

UZASADNIENIE

1) Potrzeba i cel związania Rzeczypospolitej Polskiej umową międzynarodową

Dnia 2 maja 1996 r. w siedzibie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w Londynie, został podpisany Protokół do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175), (zwanej dalej „Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności”), zwany dalej „Protokołem z 1996 r.”.

Zgodnie z artykułem 11 Protokołu z 1996 r., wchodzi on w życie z upływem 90 dni od chwili związania się nim przez 10 Państw. Warunek ten został spełniony w dniu 13 lutego 2004 r., z chwilą związania się nim przez Republikę Malty. Protokół z 1996 r. wszedł zatem w życie w dniu 13 maja 2004 r.

Instytucja ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie sięga swoimi korzeniami prawa rzymskiego. W średniowieczu wykształciło się pojęcie wyprawy morskiej, której uczestnicy ponosili ryzyko utraty swoich udziałów w takiej wyprawie (właściciel statku ryzykował – utratę statku, właściciel towaru – utratę towaru, kapitan i załoga – utratę wynagrodzenia). Z czasem, w drodze ewolucji, ograniczenie takie zostało zastąpione kwotowo określonym ograniczeniem odpowiedzialności. Ograniczenie to wynika przede wszystkim z potrzeby określenia granic ryzyka podejmowanego przez ubezpieczycieli, zwłaszcza w obliczu zdarzeń o charakterze katastrofalnym. Pozwala to na przewidywalność prowadzenia działalności gospodarczej, zwłaszcza w przypadku mniejszych podmiotów trudniących się żeglugą.

Protokół z 1996 r. wprowadza podwyższone, w stosunku do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, której Rzeczpospolita Polska jest obecnie stroną, limity odpowiedzialności za roszczenia morskie, co podyktowane jest utratą wartości SDR (Special Drawing Rights – Specjalne Prawo Ciągnięcia, którego wartość określana jest przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy w stosunku do najważniejszych światowych walut) od czasu podpisania Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności oraz chęcią zwiększenia bezpieczeństwa na morzu.

Ogrom szkód, znacznie przewyższających limity określone w Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, jakie mogą powodować zdarzenia z udziałem statków morskich pokazują wypadki statków „Exxon Valdez”, „Torrey Canyon”, „Erika”, czy też

„Prestige”, które spowodowały trudne do oszacowania straty dla gospodarki i środowiska naturalnego dotkniętych nimi rejonów nadmorskich.

Obowiązek stosowania postanowień Protokołu z 1996 r., od dnia 1 stycznia 2012 r., przewiduje dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 128). Ponadto w dniu 9 października 2008 r. państwa członkowskie Unii Europejskiej przyjęły oświadczenie, w którym jednomyślnie potwierdziły wagę stosowania Protokołu z 1996 r. w całej Wspólnocie.

2) Różnice między dotychczasowym i projektowanym stanem prawnym

Zasady ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie uregulowane są obecnie na gruncie prawa polskiego w ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689 oraz z 2010 r. Nr 127, poz. 857), zwanej dalej „Kodeksem morskim”, w tytule V zatytułowanym „Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie”, w art. 97 – 102.

Art. 97 § 1 Kodeksu morskiego, w którym ustawodawca posłużył się metodą inkorporacji Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, stanowi obecnie, że odpowiedzialność dłużnika za roszczenia morskie może być ograniczona zgodnie z postanowieniami Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.

Roszczenia podlegające ograniczeniu (tak w Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, jak i w Protokole z 1996 r.), obejmują:

- a) roszczenia z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała albo utraty lub uszkodzenia mienia (łącznie z uszkodzeniem urządzeń portowych, basenów, dróg wodnych i oznakowań nawigacyjnych), które zdarzyły się na statku lub w bezpośrednim związku z eksploatacją statku albo akcjami ratowniczymi, oraz z tytułu innych szkód wynikłych w ich konsekwencji,
- b) roszczenia z tytułu szkody wynikłej z opóźnienia w przewozie morzem ładunku, pasażerów lub ich bagażu,
- c) roszczenia z tytułu innych szkód spowodowanych naruszeniem praw innych niż prawa wynikające z umów, powstałych w bezpośrednim związku z eksploatacją statku lub akcjami ratowniczymi,
- d) roszczenia z tytułu podniesienia, usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym statku, który zatonął, stał się wrakiem, wszedł na mieliznę lub został porzucony, wraz ze wszystkim, co znajduje się lub znajdowało się na takim statku,

- e) roszczenia z tytułu usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym ładunku statku,
- f) roszczenia innej osoby niż osoba odpowiedzialna z tytułu środków podjętych dla uniknięcia lub ograniczenia szkody, za którą osoba odpowiedzialna może ograniczyć swoją odpowiedzialność zgodnie z Konwencją, oraz dalszych szkód wyrządzonych przez te środki.

