

MAGDALENA ADAMOWICZ

## MORSKIE UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ JAKO SPECYFICZNY TYP UBEZPIECZEŃ PRZYMUSOWYCH

*Artykuł poświęcony jest problematyce morskich ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej z tytułu wykonywania żeglugi w kontekście ich obowiązkowego (przymusowego) charakteru. Podjęto w nim próbę odpowiedzi na pytanie, czy morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej są ubezpieczeniami obowiązkowymi i czy stosuje się do nich także przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Następnie omówiono poszczególne rodzaje morskich ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej i sprawdzono, czy są zgodne z ustawową definicją ubezpieczeń obowiązkowych i czy spełniają ich podstawowe cechy konstrukcyjne. W ostatniej części zaprezentowano propozycje legislacyjne do nowego kodeksu morskiego przygotowane w ramach prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, w szczególności ujednolicenia zapisów dotyczących obowiązkowego zabezpieczenia finansowego.*

### WPROWADZENIE

Problem obowiązkowego charakteru morskich ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej pojawił się w związku z coraz powszechniejszą dyskusją o potrzebie reformy prawa o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>1</sup>. Przyczynkiem do tej dyskusji był niedawny raport przygotowany na zlecenie PIU, który wykazał, że w RP można wymenić 175 ubezpieczeń wykazujących cechy ubezpieczeń obowiązkowych<sup>2</sup>. Wpływa to między innymi na chaos terminologiczny, gdyż pojęcie „ubezpieczenia obowiązkowe” bywa nadużywane jako określenie róż-

---

<sup>1</sup> Zob. m.in.: E. Kowalewski, W.W. Mogilski, *Założenia i warianty reformy prawa ubezpieczeń obowiązkowych* [w:] *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, red. E. Kowalewski, W.W. Mogilski, Toruń 2014, s. 353–368; M. Orlicki, *Architektura systemu ubezpieczeń obowiązkowych – osiągnięcia i wyzwania*, Prawo Asekuracyjne 2014, nr 3, s. 31; W.W. Mogilski, *Przymus ubezpieczenia na tle projektu ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2015, nr 1, s. 27–36.

<sup>2</sup> Raport przygotowany na zlecenie PIU: *Stan prawny ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce (wykaz z komentarzem)*, opr. E. Kowalewski i M. Ziemiak przy współpracy W.W. Mogilskiego, Warszawa 2013, s. 5–77.

nych form przymusu posiadania ochrony ubezpieczeniowej. Dlatego celowe wydaje się uporządkowanie tej terminologii, które pozwoli określić granice reżimu ustawowego ubezpieczeń obowiązkowych. Poza tym reżimem znajdują się ubezpieczenia, które nie spełniają wszystkich cech ubezpieczeń obowiązkowych wynikających z ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych z 2003 r.<sup>3</sup>, chociaż zawierają pewne elementy przymusu.

Podobny nieład terminologiczny można zauważyć w aspekcie stosowania określenia „obowiązek ubezpieczenia” i „obowiązek zabezpieczenia finansowego” w kodeksie morskim w kategoriach dotyczących obowiązkowego pokrycia finansowego odpowiedzialności cywilnej. Warto podkreślić, że w prawie morskim pod pojęciem „ubezpieczeń obowiązkowych odpowiedzialności” rozumie się nie tylko ubezpieczenie *sensu stricto*, ale także inne zabezpieczenia finansowe, jak gwarancje bankowe i ubezpieczeniowe lub gwarancje innej instytucji finansowej<sup>4</sup>. Przepisy prawa międzynarodowego oraz wspólnotowego wprowadzające obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej nakazują podmiotom zobowiązanym wybór jednej z dwóch możliwości: albo zawarcie umowy ubezpieczenia, albo skorzystanie z instrumentów finansowych w celu zabezpieczenia finansowego.

Nasuwają się zatem pytania, czy morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej są ubezpieczeniami obowiązkowymi, czy stosuje się do nich reżim ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych i wszystkie związane z tym konsekwencje<sup>5</sup>, czy też nie. W niniejszym opracowaniu podjęto próbę odpowiedzi.

Celowo pominięto inne ubezpieczenia armatorskie, obejmujące statek, fracht, ładunek itp. Podjęcie tematu ubezpieczeń obowiązkowych jest tym bardziej zasadne, że w ciągu ostatnich lat wprowadzono do kodeksu morskiego dwa nowe ubezpieczenia tego typu, a instytucje międzynarodowe wypracowały kolejne dwie regulacje, które najprawdopodobniej zostaną wkrótce wprowadzo-

---

<sup>3</sup> Ustawa z 22.05.2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jedn.: Dz.U. z 2013 r., poz. 392).

<sup>4</sup> Taką inną – poza bankiem i ubezpieczycielem – instytucją finansową może być np. Spółdzielcza Kasa Ubezpieczenia Społecznego. Zob. ustawa z 2.04.2004 r. o niektórych zabezpieczeniach finansowych (tekst jedn.: Dz.U. z 2012 r., poz. 942); P. Sokal, *Ustawa o niektórych zabezpieczeniach finansowych – uwagi ogólne, cz. 1*, Prawo Bankowe 2005, nr 4, s. 73–82; I. Heropolitańska, *Pojęcie zabezpieczenia finansowego oraz przedmiot zabezpieczenia finansowego* [w:] *Prawne zabezpieczenia zapłaty wierzycielności*, red. I. Heropolitańska, Warszawa 2014, www.e-omega.lex.pl [24.05.2015].

<sup>5</sup> Chodzi m.in. o problem możliwości stosowania zagranicznych warunków ubezpieczeń do zawieranych umów ubezpieczenia morskiego. Zgodnie z art. 6 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych umowę ubezpieczenia obowiązkowego zawartą z naruszeniem przepisów tejże ustawy oraz odrębnych ustaw lub umów międzynarodowych wprowadzających obowiązek ubezpieczenia uważa się za zawartą zgodnie z tymi przepisami. Tym samym w ustawie wprowadzono możliwość konwalidacji umowy ubezpieczenia zawartej z naruszeniem przepisów prawa w celu ochrony osób poszkodowanych. Zob. M. Adamowicz, *Reżim prawny obowiązkowych ubezpieczeń morskich* [w:] *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych... op.cit.*, s. 235; M. Serwach, *Komentarz do ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, do art. 6* [w:] *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz*, red. Z. Brodecki, M. Glicz, M. Serwach, Warszawa 2010, s. 717–719.

ne do naszego systemu prawnego<sup>6</sup>. Innym istotnym argumentem przemawiającym za podjęciem tego tematu są zaawansowane prace Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, która zajmuje się przygotowaniem projektu nowego kodeksu morskiego, uwzględniającego też zmiany w aspekcie ubezpieczeń morskich<sup>7</sup>.

