

Władysław Górski

Odpowiedzialność przewoźnika za stan ładunku w żegludze śródlądowej

Palestra 19/4(208), 16-25

1975

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

- 2) Wzrastająca liczba statków jak również rozmiary poszczególnych jednostek i odpowiadający temu wzrost niebezpieczeństwa oraz rozmiar szkód pociągający za sobą zwiększenie się zakresu odpowiedzialności właścicieli niektórych rodzajów statków morskich, zwłaszcza po dołączeniu do ich grona właścicieli niektórych towarów szczególnie szkodliwych dla środowiska biologicznego. Tym samym wyłączna dotychczas odpowiedzialność osób eksploatujących statki morskie rozszerzyła się o grupy osób korzystających bezpośrednio z przewozu takich towarów statkami morskimi.
- 3) Prawo międzynarodowe rozszerzyło się na domeny zastrzeżone dotychczas prawu krajowemu i regulowane umową stron. Dotyczy to zwłaszcza prawa o przewozie pasażerskim. Mało skuteczne dotychczasowe próby unifikacji tej dziedziny prawa transportowego zdają się doprowadzić do pomyślnego wyniku.

WŁADYSŁAW GÓRSKI

Odpowiedzialność przewoźnika za stan ładunku w żegludze śródlądowej

Praca wprowadza w mało znaną dziedzinę prawa przewozowego śródlądowego. Ze względu na bezskuteczną przedwojenną próbę kodyfikacji tego prawa oraz ze względu na wzrost znaczenia żeglugi śródlądowej, autor reprezentuje nowe postulaty kodyfikacyjne, grupując w tym celu materiał de lege lata.

1. PODSTAWY PRAWNE I UMOWNE

Stan uregulowania prawnego w zakresie żeglugi śródlądowej jest mało znany nawet wśród prawników, nie mówiąc już o szerszych kręgach społeczeństwa. Obowiązujące w tej kwestii akty normatywne oraz warunki umowne są trudno dostępne. Tak się bowiem składa, że jest to jedyna już, ostatnia gałąź transportu, która nie doczekała się jeszcze kodyfikacji w zakresie cywilnoprawnej problematyki przewozowej, chociaż prace w tym względzie są już od kilku lat prowadzone. W takiej sytuacji nieodzowne wydaje się poświęcenie — na wstępie naszych rozważań — nieco uwagi na przedstawienie obowiązującego w tym zakresie stanu prawnego.

Ustawa o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych z dnia 7 marca 1950 r.¹ reguluje jedynie kwestie administracyjne, natomiast nie normuje w ogóle problematyki przewozowej.

¹ Tekst jednolity: Dz. U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182.

Powołana ustawa upoważniła Ministra Żeglugi m.in. do określenia wód żeglowych i spławnych oraz do rozgraniczenia wód śródlądowych od wód morskich. Opierając się na tym upoważnieniu, Minister Żeglugi wydał zarządzenie z dnia 9 listopada 1953 r.² Zarządzenie to jednak nie zalicza do wód śródlądowych odcinka Dolnej Odry oraz Zalewu Szczecińskiego (analogicznie przedstawia się sytuacja w odniesieniu do wód ujścia Wisły). Tak więc — mówiąc poglądowo — z punktu widzenia prawnego rzeka Odra kończy się w porcie szczecińskim, tuż za zniszczonym mostem Poniatowskiego, naprzeciwko zamku Książąt Pomorskich oraz za odbudowanym mostem Portowym. Na północ od tej linii wody mają już charakter wód morskich ze wszystkimi wynikającymi stąd konsekwencjami, wobec czego zastosowanie do nich znajdują przepisy kodeksu morskiego z 1961 r. oraz przepisy odpowiednich konwencji międzynarodowych. W ten sposób Szczecin (podobnie jak i Gdańsk) ma charakter nie tylko portu rzecznego, ale także, a nawet przede wszystkim, portu morskiego.

Ważną rolę, zwłaszcza dla trasy odrzańskiej, odgrywają przewozy w relacji rzeczno-morskiej, np. na trasie Koźle — Swinoujście. Otóż przyjęła się zasada, że gdy przewozu w takiej relacji podejmuje się przedsiębiorstwo żeglugi śródlądowej na podstawie żeglugowego listu przewozowego, to wówczas na całej trasie, a więc również na odcinku wód morskich, mieć będą zastosowanie przepisy dotyczące żeglugi śródlądowej. Postanowienia kodeksu morskiego mają charakter względnie obowiązujący (*ius dispositivum*), należy więc przyjąć, że strony milcząco przyjmują przepisy żeglugi śródlądowej jako obowiązujące również w odniesieniu do przewozu po wodach morskich.

