do zwolnienia

---

<sup>19</sup> Zob. J. Gospodarek, *Prawo w turystyce*, Warszawa 2006, s. 281 i nast.; P. Cybula, *Charakter prawny umowy o imprezę turystyczną*, [w:] *Turystyka a prawo. Aktualne problemy legislacyjne i konstrukcyjne*, red. P. Cybula, J. Raciborski, Sucha Beskidzka-Kraków 2008, s. 117 i nast.; W.J. Katner, *Pojęcie umowy nienazwanej*, *Studia Prawa Prywatnego* 2009, nr 1, s. 5.

<sup>20</sup> Zob. uchwałę Sądu Najwyższego z 19.11.2010 r. w sprawie III CZP 79/10, OSNC 2011/4/41.

<sup>21</sup> M. Nesterowicz, *Umowa o podróż*, *op.cit.*, s. 947.

<sup>22</sup> Zasadę tę wyraża art. 474 k.c.

organizatora turystyki z odpowiedzialności za należyte wykonanie umowy. Posługując się innymi osobami, organizator turystyki przyjmuje na siebie ryzyko z tym związane. Wyłączona jest możliwość powołania się na brak winy w wyborze lub winy w nadzorze<sup>23</sup>. Dotyczy to także przewoźnika morskiego, któremu organizator turystyki powierzył wykonanie tego segmentu usługi<sup>24</sup>. Jeśli przeszkody w wykonaniu zobowiązania przez kooperantów mają charakter siły wyższej, organizator co do zasady może wyłączyć swoją odpowiedzialność. Zwłaszcza w trakcie przewozu morskiego mogą nastąpić przeszkody w realizacji programu wycieczki (np. niezawinięcie do portu objętego planem rejsu) spowodowane warunkami żeglugowymi, stanem pogody. Jeśli mają charakter nadzwyczajny, prowadzą do zwolnienia organizatora turystyki działającego jako przewoźnik morski lub powierzającego wykonanie przewozu przewoźnikowi<sup>25</sup>. Natomiast nie powinno budzić wątpliwości przypisanie organizatorowi wycieczki morskiej, niezależnie od tego, czy jest nim przewoźnik morski, czy biuro podróży, odpowiedzialności za zatrucie pokarmowe pasażera w czasie pobytu na lądzie, wchodzącego w zakres wycieczki, jeżeli nie wykazał on przesłanek zwalniających z tej odpowiedzialności. Uchybienia w przygotowaniu do dyspozycji uczestników fakultatywnych wycieczek chociażby za dodatkową opłatą, do których udostępnienia organizator się zobowiązał i zobowiązania nie wykonał, narazi go na odpowiedzialność względem uczestnika wycieczki<sup>26</sup>. Nienależyte wykonanie wycieczek organizowanych na lądzie, wchodzących w zakres wycieczki morskiej, chociażby były świadczone na zlecenie organizatora przez lokalnego przedsiębiorcę, stanowią ryzyko organizatora.

Jednym z problemów sygnalizowanych w piśmiennictwie, zwłaszcza w przypadku wycieczek morskich, jest właściwe ustalenie wysokości odszkodowania z tytułu zmiany programu wycieczki lub niezrealizowania niektórych jej punktów<sup>27</sup>. Za poprawne uznaje się, w przypadku przesądzenia odpowiedzialności biura podróży, dokonanie przez sąd oceny, w jakim stopniu zmniejszyła się atrakcyjność wycieczki pozbawionej niektórych elementów programu oraz przyznanie odszkodowania obejmującego zwrot części ceny wycieczki<sup>28</sup>.

<sup>23</sup> Zob. G. Bieniek, H. Ciepla, S. Dmowski, J. Gudowski i inni, *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, t. I, Warszawa 1996, s. 430.

<sup>24</sup> Zob. M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne*, Warszawa 2009, s. 65 i nast.

<sup>25</sup> Zob. opisaną przez M. Nesterowicz sprawę rejsu wycieczkowego do Dakaru statkiem ts/s „Stefan Batory” w 1986 r., w którym Sąd Najwyższy w niepublikowanym orzeczeniu w sprawie I CR 47/90 uznał za przypadek siły wyższej, zwalniającej z odpowiedzialności zarówno przewoźnika, jak i biuro podróży, warunki atmosferyczne oraz związaną z tym decyzję władz portowych uniemożliwiającą wpłynięcie do portu w Agadirze, skąd zaplanowana była wycieczka na lądzie (M. Nesterowicz, *Odpowiedzialność cywilna organizatora wycieczek morskich (sprawa „Dakar”)*, *Prawo Morskie* 1995, t. IX, s. 187 i nast.).

<sup>26</sup> Zob. M. Nesterowicz, *Umowa o podróż*, *op.cit.*, s. 945.

<sup>27</sup> *Ibidem*, s. 976.

<sup>28</sup> *Ibidem*, s. 976.

Dyskusję na temat szeroko omawianego w piśmiennictwie<sup>29</sup> zagadnienia dopuszczalności zadośćuczynienia pieniężnego za „zmarowany urlop” i utratę przyjemności podróży zdaje się zamykać uchwała Sądu Najwyższego z 19.11.2010 r. w sprawie III CZP 79/10<sup>30</sup>. W uchwale SN przesądził, że przepis art. 11a ust. 1 ustawy o usługach turystycznych może być podstawą odpowiedzialności organizatora turystyki za szkodę niemajątkową klienta w postaci tzw. zmarowanego urlopu. Odrzucił jednak koncepcję, że prawo do spokojnego wypoczynku (urlopu) jest dobrem osobistym mieszczącym się w otwartym katalogu tych dóbr zawartym w art. 23 k.c.<sup>31</sup>. Ustalając podstawę odpowiedzialności z tego tytułu, sąd odwołał się do argumentów wypływających z prawa unijnego (europejskiego) oraz orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE. Kluczowe znaczenie miało rozstrzygnięcie Trybunału w sprawie C-168/00 *Simone Leitner przeciwko TUI Deutschland GmbH & Co. KG* przesądzające, że art. 5 dyrektywy Rady nr 90/314/EWG powinien być interpretowany w ten sposób, że przyznaje co do zasady konsumentowi prawo do naprawienia szkody niemajątkowej (szkody moralnej) wynikającej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez organizatora imprezy turystycznej<sup>32</sup>.