## 1. REGULACJA UBEZPIECZEŃ MORSKICH

Ubezpieczenia morskie w Polsce uregulowane są w kodeksie morskim z 2001 r.<sup>8</sup> w tytule VIII (art. 292–338 k.m.). Utworzenie osobnego rozdziału dla ubezpieczeń morskich podkreśla ich znaczenie i potwierdza uznanie prawa ubezpieczeń morskich za dział prawa morskiego<sup>9</sup>. Regulacja kodeksowa jest ramowa i dosyć ogólna. Większość przepisów dotyczących umowy ubezpieczenia morskiego ma charakter dyspozytywny. Zastosowanie zasady swobody umów w tytule VIII k.m. wynika ze specyfiki żeglugi i uwzględnienia potrzeby transgranicznego obrotu w zakresie ubezpieczeń morskich oraz wyjaśnia elastyczność regulacji ustawowej tej instytucji<sup>10</sup>.

Poza tytułem VIII k.m. ubezpieczenia morskie są rozproszone wśród przepisów k.m. i znajdują się w różnych jego częściach i działach. Przepisy te dotyczą morskiego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ustanowionego przez reżim konwencji międzynarodowych oraz ustawodawstwo europejskie inkorporowane do prawa krajowego. Zasadniczym celem wprowadzenia takich rozwiązań była konieczność stworzenia dodatkowego, bardziej efektywnego mechanizmu odpowiedzialności za szkody mogące powstać w związku z eksploatacją statków morskich. Ubezpieczenia te wprowadzano w kolejnych nowelizacjach

<sup>6</sup> Chodzi o ubezpieczenie odpowiedzialności z tytułu szkody wyrządzonej przez substancje niebezpieczne i szkodliwe oraz ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody mogące powstać w związku z usunięciem wraku. Obowiązek posiadania obu tych ubezpieczeń wprowadzono już w innych krajach, np. w Gruzji od kwietnia 2005 r.: *Compulsory insurance – Georgia*, Bulletin UK P&I CLUB 2005, vol. 4, no. 407, [http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/LP%20Documents/LP\\_Bulletins/Bulletin%20407.pdf](http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/LP%20Documents/LP_Bulletins/Bulletin%20407.pdf); podobnie w Japonii: *Wytyczne w sprawie ubezpieczenia statków oceanicznych od 2005 r.*, [http://www.mlit.go.jp/english/maritime/Web/brochure\\_english\\_2.pdf](http://www.mlit.go.jp/english/maritime/Web/brochure_english_2.pdf) [26.05.2015]. Zob. także M. Adamowicz, *Ubezpieczenia morskie obowiązkowe* [w:] *Leksykon prawa morskiego, 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zuzewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2013, s. 565–574 oraz E. Røsaeg, *Compulsory maritime insurance*, Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2000, Marfus no. 258, Nordisk Institutt for Sjørett, <http://www.jus.uio.no/nifs/>.

<sup>7</sup> Autorka uczestniczy w pracach grupy roboczej do spraw ubezpieczeń morskich przy Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego (w skład grupy roboczej wchodzi Z. Brodecki – członek KKPM oraz T. Nadratowski i M. Adamowicz). Zaproponowane w niniejszym artykule zapisy dotyczące ubezpieczeń morskich są opracowane przez ww. grupę roboczą.

<sup>8</sup> Ustawa z 18.09.2001 r. – Kodeks morski (Dz.U. z 2001 r., Nr 138, poz. 1545, z późn. zmian.).

<sup>9</sup> Zob. M. Adamowicz, *Charakter prawny umowy ubezpieczenia morskiego – wybrane zagadnienia*, Prawo Morskie 2013, t. XXIX, s. 61–72 oraz J. Łopuski, *Ubezpieczenia morskie* [w:] *Prawo morskie, Prawo żeglugi morskiej*, red. J. Łopuski, t. II, cz. 3, Bydgoszcz–Toruń 2000, s. 296–299.

<sup>10</sup> M. Dragun-Gertner, *Ubezpieczenia morskie w kodeksie ubezpieczeń* [w:] *O potrzebie polskiego kodeksu ubezpieczeń*, red. E. Kowalewski, Toruń 2009, s. 143–149.

k.m., realizując postulaty obowiązku posiadania zabezpieczenia w postaci umowy ubezpieczenia (*liability insurance*) lub zabezpieczenia finansowego (*financial security*) z tytułu odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną osobom trzecim w związku z eksploatacją statku morskiego<sup>11</sup>. Należy jednak podkreślić, że ustawodawca pozostawił podmiotom zobowiązanym wybór preferowanej przez nich formy zabezpieczenia, a zatem obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ujęty jest tu wariantywnie (alternatywnie). Do wspomnianych przepisów zalicza się:

- znowelizowany tytuł V k.m. *Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie i ubezpieczenie armatorów z tytułu roszczeń morskich* oraz zawarte w tym tytule art. 102 i 102 a–f.;
- art. 182, 182 a–c k.m. o ubezpieczeniu odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera;
- art. 271b k.m. o ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi;
- art. 272 i 273 k.m. o ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami przewożonymi jako ładunek.

Warto zaznaczyć, że oprócz wymienionych powyżej ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej o charakterze obowiązkowym, które zostały przyjęte do prawa polskiego, IMO wprowadziło także: ubezpieczenie odpowiedzialności z tytułu szkody wyrządzonej przez substancje niebezpieczne i szkodliwe<sup>12</sup> oraz ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody mogące powstać w związku z usunięciem wraku<sup>13</sup>. Złożony charakter wymienionych ubezpie-

---

<sup>11</sup> Por. M. Adamowicz, *Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej armatora*, Prawo Morskie 2005, t. XXI, s. 219–228; M. Dragun-Gertner, *Aktualne problemy odpowiedzialności cywilnej armatora i jej ubezpieczenia w reżimie prawnomiędzynarodowym* [w:] *Studia ubezpieczeniowe*, red. T. Sangowski, Poznań 1998, s. 236–244; J. Łopuski, *Z zagadnień ubezpieczenia morskiego: czy odchodzenie od ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej?*, Prawo Asekuracyjne 2000, nr 1, s. 15–26.