Dochodzimy w ten sposób do sedna zagadnienia: jakie to są przepisy? *Quid iuris*? Pytanie takie nie jest bynajmniej retoryczne. Stan prawny w dziedzinie żeglugi śródlądowej jest bowiem nad wyraz skomplikowany, i to tak dalece, że nawet najwybitniejsi specjaliści nie są zgodni co do tego, jakie w ogóle przepisy obowiązują w omawianej materii.

Niektórzy więc z autorów reprezentują pogląd, że na terenie b. zaboru niemieckiego (a stanowi to ok. 50% terytorium naszego Państwa) moc obowiązującą zachowują wciąż dwie ustawy niemieckie, obie z dnia 15 czerwca 1895 r. o żegludze oraz o spławie. Ustawy te bowiem, utrzymane w mocy na podstawie art. XXVIII przepisów wprowadzających kodeks handlowy z 1934 r. (po wojnie ich moc została rozciągnięta na teren tzw. Ziemi Odzyskanych), nie zostały formalnie nigdy uchylone; w szczególności klauzuli derogacyjnej nie znajdujemy w przepisach wprowadzających kodeks cywilny z 1964 r.

Osobiście, od chwili wejścia w życie kodeksu cywilnego, wysuwałem pogląd (uzasadniając go w wielu publikacjach³), że nowe ustawy niemieckie utraciły swą moc obowiązującą na skutek długotrwałego nie stosowania, czyli na zasadzie *desuetudo iuris*. Trzeba przyznać, że po-

² M.P. Nr 109, poz. 1456; zmiana: M.P. z 1952 r. Nr 89, poz. 483.

³ Por. W. Górski: O kodyfikację prawa przewozowego żeglugi śródlądowej, „Państwo i Prawo” nr 2/1969; Prawo morskie a prace nad kodyfikacją prawa przewozowego żeglugi śródlądowej, „Technika i Gospodarka Morska” nr 3/1972; Umowa przewozu, Wyd. Prawnicze 1972, s. 28 i n.; Prawo przewozowe, Wyd. Komunikacji i Łączności 1973, s. 32 i n. oraz 308 i n.

gląd ten, początkowo odosobniony, zaczyna znajdować coraz powszechniejsze uznanie tak w nauce jak i w praktyce gospodarczej i arbitrażowej, choć trudno może jeszcze mówić tu o *communis opinio* prawników w tej sprawie.

Tak więc — wobec braku przepisów przewozowych szczególnych w tym zakresie — do przewozu w żegludze śródlądowej bezpośrednio zastosowanie mają postanowienia kodeksu cywilnego dotyczące umowy przewozu, zawarte przede wszystkim w tytule XXV księgi III (Zobowiązania). Przepisy tego kodeksu mają tu jednak charakter ogólny i nie mogą stanowić wystarczających podstaw do rozstrzygnięcia skomplikowanych problemów wynikających ze specyfiki technicznej oraz ekonomicznej żeglugi śródlądowej.

W tym stanie rzeczy doniosłe znaczenie praktyczne dla określenia sytuacji prawnej stron mają postanowienia taryfy towarowej z 1959 r., a zwłaszcza tzw. „Przepisy wykonawcze do taryfy towarowej żeglugi śródlądowej”⁴, wydane jako załącznik do zarządzenia Ministra Żeglugi nr 97 z dnia 27 lipca 1960 r.⁵ Owe „przepisy wykonawcze do taryfy” normują wiele ważnych praktycznie aspektów umowy przewozu, wypełniając tym samym w znacznej mierze lukę w uformowaniu prawnym. Odegrały też one ważną rolę, gdyż przyczyniły się do ujednoczenia jeśli nie prawa przewozowego, to przynajmniej praktyki w żegludze śródlądowej na terenie całego kraju.

