

MAGDALENA ADAMOWICZ

## O BOWIĄZKOWE UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ ARMATORA

*Niewiele jest opracowań dotyczących ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej armatora w kontekście ich obowiązkowego charakteru.*

*Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika pasażerskiego uregulowane w art. 182 k.m. oraz ubezpieczenie właściciela statku z tytułu odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejami z art. 273 k.m. są jedynymi ubezpieczeniami morskimi o charakterze obowiązkowym. Należy zatem stwierdzić, że nałożenie obowiązku ubezpieczenia jedynie na dwa spośród kilkadziesiątu ryzyk morskich ubezpieczanych dobrowolnie jest dalece niewystarczające. Brakuje ustawowo nałożonego obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody inne niż olejowe.*

*Na forum międzynarodowym uchwalono kolejne dwie konwencje, które nakładają alternatywny obowiązek posiadania ubezpieczenia bądź zabezpieczenia finansowego z tytułu odpowiedzialności za szkody wyrządzone zanieczyszczeniem morza. Chodzi o Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkody związane z przewozem morskimi substancjami niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r. oraz Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r. Obie te konwencje nie weszły dotychczas w życie, jednak jest prawdopodobne, że w najbliższym czasie zostaną ratyfikowane przez Polskę.*

*Wprowadzenie ubezpieczeń obowiązkowych należałoby rozszerzyć również na inne szkody powstałe w wyniku eksploatacji statku. Wprowadzenie takiego obowiązku mogłoby wpływać na podniesienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi poprzez wyeliminowanie statków nie odpowiadających standardom bezpieczeństwa, ponadto na ustabilizowanie zasad uczciwej konkurencji w żegludze i ujednolicenie ochrony ubezpieczeniowej.*

Problematyka ubezpieczeń armatorskich była już wielokrotnie omawiana w literaturze przedmiotu.<sup>1</sup> Niewiele jest jednak opracowań dotyczących ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej armatora w kontekście ich obowiązkowego

---

<sup>1</sup> Zob. m.in. J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969, tenże *From Limitation of Shipowners' Liability to Limitation of Maritime Claims, Some Theoretical Questions*, *Prawo Morskie*, 1991, t. 5, s. 119, tenże *Z zagadnień ubezpieczenia morskiego: czy odchodzenie od ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej?*, *Prawo Asekuracyjne*, 2000, nr 1, s. 15-25;

charakteru. Z uwagi na nowy kodeks morski<sup>2</sup>, a także reformę systemu ubezpieczeń gospodarczych<sup>3</sup>, zagadnienia te wymagają pewnej aktualizacji.

## 1. ZAKRES PODMIOTOWY

Armator uznawany jest za centralny podmiot praw i obowiązków w stosunkach morskich w Polsce.<sup>4</sup> Zgodnie z art. 7 k.m. armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym. Formy eksploatacji statku mogą być różne, np. uprawianie zarobkowego przewozu osób lub ładunku, łowienie ryb, wydobywanie bogactw morskich, cele szkoleniowe, naukowe, rekreacyjne czy sportowe. Polski kodeks morski wyraźnie oddziela osobę armatora od właściciela statku. Pojęcie armatora nie jest także jednoznaczne z pojęciem przewoźnika – przedsiębiorcy, który zawodowo i zarobkowo uprawia przewozy morskie. Armator statku często bywa także właścicielem statku.<sup>5</sup> Dla potrzeb niniejszego artykułu, pod pojęciem armatorskich ubezpieczeń obowiązkowych należy rozumieć ubezpieczenia przewoźnika, jak i właściciela statku.

---

M. H. Koziański, *Zasady odpowiedzialności cywilnej armatora za inne zanieczyszczenia niż olejowe w kodeksie morskim*, Prace Wydziału Nawigacyjnego WSM w Gdyni, 1996, Nr 2, s. 196-210; tenże *Odpowiedzialność cywilna za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem morza*, Prawo Morskie, 1999, t. XII, s. 49 i nast.; tenże *Aktualne tendencje w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej w stosunkach morskich*, Prawo Morskie, 1999, t. XI, s. 63-72; Z. Brodecki, *Ubezpieczenia morskie*, Sopot 1999; Z. Brodecki, E. Piełowska, *Ubezpieczenia armatorskie*, [w:] *Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach*, Kraków 2003, s. 1075-1163, tenże *Obowiązek naprawienia szkód o rozmiarach katastrofalnych*, Gdańsk 1978, tenże *Odpowiedzialność za zanieczyszczenia morza*, Gdańsk 1983; J. Łańcucki, *Ubezpieczenia Morskie*, [w:] J. Łańcucki, (red.) *Ubezpieczenia w handlu zagranicznym*, Warszawa 1994, s. 53-112; M. A. Nesterowicz, *Odpowiedzialność cywilna za zanieczyszczenia morza ze statków*, Toruń 2002.