<sup>12</sup> Międzynarodowa konwencja w sprawie odpowiedzialności i rekompensaty za szkody spowodowane przewożeniem niebezpiecznych i szkodliwych substancji drogą morską (*International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea – HNS*) przyjęta w Londynie w 1996 r. wprowadziła obowiązek posiadania ubezpieczenia lub zabezpieczenia finansowego. Konwencja ta nie weszła jeszcze w życie z powodu niewystarczającej liczby ratyfikacji i dlatego w 2010 r. w Londynie przyjęto protokół zmieniający konwencje HNS ([www.imo.org](http://www.imo.org)). E. Rosæg, *op.cit.*

<sup>13</sup> Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków, podpisana w Nairobi w 2007 r. (*Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks – WRC*), wprowadziła nowoczesne rozwiązanie, którym jest ubezpieczenie związane z usuwaniem wraków. Konwencja ta jeszcze nie weszła w życie. Nakłada ona na właściciela statku obowiązek posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody mogące powstać w związku z usunięciem wraku lub posiadania innego finansowego zabezpieczenia kosztów usunięcia wraku. Z tej umowy ubezpieczenia wynikają uprawnienia poszkodowanych do kierowania roszczeń bezpośrednio do ubezpieczyciela (*actio directa*). Zob. szerzej: W. Adamczak, *Usuwanie wraków w świetle konwencji z 2007 roku*, Gdańskie Studia Prawnicze 2009, t. XXI, s. 518 i nast.

czeń i ich specyfika wykraczają poza ramy niniejszego opracowania, które koncentruje się na rozwiązaniach krajowych aktualnie obowiązujących<sup>14</sup>.

## 2. CHARAKTERYSTYKA MORSKICH UBEZPIECZEŃ ODPOWIEDZIALNOŚCI

Aby odpowiedzieć na postawione na wstępie niniejszego artykułu pytanie, czy morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podlegają reżimowi prawnemu ubezpieczeń obowiązkowych, celowe wydaje się ogólne przedstawienie tych ubezpieczeń. Należy przy tym zwrócić uwagę na różnorodne i niekonsekwentne nazewnictwo wprowadzanych do k.m. rozwiązań.

Poszczególne ubezpieczenia morskie będą omawiane w kolejności ich umiejscowienia w kodeksie, a nie w kolejności ich wprowadzania do ustawy. Dotychczasowe brzmienie art. 102a § 1 k.m. jest następujące: „Armator statku o polskiej przynależności, o pojemności brutto 300 i powyżej, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności za roszczenia morskie, obejmujące roszczenia podlegające ograniczeniu na podstawie Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności (ubezpieczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie)”. W brzmieniu tego przepisu zawarta jest definicja kodeksowa ubezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie, którą może być ubezpieczenie lub zabezpieczenie finansowe. W dalszej części tego działu, w kolejnych artykułach, ustawodawca nie posługuje się już pojęciem zabezpieczenia finansowego, ale tylko ubezpieczeniem odpowiedzialności. Sama dyspozycja normy art. 102a k.m. wyraźnie daje możliwość wyboru formy pokrycia szkody na wypadek powstania odpowiedzialności pomiędzy ubezpieczeniem a zabezpieczeniem finansowym. Od razu zatem należy zaznaczyć, że możliwość wyboru nie jest stanowczym nakazem, o jakim mowa w ustawie o działalności ubezpieczeniowej.

Ubezpieczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie zostało wprowadzone ustawą z 31.08.2012 r. o zmianie ustawy – Kodeks morski (dalej: ustawa

---

<sup>14</sup> Por. M. Adamowicz, *Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności... op.cit.*, s. 219–228 oraz *idem*, *Ubezpieczenia morskie obowiązkowe... op.cit.*, s. 565 i nast.; M. Dragun-Gertner, *Wytocznice Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, Prawo Morskie 2001, t. XVI, s. 47–57; *idem*, *Aktualne problemy odpowiedzialności cywilnej armatora i jej ubezpieczenia... op. cit.*, s. 236–244; M. Dragun-Gertner, Z. Peplowska, *Kodeks morski w pracach Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego*, Kwartalnik Prawa Prywatnego 2011, z. 1, s. 152 i nast.; M.H. Kozłowski, *Koordinacja ratyfikacji międzynarodowych konwencji morskich przez Unię Europejską a prawo morskie*, Rejent 2006, nr 7–8, s. 27 i nast.; *idem*, *Ratyfikacja przez Polskę Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni 2006, z. 18, s. 57–68; *idem*, *Odpowiedzialność cywilna morskiego przewoźnika pasażerów według prawa Unii Europejskiej*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni 2010, z. 25, s. 22–25.

o zmianie k.m.) oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej<sup>15</sup>, która implementowała dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich oraz wykonywała rozporządzenie 392/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>16</sup>. Ustawa nakłada na armatora statku o polskiej przynależności, o pojemności brutto 300 ton i powyżej, obowiązek posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za roszczenia morskie, obejmującego roszczenia podlegające ograniczeniu na podstawie Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, podpisanej w Londynie w 1976 r.<sup>17</sup>, zmienionej protokołem z 1996 r. z Londynu<sup>18</sup>. Obowiązek ten dotyczy nie tylko armatorów statku o polskiej, ale także o obcej przynależności, gdy statek ten wchodzi do polskiego portu lub gdy zgodnie z wymogami prawa międzynarodowego wchodzi on na polskie morze terytorialne<sup>19</sup>. Suma ubezpieczenia każdego statku od odpowiedzialności za roszczenia morskie dla każdego odrębnego zdarzenia powinna być równa odpowiedniej maksymalnej granicy odpowiedzialności, określonej zgodnie z ww. konwencją i protokołem. Podwyższenie limitów odpowiedzialności za roszczenia morskie uzasadniano koniecznością zwiększenia bezpieczeństwa na morzu i potrzebą określenia granic ryzyka podejmowanego przez ubezpieczycieli statków, zwłaszcza w obliczu zdarzeń o charakterze katastrofalnym. Obowiązek posiadania zabezpieczenia ma ponadto na celu działanie prewencyjne oraz zapewnienie wypłaty odszkodowań w razie powstania ewentualnej szkody. Warto zauważyć, że norma ta ma na celu wyeliminowanie z obrotu morskiego statków, które nie spełniają odpowiednich norm bezpieczeństwa, oraz zapewnić równe, konkurencyjne warunki działania podmiotom gospodarczym trudniącym się żeglugą. Posiadanie zabezpieczenia potwierdza się jednym lub kilkoma certyfikatami wystawionymi przez ubezpieczyciela lub inny podmiot udzielający finansowego zabezpieczenia. Certyfikat musi być przechowywany na statku, a jego brak skutkuje zakazem uprawiania żeglugi. Kontrolę przestrzegania przepisów o ubezpieczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie wykonują dyrektorzy urzędów morskich.

Kolejnym morskim ubezpieczeniem odpowiedzialności jest obowiązek posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera uregulowany w art. 182 oraz w art. 182a–c k.m., przy czym regulacja ta wprowadza dualistyczny system odpowiedzialności oparty na dwóch różnych reżimach prawnych. W art. 182 k.m. już w 2001 r. – jako nowatorskie wówczas

<sup>15</sup> Dz.U. z 2012 r., poz. 1069.

