

ZUZANNA PEPEŁOWSKA-DĄBROWSKA

PROPOZYCJA ZMIANY PRZEPISÓW KODEKSU MORSKIEGO O PRZEWOZIE PASAŻERÓW

Dnia 23.04.2014 r. wszedł w życie Protokół do konwencji ateńskiej w sprawie przewozu pasażerów i ich bagażu (PAL 2002), który poprawia sytuację prawną pasażera. Autorka przedstawia dwa warianty zmian w Kodeksie morskim, jakie należałoby wprowadzić, ratyfikując PAL 2002, odnoszące się do treści artykułu 181 i 182 obecnego k.m.: 1) przy objęciu reżimem konwencji ateńskiej 2002 również przewozów krajowych pozostających poza zakresem rozporządzenia 392/2009, przy jednoczesnym wyłączeniu obowiązku finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności do limitów wskazanych w tejże konwencji, 2) przy zastosowaniu reżimu odpowiedzialności w brzmieniu odpowiadającym konwencji ateńskiej 1974 w stosunku do przewozów statkami, które nie są objęte reżimem rozporządzenia 392/2009.

UWAGI WSTĘPNE

Obecnie reżim odpowiedzialności przewoźnika morskiego za szkody na osobie i w mieniu pasażera oparty jest na dwóch odrębnych regulacjach prawnych: konwencji ateńskiej w sprawie przewozu pasażerów i ich bagażu¹ (konwencja ateńska 1974) oraz rozporządzeniu z 23.04.2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (rozporządzenie 392/2009)².

Konwencja ateńska 1974 została ratyfikowana przez Polskę w 1987 r. oraz inkorporowana do Kodeksu morskiego w art. 181. Do jej głównych mankamentów należy oparcie odpowiedzialności na zasadzie winy oraz niskie limity odpowiedzialności przewoźnika przy braku obowiązku zabezpieczenia finansowe-

¹ Konwencja ateńska w sprawie przewozu pasażerów i ich bagażu, 1974 (Dz.U. z 1987 r., Nr 18, poz. 108).

² 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 (Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 24).

go³. Brak odpowiedniej kompensacji poszkodowanym oraz niska liczba ratyfikacji konwencji ateńskiej 1974 była powodem rozpoczęcia prac nad zmianą reżimu prawnego, czego efektem jest protokół do konwencji ateńskiej w sprawie przewozu pasażerów i ich bagażu (PAL 2002), który wszedł w życie 23.04.2014 r. Protokół PAL 2002 poprawia sytuację prawną pasażera poprzez:

- zobiektywizowanie odpowiedzialności za szkody na osobie lub śmierć pasażera spowodowane wypadkiem żeglugowym w zakresie, w jakim nie przekraczają kwoty 250 tys. SDR;
- radykalne podwyższenie kwotowych granic odpowiedzialności przewoźnika morskiego;
- wprowadzenie konieczności finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności przewoźników uprawnionych do przewozu ponad 12 pasażerów.

Zgodnie z art. 15 PAL 2002 konwencja ateńska 1974 zmieniona PAL 2002 stanowią jedną całość, stając się konwencją ateńską z 2002 r.

Stosowane od 31.12.2012 r. rozporządzenie 392/2009 włącza przepisy PAL 2002 do prawa polskiego⁴. Zgodnie z art. 3 rozporządzenia system odpowiedzialności w stosunku do pasażerów, ich bagażu i pojazdów oraz zasady ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego podlegają przepisom rozporządzenia oraz postanowieniom art. 1 i 1a, 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. Nowy reżim ma być stosowany do morskich przewozów „europejskich”, w tym również do przewozów krajowych pewnymi rodzajami statków (klasy A i B)⁵. Odnośnie do pozostałych przewozów krajowych w rozporządzeniu pojawia się zobowiązanie Komisji do przed-

³ M. Nesterowicz, *Przewóz pasażerów* [w:] *Prawo Morskie*, red. J. Łopuski, t. II cz. 1, Bydgoszcz 1998, s. 507; W. Popieła, *Umowa przewozu pasażera morzem, Monografie, Szczecin 1978*, s. 150; M. Dragun-Gertner, Z. Peplowska, *Kodeks morski w pracach Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego*, *Kwartalnik Prawa Prywatnego* R. XX, 2011, z. 1, s. 143; M.H. Kozłowski, *Odpowiedzialność cywilna morskiego przewoźnika pasażerów według prawa Unii Europejskiej*, *Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni* 2010, nr 25, s. 21.

⁴ I. Zużewicz-Wiewiórska, *Zagadnienia prawne wycieczek morskich*, *Prawo Morskie* 2012, t. XXVIII, s. 95.

⁵ Przez **klasę A** rozumie się tu statek pasażerski odbywający podróże krajowe, inne niż podróże przewidziane dla klas B, C i D; **klasę B** – statek pasażerski odbywający podróże krajowe, w trakcie których nigdy nie znajduje się dalej niż 20 mil od brzegu, z którego rozbitkowie mogą dostać się na ląd przy średnim poziomie pływu; **klasę C** – statek pasażerski odbywający podróże krajowe po obszarach morskich, gdzie w ciągu roku, w przypadku całorocznej eksploatacji, lub w szczególnym okresie, w przypadku eksploatacji w ograniczonym okresie (np. eksploatacja w okresie letnim), prawdopodobieństwo napotkania fal o znamiennej wysokości przekraczającej 2,5 m jest mniejsze niż 10 procent, statek nie znajduje się nigdy dalej niż 15 mil od miejsca schronienia ani dalej niż 5 mil od brzegu, a rozbitkowie mogą dostać się na ląd przy średnim poziomie pływu; **klasę D** – statek pasażerski odbywający podróże krajowe po obszarach morskich, gdzie w ciągu jednego roku – w przypadku całorocznej eksploatacji lub w szczególnym okresie – w przypadku eksploatacji w ograniczonym okresie (np. eksploatacja w okresie letnim) prawdopodobieństwo napotkania fal o znamiennej wysokości przekraczającej 1,5 m jest mniejsze niż 10 procent, statek nie znajduje się nigdy dalej niż 6 mil od miejsca schronienia ani dalej niż 3 mile od brzegu, a rozbitkowie mogą dostać się z niego na ląd przy średnim poziomie przyboru.

