

## INFORMACJE I MATERIAŁY

### *Małgorzata A. Nesterowicz\** – **Projekt rozporządzenia UE w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków**

Omówiony poniżej projekt rozporządzenia stanowi jeden z siedmiu projektów ustawodawczych przedstawionych przez Komisję w ramach tzw. Pakietu Erika III. Nazwa pochodzi od maltańskiego tankowca Erika, który w 1999 r. uległ wypadkowi u wybrzeży Francji. Krótco po wypadku, w marcu 2000 r. Komisja przedstawiła pakiet zawierający trzy propozycje aktów ustawodawczych, których celem było polepszenie bezpieczeństwa na morzu. W grudniu 2000 r. zaproponowała ona drugi pakiet zawierający trzy kolejne propozycje ustawodawcze o takim samym celu. W listopadzie 2005 r. przedstawiła trzeci i największy pakiet zawierający tym razem siedem propozycji. Poniżej zamieszczony tekst stanowi jedną z nich.

#### *Konwencja ateńska 1974*

Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu (Dz.U. z 1987 r., nr 18, poz. 108) została przyjęta w 1974 r. Polska przystąpiła do niej 28.04.1987 r. W polskim kodeksie morskim odpowiedzialność przewoźnika za szkody poniesione przez pasażerów jest uregulowana w art. 181–186 zgodnie z postanowieniami konwencji ateńskiej.

Celem konwencji było uregulowanie zasad odpowiedzialności przewoźnika morskiego za szkody poniesione przez pasażerów statków na osobie lub w przewożonym mieniu w ramach przewozu międzynarodowego. Zgodnie z jej przepisami przewoźnik jest odpowiedzialny – niezależnie od tego, czy roszczenie jest oparte na umowie, czy na czynie niedozwolonym – za szkody poniesione przez pasażera w trakcie przewozu morskiego, takie jak śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia oraz utrata lub uszkodzenie bagażu, jeżeli wypadek, który spowodował szkodę, nastąpił w czasie przewozu i był wynikiem winy lub niedbalstwa przewoźnika, jego pracowników albo agentów

---

\* Małgorzata A. Nesterowicz jest doktorem nauk prawnych UMK w Toruniu i prawnikiem w Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA). Opinie zawarte w tym artykule są opiniami autorki, a nie opiniami EMSA.

działających w ramach ich zatrudnienia. Ciężar dowodowy spoczywa na powodzie. Niemniej winę lub niedbalstwo przewoźnika albo jego pracowników domniemywa się, gdy szkoda nastąpiła wskutek albo w związku z rozbiciem statku, zderzeniem, wejściem na mieliznę, wybuchem lub pożarem bądź wadliwością statku. W tym wypadku ciężar dowodowy zostaje odwrócony i spoczywa na pozwanym<sup>1</sup>.

Konwencja wprowadziła jednakże ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika. Zgodnie z tekstem z 1974 r. wynosiło ono, na każdą osobę, 700 000 franków Poincaré za szkody na osobie, 12 500 franków za szkody w bagażu kabinowym, 18 000 franków za szkody w pozostałym bagażu oraz 50 000 franków w razie uszkodzenia pojazdu. Przewoźnik tracił prawo do skorzystania z tego ograniczenia, jeśli zostało udowodnione, że szkoda powstała wskutek jego działania lub zaniechania, dokonanych z zamiarem spowodowania takiej szkody lub przez jego lekkomyślność i ze świadomością, że szkoda taka prawdopodobnie nastąpi<sup>2</sup>.

#### *Protokół z 1976 r.*

W 1976 r. konwencja została uzupełniona protokołem, który wprowadził w miejsce stosowanej dotychczas jednostki monetarnej (franka Poincaré) jednostkę obliczeniową Międzynarodowego Funduszu Walutowego – SDR (Specjalne Prawa Ciągnięcia)<sup>3</sup>. W wyniku tego limit odpowiedzialności został przeliczony na 46 666 SDR za szkody na osobie, 833 SDR za szkody poniesione w bagażu kabinowym, 1 200 SDR – w pozostałym bagażu i 3 333 SDR w razie uszkodzenia samochodu – na każdą osobę. Większość państw – stron konwencji ateńskiej przystąpiła do tego protokołu. Polska uczyniła to 30.04.1987 r. (Dz.U. z 1994 r., nr 99, poz. 479 i 480).