<sup>16</sup> 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. 128).

<sup>17</sup> Dz.U. z 1986 r., Nr 35, poz. 175.

<sup>18</sup> Dz.U. z 2012 r., poz. 146.

<sup>19</sup> Por. M. Adamowicz, *Ubezpieczenia morskie obowiązkowe... op.cit.*, s. 567 i nast.; M. Dragun-Gertner, Z. Pełowska, *op.cit.*, s. 152.

rozwiązanie – wprowadzono obowiązek ubezpieczenia pasażerskiego na podstawie konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu<sup>20</sup>. Obejmuje on swoim zakresem przewóz pasażerów, który nie został objęty rozporządzeniem nr 392/2009 w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków. Natomiast art. 182a–c k.m., które wprowadzono ustawą o zmianie k.m. w 2012 r., podlegają rygorowi tegoż rozporządzenia, które ustanawia nowy wspólnotowy system odpowiedzialności za przewóz pasażerów morskimi drogami wodnymi<sup>21</sup>.

Konwencja PAL z 1974 r., która miała stosunkowo niskie limity odpowiedzialności, była kilkakrotnie zmieniana, m.in w 1996 r., jednak najważniejsza dla systemu ateńskiego zmiany wprowadził protokół z 2002 r. sporządzony w Londynie (PAL 2002). Zgodnie z postanowieniami protokołu PAL 2002 konwencja ateńska z 1974 r. zmieniona tymże protokołem powinna stanowić jedną całość, określaną jako konwencja ateńska 2002. Przyjęte w protokole zmiany były nastawione na ochronę interesów pasażera – w przeciwieństwie do pierwotnej wersji konwencji, której zarzucano nadmierną ochronę przewoźników<sup>22</sup>. Charakter wprowadzonych do PAL zmian określono jako rewolucyjny i nazwano go „nową konwencją ateńską”. Rozwiązania z 2002 r. przeszły od odpowiedzialności przewoźnika morskiego opartej na zasadzie winy, a wyjątkowo winy domniemanej, na odpowiedzialność typu obiektywnego z ograniczonymi przesłankami egzoneracyjnymi<sup>23</sup>. Ponadto protokół ten nie tylko kilkakrotnie podnosił limity odpowiedzialności przewoźnika, ale także wprowadzał obowiązkowe zabezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika za szkody na osobie i w mieniu pasażera. Istotą reżimu obiektywnej odpowiedzialności przewoźnika morskiego było wprowadzenie możliwości dochodzenia przez poszkodowanych odszkodowań wprost od ubezpieczyciela lub gwaranta (*actio directa*). Konwencja ateńska z 2002 r. nie została ratyfikowana przez Polskę, jednak jej przepisy włączono do prawa polskiego poprzez ustawę o zmianie k.m., która wykonywała rozporządzenie 392/2009 (konwencja ateńska 2002 jest załącznikiem do tego rozporządzenia). Przepisy wymienionego rozporządzenia wprowadziły obowiązek posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub innego rodzaju zabezpieczenia finansowego (takiego jak gwarancje banku lub podobnej instytucji) od odpowiedzialności za śmierć pasażera lub szkodę na jego osobie. Obowiązek ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego obciążał przewoźnika, który faktycznie wykonuje całość

<sup>20</sup> Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 13.12.1974 r. – PAL (*Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*) (Dz.U. z 1987 r., Nr 18, poz. 108). Zob. M.H. Koziański, *Koordinacja ratyfikacji... op.cit.*, s. 27 i nast.

<sup>21</sup> Por. M.H. Koziański, *Odpowiedzialność cywilna... op.cit.*, s. 22–25.

<sup>22</sup> Por. M. Nesterowicz, *Przewóz pasażerów [w:] Prawo morskie*, t. II, cz. 1, red. J. Łopuski, Bydgoszcz 1996, s. 516.

<sup>23</sup> M.H. Koziański, *Odpowiedzialność cywilna... op.cit.*, s. 23–28.

lub część przewozu statkiem zarejestrowanym w państwie-stronie, posiadającym licencję do przewozu ponad 12 pasażerów<sup>24</sup>. Rozporządzenie reguluje pewne kwestie szerszej niż konwencja ateńska z 2002 r. i nie pokrywa się z nią całkowicie<sup>25</sup>.

Rozwiązanie ujęte w art. 182a k.m. przewiduje obowiązek posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności, takiego jak gwarancja banku lub podobnej instytucji finansowej (*financial security*), przez przewoźników pasażerskich eksploatujących zarówno statki podnoszące polską banderę, jak i statki obce, wpływające na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub pływające między portami polskimi<sup>26</sup>. Ponadto norma ta definiuje ubezpieczenie odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera jako ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie finansowe. Spełnienie powyższego obowiązku posiadania zabezpieczenia powinno być udokumentowane stosownym świadectwem – certyfikatem, którego wzór zamieszczono w konwencji. Certyfikat wydaje właściwa administracja państwa członkowskiego – w Polsce dyrektor urzędu morskigo – co pozwala na kontrolę wykonania tego obowiązku przez właściwy organ. Oryginał świadectwa powinien być przewożony na statku. Za brak na statku świadectwa ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego dyrektor urzędu morskigo może nałożyć karę finansową<sup>27</sup>.

Należy w tym miejscu zwrócić uwagę na treść art. 182 i 182a k.m. Artykuł 182 k.m. brzmi: „Przewoźnik, który podejmuje się przewozu 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 [...]”, natomiast art. 182a k.m.: „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 lub w mieniu pasażera [...] (ubezpieczenie odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera)”. Należy poważnie rozważyć, dlaczego w art. 182 k.m. ustawodawca wprowadza wprost obowiązek ubezpieczenia, a w 182a pozostawia zobowiązanemu wybór między

<sup>24</sup> Por. M. Adamowicz, *Nowe przepisy dotyczące przewozu pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową*, Gdańskie Studia Prawnicze 2014, t. XXXII, s. 25–29.

<sup>25</sup> Rozporządzenie 392/2009 wprowadza dodatkowe rozwiązania, których brak w konwencji PAL 2002, takie jak wypłata zaliczki przez przewoźnika oraz odpowiedzialność przewoźnika za utratę lub zniszczenie sprzętu umożliwiającego poruszanie się.

<sup>26</sup> Por. M. Dragun-Gertner, Z. Peplowska, *Kodeks morski... op.cit.*, s. 152.