stawienia najpóźniej do 30.06.2013 r. wniosku legislacyjnego w celu rozszerzenia rozporządzenia na statki klasy C i D. Państwa członkowskie mogą natomiast w prawie krajowym objąć obowiązującym rozporządzenia wszystkie przewozy morskie⁶. Skorzystały z tego dwa państwa UE: Holandia oraz Dania (ta druga z pewnymi wyjątkami)⁷. Rozporządzenie zastrzega również możliwość odroczenia stosowania jego przepisów do przewozów krajowych na pokładzie statków klasy A do czterech lat od czasu jego wprowadzenia w życie (31.12.2016 r.), a do statków klasy B – do 31.12.2018 r. (art. 11). Wprowadza także rozwiązania dodatkowe, których nie ma w reżimie konwencyjnym (wypłata zaliczki przez przewoźnika z art. 6 oraz odpowiedzialność przewoźnika za utratę lub zniszczenie sprzętu umożliwiającego poruszanie się z art. 4 rozporządzenia 392/2009).

Nowelizacja z 2012 r. wprowadziła do polskiego kodeksu morskiego niezbędne przepisy wymagane w związku z wejściem w życie rozporządzenia 392/2009, które na terenie państw członkowskich stosowane jest bezpośrednio. W art. 181 § 1a wskazuje się, że przewozy wymienione w art. 2 rozporządzenia są wyłączone spod reżimu konwencji ateńskiej 1974, zmienionej protokołem z 1976 r. Pozostałe przewozy krajowe statkami klasy C i D w rozumieniu art. 4 dyrektywy 98/18/WE oraz przewozy międzynarodowe niewymienione w art. 2 rozporządzenia 392/2009 podlegają reżimowi konwencji ateńskiej z 1974 r. Ponadto Polska skorzystała z możliwości odroczenia obowiązywania art. 4a konwencji ateńskiej do przewozów krajowych statkami klasy B. Oznacza to, że powinność finansowego zabezpieczenia takich przewoźników zgodnie z wymogami konwencji ateńskiej 2002 wejdzie w życie 1.01.2019 r. (art. 182a § 1a k.m.).

Przy ewentualnej ratyfikacji przez Polskę PAL 2002 należy:

- 1) wypowiedzieć konwencję ateńską z 1974 r. – zgodnie z art. 17 konwencji ateńskiej 2002 państwa nie mogą się związać z protokołem z 2002 r., dopóki nie wypowiedzą konwencji ateńskiej z 1974 r. i jej protokołów; wtedy konwencja ateńska 2002 wejdzie w życie w stosunku do Polski po upływie trzech miesięcy od daty złożenia dokumentów ratyfikacyjnych;
- 2) zaniechać zastrzeżenia wyższych limitów odpowiedzialności niż wskazane w konwencji ateńskiej 2002 – według art. 7 ust. 2 konwencji ateńskiej 2002 państwa mogą podnieść limit odpowiedzialności za śmierć lub szkodę na osobie pasażera; należy podkreślić, że limit 400 tysięcy SDR zabezpiecza roszczenia pasażerów we właściwy sposób, stanowiąc ponad ośmiokrotny wzrost wysokości możliwego do uzyskania odszkodowania; przyjęcie limitu 400 tysięcy SDR bez zmian będzie również harmonizowało z limitem odpowiedzialności przewoźnika morskiego z rozporządzenia

⁶ W szczególności mogą objąć nim wszystkie morskie przewozy krajowe. Zob. M.H. K o z i ń s k i, *Odpowiedzialność... op.cit.*, s. 26.

⁷ Zob. <http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime/doc/application-of-regulation-392-2009.pdf> [19.09.2014].

392/2009 i będzie w zgodzie z apelem Rady wobec państw członkowskich o skoordynowane działanie, uwzględniające obowiązek lojalnej współpracy⁸. Jednocześnie należy podkreślić, że zgodnie z przepisami ratyfikowanego przez Polskę protokołu do konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności z 1996 r. przewoźnik może powołać się na globalny limit odpowiedzialności za śmierć lub szkodę pasażerów w wysokości odpowiadającej kwocie 175 tysięcy SDR pomnożonej przez liczbę pasażerów, do której przewożenia statek jest uprawniony zgodnie z certyfikatem okrętowym (art. 7 LLMC 1996). Prawo to nie zostaje naruszone przez konwencję ateńską 2002 i może służyć realnemu ograniczeniu odpowiedzialności przewoźnika poniżej limitów w niej wskazanych, w szczególności w przypadku przewozów statkami uprawnionymi do przewozu mniejszej liczby pasażerów;

- 3) zgłosić deklaracje wymienione w zastrzeżeniach i wytycznych dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej z 2006 r. – w decyzji Rady o przystąpieniu UE do PAL 2002 wskazuje się, że w przypadku ratyfikacji przez państwa członkowskie PAL 2002 składają one zastrzeżenia, o których mowa w wytycznych IMO.

1. ZMIANY W KODEKSIE MORSKIM

Ratyfikacja PAL 2002 będzie oznaczać konieczność objęcia jej reżimem przewozów morskich, które pozostają obecnie poza zakresem rozporządzenia 392/2009. W stosunku do międzynarodowych przewozów unijnych oraz określonych przewozów krajowych obowiązywać będzie rozporządzenie, podczas gdy konwencja ateńska 2002 będzie stosowana wobec innych przewozów międzynarodowych, przy spełnieniu kryteriów sprecyzowanych w konwencji. Odnośnie do przewozów krajowych statki klasy C i D pozostają poza zakresem rozporządzenia 392/2009, natomiast statki klasy B mogą pozostać poza reżimem rozporządzenia do 31.12.2018 r. Obecnie statki klasy C i D na mocy art. 181 § 2 k.m. podlegają reżimowi konwencji ateńskiej 1974, natomiast przyjęte w kodeksie morskim rozwiązanie w stosunku do statków klasy B jest takie, że podlegają one reżimowi rozporządzenia 392/2009, jednak do dnia 31.12.2018 r. przewoźnicy wyłączani są spod obowiązku finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności do wysokich limitów z konwencji ateńskiej 2002 (art. 182a § 1a k.m.).

Przy ratyfikacji PAL 2002 należy rozważyć, czy:

- 1) objąć reżimem konwencji ateńskiej 2002 również przewozy krajowe pozostające poza zakresem rozporządzenia przy jednoczesnym wyłączeniu

⁸ *Ibidem*.