<sup>2</sup> Ustawa z 18.09.2001 r. – Kodeks morski, Dz.U. Nr 138, poz. 1545, z późniejszymi zmianami.

<sup>3</sup> Na nowy, obowiązujący od stycznia 2004 r. system ubezpieczeń składają się cztery ustawy, wszystkie z 22.05.2003 r.: o działalności ubezpieczeniowej, Dz.U. z 2003 r., Nr 124, poz. 1151, o nadzorze ubezpieczeniowym i emerytalnym oraz Rzeczniku Ubezpieczonych, Dz.U. z 2003 r., Nr 124, poz. 1154; o pośrednictwie ubezpieczeniowym Dz. U. z 2003 r., Nr 124, poz. 1153; o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Dz.U. z 2003 r., Nr 124, poz. 1152. Zob. także J. Łopuski, *Nowe prawo ubezpieczeniowe a ubezpieczenia morskie: refleksje na temat kierunków rozwoju prawa ubezpieczeniowego*, Prawo Asekuracyjne, 2004, Nr 3, s. 5-23.

<sup>4</sup> Por. J. Młynarczyk, *Armator jako przedsiębiorca*, Rejent, 1998, Nr 3, s. 27-37; M.H. Koziański, *Zasady odpowiedzialności cywilnej armatora za inne zanieczyszczenia niż olejowe w kodeksie morskim*, Prace Wydziału Nawigacyjnego WSM w Gdyni, 1996, Nr 2, s. 196 i nast., K. Brańka, *Ryzyko gospodarce armatora a odpowiedzialność załogi statku*, Technika i Gospodarka Morska, 1975, Nr 2, s. 65 i nast.

<sup>5</sup> Por. W. Górski, *Ubezpieczenia transportowe*, Zielona Góra 1999, s. 192-193.

## 2. UBEZPIECZENIA OBOWIĄZKOWE

Rozważania dotyczące ubezpieczeń obowiązkowych odpowiedzialności cywilnej należy rozpocząć od ustalenia, jakie ubezpieczenia są ubezpieczeniami obowiązkowymi. Problematyka ubezpieczeń obowiązkowych uregulowana jest w nowej ustawie z 22.05.2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych<sup>6</sup>, zwanej dalej „ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych”. Ustawa ta porządkuje i wyjaśnia problematykę ubezpieczeń obowiązkowych, spełniając częściowo postulat uregulowania rozproszonych ubezpieczeń obowiązkowych bezpośrednio w jednym akcie prawnym.<sup>7</sup> Istotnym *novum* wprowadzonym do ustawy jest definicja legalna ubezpieczeń obowiązkowych ujęta w art. 3, ust. 1, zgodnie z którą ubezpieczeniem obowiązkowym jest ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej podmiotu lub ubezpieczenie mienia, jeżeli ustawa lub ratyfikowana przez Rzeczpospolitą Polską umowa międzynarodowa nakłada obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia.<sup>8</sup> O tym, czy dane ubezpieczenie jest ubezpieczeniem obowiązkowym, decyduje nałożenie obowiązku zawarcia umowy przez ustawę lub umowę międzynarodową. Dotyczy to szczególnie tych dziedzin życia, w których ryzyko wystąpienia zdarzenia powodującego szkodę jest szczególnie wysokie lub też powstała szkoda ze względu na swój rozmiar i zakres może przybrać charakter masowy.<sup>9</sup>

Do czasu wejścia w życie ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, tj. do 1.01.2004 r., formy ograniczenia zasady swobody umów w ubezpieczeniach,

---

<sup>6</sup> Dz.U. Nr 124, poz. 1152, z późniejszymi zmianami.

<sup>7</sup> Por. F. Małyśz, *Nowa regulacja prawna systemu ubezpieczeń obowiązkowych*, Wiadomości Ubezpieczeniowe, 2004, Nr 5-6, s. 10-22.