Charakter prawny owych „przepisów wykonawczych do taryfy” nie jest jednak jasny. Ich wydanie nie znajdowało oparcia w upoważnieniu ustawowym, a opublikowanie nie nastąpiło w sposób właściwy dla przepisów prawa cywilnego o charakterze powszechnie obowiązującym. Zdaniem moim, owe „przepisy wykonawcze do taryfy” powinny być rozumiane raczej jako warunki obowiązujące przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej w zakresie administracyjnym i na tej podstawie powinny one być przez owe przedsiębiorstwa proponowane klienteli jako rodzaj warunków umownych. W taki też chyba sposób rozumiana jest moc wiążąca tych „przepisów wykonawczych do taryfy” przez organ, który je wydał, a mianowicie przez Ministra Żeglugi. Wydany bowiem przez niego wzór żeglugowego listu przewozowego wyraźnie powołuje się na „przepisy wykonawcze do taryfy”, co byłoby oczywiście zbędne, gdyby miały one być traktowane jako przepisy prawne.

„Przepisy wykonawcze do taryfy” wprowadzają pewne odchylenia od zasad ogólnych odnoszących się do przewozu a wynikających z postanowień kodeksu cywilnego, które zresztą mają charakter dyspozytywny. „Przepisy wykonawcze do taryfy” nie regulują jednak kwestii najważniejszej, a nas tutaj najbardziej interesującej, mianowicie zagadnienia odpowiedzialności przewoźnika.

Kwestia odpowiedzialności przewoźnika ujęta została odrębnie w formie tzw. „Warunków umownych przewozu towarów przez państwowe przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej”,⁶ ustalonych w sposób jednolity przez Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznej w roku 1962. Tutaj przynajmniej charakter prawny owych „warunków umownych”

⁴ Dalej w skrócie: „przepisy wykonawcze do taryfy”.

⁵ Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 14, poz. 89.

⁶ Dalej w skrócie: „warunki umowne”.

jest jasny: muszą one być traktowane jako warunki umowne, a mianowicie — jak to zresztą wynika *explicite* ze wstępu do nich — jako integralna część umowy. W praktyce przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej, proponując klientom przyjęcie owych „warunków umownych”, z reguły nie wyrażają zgody na odstąpienia od ich treści, klientowi więc nie pozostaje nic innego jak przyjąć owe „warunki umowne” *en bloc* albo też nie zawierać umowy przewozu. Tak więc umowy przewozu zawierane w żegludze śródlądowej na podstawie „warunków umownych” wykazują wszelkie cechy umów typowych, dochodzących do skutku w trybie adhezyjnym.

Należy na koniec dodać, że ani „przepisy wykonawcze do taryfy” ani też „warunki umowne” nie spełniają przesłanek formalnych, koniecznych do zakwalifikowania ich do kategorii ogólnych warunków czy wzorów umów z art. 384 k.c. ani też do kategorii regulaminu w rozumieniu art. 385 k.c.

2. ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTWA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ ZA SZKODY W PRZESYŁCE

A. Odpowiedzialność przewoźnika według ogólnych zasad kodeksu cywilnego

Mówiąc o odpowiedzialności przewoźnika, mamy przede wszystkim na uwadze jego odpowiedzialność kontraktową (*ex contractu*) za szkody wynikłe na skutek niewykonania bądź nienależytego wykonania obowiązków wynikających z umowy o przewóz ładunku. Nie wyłącza to oczywiście w konkretnym, wyjątkowym wypadku również odpowiedzialności *ex delicto* z tytułu szkód wyrządzonych czynem niedozwolonym (por. art. 443 k.c.).

Podstawową przesłanką odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika — w tym również przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej wobec braku przepisów szczególnych — jest wina kontraktowa, polegająca na niedołożeniu należytej staranności przy wykonywaniu zobowiązania, określonej w art. 355 i 472 k.c. Stopień winy jest tu w zasadzie (choć przewidziane są pewne wyjątki) bez znaczenia. Zasada winy znajduje zresztą zastosowanie w odniesieniu do wszystkich przewoźników — z wyjątkiem jedynie dwu: kolei oraz Przedsiębiorstwa Spedycji Krajowej (PSK) przy przewozie przesyłek drobnych, gdzie odpowiedzialność oparta jest na zasadzie ryzyka, a więc gdzie ponosi się odpowiedzialność bez względu na winę lub brak winy po stronie przewoźnika.