- obowiązku finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności do limitów wskazanych w konwencji ateńskiej 2002, czy też
- 2) w stosunku do przewozów statkami C i D oraz B (te ostatnie do 31.12.2018 r.) zastosować reżim odpowiedzialności w brzmieniu odpowiadającym konwencji ateńskiej 1974.

1.1. WARIANT 1 – OBJĘCIE REŻIMEM KONWENCJI ATEŃSKIEJ 2002 PRZEWOZÓW KRAJOWYCH POZOSTAJĄCYCH POZA ZAKRESEM ROZPORZĄDZENIA

W tym przypadku obecny **art. 181** k.m. powinien uzyskać brzmienie:

Art. 181. § 1. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera oraz za szkody w jego bagażu zgodnie z postanowieniami Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonej w Atenach dnia 13 grudnia 1974 r. (Dz.U. z 1987 r., Nr 18, poz. 108), zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 1 listopada 2002 r. (Dz.U. _____), zwanej dalej „Konwencją ateńską 2002”, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

§ 1a. Przepisu § 1 nie stosuje się do przewozów, o których mowa w art. 2 zdanie pierwsze 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 (Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 24), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 392/2009”.

§ 2. Postanowienia Konwencji ateńskiej 2002 stosuje się do wszystkich umów przewozu pasażerów i ich bagażu, podlegających przepisom Kodeksu morskiego, z zastrzeżeniem art. 182 § 1a.

§ 3. Postanowienia Konwencji ateńskiej 2002 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.

Powyższe brzmienie art. 181 § 1 k.m. inkorporuje do kodeksu konwencję ateńską 2002. Uwzględni również obowiązywanie zmian przyjętych do konwencji w drodze procedury milczącej zgody. Paragraf 1a wyłącza stosowanie konwencji do przewozów objętych rozporządzeniem 392/2009. Ze względu na odrębności regulacji rozporządzenia zasadne jest pozostawienie tego przepisu. Paragraf 2 przesądza o rozciągnięciu reżimu konwencji ateńskiej 2002 na wszystkie morskie przewozy podlegające prawu polskiemu, które nie są objęte regulacją rozporządzenia 392/2009 oraz konwencji ateńskiej 2002. W ten sposób reżim odpowiedzialności z konwencji ateńskiej 2002 (z wysokimi limitami odpowiedzialności oraz zasadą odpowiedzialności obiektywnej za szkody na osobie do wysokości 250 tysięcy SDR) zostaje przyjęty wobec wszystkich umów przewozu pasażerów i ich bagażu podlegających kodeksowi morskiemu,

w tym wobec przewozów krajowych statkami klasy B, C i D. Skorzystanie z możliwości zastosowania łagodniejszych wymogów w stosunku do tych przewozów zostanie przeprowadzone na płaszczyźnie finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności (zob. propozycja art. 182 § 1a k.m.), co wyraźnie wskazano w § 2 poprzez posłużenie się sformułowaniem: „z zastrzeżeniem art. 182 § 1a.” Należy dodać, że podobne rozwiązanie, polegające na poddaniu przewozów pod reżim konwencji ateńskiej 2002 z jednoczesnym wyłączeniem obowiązku finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności do wysokich limitów z art. 4a też samej konwencji, przyjął ustawodawca w stosunku do przewozów statkami klasy B. Mimo takiej możliwości, przyznanej w art. 11 rozporządzenia 392/2009, nie wyłączono ich spod reżimu rozporządzenia (obecny art. 181 k.m.). Wprowadzono natomiast zwolnienie przewoźnika z obowiązku finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności odpowiadającego wymogom rozporządzenia (obecny art. 182a § 1a k.m.). Rozwiązanie to jest zgodne z założeniami rozporządzenia 392/2009, które zmierza do przyjęcia takiego samego reżimu odpowiedzialności w stosunku do przewozów krajowych oraz międzynarodowych. Zakłada się, że system odpowiedzialności przewidziany w rozporządzeniu powinien być stopniowo rozszerzany na różne klasy statków, określone w art. 4 dyrektywy Rady 98/18/WE z 17.03.1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (preambuła rozporządzenia, pkt 10). Z drugiej strony rozwiązanie to uwzględnia trudności związane z dostępem do ubezpieczenia na poziomie wymaganym w konwencji ateńskiej 2002. Stąd, tam gdzie pozwala na to rozporządzenie 392/2009, czyli obecnie w stosunku do przewozów krajowych statkami C i D oraz B do 31.12.2018 r., wyłącza się obowiązek finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności do wysokich granic wskazanych w konwencji ateńskiej 2002.

Obecny art. 182 powinien uzyskać brzmienie:

Art. 182. § 1. Przewoźnik, który faktycznie wykonuje statkiem uprawnionym do przewozu ponad 12 pasażerów całość lub część przewozu, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody na osobie w wysokości nie niższej niż określona w art. 4a Konwencji ateńskiej 2002, a w stosunku do przewozów określonych w art. 181 § 1a w art. 4a ust. 1 załącznika I do rozporządzenia 392/2009.

§ 1a. Przepisu § 1 nie stosuje się do przewozów na pokładzie statków klasy B⁹, C i D, o których mowa w art. 4 dyrektywy Rady nr 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.Urz. UE L 144 z 15.05.1998, str. 1).

§ 2. Ubezpieczenie lub zabezpieczenie finansowe, o którym mowa w § 1, powinno być stwierdzone certyfikatem ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera.

⁹ Przepis powinien ulec zmianie od 1.01.2019 r.

§ 3. Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera wydaje lub poświadcza:

- 1) przewoźnikowi wykonującemu faktycznie przewóz statkiem o polskiej przynależności, na jego wniosek, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku,
- 2) przewoźnikowi wykonującemu faktycznie przewóz statkiem o obcej przynależności, na jego wniosek, dyrektor urzędu morskiego – po stwierdzeniu, że spełnia on wymogi określone w art. 4a ust. 1 Konwencji ateńskiej 2002 oraz zastrzeżeń i wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej z 2002 r. z dnia 19 października 2006 r., a w stosunku do przewozów określonych w art. 181 § 1 a w art. 3 rozporządzenia nr 392/2009.