<sup>8</sup> Należy zaznaczyć, że definicja ubezpieczeń obowiązkowych ujęta w art. 3 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych jest *novum* w polskim prawie ubezpieczeniowym, gdyż przed wejściem w życie tej ustawy nie było definicji legalnej ubezpieczeń obowiązkowych, a w nieobowiązującej już ustawie z 27 lipca 1990 r. o działalności ubezpieczeniowej w art. 4 wymieniony był jedynie katalog ubezpieczeń obowiązkowych, do których należały ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów; ubezpieczenie budynków wchodzących w skład gospodarstwa rolnego od ognia i innych zdarzeń losowych; ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej rolników z tytułu prowadzenia gospodarstwa rolnego oraz inne ubezpieczenia przewidziane na mocy obowiązujących ustaw lub ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych. Zgodnie z delegacją ustawową z art. 5 te same ustawy, ogólne warunki dla tych ubezpieczeń ustalał Minister Finansów, t.j., Dz.U. z 1996 r., Nr 11, poz. 62. W punkcie 4 art. 4 te same ustawy wymieniono inne ubezpieczenia.

<sup>9</sup> W. Uruszczyk, *Umowy w zakresie ubezpieczeń*, [w:] S. Włodyka (red.), *Prawo umów w obrocie gospodarczym*, Warszawa 2001, s. 1030.

czyli sytuacji, w których występował „przymus ubezpieczeniowy”<sup>10</sup> można było podzielić na trzy zasadnicze grupy:<sup>11</sup>

- **ubezpieczenia obowiązkowe**, nazywane przez niektórych autorów ubezpieczeniami obowiązkowymi *sensu stricto*<sup>12</sup>, które mają m.in. następujące cechy:
  - w ustawie bezpośrednio wskazano je jako „ubezpieczenia obowiązkowe”,
  - ogólne warunki umów dla tych ubezpieczeń są jednolite dla wszystkich podmiotów i wydawane są w drodze rozporządzenia Ministra Finansów,
  - zakład ubezpieczeń ma ustawowy obowiązek przyjmowania ofert ubezpieczających w zakresie tych ubezpieczeń,
  - wprowadzono sankcje<sup>13</sup> za nieprzestrzeganie obowiązku zawarcia ubezpieczenia;<sup>14</sup>
- **obowiązek ubezpieczenia** nazywany ubezpieczeniami *sensu largo*,<sup>15</sup> nakładany na mocy ustawy, ale bez kreowania ubezpieczenia obowiązkowego w wyżej podanym znaczeniu, bez jednolitych ogólnych warunków ubezpieczeń wydawanych przez Ministra Finansów, bez możliwości kontroli wykonywania obowiązku i nakładania kar za jego niespełnienie,
- **„powinność” ubezpieczenia**, oznaczająca przymus zawarcia umowy ubezpieczenia, jest warunkiem dokonania innej czynności prawnej, np. wymóg posiadania umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu szkód wynikających z prowadzenia przedsiębiorstwa jako jeden z warunków otrzymania koncesji na wykonywanie działalności koncesjonowanej, czy jako jeden z warunków uzyskania certyfikatu, wydawanego przez dyrektora

<sup>10</sup> Za W.W. Mogińskim, *Ubezpieczenia obowiązkowe w polskim systemie prawnym*, Prawo Asekuracyjne, 1997, Nr 1, s. 13 i nast.; tenże *Tendencje rozwojowe systemu prawnego ubezpieczeń obowiązkowych*, Prawo Asekuracyjne, 1999, Nr 1, s. 32 i nast. Autor ten za J. Łazowskim używa pojęcia „przymusu ubezpieczeniowego” na określenie ogółu sytuacji w których ograniczono zasadę swobody umów na rzecz obowiązkowego zawarcia umowy ubezpieczenia, która to umowa wcale nie musi oznaczać „ubezpieczenia obowiązkowego” w rozumieniu ustawy. Por. J. Łazowski, *Wstęp do nauki o ubezpieczeniach*, red. nauk. W.W. Mogiński, Sopot 1998, s. 215.