Z perspektywy relacji kontraktowych łączących organizatora turystyki i uczestnika wycieczki w piśmiennictwie podkreśla się ciążący na organizatorze obowiązek zapewnienia klientom bezpieczeństwa, wchodzący w zakres umowy o podróż<sup>33</sup>. Przyjmuje się jednocześnie, że ma on charakter obowiązku rezultatu<sup>34</sup>. Nadrzędnym obowiązkiem organizatora turystyki jest udzielenie w czasie trwania imprezy turystycznej pomocy poszkodowanemu klientowi, chociażby zachodziła podstawa do wyłączenia odpowiedzialności<sup>35</sup>. W przypadku szkód na osobie uczestnika wycieczki morskiej będzie zachodzić przypadek zbiegu odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej. Nie wpłynie to jednak na podsta-

<sup>29</sup> Zob. w szczególności M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne, op.cit.*, s. 97 i nast.; *idem*, *Zadośćuczynienie pieniężne za „zmarowany urlop” podczas wycieczki turystycznej*, Państwo i Prawo 2002, nr 10, s. 74; A. Wiewiórska-Domagalska, *Compensation for Non-Material Damage under the Directive on Package Travel*, European Review of Private Law 2003, s. 91; M. Ciemiński, *Naprawienie uszczerbku polegającego na utraconej przyjemności z podróży*, Kwartalnik Prawa Prywatnego 2005, nr 2, s. 366; J. Łuzak, K. Osajda, *Odpowiedzialność za zmarowany urlop w prawie polskim*, Kwartalnik Prawa Prywatnego 2005, nr 2, s. 309; U. Walczak, *Uwagi de lege lata i de lege ferenda na temat zasad odpowiedzialności kontraktowej w świetle orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 12 marca 2002 r. w sprawie Simone Leitner v. TUI GmbH&Co*, Transformacje Prawa Prywatnego 2006, t. 2, s. 109; M. Boszko, *Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Leitner. Odszkodowanie za szkodę niematerialną oraz model odpowiedzialności odszkodowawczej w dyrektywie w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek*, Transformacje Prawa Prywatnego 2007, t. 1, s. 29.

<sup>30</sup> OSNC 2011/4/41.

<sup>31</sup> Zob. też wyrok SN z 24.03.2011 r. w sprawie I CSK 372/10, LEX nr 927833.

<sup>32</sup> Wyrok Trybunału z 12.03.2002 r. w sprawie C-168/00 *Simone Leitner przeciwko TUI Deutschland GmbH & Co. KG*, Zb. Orz. 2002, s. I-02631.

<sup>33</sup> M. Nesterowicz, *Umowa o podróż, op.cit.*, s. 969.

<sup>34</sup> *Ibidem*, s. 970.

<sup>35</sup> Art. 11a ust. 2 ustawy o usługach turystycznych.

wy i zakres odpowiedzialności przewoźnika, jako że reżim odpowiedzialności wyznaczają postanowienia konwencji ateńskiej<sup>36</sup> niezależnie od tego, czy roszczenie w stosunku do przewoźnika zostanie oparte na podstawie kontraktowej, czy deliktowej<sup>37</sup>. Konwencja ateńska ustanowiła jednolity (unitarystyczny) system odpowiedzialności, co oznacza, że bez względu na charakter kontraktowy czy deliktowy, odpowiedzialność wynikająca z określonych okoliczności może być realizowana wyłącznie na podstawie przepisów jednolitego reżimu<sup>38</sup>. Ustawodawca zdecydował się rozszerzyć zakres zastosowania postanowień konwencji ateńskiej na wszystkie rejsy krajowe drogą morską oraz rejsy wykonywane na podstawie innej umowy niż umowa przewozu pasażera (art. 181 § 3 k.m.).

Ponadto do dyspozycji osób poszkodowanych w wypadku pozostaje zajęcie (areszt) statku, także statku siostrzanego (*sister ship*) na podstawie konwencji o zajęciu (areszcie) statku z 1952 r.<sup>39</sup>. Konwencja uprawnia do skorzystania z aresztu (tj. zatrzymania statku w porcie w trybie sądowego postępowania zabezpieczającego na podstawie orzeczenia właściwego sądu) w celu zabezpieczenia wierzytelności morskiej, do której zaliczono także wierzytelność z tytułu utraty życia lub uszkodzenia ciała spowodowanego przez jakiegokolwiek statek lub w związku z eksploatacją jakiegokolwiek statku (art. 1 lit. b)<sup>40</sup>. Rozporządzenie nr 44/2001 uznaje prymat konwencji, których państwa członkowskie są stronami, a które w sprawach szczególnych regulują jurysdykcję, uznawanie lub wykonywanie orzeczeń (art. 71 ust. 1). Zawarte w konwencji aresztowej postanowienia dotyczące jurysdykcji będą stosowane z pierwszeństwem przed postanowieniami rozporządzenia nr 44/2001. W sprawach nieuregulowanych w konwencji zastosowanie znajdą przepisy rozporządzenia<sup>41</sup>.

Ograniczenie odpowiedzialności organizatora turystyki może nastąpić tylko na warunkach określonych w ustawie o usługach turystycznych. Ustawodawca dopuszcza ograniczenie odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną klientowi wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy o świadczenie usług turystycznych, o ile określa to umowa międzynarodowa, której stroną jest

---

<sup>36</sup> Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzona w Atenach 13.12.1974 r. (Dz.U. z 1987 r., Nr 18, poz. 108), zmieniona Protokołem sporządzonym w Londynie 19.11.1976 r. (Dz.U. z 1994 r., Nr 99, poz. 479). Zob. M. Nesterowicz, *Odpowiedzialność przewoźnika morskiego za szkody na osobie i w bagażu pasażera*, Państwo i Prawo 1990, z. 8.

<sup>37</sup> Art. 14 konwencji ateńskiej.

<sup>38</sup> J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969, s. 86–87.

<sup>39</sup> Konwencja w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich, podpisana w Brukseli 10.05.1952 r. (Dz.U. z 1976 r., Nr 39, poz. 229); zob. także M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2010, s. 103 i nast.

<sup>40</sup> Rozwiązanie takie proponuje w stosunku do pasażerów francuskich, poszkodowanych w wypadku wycieczkowca „Costa Concordia”, i w celu zapewnienia jurysdykcji sądów francuskich P. Bonassies, *Sinistre du Concordia, droit de la mer et problèmes de compétence judiciaire pour les victimes françaises*, Droit Maritime Français 2012, no. 735, s. 315.

<sup>41</sup> Zob. wyrok TS z 6.12.1994 r. w sprawie C-406/92 *Tatry v. Maciej Rataj*, Zb.Orz. 1994, s. I-05439.