§ 4. Kopię wydanego lub poświadczonego certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera dyrektor urzędu morskiego przesyła:

- 1) organowi prowadzącemu rejestr, w którym statek, o którym mowa w § 3 pkt 1, jest zarejestrowany;
- 2) właściwemu organowi państwa rejestracji statku, o którym mowa w § 3 pkt 2.

§ 5. Statek o polskiej przynależności uprawniony do przewozu więcej niż 12 pasażerów nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera lub jego poświadczenia.

§ 6. Statek o obcej przynależności uprawniony do przewozu więcej niż 12 pasażerów nie może wejść na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ani go opuścić, jeżeli nie posiada certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera lub jego poświadczenia.

§ 7. Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera lub jego poświadczenie wydaje się w języku polskim i angielskim.

§ 8. Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera lub jego poświadczenie wydawane są na okres, na jaki zostało ustanowione ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe. Jeżeli ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe wygasło przed upływem okresu, na jaki zostało ustanowione, przewoźnik obowiązany jest powiadomić o tym dyrektora urzędu morskiego, który wydał lub poświadczył certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera.

§ 9. Poświadczeniu podlega certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera, jeżeli jest do niego dołączony dokument ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, spełniający wymogi określone w art. 4a ust. 1 Konwencji ateńskiej 2002 oraz zastrzeżeń i wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej z 2002 r. z dnia 19 października 2006 r., a w stosunku do przewozów określonych w art. 181 § 1a w art. 3 rozporządzenia nr 392/2009.

§ 10. Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera lub jego poświadczenie tracą ważność w przypadku wygaśnięcia ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, dla którego stwierdzenia zostały wydane. Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera lub jego poświadczenie, które utraciły ważność, powinny zostać zwrócone dyrektorowi urzędu morskiego w ciągu 14 dni od dnia utraty ważności.

§ 11. Statkowi o polskiej przynależności stanowiącemu własność państwa dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wystawia świadectwo zgodnie z wymogami art. 4a ust. 15 Konwencji ateńskiej 2002, a w stosunku do przewozów określonych w art. 181 § 1a zgodnie z wymogami art. 4a ust. 15 załącznika I do rozporządzenia nr 392/2009.

§ 12. Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera oraz świadectwo powinny być przechowywane na statku, z zastrzeżeniem art. 4a ust. 14 Konwencji ateńskiej 2002, a w stosunku do przewozów określonych w art. 181 § 1a zgodnie z wymogami art. 4a ust. 14 załącznika I do rozporządzenia nr 392/2009.

§ 13. Kontrolę przestrzegania przepisów o ubezpieczeniu i innym zabezpieczeniu finansowym odpowiedzialności za szkodę na osobie pasażera sprawują dyrektorzy urzędów morskich.

Proponowana treść art. 182 wprowadza powinność finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności przewoźników uprawnionych do przewozu więcej niż 12 osób, która wynika z konwencji ateńskiej 2002 (art. 4a). Identyczny wymóg zawiera rozporządzenie 392/2009. Z tego powodu zasadne jest wprowadzenie jednego przepisu, który będzie stanowił ten sam obowiązek w stosunku do przewozów objętych konwencją ateńską 2002 oraz przewozów podlegających regulacji rozporządzenia 392/2009. Utrzymanie odwołania do konwencji oraz rozporządzenia wynika z faktu, że są to odrębne akty prawne. Alternatywnie można rozważyć posłużenie się uproszczoną formułą przepisu, wymogi zabezpieczenia są bowiem identyczne w obu aktach prawnych:

§ 1. Przewoźnik, który faktycznie wykonuje statkiem uprawnionym do przewozu ponad 12 pasażerów całość lub część przewozu, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody na osobie w wysokości nie niższej niż określona w art. 4a Konwencji ateńskiej 2002.

Należy podkreślić, że konieczność finansowego zabezpieczenia z konwencji ateńskiej 2002 oraz rozporządzenia 392/2009 dotyczy wyłącznie szkód osobowych pasażera. Odpowiednio art. 182 powinien stanowić jedynie o ubezpieczeniu lub zabezpieczeniu finansowym szkód na osobie.

Ze względu na wysokie koszty finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności zgodnie z reżimem konwencji ateńskiej 2002 wydaje się zasadne wyłączenie obowiązku posiadania ubezpieczenia odpowiadającego wysokim wymogom tej konwencji w stosunku do statków klasy C i D podczas przewozów krajowych. Podobne rozwiązanie funkcjonuje obecnie wobec przewozów statkami klasy B (art. 182a § 1a k.m.) do 31.12.2018 r. Jak wyżej wspomniano, za tą koncepcją przemawiają trudności z dostępem do przystępnych ubezpieczeń odpowiedzialności zgodnych z wymogami konwencji ateńskiej 2002, co zauważa się również w rozporządzeniu 392/2009¹⁰. Jednocześnie należy podkreś-

¹⁰ Preambuła do rozporządzenia 392/2009, pkt 10.

lić, że przewozy te nie zostaną wyłączone generalnie z obowiązku posiadania finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności. Proponowany poniżej art. 182c k.m. nakłada obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności w wysokości odpowiadającej limitom z konwencji ateńskiej 1974. W ten sposób zostaje utrzymane rozwiązanie obowiązujące na gruncie dzisiejszych przepisów kodeksu (art. 182 k.m.). Jest to rozwiązanie chroniące interesy przewoźników statkami klasy C i D oraz B (tych ostatnich do 31.12.2018 r.), z drugiej strony zapewniające poszkodowanym lepszą ochronę niż w przypadku rozporządzenia, które nie wymaga żadnego ubezpieczenia odpowiedzialności przewoźników statkami C i D. Należy podkreślić, że 1.01.2019 r. proponowany § 1a powinien ulec zmianie w taki sposób, żeby obejmował wyłącznie statki klasy C i D:

§ 1a. Przepisu § 1 nie stosuje się do przewozów na pokładzie statków klasy C i D, o których mowa w art. 4 dyrektywy Rady nr 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.Urz. UE L 144 z 15.05.1998, str. 1).