<sup>11</sup> Klasyfikacji takiej dokonał m.in. W.W. Mogiński, *Tendencje rozwojowe systemu prawnego ubezpieczeń obowiązkowych*, s. 32-33. Zostało to pozytywnie ocenione i zaaprobowane przez innych przedstawicieli nauki. Zob. A. Szpunar, *Kilka uwag o ubezpieczeniach obowiązkowych*, Wiadomości Ubezpieczeniowe, 1998, Nr 11-12, s. 4. Istniały także inne podziały ubezpieczeń obowiązkowych, np. na ubezpieczenia obowiązkowe powszechne oraz zawodowe (branżowe). E. Kowalewski, A. Wąsiewicz, *Koncepcja legislacyjnej przebudowy systemu prawa ubezpieczeń gospodarczych*, Prawo Asekuracyjne, 1997, Nr 3, s. 3 i nast.

<sup>12</sup> Por. J. Kufel, *Umowa ubezpieczenia i stosunek ubezpieczenia*, [w:] T. Sangowski (red.), *Ubezpieczenia gospodarcze*, Warszawa 1998, s. 131, tenże *Ubezpieczenia obowiązkowe...*, s. 160-161, tenże *Obowiązkowe ubezpieczenia gospodarcze*, Przegląd Ubezpieczeń Społecznych i Gospodarczych, 1997, Nr 5, s. 7 i nast.

<sup>13</sup> Chodziło o opłaty na rzecz Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.

<sup>14</sup> Za W.W. Mogińskim, *Tendencje rozwojowe systemu prawnego ubezpieczeń obowiązkowych*, s. 32.

<sup>15</sup> J. Kufel, *Umowa ubezpieczenia i stosunek ubezpieczenia...*, s. 131, tenże *Ubezpieczenia obowiązkowe...*, s. 160-161.

urzędu morskiego, uprawniającego właściciela statku do przewozu ponad 2000 ton oleju luzem.

Na tle przytoczonego podziału ubezpieczeń, w stosunku do których istnieje przymus ubezpieczeniowy dla „ubezpieczeń obowiązkowych” odpowiedzialności cywilnej armatora, w rozumieniu ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, z całą pewnością należy zaliczyć ubezpieczenie przewoźnika morskiego dokonującego przewozu pasażerów, określone w art. 182 k.m. Natomiast „ubezpieczeniem obowiązkowym” w powyższym sensie nie będzie ubezpieczenie OC za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejowymi, gdyż należeć będzie ono do 3 grupy ubezpieczeń, których przymus wynika z „powinności”.

### 3. OBOWIĄZKOWE UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ PRZEWOŹNIKA PASAŻERSKIEGO

Istotnym *novum* w polskim prawie morskim jest wprowadzenie w art. 182 k.m. obowiązku posiadania przez przewoźnika przewożącego pasażerów statkiem o polskiej przynależności, ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera. Określone w art. 182 k.m. ubezpieczenie odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera jest ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej. O obowiązkowym charakterze tego ubezpieczenia świadczy przymus ubezpieczeniowy, który wynika wprost z treści art. 182 k.m. w związku z art. 4, ust. 4 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

Ustawodawca wprowadził do k.m. artykuł 182, mając na celu zabezpieczenie słabszej strony umowy, jaką jest bez wątpienia pasażer przewożony na statku morskim.<sup>16</sup> Jednak wprowadzenie tego przepisu wydaje się być nie do końca przemyślane.<sup>17</sup> W k.m. brak jest bowiem określenia wprost sankcji za nie zawarcie umowy ubezpieczenia i tym samym nie posiadanie certyfikatu bądź polisy ubezpieczeniowej. Co prawda w § 3 art. 182 przewidziano, że dowód spełnienia obowiązku ubezpieczenia powinien znajdować się na statku oraz, że organem uprawnionym do kontroli wykonywania obowiązku jest inspekcja morska, jednak przepis ten nie zawiera konkretnej sankcji. Naruszenie tego obowiązku i niezawarcie umowy ubezpieczenia skutkuje zakazem wykony-

---

<sup>16</sup> Por. M. Dragun, *Spoleczno-gospodarcza motywacja kwotowego ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika w transporcie międzynarodowym*, Prawo Morskie, 1986, t. I, s. 47-65; M. Dragun-Gertner, *Wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, Prawo Morskie, 2001, t. XVI, s. 47-57, teźże, *Aktualne problemy odpowiedzialności cywilnej armatora i jej ubezpieczenia w reżimie prawnomiędzynarodowym*, [w:] T. Sangowski (red.), *Studia ubezpieczeniowe*, Poznań 1998, s. 236 i nast.