Rzeczpospolita Polska (art. 11 b ust. 2). Oznacza to zastosowanie dobrodziejstwa ograniczenia na warunkach ustalonych w konwencji ateńskiej także wobec organizatora turystyki<sup>42</sup>. Prawo do ograniczenia odpowiedzialności nie przysługuje, jeżeli zostanie udowodnione, że szkoda powstała wskutek działania lub zaniechania tych osób, dokonanych z zamiarem wyrządzenia szkody lub przez lekkomyślność i ze świadomością, że szkoda taka prawdopodobnie nastąpi (*recklessly and with knowledge that such damage would probably result*) (art. 13 konwencji ateńskiej)<sup>43</sup>. Prawo do kwotowego ograniczenia odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie usług w czasie imprezy turystycznej może być także wprowadzone do umowy, przy czym nie może być ono niższe niż dwukrotność ceny imprezy turystycznej względem każdego klienta. Nie dotyczy to jednak szkód na osobie (art. 11b ust. 3 i 4). Kontraktowe ograniczenie odpowiedzialności nie może także wychodzić poza granice swobody kontraktowej wynikającej z ogólnych zasad kodeksu cywilnego. Za nieważne zostanie uznane zastrzeżenie umowne, że dłużnik nie będzie odpowiedzialny za szkodę, którą może wyrządzić wierzycielowi umyślnie (art. 473 § 2 k.c.)<sup>44</sup>.

Ustawa o usługach turystycznych wprowadziła szczególnie mechanizm zabezpieczający interesy majątkowe klientów korzystających z usług turystycznych przed niewypłacalnością przedsiębiorców będących organizatorem turystyki lub pośrednikiem turystycznym. Ustawa wykonuje w tym zakresie wskazania dyrektywy nr 90/314 przyjmującej założenie, że na wypadek niewypłacalności organizator turystyki będący stroną umowy powinien zapewnić (udokumentować) dostateczne zabezpieczenie umożliwiające zwrot nadpłaconych kwot oraz powrót klienta z podróży (art. 7). Celem przyjętego w dyrektywnie mechanizmu zabezpieczenia jest ochrona konsumenta przed ryzykiem gospodarczym wiążącym się z niewypłacalnością lub upadłością organizatora podróży, na co zwracał uwagę Trybunał Sprawiedliwości UE<sup>45</sup>. Trybunał uznał, że mechanizm zabezpieczenia ma zastosowanie bez względu na przyczyny upadłości i znajduje zastosowanie także w sytuacji, w której niewypłacalność organizatora podróży jest spowodowana jego mającym znamiona oszustwa zachowaniem<sup>46</sup>.

Artykuł 5 ustawy nakłada na przedsiębiorcę wykonującego działalność gospodarczą w zakresie organizowania imprez turystycznych oraz pośredniczenia na zlecenie klientów w zawieraniu umów o świadczenie usług turystycznych obowiązek zapewnienia klientom na wypadek swojej niewypłacalności: pokrycia kosztów powrotu z imprezy turystycznej do miejsca wyjazdu lub planowa-

<sup>42</sup> M. Nesterowicz, *Umowa o podróż*, *op.cit.*, s. 950.

<sup>43</sup> Zob. I. Zużewicz-Wiewiórska, *Przewóz pasażerów*, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórska, Warszawa 2012.

<sup>44</sup> Zob. M. Nesterowicz, *Umowa o podróż*, *op.cit.*, s. 952.

<sup>45</sup> Zob. wyrok TS z 8.10.1996 r. w sprawach połączonych C-178/94 i inne Dillenkofer, *Zb.Orz.* 1996, s. I-4845.

<sup>46</sup> Zob. wyrok z 16.02.2012 r. w sprawie C-134/11 *Jürgen Blödel-Pawlik przeciwko HanseMerker Reiseversicherung AG*, *Zb.Orz.* 2012.



nego powrotu z imprezy turystycznej w wypadku, gdy organizator turystyki lub pośrednik turystyczny wbrew obowiązкови nie zapewnia tego powrotu, a także zapewnienia klientom zwrotu całości lub części wpłat w wypadku, gdy z przyczyn dotyczących organizatora turystyki lub pośrednika turystycznego oraz osób, które działają w ich imieniu, impreza turystyczna nie zostanie zrealizowana w całości lub w części. Obowiązek ten realizowany jest opcjonalnie poprzez zawarcie umowy gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej, lub zawarcie umowy ubezpieczenia na rzecz klientów, albo przyjmowanie wpłat klientów wyłącznie na rachunek powierniczy, jeżeli przedsiębiorca wykonuje usługi turystyczne wyłącznie na terenie kraju i złoży marszałkowi województwa oświadczenie o przyjmowaniu wpłat na rachunek powierniczy. W judykaturze akcentowany jest przy tym obowiązek utrzymywania ciągłości ubezpieczenia, chociażby przedsiębiorca w okresie braku ubezpieczenia nie prowadził faktycznie działalności objętej zezwoleniem i nie zawierał umów z klientami. Brak ciągłości ubezpieczenia stwarza potencjalne poważne zagrożenie bezpieczeństwa klientów oraz ich interesów majątkowych i stanowi naruszenie ustawowych obowiązków organizatora turystyki<sup>47</sup>. Zapewnieniu efektywności obowiązku ustawowego służy wymóg składania marszałkowi województwa oryginałów lub potwierdzonych przez podmioty, które je podpisały, odpisów kolejnych umów, nie później niż 14 dni przed upływem terminu obowiązywania umowy poprzedniej. Obowiązek posiadania gwarancji lub umowy ubezpieczenia dotyczy całego okresu wykonywania działalności. Podmiotem uprawnionym do realizacji praw z gwarancji lub ubezpieczenia jest marszałek województwa. Treść gwarancji lub umowy ubezpieczenia powinna zawierać upoważnienie dla marszałka województwa lub wskazanej przez niego jednostki do wydawania dyspozycji wypłaty zaliczki na pokrycie kosztów powrotu klienta do kraju. Marszałek województwa jest uprawniony do występowania na rzecz klientów w sprawach wypłaty środków z tytułu umowy gwarancji bankowej, umowy gwarancji ubezpieczeniowej lub umowy ubezpieczenia, na zasadach określonych w treści tych umów. W opinii Sądu Najwyższego regulacja prawna (art. 5 ustawy o usługach turystycznych) statuująca marszałka województwa w pozycji beneficjenta gwarancji udzielonych przez ubezpieczycieli na zlecenie organizatorów turystyki nie zmienia jego statusu prawnego jako kontrahenta umowy gwarancyjnej. Zgodnie z wyraźną dyspozycją ustawową działa on „na zasadach określonych w treści tych umów”. Regulacja ta ma na względzie fakt, że marszałek występuje wobec gwaranta (gwarantów) jednak w interesie kontrahentów organizatora turystyki<sup>48</sup>.