Ponadto wprowadzono do § 3 oraz 9 zmiany polegające na konieczności ustalenia zgodności z wymogami określonymi w art. 4a ust. 1 konwencji ateńskiej 2002 oraz wytycznych IMO z 2006 r., a w stosunku do przewozów poddanych pod reżim rozporządzenia 392/2009 w art. 3 tegoż rozporządzenia. Proponowany § 11 odwołuje się do kryteriów wydawania świadectwa, wskazując, że należy uwzględnić wymogi z konwencji ateńskiej 2002, a w stosunku do przewozów poddanych pod reżim rozporządzenia – jego wymogi. Podobnie jak w przypadku § 1 takie same wymogi wynikają zarówno z tekstu konwencji ateńskiej 2002, jak i rozporządzenia, co może przemawiać za przyjęciem skróconej formy przepisu, bez odwołania się do kryteriów rozporządzenia:

§ 11. Statkowi o polskiej przynależności stanowiącemu własność państwa dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wystawia świadectwo zgodnie z wymogami art. 4a ust. 15 Konwencji ateńskiej 2002.

Podobne uwagi dotyczą proponowanego § 12.

Obecny **art. 182a** powinien uzyskać brzmienie:

Art. 182 a. § 1. Dyrektor urzędu morskiego pobiera następujące opłaty:

- 1) za wydanie certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera – równowartość w złotych 30 euro;*
- 2) za poświadczenie certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera – równowartość w złotych 20 euro.*

§ 2. Przeliczenia równowartości euro na złote dokonuje się według średniego kursu ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski, obowiązującego w dniu odpo-

wiednio złożenia wniosku o wydanie lub poświadczenie certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera.

§ 3. Oplaty, o których mowa w § 1, stanowią dochód budżetu państwa.

Stanowiąc on będzie w całości odpowiednik dzisiejszego art. 182b.

Obecny **art. 182b** powinien uzyskać brzmienie:

Art. 182b. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera, o którym mowa w art. 182 § 2, i świadectwa, o którym mowa w art. 182 § 11, mając na uwadze wzór określony w Konwencji ateńskiej 2002, a w stosunku do przewozów określonych w art. 181 § 1a wzór określony w rozporządzeniu nr 392/2009, uwzględniając także treść zastrzeżeń i wytycznych IMO dotyczących wdrożenia Konwencji ateńskiej z 2002 r. z dnia 19 października 2006 r.

Zmiana w proponowanym art. 182b polega na zaznaczeniu, że przy wydawaniu rozporządzenia należy uwzględnić wzór z załącznika do konwencji ateńskiej 2002, a w stosunku do przewozów regulowanych rozporządzeniem – wzór w nim zamieszczony. W obu przypadkach należy uwzględnić modyfikacje spowodowane wytycznymi IMO z 2006 r.: w przypadku stosowania konwencji ateńskiej 2002 ze względu za zastrzeżenie zgłoszone przy ratyfikacji, natomiast w przypadku przewozów podlegających rozporządzeniu przez fakt, że stanowią one jego wiążącą część (art. 3 ust. 2 rozporządzenia 392/2009). Alternatywnie można rozważyć przyjęcie przepisu, w którym wystąpi odwołanie wyłącznie do certyfikatu zamieszczonego w konwencji ateńskiej 2002:

Art. 182b. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera, o którym mowa w art. 182 § 2, i świadectwa, o którym mowa w art. 182 § 11, mając na uwadze wzór określony w Konwencji ateńskiej 2002, uwzględniając także treść zastrzeżeń i wytycznych IMO dotyczących wdrożenia Konwencji ateńskiej z 2002 r. z dnia 19 października 2006 r.

Przemawia za tym identyczność wzoru – i w konwencji, i w rozporządzeniu.

Artykuł **182c** powinien otrzymać brzmienie:

Art. 182c. § 1. Przewoźnik nieobjęty obowiązkiem określonym w art. 182 § 1, który faktycznie wykonuje przewóz pasażera statkiem o polskiej przynależności, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności za szkody na osobie o sumie odpowiadającej co najmniej 46 666 SDR na jednego pasażera

w każdym odrębnym przypadku oraz za szkody w mieniu pasażera o sumie odpowiadającej:

- 833 SDR na pasażera w każdym przypadku utraty lub uszkodzenia bagażu kabinowego;
- 3333 SDR na pojazd pasażera w każdym przypadku jego utraty lub uszkodzenia;
- 1200 SDR na jednego pasażera w każdym przypadku utraty lub uszkodzenia bagażu innego niż wymieniony w pkt 1 i 2.

§ 2. Obowiązek, o którym mowa w § 1, dotyczy również przewoźnika, który podejmuje się przewozu statkiem o obcej przynależności, jeżeli przewóz wykonywany jest na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub między portami polskimi.

§ 3. Dowodem spełnienia przez przewoźnika obowiązku, o którym mowa w § 1 i 2, jest polisa lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia. Dokument taki powinien być przechowywany na statku i okazywany na żądanie organów inspekcji morskiej.

§ 4. Statek o polskiej przynależności nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada polisy lub certyfikatu ubezpieczeniowego, o którym mowa w § 3.

§ 5. Statek o obcej przynależności nie może wejść na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, ani go opuścić, jeżeli nie posiada polisy lub certyfikatu ubezpieczeniowego, o którym mowa w § 3.

Powyższy przepis wprowadza obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności w przypadku przewoźników niepodlegających konieczności zabezpieczenia finansowego pod reżimem konwencji ateńskiej 2002 ani rozporządzenia 392/2009. Chodzi tu o przewoźników wykonujących przewozy krajowe statkami klasy B (do 31.12.2018 r.), klasy C oraz klasy D, a także wszystkie przewozy międzynarodowe i przewozy krajowe statkami klasy A, gdy przewoźnicy są uprawnieni do przewozu 12 i mniej pasażerów. Z jednej strony rozciągnięcie w prawie krajowym na tych przewoźników obligatoryjnego ubezpieczenia o sumie odpowiadającej wysokim limitom z konwencji ateńskiej 2002 wiązałyby się z ich nadmiernym obciążeniem finansowym. Z drugiej strony zaniechanie konieczności ubezpieczenia ich odpowiedzialności byłoby krokiem wstecz w stosunku do rozwiązań obowiązujących obecnie. Dlatego wydaje się zasadne wprowadzenie przepisu, który – na wzór obecnego art. 182 k.m. – będzie nakładać powinność ubezpieczenia takich przewoźników, jednak do wysokości sum przyjętych na gruncie konwencji ateńskiej 1974. Powyższe rozwiązanie będzie powodować utrzymanie *status quo* w kwestii finansowych zabezpieczeń odpowiedzialności omawianych przewoźników. Będzie jednak szło dalej niż rozporządzenie 392/2009 oraz konwencja ateńska 2002, akty te nie przewidują bowiem obligatoryjnego ubezpieczenia powyższych przewozów.