<sup>27</sup> Dyrektor urzędu morskigo może ten obowiązek egzekwować na mocy art. 56 punkt 20 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1502), który nakłada sankcje za brak posiadanego ubezpieczenia. Zgodnie z jego brzmieniem kto podejmuje się przewozu pasażerów z naruszeniem obowiązku posiadania dokumentu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej stosownie do art. 182 k.m., podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce społecznej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa GUS. Zob. M. Adamowicz, *Obowiązkowe ubezpieczenie... op.cit.*, s. 219–228.



ubezpieczeniem a innym zabezpieczeniem finansowym<sup>28</sup>. Takie dotychczasowe różnorodne ujęcie wydaje się być wystarczającym impulsem do wprowadzenia zmian i ujednoczenia zapisów, o czym będzie mowa niżej. Ubezpieczenie pasażerskie ujęte w art. 182 k.m. można, w aktualnie obowiązującym stanie prawnym, zakwalifikować jako ubezpieczenie *stricte* obowiązkowe. Za obowiązkowym charakterem tego ubezpieczenia przemawia przymus ubezpieczeniowy, wynikający wprost z treści art. 182, który przewiduje konkretny nakaz zawarcia umowy ubezpieczenia<sup>29</sup>.

Kolejne ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej jest uregulowane w art. 271b k.m., który nakłada na właściciela statku o polskiej przynależności, o tonażu brutto przekraczającym 1000, obowiązek posiadania zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi<sup>30</sup>. Obowiązek ten musi być potwierdzony stosownym certyfikatem. Także te przepisy k.m. odsyłają do konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (konwencji bunkrowej), podpisanej w 2001 r. w Londynie<sup>31</sup>. Wzorując się na omówionej poniżej konwencji CLC, konwencja bunkrowa nakłada na właściciela statku obowiązek posiadania alternatywnie: albo ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, albo innego zabezpieczenia finansowego<sup>32</sup>.

Podobnie jak w konwencji CLC wprowadza zasadę tzw. kanalizacji odpowiedzialności – jedyną osobą odpowiedzialną za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem jest właściciel statku. Roszczenia poszkodowanych nie mogą być wnoszone do innych podmiotów niż właściciel, ale właściciel statku może skierować roszczenie zwrotne do osób bezpośrednio odpowiedzialnych za zanieczyszczenie. Odpowiedzialność właściciela statku jest obiektywna, odpowiada on na zasadzie ryzyka, a przesłanki egzoneracyjne ujęte są bardzo wąsko<sup>33</sup>.

Konwencja bunkrowa wprowadza ograniczenie kwoty obowiązkowego ubezpieczenia właściciela statku, które nie może być wyższe od kwoty obliczo-

---

<sup>28</sup> Wydaje się, że można to tłumaczyć tym, że rozporządzenie 392/2009 wprowadziło tzw. dualny system odpowiedzialności przewoźnika morskiego za przewóz pasażera i wprowadziło rozwiązanie o rewolucyjnym charakterze, polegające na przejściu z odpowiedzialności opartej na winie domniemanej na odpowiedzialność typu obiektywnego. Zagadnienie te wnikliwie omawia M.H. Koziński, *Odpowiedzialność... op.cit.*, s. 23–28.

<sup>29</sup> Por. J. Łopuski, *Nowe prawo ubezpieczeniowe a ubezpieczenia morskie: refleksje na temat kierunków rozwoju prawa ubezpieczeniowego*, Prawo Asekuracyjne 2004, nr 3, s. 18 i nast.

<sup>30</sup> M.H. Koziński, *Ratyfikacja przez Polskę Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej... op.cit.*, s. 57–68; *idem*, *Zasady odpowiedzialności cywilnej armatora za inne zanieczyszczenia niż olejowe w kodeksie morskim*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni 1996, nr 2, s. 196 i nast.

<sup>31</sup> Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (konwencja bunkrowa), przyjęta 23.03.2001 r. (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*) (Dz.U. z 2008 r., Nr 148, poz. 939).

<sup>32</sup> L. Zhu, *Compulsory insurance and compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, *Hamburger Studies on Maritime Affairs* 2007, no. 5, s. 13 i nast.

<sup>33</sup> *Ibidem*, s. 30 i nast.

nej zgodnie z postanowieniami konwencji LLMC (konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie)<sup>34</sup>. Na tę sumę właściciel statku musi posiadać ubezpieczenie. Obowiązek ten dotyczy każdego statku o tonażu przekraczającym 1000. Konwencja przewiduje, że poszkodowany może dochodzić swoich roszczeń bezpośrednio (*action direct*) od osoby dającej zabezpieczenie finansowe właścicielowi statku lub od ubezpieczyciela. Posiadanie ubezpieczenia musi być potwierdzone certyfikatem. Artykuł 271b dotyczy tego obowiązku w stosunku do statku o polskiej przynależności – w tym wypadku certyfikat jest wystawiany lub poświadczany przez dyrektora urzędu morskiego na wniosek właściciela statku. Artykuły 271e i 271f dotyczą statku o obcej przynależności<sup>35</sup>. Podobnie jak przy ubezpieczeniu armatorów ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejami bunkrowymi nie jest ubezpieczeniem obowiązkowym w rozumieniu ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych ze względu na brak stanowczego nakazu w k.m. i danie podmiotom zobowiązanym możliwości wyboru: ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego.

Następnym ubezpieczeniem jest ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami przewożonymi jako ładunek. Artykuły 272 i 273 k.m. nakładają na właściciela statku o polskiej przynależności, przewożącego więcej niż 2000 ton oleju luzem jako ładunek, obowiązek posiadania zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, stwierdzonego odpowiednim certyfikatem<sup>36</sup>. Kodeks morski w tej kwestii odsyła do międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (CLC) z 1969 r.<sup>37</sup>, ustanowionej w Brukseli, zmienionej protokołem z 1992 r. z Londynu. Warto w tym momencie zaznaczyć, że rozwiązanie z konwencji CLC było nowatorskie (jak na tamte czasy) i stało się pierwowzorem dla wszystkich omówionych już powyżej przypadków nakładających na podmiot eksploatujący statek obowiązek posiadania zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej za szkody. Najczęstszą formą pokrycia tego zabezpieczenia, wymaganego przez konwencję CLC, było zawieranie umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności z tytułu szkód spowodowanych zanieczyszczeniem.

---

<sup>34</sup> Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzona w Londynie 19.11.1976 r. (Dz.U. z 1986 r., Nr 35, poz. 175), zmieniona protokołem, sporządzonym w Londynie 2.05.1996 r. (Dz.U. z 2012 r., poz. 14).

<sup>35</sup> Por. M. Nesterowicz, *Komentarz do art. 271b Kodeksu morskiego*, [www.e-omega.lex.pl](http://www.e-omega.lex.pl) [24.05.2015].