Warunki umowne i wysokość zabezpieczenia podlega ścisłej reglamentacji. Formularze umowy gwarancji bankowej, umowy gwarancji ubezpieczeniowej oraz umowy ubezpieczenia na rzecz klientów mają treść ustaloną przez ustawo-

<sup>47</sup> Zob. wyrok WSA w Warszawie z 9.05.2005 r. w sprawie VI SA/Wa 1102/04, LEX 166082.

<sup>48</sup> Zob. wyrok Sądu Najwyższego z 30.10.2008 r. w sprawie IV CSK 258/08, LEX 584208.

dawcę<sup>49</sup>. Szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną precyzuje Rozporządzenie Ministra Finansów z 21.12.2010 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia na rzecz klientów w związku z działalnością wykonywaną przez organizatorów turystyki i pośredników turystycznych<sup>50</sup>. Minimalną wysokość sumy gwarancji bankowej i ubezpieczeniowej wymaganą w związku z działalnością wykonywaną przez organizatorów turystyki i pośredników turystycznych określa Rozporządzenie Ministra Finansów z 16.12.2010 r. w sprawie minimalnej wysokości sumy gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej wymaganej w związku z działalnością wykonywaną przez organizatorów turystyki i pośredników turystycznych<sup>51</sup>.

Właściwe określenie charakteru prawnego zawartej umowy i przypisanie jej do kategorii umów przewozu lub umów o podróż (o wycieczkę) może w niektórych przypadkach nastręczać problemy. Oparcie się na kryterium celu podróży może okazać się zawodne. W przypadku umowy przewozu pasażera drogą morską przemieszczenie na określonej trasie lub odbycie podróży okrężnej może się odbywać statkiem oferującym urządzenia i wyposażenie służące rozrywce. W przypadku umowy przewozu przyjmuje się, że dodatkowe świadczenia mają charakter posiłkowy (uboczny) w stosunku do zasadniczego celu umowy<sup>52</sup>. Problemem może być jednak wytyczenie granicy pomiędzy akcesoryjnością świadczenia a jego równorzędnym charakterem wobec przewozu, stanowiącego element pakietu usług. Przesądzenie charakteru zawartej umowy ma istotne znaczenie praktyczne. W szczególności zmieniają się zasady odpowiedzialności. Wątpliwości będą dotyczyć zwłaszcza tych podróży, w których nie występują świadczenia realizowane na lądzie (zwiedzanie obiektów turystycznych, przewóz autokarem, posiłki i noclegi na lądzie itp.). Warto wspomnieć, że w jednej ze spraw rozstrzyganych przez francuski sąd apelacyjny przyjęto, że skoro przedmiotem świadczenia jest jedynie wycieczka morska, rozpoczynająca się i kończąca w tym samym porcie, w ramach której nie są świadczone inne usługi, takie jak transport na lądzie czy wycieczki, niewątpliwie nie będzie ona zakwalifikowana jako impreza turystyczna w rozumieniu prawa krajowego (art. 2 ustawy nr 92-645 z 13.07.1992 r.), implementującego postanowienia dyrektywy 90/314/EWG. Sąd oceniał postępowanie organizatora wycieczki w świetle przepisów ustawy z 1966 r. o umowach frachtowych i przewozu morskiego (*loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports mari-*

---

<sup>49</sup> Zob. Rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki z 21.04.2011 r. w sprawie wzorów formularzy umowy gwarancji bankowej, umowy gwarancji ubezpieczeniowej oraz umowy ubezpieczenia na rzecz klientów, wymaganych w związku z działalnością wykonywaną przez organizatorów turystyki i pośredników turystycznych (Dz.U. z 2011 r., Nr 88, poz. 499).

<sup>50</sup> Dz.U. Nr 252, poz. 1690.

<sup>51</sup> Dz.U. Nr 238, poz. 1584.

<sup>52</sup> Zob. J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, s. 197.

times), w części dotyczącej organizatora wycieczek morskich (art. 47–49)<sup>53</sup>. Ponadto kwalifikacja umowy będzie przesądzać o poddaniu jej regulacji szczególnych przepisów określających jurysdykcję i prawo właściwe w sprawach konsumenckich, do których usługi turystyczne się zaliczają.

Właściwe zakwalifikowanie prawne podróży statkiem morskim może mieć szczególne znaczenie w odniesieniu do ustalenia jurysdykcji w świetle postanowień Rozporządzenia nr 44/2001 z 22.12.2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych<sup>54</sup>. Zagadnienie to było rozpatrywane przez Trybunał Sprawiedliwości w ramach pytania prejudycjalnego postawionego przez austriacki sąd najwyższy Oberster Gerichtshof w sprawie C-585/08 *Peter Pammer przeciwko Reederei Karl Schlüter GmbH & Co KG*<sup>55</sup>. Przedmiotem świadczenia oferowanemu klientowi była podróż morską frachtowcem (statkiem towarowym uprawnionym do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów) z Europy (Włochy) na Daleki Wschód w warunkach zapewniających komfort podróży i noclegi na statku. W ofercie zamieszczonej na stronie internetowej była także informacja o możliwości schodzenia na ląd na wycieczki do miasta. Po stwierdzeniu na statku warunków niezgodnych z informacjami zamieszczonymi na stronie internetowej P. Palmer odmówił rozpoczęcia podróży i zażądał zwrotu całej zapłaconej z tego tytułu kwoty. Ponieważ uzyskał zwrot jedynie części tej sumy, o zapłatę pozostałej wystąpił przeciwko przewoźnikowi do austriackiego sądu pierwszej instancji. Pozwany podniósł natomiast zarzut braku jurysdykcji sądu austriackiego. Powstała wątpliwość, o której rozstrzygnięcie zwrócono się do Trybunału Sprawiedliwości UE, czy zawarta umowa miała charakter umowy o imprezę turystyczną czy też umowy o przewóz. Prawidłowa kwalifikacja zawartej umowy ma istotne znaczenie prawne, jako że umowa o imprezę turystyczną (umowa przewozu stanowiąca imprezę turystyczną) jako umowa konsumencka podlega szczególnym regulacjom prawa unijnego w zakresie prawa właściwego i jurysdykcji. Postanowień dotyczących jurysdykcji w sprawach konsumenckich (art. 15–17 rozporządzenia nr 44/2001) nie stosuje się natomiast do umów przewozu, za wyjątkiem umów podróży przewidujących w zamian za cenę ryczałtową połączone świadczenia przewozu i noclegu. W wyroku Trybunał orzekł, że umowa mająca za przedmiot podróż frachtowcem, obejmująca w zamian za cenę ryczałtową przewóz statkiem oraz nocleg i trwająca dłużej niż 24 godziny spełnia warunki uznania jej za „imprezę turystyczną” w rozumieniu art. 2 pkt 1 dyrektywy