Zaproponowano również modyfikację obecnego art. 182 k.m., polegającą na innym określeniu podmiotu objętego obowiązkiem. Zasadne jest zastąpienie obecnego sformułowania „przewoźnik, który podejmuje się przewozu” następującym: „przewoźnik, który faktycznie wykonuje przewóz”. Nowe sformułowanie będzie stanowić ujednoclenie określenia podmiotu zobowiązanego do

ubezpieczenia poprzez przyjęcie tego samego sformułowania co w proponowanym art. 182 § 1. Ze względu na to, że w kodeksie morskim wystąpi ogólne odwołanie do konwencji ateńskiej 2002, można rozważyć posłużenie się pojęciem bagażu kabinowego w rozumieniu tej konwencji bez wyraźnego odwołania się do definicji z jej art. 1 ust. 6.

Mając na uwadze to, że konwencja ateńska 2002 wprowadza konieczność finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności szkód na osobie pasażera, można rozważyć ograniczenie powinności ubezpieczenia z art. 182c do szkód osobowych. Takie podejście będzie zmierzało w kierunku ujednoczenia regulacji prawnej. Proponowany art. 182c § 1 mógłby mieć wówczas brzmienie:

Przewoźnik nieobjęty obowiązkiem określonym w art. 182 § 1, który faktycznie wykonuje przewóz pasażera statkiem o polskiej przynależności, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności za szkody na osobie o sumie odpowiadającej co najmniej 46 666 SDR na jednego pasażera w każdym odrębnym przypadku.

1.2. WARIANT 2 – WPROWADZENIE REŻIMU ODPOWIEDZIALNOŚCI W BRZMIENIU ODPOWIADAJĄCYM KONWENCJI ATEŃSKIEJ Z 1974 R. WOBEC PRZEWOZÓW NIEOBJĘTYCH KONWENCJĄ ATEŃSKĄ 2002 ANI ROZPORZĄDZENIEM 392/2009

Przy tym założeniu obecny **art. 181** powinien uzyskać brzmienie:

Art. 181. § 1. Z zastrzeżeniem § 2 oraz § 4 przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera oraz za szkody w jego bagażu zgodnie z postanowieniami Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonej w Atenach dnia 13 grudnia 1974 r. (Dz.U. z 1987 r., Nr 18, poz. 108), zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 1 listopada 2002 r. (Dz.U. _____), zwanej dalej „Konwencją ateńską 2002”, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

§ 2. Przy przewozach statkami klasy B, C i D, o których mowa w art. 4 dyrektywy Rady nr 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.Urz. UE L 144 z 15.05.1998, str. 1), przewoźnik odpowiada:

- za szkody na osobie pasażera oraz w jego bagażu kabinowym spowodowane wypadkiem żegludowym oraz za szkody w innym bagażu, chyba że szkoda nie jest następstwem winy przewoźnika, jego podwładnych lub osób, którym wykonanie zobowiązania powierza;*
- za inne niż określone w pkt 1 szkody na osobie pasażera lub w jego bagażu kabinowym, jeśli szkoda jest następstwem winy przewoźnika, jego podwładnych lub osób, którym wykonanie zobowiązania powierza.*

- § 3. *Granica odpowiedzialności przewoźnika, o którym mowa w § 2, wynosi:*
- 46 666 SDR – w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia na jednego pasażera za przewóz;
 - 833 SDR – w odniesieniu do roszczeń z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu kabinowego na pasażera za przewóz;
 - 3333 SDR – w odniesieniu do roszczeń z tytułu utraty lub uszkodzenia pojazdów łącznie z bagażem w nich przewożonym na jeden pojazd za przewóz;
 - 1200 SDR – w odniesieniu do roszczeń z tytułu utraty lub uszkodzenia bagażu innego niż kabinowy.

Przewoźnik traci prawo do ograniczenia odpowiedzialności w sytuacjach określonych w art. 13 Konwencji ateńskiej 2002.

§ 4. *Przepisu § 1, 2 i 3 nie stosuje się do przewozów, o których mowa w art. 2 zdanie pierwsze 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 (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 24), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 392/2009”.*

§ 5. *Postanowienia § 1, 2 i 3 stosuje się do wszystkich umów przewozu pasażerów i ich bagażu, podlegających przepisom Kodeksu morskiego, z zastrzeżeniem art. 182 § 1a.*

§ 6. *Postanowienia § 1, 2 i 3 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.*

Proponowany przepis w § 1 inkorporuje do kodeksu morskiego konwencję ateńską 2002, następnie modyfikuje reżim odpowiedzialności dla statków klasy B, C i D na kształt przyjęty pod rządami konwencji ateńskiej 1974. Odpowiednio: § 2 w pkt 1 wprowadza odpowiedzialność na zasadzie winy domniemanej za szkody na osobie i w bagażu kabinowym w razie wypadku żeglugowego oraz za szkody w innym bagażu niż kabinowy, a pkt 2 wprowadza odpowiedzialność na zasadzie winy za szkody na osobie i w bagażu kabinowym, które nie są spowodowane wypadkiem żeglugowym. Przy czym proponowany § 2 pkt 1 powinien ulec zmianie z dniem 1.01.2019 r. w taki sposób, że wykreślone zostaną z niego statki klasy B. Paragraf 3 stanowi o kwotowym ograniczeniu odpowiedzialności zgodnie z art. 7 i 8 konwencji ateńskiej 1974 oraz odwołuje się do przesłanek utraty prawa do ograniczenia odpowiedzialności z art. 13 konwencji ateńskiej 2002 (które są analogiczne do przesłanek z konwencji 1974). Zgodnie z § 4 do przewozów objętych rozporządzeniem 392/2009 jest stosowane to rozporządzenie. Oznacza to, że reżim § 1 będzie miał zastosowanie, gdy prawo polskie będzie prawem właściwym dla przewozów innych niż konwencyjne lub poddane rozporządzeniu, mających charakter międzynarodowy, oraz w przewozach krajowych statkami klasy A, a od 1.01.2019 r. także klasy B. Ze względu na ogólne poddanie odpowiedzialności przewoźnika pod reżim konwencji ateńskiej 2002 należy rozważyć zaniechanie odwoływania się do przepisów tej konwencji definiujących bagaż kabinowy bądź wypadek żeglugowy (w § 2 pkt 1

i 2 oraz w § 3 pkt 2 i 4). Zaletą takiego rozwiązania jest uproszczenie proponowanych zapisów.