<sup>36</sup> Por. R. Altfuldisch, *Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See: Bestandsaufnahme Rechtsvergleich und Überlegungen de lege ferenda*, *Hamburger Studies on Maritime Affairs*, 2007, no. 6, s. 140 i nast.

<sup>37</sup> Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem z 29.11.1969 r., uchwalona w Brukseli (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage – CLC*) (Dz.U. 1976 r., Nr 32, poz. 184, z późn. zmian.).

Należy zwrócić uwagę, że ani konwencja CLC, ani przepisy k.m. nie zawierają bezpośredniego nakazu wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia do polskiego systemu prawa morskiego. Nakazu takiego nie zawierają też przepisy aktów wykonawczych do k.m. – rozporządzenia w sprawie certyfikatów stwierdzających zabezpieczenia finansowe odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniami ze statku<sup>38</sup>. Z rozporządzenia nie wynika bowiem obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, wskazuje ono jedynie, że polisa ubezpieczeniowa lub dokument innego zabezpieczenia finansowego ma być jednym z załączników do wniosku o wydanie certyfikatu przez dyrektora urzędu morskiego. Ze względu na powyższe ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu szkody spowodowanej zanieczyszczeniem nie można zaliczyć do ubezpieczeń obowiązkowych w rozumieniu ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. W żadnym z wymienionych aktów prawnych: konwencji CLC, kodeksie morskim i rozporządzeniu ministra infrastruktury nie sformułowano jednoznacznie nakazu prawnego zawarcia umowy ubezpieczenia. Umowa ubezpieczenia jest jednym z alternatywnych zabezpieczeń finansowych, których posiadanie jest konieczne, aby uzyskać certyfikat i moc swobodnie uprawiać żeglugę, nie narażając się na sankcje<sup>39</sup>.

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę, że przedstawione powyżej ubezpieczenia obowiązkowe mają podobną konstrukcję prawną, dającą poszkodowanemu możliwość bezpośredniego zwrócenia się do ubezpieczyciela lub gwaranta (*actio directa*)<sup>40</sup>. Ponadto wszystkie wymienione ubezpieczenia lub zabezpieczenia finansowe muszą być udokumentowane stosownymi certyfikatami, wydanymi przez uprawnione organy zgodnie z załączonymi do poszczególnych konwencji wzorami tych certyfikatów. W ostatnim czasie pojawiła się słuszna koncepcja Komitetu Prawnego IMO, aby wprowadzić jednolity certyfikat<sup>41</sup>.

### 3. UBEZPIECZENIA OBOWIĄZKOWE CZY TYLKO POWINNOŚĆ UBEZPIECZENIA?

Ustalenie, czy morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej są ubezpieczeniami obowiązkowymi *sensu stricto*, czy też należy zaliczyć je do innej

---

<sup>38</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 22.07.2009 r. w sprawie certyfikatu stwierdzającego zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami ze statku (Dz.U. z 2009 r., Nr 122, poz. 1013).

<sup>39</sup> M. Adamowicz, *Obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności... op.cit.*, s. 225–226.

<sup>40</sup> Zob. rozprawę na temat *action directa*: G. Fossion, *An eternal triangle at sea: Loss of insurance cover under a direct action in marine liability insurance*, Jura Falconis Jg. 39, 2002–2003, no. 2, <https://www.law.kuleuven.be/jura/art/39n2/fossion.htm> [25.05.2015].

<sup>41</sup> P. Krężel, *Jednolity certyfikat obowiązkowego ubezpieczenia w konwencjach Międzynarodowej Organizacji Morskiej*, Prawo Morskie 2012, t. XXVI, s. 111–119.

kategorii przymusu ubezpieczenia, wymaga podjęcia próby bliższego przyjrzenia się ubezpieczeniom obowiązkowym oraz rozróżnienia ubezpieczeń, które mieszczą się w reżimie prawnym ubezpieczeń obowiązkowych, uregulowanym w normach ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, od tzw. przymusu ubezpieczenia. Analiza ubezpieczeń obowiązkowych była przedmiotem licznych rozpraw i artykułów<sup>42</sup>, a ostatnio także specjalnego raportu, o którym mowa wyżej<sup>43</sup>. Przedstawiciele doktryny stawiają nawet zarzuty, że obecna ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych się nie sprawdziła, wydaje się stawiać znak pomiędzy „ubezpieczeniem obowiązkowym” a ustawowym przymusem zawarcia umowy ubezpieczenia, co *de iure* nie jest tym samym. Mówi się nawet o swoistej inflacji ubezpieczeń obowiązkowych.

Kwestią dyskusyjną jest to, czy przyznać prymat obowiązkowości w ujęciu normatywnym – tj. czy przepis ustawy nakazuje zawrzeć umowę, czy też w ujęciu podmiotowym – tj. czy dla podmiotu, który nie zdecydował się na zastosowanie innego wariantu zabezpieczenia, umowa ubezpieczenia, którą chce zawrzeć lub zawarł, jest obowiązkiem, czy powinnością/przymusem. Wydaje się, że chodzi o ujęcie podmiotowe, w którym ustawodawca nakłada obowiązkowe reguły prawne posiadania zabezpieczeń finansowych na dany podmiot zobowiązany (właściciela statku, armatora czy przewoźnika pasażerskiego). Nałożony zaś na nich obowiązek posiadania zabezpieczenia może być spełniony w sposób wybrany przez podmiot zobowiązany spośród wskazanych przez ustawodawcę możliwych instrumentów finansowych i prawnych<sup>44</sup>.

Aby uporządkować chaos panujący w ubezpieczeniach obowiązkowych, należy sięgnąć wstecz do nestorów ubezpieczeń, m.in. Łazowskiego, który określał je jako „przymus ubezpieczeniowy” i dzielił na trzy zasadnicze grupy:

- 1) ubezpieczenia obowiązkowe, nazywane przez niektórych autorów ubezpieczeniami obowiązkowymi *sensu stricto*, które spełniają ustawowe cechy ubezpieczeń obowiązkowych; wprowadzają sankcje za nieprzestrzeganie obowiązku zawarcia ubezpieczenia<sup>45</sup>;
- 2) obowiązek ubezpieczenia, nazywany ubezpieczeniami *sensu largo* – nakładany na mocy ustawy, ale bez kreowania ubezpieczenia obowiązkowego w znaczeniu powyższym, bez jednolitych ogólnych warunków ubezpie-

---

<sup>42</sup> Zob. M. Orlicki, *Architektura systemu ubezpieczeń... op.cit.*, s. 31; W.W. Mogilski, *op.cit.*, s. 27–36; M. Adamowicz, *Reżim prawny... op.cit.*, s. 230 i cytowana tam literatura.

<sup>43</sup> Raport przygotowany na zlecenie PIU, *op.cit.*, s. 5–77.