<sup>53</sup> Cour d'appel d'Aix-en-Provence z 7.03.2006 r., Droit Maritime Français 2006, s. 523, cyt. za M. Le Bihan Guénolé do wyroku francuskiego Sądu Kasacyjnego – *Cour de Cassation* (Ch. civ. I<sup>er</sup>) z 15.12.2011 r. No. 10-10585 w sprawie *Sté Costa Crociere Spa c/Mme X...*, Droit Maritime Français 2012, no. 735, s. 356 i nast. Zob. też J. Łopuski, *Francuska ustawa o umowach frachtowych i przewozu morskiego*, Państwo i Prawo 1967, nr 2.

<sup>54</sup> Dz.Urz. WE L 012 z 16.01.2001 r., s. 1–23.

<sup>55</sup> Wyrok z 7.12. 2010 r. w sprawach połączonych C-585/08 i C-144/09 *Peter Pammer przeciwko Reederei Karl Schlüter GmbH & Co KG* (C 585/08) oraz *Hotel Alpenhof GesmbH przeciwko Oliverowi Hellerowi* (C-144/09), Zb.Orz. 2010 (dotychczas nieopublikowane).

90/314. W konsekwencji przyjął, że umowa ta stanowi umowę przewozu, która za cenę ryczałtową łączy przewóz i nocleg w rozumieniu art. 15 ust. 3 rozporządzenia nr 44/2001. Trybunał przypomniał też jedno ze swoich wcześniejszych orzeczeń, w którym określił przesłanki zakwalifikowania świadczenia jako imprezy turystycznej w rozumieniu art. 2 pkt 1 dyrektywy 90/314. W sprawie C-400/00 *Club-Tour* Trybunał uznał, że wystarczające jest z jednej strony, aby świadczenie łączyło usługi turystyczne sprzedawane za cenę ryczałtową obejmujące dwie z trzech usług, o których mowa w art. 2 pkt 1 dyrektywy 90/314, a mianowicie przewóz, zakwaterowanie i inne usługi turystyczne niezwiązane z transportem lub zakwaterowaniem, stanowiące znaczącą część imprezy turystycznej, a z drugiej strony, aby świadczenie to przekraczało 24 godziny lub obejmowało nocleg<sup>56</sup>. Przyjęte przez Trybunał Sprawiedliwości rozstrzygnięcie będzie niewątpliwie miało decydujące znaczenie dla dalszej interpretacji norm krajowych i europejskich.

Postanowienia dotyczące jurysdykcji i wykonywania orzeczeń zostały ujednolicone w protokole z 2002 r. do konwencji ateńskiej<sup>57</sup>. Przystąpienie do protokołu z 2002 r. Unii Europejskiej wymagało odrębnego uregulowania tych kwestii, jako że zagadnienia współpracy cywilnej na poziomie europejskim należą do wyłącznych kompetencji UE<sup>58</sup>. Warunki przystąpienia do konwencji określa decyzja Rady<sup>59</sup>. W konsekwencji, postanowienia konwencji ateńskiej zmienionej protokołem z 2002 r. w zakresie jurysdykcji (art. 10 protokołu) będą stosowane z pierwszeństwem przed przepisami Unii. Odwrotna reguła jest natomiast stosowana w przedmiocie uznawania i wykonywania orzeczeń sądowych (art. 11 protokołu). W tym wypadku prymat przysługuje właściwym przepisom prawa unijnego. Orzeczenia w sprawach objętych protokołem z 2002 r. do konwencji ateńskiej wydane przez sądy państw UE będą uznawane i wykonywane w innym państwie członkowskim zgodnie z odpowiednimi przepisami aktów unijnych (w przypadku Danii stosowane są odrębne zasady). W relacjach z państwami trzecimi, związanymi konwencją z Lugano<sup>60</sup>, uznawanie i wykonywanie orzeczeń w państwach członkowskich poddane jest postanowieniom tej konwencji.

---

<sup>56</sup> Wyrok z 30.04.2002 r. w sprawie *Club-Tour, Viagens e Turismo SA przeciwko Alberto Carlos Lobo Gonçalves Garrido*, przy udziale Club Med Viagens Lda, Zb.Orz. 2002, s. I-4051.

<sup>57</sup> Protokół do konwencji ateńskiej przyjęty 1.11.2002 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu (*Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*, 1974). Do chwili obecnej nie wszedł jeszcze w życie.

<sup>58</sup> Zob. Rozporządzenie Rady (WE) nr 44/2001 z 22.12.2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.Urz. WE L 12 z 16.01.2001 r., s. 1, z późn. zmian.).

<sup>59</sup> Decyzja Rady nr 2012/23/UE z 12.12.2011 r. dotycząca przystąpienia Unii Europejskiej do Protokołu z 2002 r. do konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, w odniesieniu do jego artykułów 10 i 11 (Dz.Urz. UE L 8 z 12.01.2012 r., s. 13).

<sup>60</sup> Konwencja z Lugano z 30.10.2007 r. o jurysdykcji i uznawaniu oraz wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.Urz. UE L 339 z 21.12.2007 r., s. 3).

Należy wspomnieć, że także art. 6 ust. 4 lit. b) Rozporządzenia nr 593/2008 z 17.06.2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I)<sup>61</sup> wprowadza regulę, zgodnie z którą przepisów dotyczących prawa właściwego dla umów konsumenckich nie stosuje się do umów przewozu innych niż umowy dotyczące imprez turystycznych w rozumieniu Dyrektywy Rady 90/314/EWG z 13.06.1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek.