Obecny art. 182 powinien uzyskać brzmienie:

Art. 182. § 1. Przewoźnik, który faktycznie wykonuje statkiem uprawnionym do przewozu ponad 12 pasażerów całość lub część przewozu, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera w wysokości nie niższej niż określona w art. 4a Konwencji ateńskiej 2002, a w stosunku do przewozów określonych w art. 181 § 1a w art. 4a ust. 1 załącznika I do tego rozporządzenia.

§ 1a. Przepisu § 1 nie stosuje się do przewozów, o których mowa w art. 181 § 2.

§ 2. Ubezpieczenie lub zabezpieczenie finansowe, o którym mowa w § 1, powinno być stwierdzone certyfikatem ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera.

§ 3. Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera wydaje lub poświadcza:

1) przewoźnikowi wykonującemu faktycznie przewóz statkiem o polskiej przynależności, na jego wniosek, dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku,

2) przewoźnikowi wykonującemu faktycznie przewóz statkiem o obcej przynależności, na jego wniosek, dyrektor urzędu morskiego

– po stwierdzeniu, że spełnia on wymogi określone w art. 4a ust. 1 Konwencji ateńskiej 2002 oraz zastrzeżeń i wytycznych IMO dotyczących wdrożenia Konwencji ateńskiej z 2002 r. z dnia 19 października 2006 r., a w stosunku do przewozów określonych w art. 181 § 1 a w art. 3 rozporządzenia nr 392/2009.

§ 4. Kopię wydanego lub poświadczonego certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera dyrektor urzędu morskiego przesyła:

1) organowi prowadzącemu rejestr, w którym statek, o którym mowa w § 3 pkt 1, jest zarejestrowany;

2) właściwemu organowi państwa rejestracji statku, o którym mowa w § 3 pkt 2.

§ 5. Statek o polskiej przynależności uprawniony do przewozu więcej niż 12 pasażerów nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera lub jego poświadczenia.

§ 6. Statek o obcej przynależności uprawniony do przewozu więcej niż 12 pasażerów nie może wejść na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ani go opuścić, jeżeli nie posiada certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera lub jego poświadczenia.

§ 7. Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera lub jego poświadczenie wydaje się w języku polskim i angielskim.

§ 8. Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera lub jego poświadczenie wydawane są na okres, na jaki zostało ustanowione ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe. Jeżeli ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe wygasło przed upływem okresu, na jaki zostało ustanowione, przewoźnik obowiązany jest powiadomić o tym dyrektora urzędu morskiego, który wydał lub poświadczył certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera.

§ 9. Poświadczeniu podlega certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera, jeżeli jest do niego dołączony dokument ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, spełniający wymogi określone w art. 4a ust. 1 Konwencji ateńskiej oraz zastrzeżeń i wytycznych IMO dotyczących wdrożenia Konwencji ateńskiej z 2002 r. z dnia 19 października 2006 r., a w stosunku do przewozów określonych w art. 181 § 1 a w art. 3 rozporządzenia nr 392/2009.

§ 10. Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera lub jego poświadczenie tracą ważność w przypadku wygaśnięcia ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, dla którego stwierdzenia zostały wydane. Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera lub jego poświadczenie, które utraciły ważność, powinny zostać zwrócone dyrektorowi urzędu morskiego w ciągu 14 dni od dnia utraty ważności.

§ 11. Statkowi o polskiej przynależności stanowiącemu własność państwa dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wystawia świadectwo zgodnie z wymogami art. 4a ust. 15 Konwencji ateńskiej 2002, a w stosunku do przewozów określonych w art. 181 § 1a zgodnie z wymogami art. 4a ust. 15 załącznika I do rozporządzenia nr 392/2009.

§ 12. Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera oraz świadectwo powinny być przechowywane na statku, z zastrzeżeniem art. 4a ust. 14 Konwencji ateńskiej 2002, a w stosunku do przewozów określonych w art. 181 § 1a zgodnie z wymogami art. 4a ust. 14 załącznika I do rozporządzenia nr 392/2009.

§ 13. Kontrolę przestrzegania przepisów o ubezpieczeniu i innym zabezpieczeniu finansowym odpowiedzialności za szkodę na osobie pasażera sprawują dyrektorzy urzędów morskich.

Artykuł 182 w powyższym brzmieniu wprowadza obowiązek posiadania finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności przewoźników uprawnionych do przewozu więcej niż 12 osób, który wynika z konwencji ateńskiej 2002 (art. 4a). Identyczny wymóg określa rozporządzenie 392/2009. Z tego powodu zasadne jest wprowadzenie jednego przepisu, który będzie nakładał ten sam obowiązek w stosunku do przewozów objętych konwencją ateńską 2002 oraz przewozów podlegających regulacji rozporządzenia 392/2009. Zaproponowany art. 182 § 1 odwołuje się do obowiązku zabezpieczenia odpowiedzialności określonego w konwencji ateńskiej 2002 w odniesieniu do przewozów jej podlegających, a wobec przewozów poddanych pod rozporządzenie 392/2009 – zgodnie z art. 4a załącznika do niego. Ze względu na identyczne warunki zabezpieczenia można jednak przyjąć odwołanie się wyłącznie do konwencji ateńskiej 2002:

§ 1. Przewoźnik, który faktycznie wykonuje statkiem uprawnionym do przewozu ponad 12 pasażerów całość lub część przewozu, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera, w wysokości nie niższej niż określona w art. 4a Konwencji ateńskiej.

Podobnie uproszczone sformułowania można zastosować w § 11 oraz 12:

§ 11. Statkowi o polskiej przynależności stanowiącemu własność państwa dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty statku wystawia świadectwo zgodnie z wymogami art. 4a ust. 15 Konwencji ateńskiej 2002.