#### *Protokół z 1990 r.*

W 1990 r. konwencja dyplomatyczna w Londynie przyjęła kolejny protokół, którego celem było podwyższenie limitów odpowiedzialności. Uzgodniono pułapy w następującej wysokości: 175 000 SDR za szkody na osobie, 1 800 SDR za szkody w bagażu kabinowym i 2 700 SDR – w pozostałym bagażu oraz 10 000 SDR za uszkodzenie pojazdu – na każdą osobę. Ponadto wprowadzono uproszczony mechanizm uaktualniania limitów ograniczenia odpowiedzialności

---

<sup>1</sup> M. Nesterowicz, *Przewóz pasażerów*, [w:] *Prawo morskie* (red. J. Łopuski), t. II, cz. 1, Bydgoszcz 2000, s. 504 i nast.

<sup>2</sup> M.A. Nesterowicz, *Ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, Toruń 2002, s. 269.

<sup>3</sup> M. Dragun, *Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym*, Toruń 1984, s. 115-126.

w przyszłości poprzez tzw. milczącą zgodę. Protokół nie wszedł jednakże nigdy w życie<sup>4</sup>.

### *Konwencja ateńska 2002*

Kolejną próbę uaktualnienia konwencji ateńskiej podjęto w Londynie na konferencji dyplomatycznej w 2002 r. Nowo przyjęty w jej wyniku protokół podniósł limit odpowiedzialności za straty poniesione na skutek śmierci lub szkody na osobie pasażera do 250 000 SDR na każdą osobę. Dotyczy to jednakże jedynie szkód poniesionych w wyniku wypadku morskiego, gdyż w tej sytuacji odpowiedzialność przewoźnika jest domniemana i oparta na zasadzie ryzyka. Oznacza to, że przewoźnik może się z niej zwolnić jedynie w ograniczonych okolicznościach. Będzie tak wówczas, gdy wypadek nastąpił na skutek działań wojennych, wojny domowej, powstania albo na skutek działania *force majeure*, lub gdy został w całości spowodowany przez działanie albo zaniechanie osoby trzeciej, która miała zamiar spowodować taki wypadek.

Jeżeli szkody na osobie nie są związane z wypadkiem morskim, odpowiedzialność przewoźnika jest oparta na jego winie lub niedbalstwie, których ciężar udowodnienia spoczywa na powodzie. Niemniej odpowiedzialność przewoźnika z tytułu śmierci lub szkody na osobie pasażera nie może w żadnym wypadku przekraczać 400 000 SDR na jednego pasażera. Państwa-strony mogą w swoim prawie krajowym ustanowić wyższy limit.

Podobnie wygląda zasada odpowiedzialności przewoźnika za straty poniesione w wyniku utraty lub uszkodzenia bagażu kabinowego: ponosi on odpowiedzialność, jeżeli zdarzenie, które było przyczyną strat, powstało z winy lub niedbalstwa przewoźnika, a wina lub niedbalstwo przewoźnika są domniemane, jeżeli szkoda jest związana z wypadkiem morskim. W odniesieniu do bagażu innego niż kabinowy przewoźnik odpowiada za szkodę, chyba że udowodni, że wypadek, który ją spowodował, nastąpił bez jego winy lub niedbalstwa. Limit ograniczenia odpowiedzialności za szkody w bagażu został ustanowiony na każdego pasażera w wysokości 2 250 SDR za bagaż kabinowy i 3 375 SDR za pozostały bagaż oraz 12 700 SDR za pojazd.

Nowym i bardzo korzystnym dla pasażerów elementem konwencji jest wprowadzenie obowiązku posiadania przez przewoźnika ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, które pokryje ewentualne odszkodowanie na wypadek śmierci lub szkody na osobie pasażerów. Limit takiego ubezpieczenia powinien wynosić co najmniej 250 000 SDR na jednego pasażera w każdym przypadku. Osoba poszkodowana ma prawo skierować swoje roszczenie o odszkodowanie z tytułu takiego ubezpieczenia bezpośrednio do ubezpieczyciela.