Zgodnie z ogólnymi zasadami kodeksu cywilnego odnoszącymi się do odpowiedzialności kontraktowej — winy dłużnika (w naszym przykładzie: przewoźnika) nie trzeba udowadniać. Przyjmuje się tu mianowicie domniemanie winy (art. 471 k.c.). Innymi słowy, zakłada się, że każda szkoda jest następstwem zawinionego zachowania się dłużnika, tzn. niezachowania przez niego należytej staranności. Domniemanie to ma charakter domniemania prawnego zwykłego (*praesumptio iuris tantum*). Oznacza to, że dłużnik (w naszym przykładzie: przewoźnik) może obalić przyjęte domniemanie i przeprowadzić *ekskulpację*, jeśli udowodni, że niewykonanie bądź nienależyte wykonanie zobowiązania jest następ-

stwem okoliczności, za które odpowiedzialności nie ponosi (art. 471 k.c. *in fine*).

Stosownie do treści art. 788 § 1 k.c. przewoźnik ponosi odpowiedzialność za stan przesyłki w okresie od przyjęcia do przewozu aż do jej wydania odbiorcy. W okresie tym przesyłka znajduje się w jego pieczy. Podstawowym obowiązkiem przewoźnika jest dokonanie przewozu przesyłki do określonego miejsca przeznaczenia i wydanie jej odbiorcy: 1) w całości, 2) w stanie nie pogorszonym oraz 3) w przewidzianym przez strony terminie dostawy. Należy dodać, że kwestia odpowiedzialności za dotrzymanie terminu dostawy stanowi zupełnie odrębne zagadnienie i nie jest przedmiotem naszych rozważań. Tutaj zajmujemy się jedynie odpowiedzialnością przedsiębiorstwa żeglugowego jako przewoźnika za szkody powstałe — w czasie przewozu — w samej substancji przesyłki.

Zgodnie z ogólnymi przepisami kodeksu cywilnego, a mianowicie art. 361 k.c., obowiązuje zasada pełnego pokrycia szkody, i to zarówno szkód efektywnie powstałych (*damnum emergens*) jak i spodziewanego a utraconego zysku (*lucrum cessans*), z tym jednak zastrzeżeniem, że w art. 788 § 1 k.c. ustalona została górna granica odpowiedzialności przewoźnika z tytułu szkód powstałych w substancji przesyłki. Granicę tę stanowi zwykła, tzn. rzeczywista wartość przesyłki. Ponadto przepisy przewozowe szczególnie przewidują zwrot kosztów związanych z utracą — całkowicie lub częściowo — przesyłką.

B. Odpowiedzialność przewoźnika według „warunków umownych”

Jak to już wskazano wyżej, „warunki umowne” wprowadzają pewne odchylenia od zasad generalnych odnoszących się do odpowiedzialności przewoźnika a wynikających z postanowień kodeksu cywilnego (w tekście mówi się jeszcze o kodeksie handlowym z 1934 r., ale kodeks cywilny nie wprowadza w tym względzie poważniejszych zmian). Odchylenia te mają na uwadze przede wszystkim dostosowanie zasad odpowiedzialności przewoźnika do specyfiki żeglugi śródlądowej. Bliższe sprecyzowanie owych zasad prowadzi w konsekwencji do pewnego ograniczenia zakresu odpowiedzialności przedsiębiorstwa żeglugowego przy wykorzystaniu wzorów z prawa kolejowego, a częściowo także prawa morskiego.

Podstawowe znaczenie ma w tej mierze postanowienie § 2 „warunków umownych”, które wyłącza odpowiedzialność przedsiębiorstwa żeglugowego za szkodę wynikłą z utraty ubytku lub uszkodzenia przewożonego ładunku w następujących wypadkach:

- 1) jeżeli przyczyną powstania szkody była siła wyższa lub okoliczności, których staranny przewoźnik nie mógł przewidzieć i skutkom zapobiec;
- 2) jeżeli przewóz łączył się z jednym lub wieloma niebezpieczeństwami związanymi:
 - a) z przewozem na pokładzie lub luzem, na otwartym statku, co powinno być w liście przewozowym wyraźnie zaznaczone,
 - b) z brakiem lub wadliwością opakowania, co również powinno być zaznaczone w liście przewozowym,

- c) z dokonaniem załadunku lub wyładunku przez nadawcę albo odbiorcę,
- d) z naturalnymi właściwościami pewnych rzeczy, które mogą spowodować ich całkowitą lub częściową utratę, ubytek lub uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, zardzewienie, wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyparowanie, wycieknięcie lub zrobaczywienie,
- e) z przewozem w ładowni (grodzi) zaplombowanej przez nadawcę, co wyłącza obowiązek przedsiębiorstwa żeglugowego obserwowania stanu towarów w czasie przewozu i łączącego się z nim odpowiedniego działania dla ochrony towaru przed szkodą, i to pod warunkiem, że plomby nadawcy w chwili wydawania towaru odbiorcy są nienaruszone,
- f) z przewozem żywych zwierząt.