<sup>17</sup> Podczas procesu kodyfikacyjnego omawiany przepis nie był przedmiotem obrad i dyskusji Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego. Zob. M.H. Koziński, *Nowy kodeks morski*, Gdynia 2003, s. 34.

wania morskich przewozów osób, co wynika z ustępu 4 art. 182 k.m., zgodnie z którym wykonywanie przez przewoźnika morskiego działalności polegającej na przewozie osób bez wymaganego ubezpieczenia jest zabronione. Redakcja art. 182 k.m. mogłaby powodować problemy z realnym egzekwowaniem przewidzianego w tym przepisie obowiązku. Jednak istnieją podstawy prawne do nakładania sankcji za jego niewykonanie w przepisach administracyjnych. I tak w ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej<sup>18</sup> w art. 56, p. 20, znajduje się sankcja 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 dwudziestokrotności przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia. Należy zwrócić uwagę na fakt, że do kontroli posiadanego przez przewoźnika certyfikatu uprawniona jest inspekcja morska, natomiast kontrola posiadania zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejami należy do dyrektora urzędu morskiego. Wprawdzie inspekcja morska jest jednostką organizacyjną podległą dyrektorowi urzędu morskiego, ale dziwić może taka niejednolitość w określaniu kompetencji w tym samym akcie prawnym.

Przepisy k.m. nie regulują zagadnień związanych z możliwością bezpośredniego dochodzenia roszczeń przez poszkodowanego pasażera od zakładu ubezpieczeń. Jednak jak wspomniano we wcześniejszych uwagach, do umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika morskiego pasażerów stosuje się przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Art. 19 teź ustawy wyraża wprost tzw. *action directe*, zgodnie z którą, poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń. O zgłoszonym roszczeniu zakład ubezpieczeń powiadamia niezwłocznie ubezpieczonego.<sup>19</sup>

Obowiązek posiadania ubezpieczenia dotyczy nie tylko przewoźnika o polskiej przynależności, ale także przewoźnika o obcej przynależności, jeżeli dokonuje on przewozu pasażerów na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej lub między portami polskimi.

Odpowiedzialność przewoźnika przewożącego pasażerów statkiem, z tytułu szkód powstałych podczas podróży morskiej na osobie pasażera lub w jego mieniu jest ograniczona do wysokości sum wyznaczających górną granicę odpowiedzialności przewoźnika, określonych w art. 7 i 8 Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, uchwalonej w Atenach

<sup>18</sup> Ustawa z 21.03.1991 r., t.j., Dz.U. z 2003 r., Nr 153, poz.1502.

<sup>19</sup> Por. E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Bydgoszcz – Toruń 2002, s. 276.

13.12.1974 r.<sup>20</sup>, zmienionej protokołem sporządzonym w Londynie dnia 19.11.1976 r.<sup>21</sup>

Wprowadzenie przepisu art. 182 k.m. do systemu polskiego prawa morskiego nie wynika z obowiązujących Polskę przepisów prawa międzynarodowego. Polska jest jednym z nielicznych państw, w których tego rodzaju przepis obowiązuje. Należy jednak zaznaczyć, że celowość wprowadzenia takiego obowiązkowego ubezpieczenia przewoźnika podnoszono wielokrotnie na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej, która wydała stosowne wytyczne państwom członkowskim do działania na rzecz upowszechniania wśród właścicieli statków morskich obowiązku posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub innych gwarancji finansowych.<sup>22</sup> Międzynarodowa Organizacja Morska zrobiła kolejny krok w tym kierunku przyjmując 1.11.2002 r. protokół do Konwencji ateńskiej, zwany protokołem 2002. Protokół ten wprowadza obowiązek posiadania przez przewoźnika pasażerskiego ubezpieczenia lub innego rodzaju zabezpieczenia finansowego, takiego jak gwarancja banku lub podobnej instytucji finansowej, aby pokryć wysokość limitów odpowiedzialności cywilnej wynikających z Konwencji ateńskiej z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera. Protokół ten nie wszedł jednak jak dotąd w życie.