---

<sup>4</sup> Por. A. Beijer, *Carriage of passengers by sea – a Nordic legal survey*, [w:] *Essays in honour of Hugo Tiberg*, Sztokholm 1999, s. 67 i nast.

Nowa konwencja przyjęła również zaproponowany już w protokole z 1990 r. uproszczony mechanizm uaktualniania limitów ograniczenia odpowiedzialności.

Dla wejścia konwencji w życie wymaganych jest dziesięć ratyfikacji. Dotychczas jednakże jedynie cztery państwa takiej ratyfikacji dokonały: Albania, Łotwa, St Kitts i Syria. Niechęć wobec ratyfikacji spowodowana jest kilkoma elementami. Przede wszystkim towarzystwa ubezpieczeń wzajemnych P&I obawiają się, że przy wprowadzeniu powszechnego i obowiązkowego ubezpieczenia możliwości rynku ubezpieczeniowego mogą okazać się niewystarczające, aby pokryć ewentualne szkody wynikłe z wypadku bardzo dużego statku. Obawy te wzmacnia w szczególności przepis pozwalający przewoźnikowi na wyłączenie swojej odpowiedzialności jedynie w sytuacji, gdy wypadek został w całości spowodowany przez działanie lub zaniechanie osoby trzeciej, która miała zamiar spowodować wypadek. Oznacza to, że jeżeli wypadek został spowodowany przez osobę trzecią, ale przewoźnik przyczynił się – nawet w minimalnym stopniu – do powstania szkód, będzie on w dalszym ciągu odpowiedzialny za całość szkody. W czasach nasilenia się działalności terrorystycznej oznacza to odpowiedzialność przewoźnika za całość szkód wynikłych z zamachu terrorystycznego, jeżeli sam nie dopełnił nawet najmniejszej formalności w zakresie ochrony i bezpieczeństwa statku. Ubezpieczyciele odmawiają ubezpieczenia takiej szkody. Ponadto wnioskuje również o wykluczenie spod obowiązku ubezpieczenia szkód wynikłych z użycia broni biologicznej i chemicznej. W grupie korespondencyjnej IMO (Międzynarodowej Organizacji Morskiej) toczą się rozmowy dotyczące wprowadzenia odpowiednich wyłączeń do tekstu konwencji lub wykorzystania tzw. ubezpieczenia wojennego<sup>5</sup>. Niedogodnością tego drugiego rozwiązania jest możliwość wypowiedzenia takiego ubezpieczenia przez ubezpieczyciela z zachowaniem jedynie krótkich terminów.

### *Projekt Rozporządzenia*

Szczególną uwagę należy poświęcić art. 19 protokołu, który pozwala Regionalnym Organizacjom Integracji Gospodarczej na przystąpienie do konwencji i przyznaje im takie same prawa i obowiązki co państwom-stronom. Artykuł ten jest podstawą, na której Unia Europejska mogła podpisać konwencję. Przystąpienie Unii było konieczne, gdyż art. 10 i 11 protokołu zawierają przepisy odnośnie właściwości sądów oraz uznawania i wykonywania orzeczeń – a więc dotyczące kwestii, co do których Unia posiada wyłączną kompetencję<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/index.html>

<sup>6</sup> Rozporządzenie (WE) nr 44/2001 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.U. z 2001 r., L 12, s. 1).

W czerwcu 2003 r. Komisja Europejska przedstawiła Radzie propozycję<sup>7</sup>, aby Unia Europejska i jej Państwa Członkowskie przystąpiły do konwencji ateńskiej 2002 przed końcem 2005. W tym celu należałoby wydać rozporządzenie, które inkorporowałoby przepisy konwencji do prawa wspólnotowego.

Projekt takiego rozporządzenia został przedstawiony przez Komisję 23.11.2005 r. Komisja zaproponowała inkorporowanie tekstu konwencji ateńskiej 2002 do prawa wspólnotowego i uczynienie jej w ten sposób bezpośrednio obowiązującą bez potrzeby odrębnego procesu ratyfikacji w każdym Państwie Członkowskim. Wprowadziła jednakże pewne dodatkowe elementy.