Ze sformułowania postanowień § 2 „warunków umownych” wynika, że ciężar dowodu okoliczności zwalniających od odpowiedzialności spoczywa na przewoźniku — zgodnie zresztą z generalną zasadą wyrażoną w art. 6 k.c. Tak więc w istocie rzeczy powołane wyżej postanowienia stanowią swego rodzaju konkretyzację ogólnego przepisu art. 471 k.c. *in fine*, a dotyczącego udowodnienia „okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi”. Powołane postanowienia „warunków umownych” ułatwiają jednak sytuację przewoźnika w wymienionych wypadkach o tyle, że zakładają niejako z góry, iż za tego rodzaju okoliczności przewoźnik nie odpowiada. Jest to zresztą zgodne z zasadami logiki oraz z potocznym doświadczeniem.

Wskazanie w postanowieniu § 2 „warunków umownych” okoliczności wyłączających odpowiedzialność przedsiębiorstwa żeglugowego nie oznacza jednak, żeby nie mogło się ono powołać na inne jeszcze, nie wymienione tam okoliczności, za które odpowiedzialności nie ponosi według ogólnych zasad wynikających z art. 471 k.c. W wypadkach takich jednak powinno ono nie tylko powołać się na inne okoliczności, lecz przeprowadzić nadto dowód, że nie ponosi za nie odpowiedzialności.

Jeśli chodzi o towary przewożone w ładowni (grodzi) zaplombowanej przez nadawcę, obserwujemy daleko idącą analogię z zasadami przyjętymi w transporcie kolejowym w odniesieniu do przewozu w zaplombowanym wagonie. Zagadnieniu temu poświęcone są zresztą odrębne postanowienia w § 3 „warunków umownych”, które konkretyzują sytuację prawną stron. Według owych postanowień nadawca (z tym zastrzeżeniem, że to postanowienie „umowne” jest skuteczne również wobec odbiorcy) z r e k a s i ę wszelkich roszczeń do przedsiębiorstwa żeglugowego z tytułu ubytku wagi lub ilości sztuk towaru w wypadku:

- 1) gdy przewozu dokonano w zaplombowanej przez nadawcę ładowni (grodzi);
- 2) gdy dostawiono wymienioną w liście przewozowym liczbę opakowanych sztuk towaru albo zaplombowanych przez nadawcę pojemników, jeżeli plomby te lub opakowania są w chwili wydawania ładunku odbiorcy nienaruszone.

Według powołanego wyżej postanowienia § 3 odpowiedzialność przewoźnika za stan ładunku nie zostaje jednak wyłączona, jeżeli osoba

uprawniona, tzn. klient — nadawca lub odbiorca przesyłki — przeprowadzi dowód, że mimo nienaruszonych plomb lub opakowania przyczyną powstania szkody była wina przedsiębiorstwa żeglugowego. Oczywiście idzie tutaj nie o winę domniemaną, lecz o winę u d o w o d n i o n ą.

Przyjęte w tym względzie w § 3 zasady wydają się słuszne i uzasadnione. Zaczynają się one coraz bardziej upowszechniać w odniesieniu do przewozów kontenerowych⁷. W tekście powołanego wyżej postanowienia mówi się wprawdzie o „pojemnikach”, lecz z treści wynika, że chodzi tu o pojemniki zaplombowane, zwane dzisiaj kontenerami. Pod zasadę tę podciąga się także zaplombowane ładownie (grodzie), a nawet opakowania konwencjonalne, jeżeli zostaną dostarczone odbiorcy w stanie nienaruszonym. Trzeba jednak zauważyć, że przepisy odnoszące się do przewozów kontenerowych wyłączają odpowiedzialność przewoźnika nie tylko za ubytek wagi oraz ilości sztuk przesyłki, lecz także za uszkodzenie. Jest to zasada słuszna, albowiem wysyłający sam dokonuje załadunku kontenera, sam decyduje o sposobie opakowania i zabezpieczenia towaru na czas transportu, a przewoźnik przyjmuje do przewozu nie towary, lecz tylko zaplombowany kontener i zobowiązuje się dostarczyć go odbiorcy w stanie nie uszkodzonym i z nienaruszonymi plombami.