Jak już wspomniano, Protokół z 1996 r. ma na celu przede wszystkim podwyższenie limitów odpowiedzialności wynikłej z tychże roszczeń, w stosunku do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.

Zależności te, różne dla roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała oraz dla pozostałych roszczeń, przedstawiają się następująco:

1. Roszczenia z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała

Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności:

Dla statku o tonażu nieprzekraczającym 500 ton – 333 000 SDR¹⁾, a ponadto:

- za każdą tonę od 501 do 3 000 ton – 500 SDR,
- za każdą tonę od 3 001 do 30 000 ton – 333 SDR,
- za każdą tonę od 30 001 do 70 000 ton – 250 SDR,
- za każdą tonę ponad 70 000 ton – 167 SDR.

Protokół z 1996 r.:

Dla statku o tonażu nieprzekraczającym 2 000 ton – 2 000 000 SDR, a ponadto:

- za każdą tonę od 2 001 do 30 000 ton – 800 SDR,
- za każdą tonę od 30 001 do 70 000 ton – 600 SDR,
- za każdą tonę ponad 70 000 ton – 400 SDR.

Zatem przykładowo, w przypadku statku o tonażu 500 GT są to następujące limity:

- dla Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności: 333 000 SDR,
- dla Protokołu z 1996 r.: 2 000 000 SDR.

¹⁾Jeden SDR ma obecnie wartość około 4,50 PLN

W przypadku statku o tonażu 15 000 GT:

- dla Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności: 5 579 000 SDR,
- dla Protokołu z 1996 r.: 12 400 000 SDR.

Dla statku o tonażu 40 000 GT:

- dla Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności: 13 074 000 SDR,
- dla Protokołu z 1996 r.: 30 400 000 SDR.

2. Roszczenia inne niż z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała

Także limity dotyczące innych roszczeń uległy w Protokole z 1996 r. podwyższeniu w stosunku do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności. Są one dokładnie o połowę niższe niż limity dla roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała:

Dla statku o tonażu nieprzekraczającym 2 000 ton – 1 000 000 SDR, a ponadto:

- za każdą tonę od 2 001 do 30 000 ton – 400 SDR,
- za każdą tonę od 30 001 do 70 000 ton – 300 SDR,
- za każdą tonę ponad 70 000 ton – 200 SDR.

Przykładowo, dla statku o tonażu 15 000 GT, są to następujące limity:

- dla Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności: 2 588 500 SDR,
- dla Protokołu z 1996 r.: 6 200 000 SDR.

Ponadto w Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności w odniesieniu do limitów odpowiedzialności z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera statku granicę odpowiedzialności (dla każdego odrębnego zdarzenia) stanowi kwota 46 666 SDR, pomnożona przez liczbę pasażerów, do której przewożenia statek jest uprawniony zgodnie z certyfikatem okrętowym, nieprzekraczająca jednak 25 mln SDR.

Przy czym za pasażera uważa się osobę, która:

- a) odbywa podróż na podstawie umowy o przewóz pasażera lub

b) która, za zgodą przewoźnika, towarzyszy pojazdowi lub żywym zwierzętom przewożonym na podstawie umowy o przewóz towarów.

Natomiast zgodnie z postanowieniami Protokołu z 1996 r., w odniesieniu do roszczeń wynikłych z każdego odrębnego zdarzenia, z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażerów statku, granicę odpowiedzialności właściciela statku stanowi kwota 175 000 SDR, pomnożona przez liczbę pasażerów, do której przewożenia statek jest uprawniony zgodnie z certyfikatem okrętowym. Ponadto dodanie ustępu 3bis w artykule 15 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności oznacza, że dopuszczono, aby Państwa-Strony swobodnie regulowały odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera, z zastrzeżeniem jednak dolnej granicy przewidzianej w artykule 7 ustęp 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, z uwzględnieniem zmian wprowadzonych przez Protokół z 1996 r. W Protokole z 1996 r. zrezygnowano z maksymalnego limitu 25 mln SDR, co będzie miało znaczący efekt w przypadku dużych statków. Na przykład dla statku uprawnionego zgodnie z certyfikatem okrętowym do przewożenia 1 000 pasażerów będzie to odpowiednio:

- dla Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności: 25 000 000 SDR,
- dla Protokołu z 1996 r.: 175 000 000 SDR.

3) Protokół z 1996 r. jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

4) Tryb związania Rzeczypospolitej Polskiej Umową

Stosownie do postanowień art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39, poz. 443, z 2002 r. Nr 216, poz. 1824 oraz z 2010 r. Nr 213, poz. 1395), zwanej dalej „ustawą o umowach międzynarodowych”, Protokół z 1996 r., z uwagi na fakt, że dotyczy materii uregulowanej w Kodeksie morskim, spełnia przesłanki określone w art. 89 ust. 1 pkt 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483, z późn. zm.) i z tego względu podlega ratyfikacji za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie.