Przede wszystkim rozszerzono zastosowanie zasad konwencji na ruch krajowy oraz na przewóz pasażerów wodami śródlądowymi. Komisja twierdzi, że w ramach wspólnotowego prawa transportu morskiego zanikły różnice między przewozem pomiędzy portami dwóch Państw Członkowskich a kabotażem, tak więc nie ma podstaw dla wprowadzenia dwóch różnych systemów odpowiedzialności odszkodowawczej. Ponadto nie widzi uzasadnienia, dlaczego pasażerowie przewożeni wodami śródlądowymi mieliby być pozbawieni takiej ochrony. Będzie to jednak wymagało zaangażowania komercyjnych ubezpieczycieli, gdyż towarzystwa ubezpieczeń wzajemnych P&I, zajmujące się ubezpieczeniami odpowiedzialności cywilnej, zrzeszają jedynie właścicieli statków morskich.

Ponadto, dla dobra zachowania jednolitości systemu w Państwach Członkowskich UE pozbawiono je możliwości przyjęcia wyższego niż w konwencji limitu odpowiedzialności za szkody na osobie, chyba że wszystkie państwa zdecydowałyby się na taki sam, podwyższony limit. Potrzeba ujednoczenia systemów odpowiedzialności odszkodowawczej jest jednym z powodów, dla których Komisja zdecydowała się na inkorporację konwencji do prawa wspólnotowego drogą rozporządzenia.

Wprowadzono również specjalne odszkodowanie za uszkodzenie lub utratę sprzętu medycznego oraz sprzętu umożliwiającego poruszanie się należącego do pasażera o ograniczonej zdolności ruchowej w wysokości równoważnej wartości pozwalającej na odtworzenie sprzętu.

Zaproponowano zasadę płatności pasażerom zaliczek na odszkodowanie, jeżeli w wyniku wypadku ponieśli szkodę na osobie. W ciągu 15 dni od ustalenia tożsamości osoby uprawnionej do odszkodowania przewoźnik jest zobowiązany do wypłacenia jej co najmniej 21 000 euro. Zasada ta istnieje już w międzynarodowym prawie przewozu kolejną<sup>8</sup> i lotniczym<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> COM (2003)375 final.

<sup>8</sup> Protokół Wileński z 1999 r. do Konwencji COTIF o międzynarodowym przewozie kolejami z 1980 r. (Dz.U. z 1985 r., Nr 34, poz. 158 i 159). Komisja zaproponowała zaliczki również w art. 13 propozycji rozporządzenia w sprawie praw i obowiązków pasażerów w międzynarodowym transporcie kolejną (COM(2004)143 final).

Jako ostatni nowy element nałożono na przewoźnika, wykonującego przewóz lub organizatora wycieczki, obowiązek dostarczenia pasażerom przed podróżą informacji dotyczących ich praw, a w szczególności na temat granic odpowiedzialności w wypadku zgonu, szkody na osobie lub utraty i uszkodzenia bagażu pasażerów, prawa do dochodzenia roszczeń bezpośrednio od ubezpieczyciela oraz przysługującego im prawa do płatności zaliczkowych.

Rozporządzenie wejdzie w życie po jego publikacji. Jednakże między wnioskiem Komisji a przyjęciem aktu prawnego jest długa droga. Projekt musi zostać przedstawiony Radzie i Parlamentowi Europejskiemu i przebyć skomplikowaną ścieżkę legislacyjną. Dotychczas nie wiadomo, kiedy zostanie przedstawiony na obradach Rady. Niemniej, niezależnie od czasu, jaki to zajmie, omawiany projekt jest bardzo cenną inicjatywą, która może przyspieszyć ratyfikację konwencji ateńskiej 2002 na płaszczyźnie międzynarodowej i przyczynić się do lepszej ochrony pasażerów statków morskich i śródlądowych tak w Unii Europejskiej, jak i poza jej granicami.