Według postanowień § 4 „warunków umownych” zasady odpowiedzialności przedsiębiorstwa żeglugowego ustalone w § 3 mają zastosowanie również do zaplombowanych przez nadawcę części pojazdów mechanicznych oraz ich zawartości, jeżeli pojazd wydano odbiorcy z nie uszkodzonymi plombami nadawcy.

C. Zagadnienie ubytków naturalnych

Przez ubytki naturalne rozumie się ubytki powstałe na skutek właściwości naturalnych — fizycznych i chemicznych — danego ładunku. Z reguły chodzi tylko o ubytek wagi (ciężaru) przesyłki.

Według postanowienia art. 788 § 2 k.c. przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za ubytek nie przekraczający granic (norm) ustalonych we właściwych przepisach, a w braku takich przepisów — granic zwyczajowo przyjętych.

Postanowienie § 5 „warunków umownych” stanowi w tej kwestii, co następuje: Przy towarach, które z powodu swych właściwości naturalnych tracą na wadze (ciężarze) podczas przewozu — jeśli nie będzie w tej mierze odrębnego porozumienia stron — przedsiębiorstwo żeglugowe odpowiada jedynie za tę część ubytku, która przewyższa normy określone w umowie międzynarodowej o bezpośredniej kombinowanej kolejowo-wodnej komunikacji towarowej (MŻWS), obowiązującej między krajami typu socjalistycznego⁸. Tak więc normy te nie wynikają ani z przepisów (obowiązujących w komunikacji krajowej), ani też z przyjętego zwyczaju, jak tego wymaga art. 788 § 2 k.c., lecz ustalone zostały (przez konkretne odesłanie) na podstawie u m o w n e j. Przewidziana jest zresztą możliwość zawierania w tym względzie odrębnych porozumień między stronami.

⁷ Por. przepisy Załącznika nr 1 do Regulaminu przewozu przesyłek przez Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej z 1969 r.

⁸ Opublikowanej w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych z 1961 r. Nr 12, poz. 75.

Podobnie jak to jest przyjęte w zakresie innych gałęzi transportu, przy przewozie większej ilości sztuk za jednym listem przewozowym dopuszczalną normę ubytku naturalnego oblicza się oddzielnie dla każdej sztuki, jeżeli waga każdej sztuki ustalona została odrębnie w liście przewozowym.

Stosowanie norm ubytku naturalnego dopuszczalne jest jedynie wtedy, gdy ubytek na wadze powstał z przyczyn naturalnych właściwości ładunku. Nie można natomiast stosować potrącenia — za ubytki naturalne — z sumy odszkodowania w razie całkowitego zaginięcia towaru lub też zaginięcia poszczególnych sztuk przesyłki.

Niezależnie od tego normy dopuszczalnego ubytku wagi przesyłki nie mają zastosowania, jeżeli klient przeprowadzi dowód, że ubytek na wadze spowodowany został winą zachodzącą po stronie przedsiębiorstwa żeglugowego.

D. Stwierdzenie szkody w przesyłce

W razie całkowitej utraty przesyłki, co zdarza się zresztą nader wyjątkowo, nie potrzebna jest specjalna dokumentacja tego faktu. Potrzebne dane wynikają bezpośrednio z dokumentu przewozowego: klient ma dowód nadania przesyłki do przewozu (tzw. wtórnik listu przewozowego), a przewoźnik nie ma dowodu wydania przesyłki adresatowi, czyli pokwitowania odbiorcy na liście przewozowym.

Inaczej przedstawia się jednak sprawa w wypadku szkód częściowych, polegających na ubytku bądź uszkodzeniu przesyłki. W wypadkach takich — podobnie jak to ma miejsce w zakresie innych gałęzi transportu — „przepisy wykonawcze do taryfy” (§ 10 ust. 6 pkt 6) wymagają stwierdzenia stanu przesyłki w formie sporządzenia odpowiedniego protokołu, a mianowicie tzw. „protokołu szkód i strat” według ustalonego wzoru.