#### 4. OBOWIĄZKOWE ZABEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ ZA SZKODY SPOWODOWANE ZANIECZYSZCZENIEM OLEJAMI

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej właściciela statku morskiego za szkody spowodowane zanieczyszczeniami morza olejami jest jedną z możliwości zabezpieczenia finansowego, obok innych gwarancji finansowych, jakie musi spełnić właściciel statku przewożącego oleje jako ładunek. Obowiązek posiadania takiego zabezpieczenia finansowego w prawie polskim wynika bezpośrednio z art. 273 k.m. i jest konsekwencją ratyfikowania przez Polskę w 1976 r.<sup>23</sup> Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem, sformułowanej w Brukseli 29.11.1969 r., zmienionej protokołem sporządzonym w Londynie 11.11.1992 r.<sup>24</sup> (Konwencja CLC). Ani konwencja CLC ani przepisy kodeksu morskiego nie zawierają

---

<sup>20</sup> Dz.U. z 1987 r., Nr 18, poz. 108.

<sup>21</sup> Dz.U. z 1994 r., Nr 99, poz. 479.

<sup>22</sup> Por. M.H. Kosiński, *Nowy kodeks...*, s. 34 oraz M. Dragun-Gertner, *Wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej...*, s. 47-57, też *Aktualne problemy odpowiedzialności cywilnej armatora...*, s. 236 i nast.

<sup>23</sup> Dz.U. z 1976 r., Nr 32, poz. 184, z późniejszymi zmianami.

<sup>24</sup> Dz.U. z 2001 r., Nr 136, poz. 1526.

norm, które nakazywałyby w sposób bezpośredni wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia do polskiego systemu prawa.<sup>25</sup> Także z przepisów wydanego w 2004 r. rozporządzenia w sprawie certyfikatów stwierdzających zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami ze statku<sup>26</sup> nie wynika, że chodzi o bezpośredni obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC. Przytoczone wyżej rozporządzenie wskazuje natomiast, że dokument ubezpieczenia lub dokument innego zabezpieczenia finansowego jest jednym z załączników do wniosku o wydanie przez dyrektora urzędu morskiego wymaganego w art. 273 k.m. certyfikatu. Z tego względu trudno byłoby więc zaliczyć ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu szkody spowodowanej zanieczyszczeniem do ubezpieczeń obowiązkowych w rozumieniu ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. W żadnym z wymienionych wyżej aktów prawnych – konwencji CLC, kodeksie morskim i rozporządzeniu Ministra Infrastruktury – nie sformułowano prawnego obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia; umowa ubezpieczenia jest jednym z alternatywnych zabezpieczeń finansowych, których posiadanie jest konieczne, aby uzyskać certyfikat.<sup>27</sup>

Obowiązek zawarcia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami nie podlega rygorom ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych i dlatego w odniesieniu do tego ubezpieczenia można je określić jako „ubezpieczenie alternatywnie obowiązkowe”. Określenie takie wydaje się być trafne, gdyż oddaje sytuację, w której właściciel zbiornikowca przewożącego olej, posiadający jedno z alternatywnie wymienionych w kodeksie morskim i konwencji CLC zabezpieczeń finansowych, np. gwarancję bankową lub zaświadczenie wystawione przez międzynarodowy fundusz odszkodowawczy, nie ma obowiązku zawierania umowy ubezpieczenia. Spośród alternatywnych zabezpieczeń finansowych odpowiedzialności cywilnej za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem, największe znaczenie ma ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, z uwagi na najczęstsze stosowanie go w praktyce i stosunkowo łatwą dostępność. Ubezpieczenie to nie jest ubezpieczeniem obowiązkowym *sensu stricto*.

## 5. WNIOSKI

Przedstawione w niniejszym artykule ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika pasażerskiego uregulowane w art. 182 k.m. oraz ubezpieczenie właściciela statku z tytułu odpowiedzialności cywilnej za szkody

<sup>25</sup> Za W.W. Mogiłskim, *Ubezpieczenia obowiązkowe w polskim systemie prawnym*, s.17.

<sup>26</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19.04.2004 r., Dz.U. Nr 114, poz. 1196.