<sup>44</sup> M. Orlicki, *Architektura systemu ubezpieczeń... op.cit.*, s. 30–31.

<sup>45</sup> Niektórzy autorzy dokonują podziału na ubezpieczenia obowiązkowe powszechne i ubezpieczenia obowiązkowe niepowszechne, do pierwszej grupy zaliczając ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, OC rolników oraz ubezpieczenia budynków rolniczych, ze względu na ich szczególne znaczenie i szeroki zasięg, a do drugiej grupy – ubezpieczenia wynikające z innych ustaw lub umów międzynarodowych, określane też jako korporacyjne lub profesjonalne. Podział taki przyjął m.in. S. Reps, *Konstrukcja prawna ubezpieczeń obowiązkowych odpowiedzialności cywilnej (niepowszechnych)*, Prawo Asekuracyjne 2010, nr 2, s. 3–6.

czeń wydawanych przez ministra finansów, bez możliwości kontroli wykonywania obowiązku i nakładania kar za jego niespełnienie;

- 3) „powinność” ubezpieczenia – przymus zawarcia umowy ubezpieczenia jest warunkiem dokonania innej czynności prawnej lub faktycznej. Na przykład nieposiadanie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu szkód na osobie pasażera będzie skutkowało zakazem wykonywania żeglugi, gdyż jest to jeden z warunków uzyskania certyfikatu, wydawanego przez dyrektora urzędu morskiego, uprawniającego przewoźnika do przewozu pasażerów.

W świetle przytoczonego podziału „przymusu ubezpieczeniowego” morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej będą należeć do trzeciej grupy ubezpieczeń, których przymus wynika z „powinności”.

Innym dowodem na niepodleganie morskich ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych jest przeprowadzenie testu weryfikacji, czy ubezpieczenia te spełniają wszystkie elementy przesadzające o ich *stricte* obowiązkowym charakterze (poniższa tabela).

#### Test weryfikacji morskich ubezpieczeń OC

| Lp | Cechy ubezpieczeń obowiązkowych           | Czy omawiane morskie ubezpieczenia OC spełniają te cechy? | Dowód  |
|----|---|---|--|
| 1. | Ubezpieczenie majątkowe                   | TAK   | k.m. dotyczy wyłącznie ubezpieczeń majątkowych                         |
| 2. | Ubezpieczenie OC                          | TAK   | art. 102 i 102a, 182, 182a–c, 271 b, 272 i 273 k.m.                    |
| 3. | Nakaz stanowczo wyrażony w ustawie        | NIE   | możliwość wyboru formy ubezpieczenia lub zabezpieczenia finansowego*   |
| 4. | Mają charakter prywatnoprawny             | TAK   | ich źródłem są umowy zawarte między ubezpieczycielem a ubezpieczającym |
| 5. | Ustawy określają ich podstawowe parametry | TAK   | przedmiot ubezpieczenia oraz suma gwarancyjna są wskazane ustawowo     |

\* wyjątkiem jest art. 182 k.m. omówiony powyżej

#### Wyniki testu:

- 1) morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej są z pewnością ubezpieczeniami majątkowymi (*nota bene*, kodeks morski dotyczy wyłącznie takich ubezpieczeń);
- 2) morskie ubezpieczenia są ubezpieczeniami odpowiedzialności cywilnej, co wynika z wyraźnego brzmienia przepisów je regulujących;
- 3) obowiązek ubezpieczenia nie wynika ze stanowczych przepisów ustawy – kodeksu morskiego oraz z konwencji międzynarodowych;
- 4) ubezpieczenia te mają charakter prywatnoprawny, gdyż ich źródłem jest umowa pomiędzy ubezpieczycielem a ubezpieczającym, oparta głównie na wzorcach umownych ukształtowanych przez praktykę międzynarodową;

5) podstawowe parametry tych ubezpieczeń, takie jak zakres ubezpieczenia, przedmiot ubezpieczenia i suma gwarancyjna, są wskazane normatywnie, o czym poniżej.

Jak wykazano w teście weryfikacji, morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej nie mają wszystkich koniecznych cech<sup>46</sup>, które pozwalałyby zaliczyć je do ubezpieczeń obowiązkowych podległych rygorowi ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

Wykluczenie morskich ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej spod reżimu prawnego ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych nie zagrozi konwalicacją umowy ubezpieczenia morskiego, zawartej na warunkach międzynarodowych, pozostających w sprzeczności z przepisami tejże ustawy. Zgodnie bowiem z jej art. 6 umowę ubezpieczenia obowiązkowego zawartą z naruszeniem przepisów ustawy oraz odrębnych ustaw lub umów międzynarodowych wprowadzających obowiązek ubezpieczenia uważa się za zawartą zgodnie z tymi przepisami. W praktyce morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, zwane także ubezpieczeniami armatorskimi, zawierane są na podstawie instytucyjnych klauzul ubezpieczeniowych, dostarczanych przez kluby P&I (*Protection and Indemnity Associations*). Polscy ubezpieczyciele nie mają opracowanych ogólnych warunków ubezpieczeń dla obowiązkowych umów ubezpieczeń morskich odpowiedzialności cywilnej. Kluby P&I, które działają na zasadzie wzajemności, ubezpieczają ponad 90 procent światowego tonażu i dyktują rynkom swoje warunki. Na wstępie każdej z klauzul znajduje się zastrzeżenie, że niniejsze ubezpieczenie jest przedmiotem prawa i praktyki angielskiej (*this insurance is subject to English law and practice*). Dlatego też słuszne się wydaje, że ubezpieczenia morskie nie podlegają przepisom ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

Dodatkowo należy zaznaczyć, że ustawodawca z reguły wprowadza obowiązek pokrycia odpowiedzialności za szkody, dając podmiotom zobowiązanym możliwość wyboru jednej z możliwych form: albo zawarcia umowy ubezpieczenia, albo ustanowienia innego zabezpieczenia finansowego, np. gwarancji bankowej. Dlatego w prawie morskim ubezpieczenia obowiązkowe należy traktować jako „wariantywne” lub „alternatywnie obowiązkowe”, co zdecydowanie przekreśla ich przynależność do reżimu ubezpieczeń obowiązkowych<sup>47</sup>. O ubezpieczeniu obowiązkowym można mówić tylko wtedy, gdy obowiązek ubezpieczenia wynika w sposób stanowczy z ustawy lub ratyfikowanej umowy międzynarodowej.