Według postanowienia § 6 „warunków umownych” przedsiębiorstwo żeglugowe na żądanie odbiorcy powinno dokonać w obecności odbiorcy, ewentualnie za przybraniem rzeczoznawcy, sprawdzenia stanu przesyłki. W przeciwieństwie jednak do przepisów, obowiązujących np. w transporcie kolejowym, w „warunkach umownych” nie znajdujemy wskazówki, kiedy odbiorca może wystąpić skutecznie z tego rodzaju żądaniem. *Lege non distinguente*, a raczej *consensu non distinguente*, przedsiębiorstwo żeglugowe powinno zastosować się do każdego żądania odbiorcy w tym względzie. Jedynym hamulcem przed nieuzasadnionymi żądaniami odbiorcy jest przyjęta zasada, że ponosi on koszty sprawdzenia ładunku, jeżeli takie sprawdzenie nie wykaże ubytku albo uszkodzenia przesyłki.

Przedsiębiorstwo żeglugowe nie musi jednak czekać na żądanie odbiorcy, a nawet nie powinno. Może ono bowiem również przystąpić do protokolarnego sprawdzenia stanu przesyłki z własnej inicjatywy. Jeżeli mianowicie zachodzi obawa, że towar przewożony albo już dostawiony uległ uszkodzeniu lub częściowej utracie, to przedsiębiorstwo żeglugowe powinno bezzwłocznie zawiadomić o tym nadawcę i odbiorcę oraz wyznaczyć stosowny termin i miejsce do sprawdzenia stanu przesyłki. Jeżeli zaś towar był ubezpieczony, należy o terminie i miejscu sprawdzenia zawiadomić również zakład ubezpieczeń.

Chwila protokolarnego stwierdzenia stanu przesyłki ma istotne znaczenie dla uzasadnienia roszczeń odszkodowawczych. Jeżeli bowiem protokół zostanie sporządzony przed wydaniem przesyłki odbiorcy, to wówczas zachodzi domniemanie faktyczne, że stwierdzona szkoda nastąpiła w czasie przewozu. Według bowiem art. 781 § 2 k.c. jeżeli przewoźnik przyjmie przesyłkę bez zastrzeżeń, domniemywa się, że znajdowała się ona w należytym stanie (*scil.* w momencie przyjmowania do przewozu). Na podstawie art. 791 § 1 k.c. w razie „uszkodzeń niewidocznych”, „niejawnych” w chwili odbioru odbiorca powinien zawiadomić o nich przewoźnika niezwłocznie po ich wykryciu, a najpóźniej w ciągu tygodnia, oraz może żądać protokolarnego stwierdzenia tego rodzaju szkód. Przepisy obowiązujące w zakresie innych gałęzi transportu wymagają w takich wypadkach, aby odbiorca udowodnił, że stwierdzona szkoda powstała w okresie przewozu, a nie po wydaniu przesyłki. Wydaje się, że taką samą regułą należy stosować również w odniesieniu do żeglugi śródlądowej na zasadzie analogii (*analogia legis*).

Trzeba pamiętać, że wskutek przyjęcia przez odbiorcę przesyłki bez zastrzeżeń (oraz zapłaty należności przewoźnika) wygasają wszelkie roszczenia przeciwko przewoźnikowi wynikające z umowy przewozu. Zgodnie z postanowieniami „warunków umownych” podniesienie tego rodzaju „zastrzeżeń” bądź też — w wypadku uszkodzeń niewidocznych — zawiadomienie o stwierdzonych po odbiorze brakach lub uszkodzeniach powinno się przejawiać w formie żądania sporządzenia odpowiedniego protokołu o stanie przesyłki.

3. POSTĘPOWANIE REKLAMACYJNE

W transporcie pojęcie „reklamacja” oznacza specjalny tryb dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika bądź spedytora. W zakresie podstawowych rodzajów transportu (kolejowy, samochodowy, lotniczy, pocztowy, kolejowo-wodny, oraz przy przewozie przesyłek drobnych przez PSK) postępowanie reklamacyjne ma charakter obligatoryjny. Należy to rozumieć w taki sposób, że uprzednie wyczerpanie trybu postępowania reklamacyjnego stanowi w ogóle przesłankę możliwości dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika (spedytora) w trybie spornym, tzn. sądowym lub arbitrażowym. Zastanowić się więc godzi, w jaki sposób przedstawia się ta kwestia w zakresie żeglugi śródlądowej.