## Wniosek

### **ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

#### **w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)<sup>10</sup>

### **PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,**

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1 i art. 80 ust. 2,  
uwzględniając wniosek Komisji,  
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego,  
uwzględniając opinię Komitetu Regionów,

<sup>9</sup> Art. 28 konwencji montrealskiej w sprawie ujednoczenia określonych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, 1999 oraz art. 5 rozporządzenia (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 13.05.2002 r. zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych (Dz.U. 2002, L 140, s. 2). Por. M. Żylicz, *Nowe prawo międzynarodowego przewozu lotniczego*, PiP 9/1999, s. 22 i nast. oraz K. Schiller, *De la Convention de Varsovie à la Convention de Montréal*, *Revue française de droit aérien et spatial* 1999, s. 467 i nast.

<sup>10</sup> Tłumaczenie autorki na podstawie tekstu francuskiego i angielskiego, [http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/safety/2005\\_package\\_3\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/safety/2005_package_3_en.htm)

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu, a także, mając na uwadze, co następuje:

- (1) W ramach wspólnej polityki transportowej istnieje potrzeba przyjęcia dodatkowych środków w celu zwiększenia bezpieczeństwa przewozów morskich i na wodach śródlądowych. Środki te obejmują zasady odpowiedzialności za szkody wyrządzone pasażerom, ponieważ istotne jest zapewnienie stosownego poziomu odszkodowań dla pasażerów, którzy ulegli wypadkom na morzu lub na wodach śródlądowych.
- (2) Protokół z 2002 r. do Konwencji Ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. został przyjęty w dniu 1 listopada 2002 r. pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Wspólnota przystąpiła do tego Protokołu.
- (3) Konwencja Ateńska z 2002 r. ma zastosowanie tylko do transportu międzynarodowego. Na wewnętrznym rynku morskim wyeliminowano rozróżnienie między transportem krajowym a międzynarodowym i dlatego właściwe jest zapewnienie takiego samego poziomu i charakteru odpowiedzialności zarówno w transporcie międzynarodowym, jak i krajowym na terenie Wspólnoty. Zawarty w Konwencji Ateńskiej 2002 system powinien więc zostać rozszerzony na wody śródlądowe.
- (4) Uznaje się za właściwe zobowiązanie przewoźnika do wypłacenia zaliczki w wypadku śmierci lub szkody na osobie pasażera.
- (5) Stosowne informacje na temat praw przyznanych pasażerom na mocy tego rozporządzenia powinny być im dostarczane przed podróżą.
- (6) Wszystkie zmiany w Konwencji będą włączane do prawodawstwa Wspólnoty, chyba że zmiana zostanie wyłączona na mocy procedury określonej w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) i zmieniającego rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki<sup>11</sup>.
- (7) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) ustanowiona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1406/2002<sup>12</sup> powinna pomóc Komisji w przygotowaniu i sporządzeniu sprawozdania o postępach we wdrażaniu nowych zasad, a także w przygotowaniu propozycji zmian do Konwencji Ateńskiej 2002.

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 324 z 29.11.2002 r., s. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 415/2004 (Dz.U. L 68 z 6.03.2004 r., str. 10).

<sup>12</sup> Dz.U. L 208 z 5.08.2002 r., s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 724/2004 (Dz.U. L 129 z 29.04.2004, s. 1).

- (8) Z uwagi na fakt, że cel planowanych działań, czyli stworzenie jednolitego zestawu zasad regulujących prawa przewoźników i ich pasażerów w razie wypadku nie może być osiągnięty w sposób zadowalający przez Państwa Członkowskie oraz ponieważ konieczne jest zapewnienie identycznych granic odpowiedzialności we wszystkich Państwach Członkowskich, cel ten może zostać lepiej zrealizowany na poziomie Wspólnoty, która przyjmie środki zgodne z zasadą pomocniczości w rozumieniu art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tymże artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne dla osiągnięcia tych celów,

## PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### *Artykuł 1*

#### **Przedmiot**

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólnotowy system jednolitej odpowiedzialności dla przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych. W tym celu niniejsze rozporządzenie inkorporuje stosowne przepisy Konwencji Ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu zmienionej Protokołem z 2002 r., dalej zwanej „Konwencją Ateńską 2002” i rozszerza zakres zastosowania tych przepisów na przewóz morzem w obrębie jednego Państwa Członkowskiego oraz na międzynarodowy i krajowy przewóz na wodach śródlądowych.