§ 12. Certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera oraz świadectwo powinny być przechowywane na statku, z zastrzeżeniem art. 4a ust. 14 Konwencji ateńskiej 2002.

Z powodu wyłączenia przewozów krajowych statkami klasy B (do 1.01.2019 r.), C oraz D spod reżimu konwencji ateńskiej 2002 i objęcia ich regulacją odpowiadającą konwencji ateńskiej 1974 należy zdjąć z tych przewoźników obowiązek posiadania finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności o sumach zgodnych z wysokimi limitami konwencji ateńskiej 2002.

Obecny **art. 182a** powinien uzyskać brzmienie:

Art. 182. § 1. Dyrektor urzędu morskiego pobiera następujące opłaty:

- 1) za wydanie certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera – równowartość w złotych 30 euro;*
- 2) za poświadczenie certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera – równowartość w złotych 20 euro.*

§ 2. Przeliczenia równowartości euro na złote dokonuje się według średniego kursu ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski, obowiązującego w dniu odpowiednio złożenia wniosku o wydanie lub poświadczenie certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera.

§ 3. Opłaty, o których mowa w § 1, stanowią dochód budżetu państwa.

Stanowiąc on będzie w całości odpowiednik dzisiejszego art. 182 b.

Artykuł **182b** powinien uzyskać brzmienie:

Art. 182b. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania oraz wzór certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera, o którym mowa w art. 182 § 2, i świadectwa, o którym mowa w art. 182 § 11, mając na uwadze wzór określony w Konwencji ateńskiej 2002, a w stosunku do przewozów określonych w art. 181 § 1a wzór określony w rozporządzeniu nr 392/2009, uwzględniając także treść zastrzeżeń i wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej z 2002 r. z dnia 19 października 2006 r.

Powyższy przepis stanowi obecny art. 182c. Zmiana w proponowanym art. 182b polega na zaznaczeniu, że przy wydawaniu rozporządzenia należy uwzględnić wzór z załącznika do konwencji ateńskiej 2002, a w stosunku do

przewozów regulowanych rozporządzeniem – wzór zamieszczony w rozporządzeniu. W obu przypadkach należy uwzględnić treść wytycznych, które zostaną zastrzeżone wraz z ratyfikacją. Alternatywnie można rozważyć posłużenie się wersją uproszczoną, odwołującą się wyłącznie do wzoru z konwencji ateńskiej 2002 z uwzględnieniem zastrzeżeń i wytycznych.

Obecny **art. 182c** powinien uzyskać brzmienie:

Art. 182c. § 1. Przewoźnik nieobjęty obowiązkiem określonym w art. 182 § 1, który faktycznie wykonuje przewóz pasażera statkiem o polskiej przynależności, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera do wysokości sum określonych przy zastosowaniu granic odpowiedzialności przewoźnika przewidzianych w art. 181 § 3.

§ 2. Obowiązek, o którym mowa w § 1, dotyczy również przewoźnika, który podejmuje się przewozu statkiem o obcej przynależności, jeżeli przewóz wykonywany jest na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub między portami polskimi.

§ 3. Dowodem spełnienia przez przewoźnika obowiązku, o którym mowa w § 1 i 2, jest polisa lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia. Dokument taki powinien być przechowywany na statku i okazywany na żądanie organów inspekcji morskiej.

§ 4. Statek o polskiej przynależności nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada polisy lub certyfikatu ubezpieczeniowego, o którym mowa w § 3.

§ 5. Statek o obcej przynależności nie może wejść na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ani go opuścić, jeżeli nie posiada polisy lub certyfikatu ubezpieczeniowego, o którym mowa w § 3.

Powyższy przepis wprowadza obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności przewoźników niepodlegających konieczności finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności pod reżimem konwencji ateńskiej 2002 ani rozporządzenia 392/2009. Dotyczy to przewoźników wykonujących przewozy krajowe statkami klasy B (do 31.12.2018 r.), klasy C oraz klasy D, a także wszystkie przewozy międzynarodowe i przewozy krajowe statkami klasy A, gdy przewoźnicy są uprawnieni do przewozu 12 lub mniej pasażerów. Zarówno konwencja, jak i rozporządzenie nie nakładają obowiązku finansowego zabezpieczenia odpowiedzialności takich przewoźników. Jednak odejście od obowiązkowego ubezpieczenia ich odpowiedzialności byłoby krokiem wstecz w stosunku do rozwiązań obowiązujących obecnie. Dlatego wydaje się zasadne wprowadzenie przepisu, który – na wzór obecnego art. 182 k.m. – będzie nakładać powinność ubezpieczenia w tych wypadkach, jednak do wysokości sum przyjętych na gruncie konwencji ateńskiej 1974 r. Powyższe rozwiązanie spowoduje utrzymanie *status quo* w kwestii finansowych zabezpieczeń odpowiedzialności omawianych przewoźników. Ponadto zaproponowano ujednoczenie określenia przewoźnika podlegającego obowiązkowi zabezpieczenia odpowiedzialności („przewoźnik faktycznie wykonujący przewóz”).

Powyższa propozycja zmian Kodeksu morskiego była przedmiotem obrad Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, która to dokonała zmian treści przepisów wariantu I. Należą do nich między innymi: posłużenie się sformułowaniem „zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności” zamiast „ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności”, eliminacja poświadczenia certyfikatu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności, określenie wysokości opłat za wydanie certyfikatu w załączniku do ustawy oraz uproszczenie brzmienia przepisów poprzez dalsze posłużenie się pojęciem „certyfikat” w miejsce pojęcia „certyfikat ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera”.

ZUZANNA PEŁOWSKA-DĄBROWSKA

MARITIME CODE AMENDMENT PROPOSAL REGARDING CARRIAGE OF PASSENGERS (Summary)

On 23 April 2014 the 2002 Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by the Sea (PAL 2002) entered into force. The purpose of the Protocol is to improve legal standing of the passenger. The author discusses legislative options as to the future shape of Articles 181 and 182 of the Maritime Code if PAL 2002 is to be ratified by Poland. The first option is to make the 2002 Athens Convention control domestic carriage of passengers, which currently remains outside of the scope of Regulation (EC) No 329/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents, and to exclude compulsory insurance or other financial security within limits prescribed by the Convention. The second option is to apply the Convention liability mechanism to carriage by Class C, Class D and Class B vessels.