W powyższych przepisach nie sformułowano prawnego obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia, umowa taka stanowi natomiast jedno z alternatywnych

---

<sup>46</sup> Por. M. Orlicki, *Ubezpieczenia obowiązkowe*, Warszawa 2011, s. 163. Autor dokonuje analizy cech, które muszą wystąpić kumulatywnie, aby zaliczyć dane ubezpieczenia do ubezpieczeń obowiązkowych *sensu stricto* i podlegających w pełni rygorom ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

<sup>47</sup> Por. M. Adamowicz, *Reżim prawny... op.cit.*, s. 230 – tu autorka miała odmienne zdanie, które w niniejszej publikacji zmieniła.

zabezpieczeń finansowych, których posiadanie jest konieczne, aby uzyskać certyfikat umożliwiający wykonywanie żeglugi. Spośród alternatywnych zabezpieczeń finansowych największe znaczenie ma ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, ze względu na najczęstsze stosowanie w praktyce, stosunkowo łatwą dostępność oraz cenę.

## PODSUMOWANIE

Omówione powyżej morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej należy zaliczyć do tzw. ubezpieczeń przymusowych – gdy ustawodawca nakłada na określone podmioty obowiązek zabezpieczenia, najczęściej finansowego, który może być wykonany na kilka wymienionych w ustawie sposobów. Jedną z możliwości jest ubezpieczenie. Należy podkreślić, że zawarcie umowy ubezpieczenia stanowi jeden z możliwych wariantów spełnienia obowiązku zabezpieczenia finansowego, zatem nie można wywodzić, że obowiązek ubezpieczenia został narzucony przez ustawę w sposób stanowczy. Posiadanie ubezpieczenia jest elementem szerszego obowiązku zabezpieczenia finansowego, które zostanie zrealizowane zgodnie z wyborem dokonany przez podmiot zobowiązany do jego posiadania. Zatem narzucenie takiego obowiązku (takiego przymusu) nie wpisuje się w formułę ubezpieczeń określonych w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych. Wbrew wyrażanemu wcześniejszemu stanowisku, że morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, będące sposobem na wypełnienie obowiązku zabezpieczenia finansowego, podlegają reżimowi ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, autorka niniejszego opracowania przychyliła się do tej części doktryny, która nie zalicza ww. ubezpieczeń do kategorii ubezpieczeń obowiązkowych w rozumieniu tejże ustawy.

Konkludując przynależność ubezpieczeń morskich do ubezpieczeń przymusowych, należy zakwalifikować je do właściwego rodzaju przymusu. Jako najszersze pojęcie można wymienić „przymus ubezpieczenia”, które określa jakąkolwiek formę przymusu bezpośredniego lub pośredniego. Przymus pośredni to powinność ubezpieczenia, od której spełnienia zależy osiągnięcie określonych skutków prawnych lub ekonomicznych. Przymus bezpośredni to ubezpieczenia obowiązkowe, które podlegają reżimowi ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej należą właśnie do grupy ubezpieczeń przymusu pośredniego.

## WNIOSKI *DE LEGE FERENDA*

W celu rozwiązania na przyszłość pojawiających się wątpliwości dotyczących tego, czy morskie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podlegają

przepisom ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, należy w projektowanym kodeksie morskim wyraźnie stwierdzić, że nie podlegają tym przepisom. W dyskusjach nad kształtem nowych rozwiązań pojawiły się propozycje różnych zapisów ustanawiających *status quo* morskich ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej, m.in. takie, że „ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z eksploatacją statku lub wykonywaniem żeglugi, przewidziane jako jedna z form zabezpieczenia finansowego, nie są ubezpieczeniami obowiązkowymi w rozumieniu odrębnych przepisów”. Inna propozycja zapisu przewidywała, że: „ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spełniające obowiązek zabezpieczenia finansowego nie są ubezpieczeniami obowiązkowymi w rozumieniu odrębnych przepisów”. Następnie był postulat, aby wprowadzić do k.m. przepis, który rozstrzygałby o tym, że „do obowiązku posiadania ubezpieczenia lub zabezpieczenia finansowego, wynikającego z przepisów prawa międzynarodowego lub prawa UE, nie stosuje się przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych”.

Ostatecznie Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego postanowiła, że ujednolici wszystkie zapisy dotyczące spełnienia obowiązku pokrycia odpowiedzialności cywilnej z tytułu szkód związanych z eksploatacją statku i obowiązek ten określi jako: „obowiązek posiadania zabezpieczenia finansowego”. Istotnym *novum* w nowym kodeksie morskim będzie także wprowadzenie do słowniczka pojęć definicji zabezpieczenia finansowego. Nowe rozwiązanie będzie miało następujące brzmienie: „ilekroć w niniejszej ustawie jest mowa o [...] zabezpieczeniu finansowym – należy przez to rozumieć ubezpieczenie lub inne zabezpieczenie, takie jak gwarancja ubezpieczyciela, banku lub innej podobnej instytucji finansowej”.

Dodatkowo postanowiono wprowadzić nowy artykuł, który przesądzałby możliwość stosowania zagranicznych wzorów umów i klauzul umownych oraz interpretacji ich zgodnie z prawem pochodzenia. Treść nowego artykułu byłaby następująca: „Strony umów regulowanych Kodeksem morskim mogą posługiwać się wzorami umów, klauzul umownych, ogólnymi warunkami umów, regulaminami i innymi wzorcami umowy [powszechnie stosowanymi w międzynarodowym obrocie morskim]”.

Ze względu na powyższe autorka modyfikuje dotychczas wyrażony pogląd, że do morskich ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej stosuje się przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>48</sup>. Przemawia za tym w szczególności podkreślony powyżej brak stanowczego nakazu zawarcia umowy ubezpieczenia poprzez pozostawienie alternatywy w postaci wyboru formy zabezpieczenia finansowego (wybór między umową ubezpieczenia, gwarancją bankową lub gwarancją ubezpieczeniową)<sup>49</sup>.

<sup>48</sup> Tezę taką wygłoszono na konferencji pt. *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych – przesłanki i kierunki reform*, Polska Izba Ubezpieczeń, Warszawa, 15 maja 2014; referat opublikowano w: M. Adamowicz, *Reżim prawny... op.cit.*, s. 230.

<sup>49</sup> M. Orlicki, *Architektura systemu ubezpieczeń... op.cit.*, s. 30–31.



---

MAGDALENA ADAMOWICZ

**MARITIME CIVIL LIABILITY INSURANCE  
AS A VARIETY OF COMPULSORY INSURANCE**  
(Summary)

*The article examines mandatory (compulsory) nature of maritime civil liability insurance associated with seafaring. The key question is whether maritime civil liability insurance is indeed a type of compulsory insurance and, if so, whether it falls under the 2003 Law on Compulsory Insurance. The author analyses different maritime civil liability insurance schemes in context of their conformity with legal definition of compulsory insurance and its requisite legal features. Finally, the article reviews the amendments to the Maritime Code as proposed by the Maritime Law Codification Committee, in particular those relating to the unification of rules on financial security.*