### *Artykuł 2*

#### **Zakres**

Rozporządzenie stosuje się do wszelkich form międzynarodowego lub krajowego przewozu morzem lub na wodach śródlądowych, jeśli:

- a) statek podnosi banderę Państwa Członkowskiego,
- b) umowa przewozu została zawarta w Państwie Członkowskim, lub
- c) miejsce wyjazdu albo przeznaczenia, zgodnie z umową przewozu, znajduje się na terenie Państwa Członkowskiego.

### *Artykuł 3*

#### **Odpowiedzialność przewoźnika**

Odpowiedzialność przewoźnika i wykonującego przewóz w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega wszystkim postanowieniom Konwencji Ateńskiej 2002 określającym tę odpowiedzialność.

Pojęcia „przewoźnik” oraz „wykonujący przewóz” należy rozumieć zgodnie z definicjami zawartymi w art. 1 Konwencji Ateńskiej 2002.



#### *Artykuł 4*

### **Granice odpowiedzialności**

Art. 7 ust. 2 Konwencji Ateńskiej 2002 ma zastosowanie do przewozu pasażerów podlegającego zakresowi niniejszego rozporządzenia tylko w sytuacji, jeżeli wszystkie Państwa Członkowskie wyrażą zgodę na takie zastosowanie przy wprowadzaniu zmian do niniejszego rozporządzenia.

W wypadku zniszczenia, utraty lub uszkodzenia sprzętu medycznego/umożliwiającego poruszanie się należącego do pasażera o ograniczonej zdolności ruchowej odszkodowanie może być równe, ale nie może przekroczyć, wartości pozwalającej na zastąpienie sprzętu.

#### *Artykuł 5*

### **Zaliczki**

W wypadku zgonu lub szkody na osobie pasażera przewoźnik dokonuje wypłaty zaliczki w kwocie wystarczającej na pokrycie natychmiastowych potrzeb finansowych w terminie 15 dni od ustalenia tożsamości osoby uprawnionej do odszkodowania. W przypadku zgonu wypłata ta nie może być niższa niż 21 000 EUR.

#### *Artykuł 6*

### **Udzielanie informacji pasażerom**

Przewoźnik wykonujący przewóz lub organizator wycieczki dostarcza pasażerom, przed ich odjazdem, informacje dotyczące ich praw przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności na temat granic odpowiedzialności w przypadku zgonu, szkody na osobie lub utraty i uszkodzenia bagażu pasażerów, na temat ich prawa do dochodzenia swoich roszczeń bezpośrednio od ubezpieczyciela lub osoby udzielającej zabezpieczenia finansowego oraz na temat przysługującego im prawa do płatności zaliczkowych.

Informacje te są dostarczane w najbardziej właściwej formie.

#### *Artykuł 7*

### **Sprawozdanie i zmiany w Konwencji Ateńskiej 2002**

Nie później niż w dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia Komisja sporządzi sprawozdanie ze stosowania rozporządzenia, które uwzględni między innymi rozwój sytuacji ekonomicznej oraz rozwój prac na forum międzynarodowym.

Temu sprawozdaniu może towarzyszyć wniosek o wprowadzenie zmian do niniejszego rozporządzenia lub wniosek, który Komisja Europejska powinna przedstawić na stosownym forum międzynarodowym.

W swych działaniach Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2099/2002.

Zmiany w Konwencji Ateńskiej 2002 mogą być wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

### *Artykuł 8*

#### **Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od [daty jego wejścia w życie lub od daty wejścia w życie Konwencji Ateńskiej na terenie Wspólnoty w zależności od tego, która z tych dat będzie późniejsza].

Niniejsze rozporządzenie jest w całości wiążące i bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia [...]

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

*Przewodniczący*  
[...]

*W imieniu Rady*

*Przewodniczący*  
[...]