Protokół z 1996 r. nie został przez Rzeczpospolitą Polską podpisany. W związku z faktem, że wszedł on w życie w dniu 13 maja 2004 r., a jego podpisanie nie jest już możliwe, Rzeczpospolita Polska zamierza do Protokołu z 1996 r., zgodnie z jego artykułem 10, przystąpić. Na mocy art. 17 ustawy o umowach międzynarodowych, do przystąpienia

stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące ratyfikacji lub zatwierdzenia umowy międzynarodowej, zatem zastosowanie będzie mieć, w szczególności, art. 15 ustawy o umowach międzynarodowych.

Protokół z 1996 r. przewiduje, przez wprowadzenie zmiany w artykule 18 ustęp 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności, możliwość zastrzeżenia wyłączenia stosowania artykułu 2 ustęp 1 liter d) i e), to jest wyłączenia spod ograniczenia roszczeń objętych zakresem przedmiotowym Międzynarodowej konwencji o usuwaniu wraków, sporządzonej w Nairobi w 2007 r. (Konwencja z 2007 r.):

– lit. d) z tytułu podniesienia, usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym statku, który zatonął, stał się wrakiem, wszedł na mieliznę lub został porzucony, wraz ze wszystkim, co znajduje się lub znajdowało się na takim statku,

– lit. e) z tytułu usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym ładunku statku.

Państwa członkowskie UE zobowiązały się we wspólnym oświadczeniu do związania się postanowieniami Konwencji z 2007 r. do dnia 1 stycznia 2013 r.

Ponadto wskazany przepis przewiduje możliwość wyłączenia roszczeń z tytułu szkód w rozumieniu Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkody spowodowane w związku z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych, sporządzonej w Londynie dnia 3 maja 1996 r. (tzw. „Konwencja HNS”, która została przyjęta w tym samym czasie, co Protokół z 1996 r.), bądź jakiegokolwiek jej zmiany lub Protokołu do tej Konwencji. Protokół do Konwencji HNS przyjęty został podczas konferencji dyplomatycznej w kwietniu 2010 r. w Londynie.

Z uwagi na fakt, że Rzeczpospolita Polska zamierza Konwencję z 2007 r. oraz Konwencję HNS ratyfikować, zasadne jest złożenie stosownego zastrzeżenia. Ponadto Rzeczpospolita Polska zamierza skorzystać z możliwości uregulowania postanowieniami prawa krajowego systemu odpowiedzialności dla statków o tonażu nieprzekraczającym 300 ton, przewidzianej w artykule 15 ustęp 2 litera b) Konwencji z 1976 r., zmienionej Protokołem z 1996 r. W związku z tym, Rzeczpospolita Polska złoży deklarację tej treści przez przekazanie noty dyplomatycznej Sekretarzowi Generalnemu Międzynarodowej Organizacji Morskiej i poinformuje Sekretarza Generalnego o takich limitach, w oddzielnej notcie dyplomatycznej, po ich wprowadzeniu do polskiego prawodawstwa.

5) Proponowane regulacje prawne

W związku z faktem, że w art. 97 § 1 Kodeksu morskiego ustawodawca posłużył się metodą inkorporacji do polskiego porządku prawnego postanowień Konwencji o ograniczeniu

odpowiedzialności „wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób”, ratyfikacja Protokołu z 1996 r. nie pociąga za sobą konieczności zmian ustawodawstwa.

6) Przewidywane skutki ratyfikacji umowy

Protokół z 1996 r. zakłada przede wszystkim podwyższenie (przeciętnie ponad dwukrotnie) ogólnych granic odpowiedzialności dłużnika z tytułu szkód na osobie (z zastrzeżeniem postanowień szczególnych odnośnie do roszczeń pasażerów) i szkód w mieniu (artykuł 6 ustęp 1). Protokół z 1996 r. przewiduje także podwyższenie (prawie czterokrotnie) kwotowej granicy odpowiedzialności z tytułu roszczeń odnośnie do statków pasażerskich, określoną w artykule 7 ustęp 1 Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności.

Podwyższenie limitów odpowiedzialności przewidziane w Protokole z 1996 r., nie spowoduje wzrostu kosztów ubezpieczenia dla statków ubezpieczonych w ramach Międzynarodowej Grupy Klubów P&I (zrzeszającej podmioty oferujące wyspecjalizowane ubezpieczenia morskie), która obejmuje ponad 90 % światowej floty. Zapewniona w ramach Grupy ochrona przewyższa bowiem limity przewidziane w Protokole z 1996 r. Może natomiast pociągnąć za sobą wzrost kosztów ubezpieczenia w przypadku podmiotów nieobjętych ochroną ubezpieczeniową w ramach tejże Grupy. Wzrost ten jednak będzie nieznaczny.

Zwiększenie sum wypłacanych z tytułu roszczeń morskich zapewni natomiast lepszą ochronę dla podmiotów uprawnionych z tytułu tychże roszczeń.