W ujęciu prawodawstwa unijnego umowa o wycieczkę morską traktowana jest zatem jako rodzaj umowy przewozu. Takie założenie zostało przyjęte w rozporządzeniu nr 1177/2010<sup>62</sup>, które uznaje za umowę przewozu umowę zawartą między przewoźnikiem a pasażerem, której przedmiotem jest rejs wycieczkowy (art. 3 lit. m). Rozporządzenie uznaje za przewoźnika osobę fizyczną lub prawną, z wyłączeniem organizatora wyjazdów grupowych, biura podróży lub sprzedawcy biletów, oferującą ogólnie dostępne przewozy w postaci usług przewozu pasażerskiego lub rejsów wycieczkowych. Podobnie rzecz ujmują cytowane powyżej akty unijne dotyczące uznawania oraz wykonywania orzeczeń oraz prawa właściwego.

Przesądzenie, że ma się do czynienia z umową o wycieczkę morską, wymaga ustalenia, w jakiej relacji pozostają przepisy kodeksu morskiego dotyczące przewozu pasażerów i uregulowania ustawy o usługach turystycznych odnośnie do odpowiedzialności za szkody na osobie i w bagażu pasażera. Przewóz statkiem morskim jest bowiem jednym ze świadczeń realizowanych w ramach umowy o wycieczkę morską. Do tak wyodrębnionego w ramach umowy o wycieczkę morską świadczenia zastosowanie znajdą przepisy kodeksu morskiego. Realizacja przez biuro podróży w ramach umowy o wycieczkę świadczenia przewozu pasażerów drogą morską poddaje ciążącą na nim odpowiedzialność z tytułu szkody na osobie pasażera – uczestnika wycieczki uregulowaniu właściwych przepisów określających odpowiedzialność przewoźnika<sup>63</sup>. Biuro podróży występujące w charakterze przewoźnika morskiego odpowiada jak przewoźnik za bagaż uczestnika wycieczki<sup>64</sup>.

Warto jednak zwrócić uwagę na wątpliwości dotyczące stosowania przepisów krajowych implementujących dyrektywę nr 90/314/EWG oraz postanowień konwencji ateńskiej albo uregulowań wewnętrznych dotyczących przewozu pasażera drogą morską podnoszone w piśmiennictwie niektórych krajów

<sup>61</sup> Dz.Urz. UE L 177 z 4.07.2008 r., s. 6–16.

<sup>62</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z 24.11.2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.Urz. UE L 334 z 17.12.2010 r., s. 1).

<sup>63</sup> Zob. M. Nesterowicz, *Umowa o podróż, op.cit.*, s. 970.

<sup>64</sup> *Ibidem*, s. 973 i nast.

członkowskich UE<sup>65</sup>. W prawie francuskim ustawa z 1966 r. o umowach frachtowych i przewozu morskiego (*loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes*) wprowadziła odrębne uregulowanie dotyczące organizatora wycieczek morskich (art. 47–49)<sup>66</sup>. Reguły dotyczące zagadnienia wycieczek morskich, a w szczególności odpowiedzialności organizatora wycieczki morskiej, zostały jednak wyraźnie uchylone przez ordonans z 2010 r. dotyczący części ustawowej kodeksu transportowego<sup>67</sup>. Obowiązujący od 1.12.2010 r. francuski kodeks transportowy (*Code des transports*), w którym zawarto obszerną część poświęconą żegludze i transportowi morskiemu, nie zawiera odrębnych postanowień dotyczących wycieczki morskiej, pomimo że powieliła w większości przepisy ustawy z 1966 r.<sup>68</sup> W piśmiennictwie podkreśla się, że usunięcie szczególnych uregulowań dotyczących wycieczek morskich stwarza niepewność co do reżimu prawnego stosowanego do armatora organizującego wycieczkę morską. Poddanie reżimu prawnego wycieczki morskiej właściwości francuskiego kodeksu turystycznego (*Code du tourisme*) powinno zostać jednoznacznie przesądzone przez Sąd Kasacyjny<sup>69</sup>.

Właściwe określenie wzajemnych relacji prawa morskiego i tzw. regulacji wakacyjnych nie jest także jednoznacznie określane w orzecznictwie sądów angielskich<sup>70</sup>. Trudności w określeniu wzajemnego usytuowania regulacji wakacyjnych i regulacji konwencji ateńskiej opisuje M.N. Tsimplis<sup>71</sup>. Podawane przez autora przykłady spraw wskazują, że reżim konwencji ateńskiej może nie stanowić jedynej podstawy dochodzenia roszczeń w stosunku do przewoźnika umownego w państwie członkowskim Unii Europejskiej<sup>72</sup>. W przywołanej przez autora sprawie *Lee and Another v. Airtours Holidays Ltd and Another*<sup>73</sup> sąd przyjął, że niezależnie od jednolitego systemu odpowiedzialności ustanowionego w konwencji ateńskiej (art. 14) rozwiązania prawne przyjęte w prawie

---

<sup>65</sup> Zob. przykładowo uwagi M. Le Bihan Guénolé do wyroku francuskiego Sądu Kasacyjnego – *Cour de Cassation* (Ch. civ. 1<sup>er</sup>) z 15.12.2011 r. No. 10-10585 w sprawie *Sté Costa...*, *op.cit.*, s. 356 i nast., a także C. Scapel, *Le droit positif de la croisière maritime en France*, *Droit Maritime Français* 2012, no. 735, s. 306 i nast.; F. Berlingieri, *Le contrat de croisière en droit italien et la responsabilité du transporteur en cas d'accident*, *Droit Maritime Français* 2012, no. 735.

<sup>66</sup> Zob. Y. Tassel [w:] *Droits maritimes*, Paris 2006, s. 333 i nast.; F.X. Pierronnet, *Responsabilité civile et passagers maritimes*, t. 1, Aix-en-Provence 2004, s. 292 i nast.

<sup>67</sup> Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, JO du 03.11.2010.

<sup>68</sup> Zob. uwagi M. Le Bihan Guénolé do wyroku francuskiego Sądu Kasacyjnego – *Cour de Cassation* (Ch. civ. 1<sup>er</sup>) z 15.12.2011 r. No. 10-10585 w sprawie *Sté Costa...*, *op.cit.*, s. 356 i nast.

<sup>69</sup> C. Scapel, *Le droit positif de la croisière maritime en France*, *Droit Maritime Français* 2012, no. 735, s. 311.

<sup>70</sup> Zob. uwagi M. Le Bihan Guénolé do wyroku francuskiego Sądu Kasacyjnego – *Cour de Cassation* (Ch. civ. 1<sup>er</sup>) z 15.12.2011 r. No. 10-10585 w sprawie *Sté Costa...*, *op.cit.*, s. 364.