„Warunki umowne” w § 9 przewidują, że przed wystąpieniem na drogę postępowania sądowego lub arbitrażowego klient powinien przedstawić przedsiębiorstwu żegludowemu swoje roszczenia w formie reklamacji wraz z uzasadnieniem roszczenia oraz z określeniem terminu odpowiedzi nie krótszym niż 2 miesiące. Czy więc postanowienie to należy rozumieć jako wprowadzenie zasady reklamacji obligatoryjnej? Wydaje się, iż wniosek taki byłby zbyt daleko idący. „Warunki umowne” nie mają charakteru przepisów prawnych, nie mogą więc tamować stronom dostępu do organów wymiaru sprawiedliwości. Zdaniem moim postanowienie § 9 „warunków umownych” powinno być traktowane jedynie jako zalecenie o charakterze instrukcyjnym.

Zwrócić jeszcze należy uwagę na postanowienie § 5 ust. 2 Taryfy usług w śródlądowych portach handlowych (z 1959 r.), według którego w razie

niezgłoszenia przez klienta reklamacji w terminie 3 miesięcy traci on prawo do dochodzenia swoich roszczeń w drodze sądowej lub arbitrażowej. Wydaje się wszakże, iż jest to akt normatywny zbyt niskiej rangi (zarządzenie Ministra Żeglugi, opublikowane w Dz. T. i Z.Kom.), aby mógł on skutecznie tamować obywatelowi czy osobom prawnym dostęp do sądu lub arbitrażu na skutek niewyczerpania trybu postępowania reklamacyjnego. Trzeba jednak stwierdzić, że w praktyce strony wykorzystują tryb reklamacyjny, który przedstawia wiele dogodności, jest bezpłatny, a prowadzi z reguły do szybszego uzyskania zaspokojenia roszczenia, aniżeli można by to było osiągnąć w trybie postępowania spornego.

JERZY CHMURA

Klauzula prorogacyjna¹ i klauzula złota² w orzecznictwie sądów polskich

Artykuł omawia dwa zagadnienia, które mają duże znaczenie w praktyce żeglugowej: zagadnienie skuteczności klauzuli prorogacyjnej (jurysdykcyjnej i arbitrażowej) zamieszczonej w konosamencie oraz zagadnienie tzw. klauzuli złota w orzecznictwie sądów polskich.

W notatce redakcyjnej działu prawnego miesięcznika „Technika i Gospodarka Morska” zatytułowanej: „Trudne problemy polskiego orzecznictwa morskiego” uznano za godne odnotowania, że polski sąd podejmuje się rozwiązania najbardziej trudnych problemów nowoczesnego prawa morskiego, które dotychczas były atakowane jedynie w państwach o wielowiekowych tradycjach morskich. Jednocześnie wydano opinię, że „orzecznictwo polskich sądów w sprawach morskich jest i będzie szczególnie ważnym czynnikiem tworzenia polskiej kultury morskiej”.³

Jeżeli wymienione tu wyżej dwa przykłady z morskiej praktyki sądowej zdołają przekonać czytelnika „Palestry” o trafności poglądów wyrażonych w powyższej notatce redakcyjnej poczytnego pisma, to cel artykułu zostanie osiągnięty.

¹ Patrz: Konwencja międzynarodowa o ujednoczeniu niektórych zasad ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich, podpisana w Brukseli 25 sierpnia 1924 r. (ustawa ratyfikacyjna — Dz. U. z 1936 r. Nr 15, poz. 139). Tekst oryginału i oficjalne tłumaczenie polskie: Dz. U. z 1937 r. Nr 33, poz. 256.

² Patrz: Konwencja międzynarodowa o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli 25 sierpnia 1924 r. (ustawa ratyfikacyjna — Dz. U. z 1936 r. Nr 15). Tekst oryginału i oficjalne tłumaczenie polskie: Dz. U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258.

³ „Technika i Gospodarka Morska” (miesięcznik poświęcony zagadnieniom technicznym, ekonomicznym i prawnym żeglugi, portów, rybołówstwa morskiego i hydrotechniki morskiej) nr 1 z 1970 r. Redaktorem działu prawnego jest prof. Jan Hołowiński.