<sup>27</sup> Por. W.W. Mogiłski, *Ubezpieczenia obowiązkowe w polskim systemie prawnym*, s.17.



spowodowane zanieczyszczeniem olejami z art. 273 k.m., są jedynymi ubezpieczeniami morskimi o charakterze obowiązkowym. Celowo użyto tutaj sformułowania „o charakterze obowiązkowym”, gdyż ubezpieczenie za szkody olejowe zaliczane jest do ubezpieczeń „alternatywnie obowiązkowych”, a więc nie jest obowiązkowe *sensu stricto*. Tylko ubezpieczenie OC morskiego przewoźnika pasażerów spełnia wszystkie przesłanki ubezpieczenia obowiązkowego. Należy zatem stwierdzić, że nałożenie obowiązku ubezpieczenia jedynie na dwa spośród kilkudziesięciu ryzyk morskich ubezpieczanych dobrowolnie jest dalece niewystarczające. Brakuje ustawowo nałożonego obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody inne niż olejowe<sup>28</sup>, czy też szkody na osobie lub mieniu członków załogi statku lub innych osób nie będących pasażerami.

Na forum międzynarodowym uchwalono kolejne dwie konwencje, które nakładają alternatywny obowiązek posiadania ubezpieczenia bądź zabezpieczenia finansowego (*financial security*) z tytułu odpowiedzialności za szkody wyrządzone zanieczyszczeniem morza. Chodzi o Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkody związane z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych (zwaną konwencją HNS) z 1996 r. i Międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (zwaną konwencją bunkrową) z 2001 r. Obie te konwencje nie weszły dotychczas w życie, jednak jest prawdopodobne, że w najbliższym czasie zostaną ratyfikowane przez Polskę.<sup>29</sup> Zarówno konwencja HNS jak i bunkrowa wprowadzają obowiązek posiadania certyfikatu zaświadczonego posiadanie ubezpieczenia bądź zabezpieczenia finansowego pokrywającego odpowiedzialność właściciela za szkody spowodowane zanieczyszczeniem substancjami niebezpiecznymi i szkodliwymi, w tym także olejem bunkrowym.

Wprowadzenie ubezpieczeń obowiązkowych należałoby rozszerzyć również na inne szkody powstałe z tytułu eksploatacji statku.<sup>30</sup> Wprowadzenie takiego obowiązku mogłoby wpłynąć na podniesienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi poprzez wyeliminowanie statków nie odpowiadających standardom bezpieczeństwa, gdyż pozwoliłoby skierować poszkodowanym roszczenia z umowy ubezpieczenia bezpośrednio do ubezpieczyciela *action directe* (ważne w przypadku armatorskich „spółek papierowych”). Ponadto wpłynęłoby na ustabilizowanie zasad uczciwej konkurencji w żegludze i ujednolicenie ochrony ubezpieczeniowej.

---

<sup>28</sup> Z postulatem wprowadzenia takich ubezpieczeń wielokrotnie występował M. H. Kosiński, *Odpowiedzialność cywilna za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem morza...*, s. 59, tenże *Zasady odpowiedzialności cywilnej armatora za inne zanieczyszczenia niż olejowe...*, s. 208.

<sup>29</sup> Prace nad ratyfikacją są mocno zaawansowane, [www.sejm.gov.pl](http://www.sejm.gov.pl).

<sup>30</sup> Postulaty takie były na forum IMO zgłaszane przez delegację polską, zobacz wytyczne IMO z 77 sesji LEG.

OBLIGATORY CIVIL LIABILITY INSURANCE  
FOR VESSEL OWNERS  
(Summary)

*There are few works on the obligatory character of civil liability insurance for vessel owners.*

*Civil liability insurance for passenger vessels is regulated in Article 182 of the Maritime Code. This type of insurance for vessel owners to cover damages caused by oil pollution are described in Article 273 of the Maritime Code. These are the only types of maritime insurance that are obligatory. Accordingly, it is obvious that obligatory insurance for only two of many dozen maritime hazards, which can be insured against voluntarily, is grossly insufficient. With the exception of damages caused by oil, there is no obligation to obtain civil liability insurance for other types of damage.*

*The international community has ratified an additional two conventions, which impose alternatives to obligatory insurance or financial security in cases of marine environmental pollution. These include the international convention of 1996 on liability and compensation for damages concerned with the shipping of hazardous and dangerous substances and the international convention of 2001 on civil liability for damages caused by bunker oil pollution. Neither of these two conventions has yet to come into force; however, it is possible that they will be ratified by Poland in the nearest future.*

*The introduction of obligatory insurance should also cover other damages resulting from vessel exploitation. Such an obligation could induce increased shipping safety by eliminating vessels that do not comply with safety standards. It would also have an impact on the principles of fair competition in sailing as well as standardize insurance protection.*