<sup>71</sup> Wielka Brytania jest stroną konwencji ateńskiej.

<sup>72</sup> M.N. Tsimplis, *Liability in respect of passenger claims and its limitation*, *Journal of International Maritime Law*, 2009, no. 15, s. 123 i nast.

<sup>73</sup> Zob. też I. Zużewicz-Wiewiórska, *Przewóz pasażerów*, *op.cit.*

<sup>74</sup> Lloyd's Rep 683 [2004].

Europejskim przeważają nad postanowieniami konwencyjnymi, dając w niektórych sytuacjach odrębną podstawę do kierowania roszczeń w stosunku do przewoźnika. W sprawie, do której zastosowanie miały regulacje brytyjskie implementujące dyrektywę 90/314/EWG (regulacje wakacyjne 1992 – *The Package Travel, Package Holidays and Package Tours Regulations 1992*), sąd uznał, że tour operator występuje także w charakterze przewoźnika morskiego w rozumieniu postanowień konwencji ateńskiej. Przyjął więc, że zastosowanie znajdzie zarówno konwencja ateńska, jak i przepisy krajowe implementujące dyrektywę europejską. W ocenie sądu brytyjskie regulacje wakacyjne stanowią alternatywną w stosunku do postanowień konwencji ateńskiej podstawę roszczeń i mają pierwszeństwo w sytuacji, gdy zachodzi sprzeczność z postanowieniami konwencji. Oznacza to, że w stosunkach poddanych regulacji prawa unijnego ustanowiony w art. 14 konwencji ateńskiej unitarystyczny system odpowiedzialności może nie znaleźć zastosowania<sup>74</sup>. Innego zdania był sąd w sprawie *Norfolk v. My Travel Group plc*<sup>75</sup>, według którego okoliczność, że regulacje wakacyjne 1992 stanowią implementację dyrektywy wspólnotowej, nie narusza istnienia konwencji ateńskiej i nie powinna podważać międzynarodowego reżimu konwencji ateńskiej<sup>76</sup>.

Zagadnienia odpowiedzialności przewoźników za szkody na osobie i w bagażu pasażera od 31.12.2012 r. określać będzie Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z 23.04.2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków<sup>77</sup>. Rozporządzenie znajdzie zastosowanie do pasażerów podróżujących rejsami wycieczkowymi, stąd celowe wydaje się zamieszczenie kilku uwag dotyczących tego aktu. Przedmiotem rozporządzenia jest ustanowienie wspólnotowego systemu związanego z odpowiedzialnością i ubezpieczeniem z tytułu przewozu pasażerów morskimi drogami wodnymi zgodnego z postanowieniami konwencji ateńskiej z 1974 r., zmienionej protokołem z 2002 r., oraz zastrzeżeniami i wytycznymi IMO dotyczącymi wdrożenia konwencji ateńskiej, przyjętymi przez Komitet Prawny IMO w 2006 r. W kwestiach nieobjętych rozporządzeniem 392/2009 zastosowanie znajdzie kodeks morski oraz postanowienia konwencji ateńskiej<sup>78</sup>. Rozporządzenie nr 392/2009 inkorporuje do prawa unijnego większość postanowień konwencji ateńskiej zmienionej protokołem z 2002 r. Metoda włączania do aktów prawa unijnego całych lub obszernych fragmentów aktów prawa międzynarodowego jest stosowana w unijnym prawie morskim<sup>79</sup>. Integralną częścią rozporządzenia są dwa załączniki: pierwszy z nich

<sup>74</sup> M.N. Tsimplis, *Liability in respect...*, *op.cit.*, s. 129; I. Zużewicz-Wiewiórska, *Przewóz pasażerów*, *op.cit.*

<sup>75</sup> 1 Lloyd's Rep 106 [2004].

<sup>76</sup> M.N. Tsimplis, *Liability in respect...*, *op.cit.*, s. 129.

<sup>77</sup> Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009 r., s. 24.

<sup>78</sup> I. Zużewicz-Wiewiórska, *Przewóz pasażerów*, *op. cit.*

<sup>79</sup> Zob. M.H. Kosiński, *Odpowiedzialność cywilna morskiego przewoźnika...*, *op.cit.*, s. 22.

zawiera postanowienia konwencji ateńskiej, zmienionej protokołem z 2002 r., drugi natomiast obejmuje zastrzeżenia i wytyczne przyjęte przez Komitet Prawny IMO w 2006 r. Rozporządzenie nadało części wytycznych moc obowiązującą. Interpretacja postanowień konwencji ateńskiej oraz wytycznych IMO powinna być dokonywana w kontekście prawodawstwa unijnego<sup>80</sup>. Do protokołu z 2002 r. do konwencji ateńskiej przystąpiła Unia Europejska, realizując swoje wyłączne kompetencje w zakresie objętym rozporządzeniem 392/2009<sup>81</sup>. W odniesieniu do postanowień protokołu nieobjętych rozporządzeniem unijnym państwa członkowskie zachowały swoje kompetencje.

Rejsy wycieczkowe stanowią także kategorię działalności przewozowej, wprost ujętą w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z 24.11.2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004<sup>82</sup>. Rozporządzenie ustanawia warunki ochrony pasażerów podróżujących statkami w żegludzie morskiej i śródlądowej, w tym także uczestniczących w rejsach wycieczkowych. Rozporządzenie będzie stosowane w państwach członkowskich UE od 18.12.2012 r. Wejście w życie rozporządzenia nr 1177/2010 spowoduje, że norma prawa krajowego niezgodna z normą prawa unijnego nie będzie stosowana (zasada prymatu prawa Unii Europejskiej)<sup>83</sup>. Przyjęte w rozporządzeniu rozwiązanie ustanawia minimalny pakiet uprawnień gwarantowanych pasażerom. Semiimperatywny charakter przepisów rozporządzenia wyłącza możliwość ograniczenia lub wyeliminowania wolą stron praw i obowiązków z niego wynikających. Przewoźnicy mogą jednak oferować korzystniejsze warunki niż te ustanowione w rozporządzeniu. Rozporządzenie znajduje zastosowanie do pasażerów uczestniczących w rejsach wycieczkowych, w których port ich wejścia na pokład znajduje się na terytorium państwa członkowskiego. Niektóre kategorie pasażerów nie są objęte ochroną przewidzianą w rozporządzeniu. Dotyczy to np. pasażerów podróżujących rejsami spacerowymi i krajoznawczymi innymi niż rejsy wycieczkowe<sup>84</sup>. Przepisy rozporządzenia definiują rejs wycieczkowy jako świadczenie oferowane na podstawie umowy przewozu zawartej między przewoźnikiem a pasażerem, stanowiące usługę przewozu świadczoną na morskiej lub śródlądowej drodze wodnej, realizowaną wyłącznie dla przyjemności lub w celach rekreacyjnych, w której uzupełnieniu oferowane jest zakwaterowanie i inne elementy, obejmującą więcej niż dwa noclegi na statku.

Rozporządzenie nr 1177/2010 określa prawa osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej do korzystania z rejsów wycieczkowych na wa-

<sup>80</sup> Zob. pkt 9 preambuły rozporządzenia nr 392/2009.

<sup>81</sup> Decyzja Rady nr 2012/22/UE z 12.12.2011 r. dotycząca przystąpienia Unii Europejskiej do Protokołu z 2002 r. do konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z wyjątkiem jego artykułów 10 i 11 (Dz.Urz. UE L 8 z 12.01.2012 r., s. 1).

<sup>82</sup> Dz.Urz. UE L 334 z 17.12.2010 r., s. 1.

<sup>83</sup> I. Zużewicz-Wiewiórska, *Przewóz pasażerów*, *op.cit.*

<sup>84</sup> Art. 2 ust. 2 rozporządzenia 1177/2010.



runkach porównywalnych z możliwościami, jakimi dysponują inni obywatele, obowiązki informacyjne przewoźnika dotyczące rejsu oraz praw przysługujących pasażerom, uprawnienia pasażerów w przypadku odwołania lub opóźnienia rozpoczęcia rejsu wycieczkowego, postępowanie skargowe dotyczące praw i obowiązków objętych rozporządzeniem. W stosunku do uczestników rejsów wycieczkowych nie stosuje się jednak postanowień rozporządzenia dotyczących zmiany trasy i zwrotu kosztów w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu oraz odszkodowania w przypadku opóźnionego zakończenia podróży<sup>85</sup>. Rozporządzenie nie narusza praw pasażerów ustanowionych w dyrektywie Rady 90/314/EWG. Stosowanie rozporządzenia jest wyłączone w przypadkach, gdy zorganizowana wycieczka zostaje odwołana z przyczyn innych niż odwołanie usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego.

Rozporządzenie nr 392/2009 w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków<sup>86</sup> oraz rozporządzenie nr 1177/2010 z 24.11.2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową stanowią część kompleksowego i zintegrowanego zbioru przepisów dotyczących praw pasażerów w UE<sup>87</sup>. Regulacje unijne stworzyły minimalny pakiet ochrony pasażerów podróżujących przy wykorzystaniu wszystkich rodzajów transportu: lotniczego, morskiego, śródlądowego, kolejowego i drogowego. Efektywna ochrona praw pasażerów i zapewnienie mobilności pasażerów należą do zadań priorytetowych realizowanych w ramach polityki transportowej UE<sup>88</sup>. Komisja w założeniach unijnej polityki transportowej od dawna podkreślała, że użytkownik usług przewozowych powinien korzystać z porównywalnego poziomu ochrony prawnej, niezależnie od rodzaju środka transportowego, z którego korzysta<sup>89</sup>. Wykorzystanie mechanizmu rozporządzenia unijnego ma zapewnić pełną harmonizację w dziedzinie ochrony praw pasażerów<sup>90</sup>.

Warto zwrócić uwagę na katalog 10 najważniejszych praw pasażerów w UE, sformułowany przez Komisję w Komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady – *Europejska wizja dotycząca pasażerów: Komunikat w sprawie praw pasażerów we wszystkich środkach transportu z 19.12.2011 r.*<sup>91</sup>. Zasadni-

<sup>85</sup> Art. 2 ust. 1 lit. c) rozporządzenia 1177/2010.

<sup>86</sup> Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 24.

<sup>87</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady – *Europejska wizja dotycząca pasażerów: Komunikat w sprawie praw pasażerów we wszystkich środkach transportu*, KOM (2011) 898 – wersja ostateczna.

<sup>88</sup> Biała księga – *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu z 28.03.2011*, COM (2011) 144 – wersja ostateczna.

<sup>89</sup> Biała księga – *Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje*, COM (2001) 370 z 12. 09.2001 r., *Komunikat Komisji z 16.02.2005 r. w sprawie wzmocnienia praw pasażerów*, COM (2005) 46.

<sup>90</sup> Zob. J. Karsten, *Droit communautaire des passagers et droit privé européen*, Revue Européenne de Droit de la Consommation 2006, vol. 4, s. 257 i nast.

<sup>91</sup> KOM (2011) 898 – wersja ostateczna.

cze prawa pasażerów obejmują: prawo do niedyskryminacji w dostępie do transportu; prawo do mobilności, dostępności i pomocy bez dodatkowych kosztów dla pasażerów niepełnosprawnych oraz pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej; prawo do informacji przed zakupem biletu oraz na różnych etapach podróży, w szczególności w przypadku jej zakłócenia; prawo do rezygnacji z podróży (zwrot kosztów) w przypadku jej zakłócenia; prawo do realizacji umowy transportowej w przypadku zakłócenia podróży (zmiana trasy lub zmiana rezerwacji); prawo do uzyskania pomocy w przypadku dużego opóźnienia rozpoczęcia podróży lub w punktach przesiadkowych; prawo do odszkodowania; prawo do odpowiedzialności przewoźników dotyczącej pasażerów i ich bagażu; prawo do szybko działającego i dostępnego systemu rozpatrywania skarg; prawo do pełnego stosowania i skutecznego egzekwowania praw pasażerów w UE . Ustalony zbiór zasad nie ma charakteru wiążącego, niewątpliwie jednak wytycza kierunek dalszego rozwoju legislacji europejskiej i daje wskazówki w zakresie stosowania prawa.

IWONA ZUŻEWICZ-WIEWIÓRSKA

## LEGAL PERSPECTIVE ON SEA TRIPS

(Summary)

*Polish maritime law jurisprudence defines a contract for a sea trip as a mixed agreement, comprising terms implied by the Civil Code and terms expressly devised by the parties. The Supreme Court case law confirms that view.*

*The Civil Code does not explicitly define the sea travel contract. The sea trip contract is governed by the Act on Tourist Services (1997), implementing the Council Directive 90/314/EEC on package travel, package holidays and package tours. However, matters outside the scope of the 1997 Act are covered by the Civil Code.*