

# Jacek Siedlecki

---

## Ograniczenie odpowiedzialności za szkody powstałe w handlowej żegludze morskiej

---

Palestra 19/4(208), 4-16

---

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

JACEK SIEDLECKI

---

## Ograniczenie odpowiedzialności za szkody powstałe w handlowej żegludze morskiej

*Artykuł wprowadza w dziedzinę odpowiedzialności przewoźnika w prawie morskim. Temat jest szczególnie dyskusyjny w obecnej chwili rozwoju światowego transportu.*

### I

#### WPROWADZENIE

1. Niniejszy szkic<sup>1</sup> jest chyba pierwszym, jaki na łamach „Palestry” wprowadza czytelników w zagadnienia prawa morskiego. Zobowiązuje to autora do nakreślenia, bodaj w najogólniejszym zarysie, charakteru norm, którymi będziemy się posługiwać. Prawo morskie można oczywiście ujmować szeroko jako zespół norm rządzących stosunkami wynikającymi z eksploatacji morza, a więc zarówno z żeglugi jak i z rybołówstwa oraz eksploatacji dna morskiego, czy też dotyczących zagadnień bezpieczeństwa życia na morzu, ochrony środowiska biologicznego itd. Dla naszych potrzeb musimy zacieśnić omawiane zagadnienie do spraw uprawiania żeglugi na morzach, ściślej biorąc, do spraw uprawiania żeglugi, a zwłaszcza przewozu towarów statkami morskimi. Tym samym wysuwają się na czoło naszych rozważań zagadnienia związane z działalnością właściciela statku morskiego, armatora i przewoźnika<sup>2</sup>.

Jeżeli osoba właściciela statku bądź armatora czy przewoźnika wysuwa się na czoło zagadnień prawa morskiego, to przede wszystkim ze względu na jego odpowiedzialność związaną z uprawianiem żeglugi morskiej. Eksploatacja statku morskiego połączona jest z dużym ryzykiem, stąd więc kwestia rozłożenia ryzyka strat w imprezie podróży morskiej

---

<sup>1</sup> Szkic niniejszy opiera się na pojęciach i zasadach wykształconych w prawie międzynarodowym, nie należy więc oceniać ich w aspekcie prawa polskiego (powszechnego czy morskiego).

<sup>2</sup> Pojęcia te często miesza się w praktyce, należy je więc ściśle rozróżniać. Właściciel statku może, lecz nie musi być jego armatorem, a więc bezpośrednim użytkownikiem w uprawianiu żeglugi. Armator może użytkować — w uprawianiu żeglugi — statek własny lub obcy, i to bez względu na to, w jaki sposób wszedł w jego posiadanie. W prawie brytyjskim pojęcie *owner* (właściciel) jest ujęte szeroko i obejmuje również armatora niewłaściciela, natomiast prawo niemieckie używa odrębnego określenia dla pojęcia armatora właściciela (*Reeder*) i niewłaściciela (*Ausruester*). Jeśli zaś chodzi o przewoźnika, to definicja wychodzi nie ze stosunku do statku, lecz z umowy przewozu: jest to kontrahent tej umowy, który podejmuje się dokonania przewozu rzeczy za zapłatą (frachtem).

oraz ustalenia zakresu i pułapu odpowiedzialności wymienionych wyżej osób staje się tu zagadnieniem podstawowym<sup>3</sup>.

2. Kwestia druga — to zagadnienie odrębności prawa morskiego jako gałęzi prawa. Tendencje do potraktowania prawa morskiego jako odrębnej dziedziny spotykają się z lekceważeniem ze strony tych naukowców, dla których zagadnienia prawa morskiego są zagadnieniami marginesowymi. Bo czy prawo morskie wykształciło jakieś odrębne instytucje? Czy opiera się na innych źródłach niż prawo „lądowe”? Dlaczego ci, którzy zajmują się zagadnieniami prawa morskiego, szukają i dopatrują się w nim jakiejś odrębności, czy nawet egzotyki?<sup>4</sup>

Porównując prawo morskie z prawem, które nazwiemy prawem „lądowym”, dojdziemy zapewne szybko do przekonania, że inne są czynniki kształtujące normy tego prawa oraz inny jest ciężar gatunkowy jego źródeł. Wprawdzie źródła prawa morskiego — podobnie jak i lądowego — zawarte są w tych samych dziennikach ustaw, kształtowane są orzeczeniami tych samych sądów co i prawo lądowe, jednakże łatwo możemy się przekonać, że zakres stosowania dziedzin prawa morskiego jest zakresem odrębnym od analogicznych dziedzin prawa lądowego.

Wpływają z tego decydujące dla charakterystyki prawa morskiego skutki. Żegluga morska to system naczyń połączonych. Poza żegluga krajową (kabotażem) przewóz morski jest przewozem międzynarodowym. Zarówno uczestnicy przewozu, tj. przewoźnik, załadowca, frachtujący czy odbiorca ładunku, jak i uczestnicy miejsca zawarcia umowy, załadowania i odbioru ładunku — nie mówiąc już oczywiście o samym przewozie — podlegają różnym systemom prawnym prawa krajowego. Na przykład umowa czarteru statku polskiego, podpisana w Budapeszcie, wykonana jest przez przewoźnika polskiego, przy czym towar ładuje się w Nigerii, a wyładowuje we Francji. Wchodzą tu więc w grę cztery systemy prawne, jeżeli konkretne okoliczności (np. przerwy w podróży połączone z przeładunkiem w portach pośrednich) nie uruchomią dodatkowych systemów prawa krajowego, chyba że klauzula czarteru ustanawia jedno krajowe prawo umowne.

Z powyższych względów uczestników przewozu interesują wszystkie systemy prawne państw morskich, ich orzecznictwo i praktyka. Każda zmiana zachodząca w systemie prawa krajowego zmusza potencjalnych uczestników przewozu do formułowania klauzul umów przewozu i może wpłynąć na wysokość stawki ubezpieczeniowej i frachtu<sup>5</sup>. Nic więc

<sup>3</sup> Obszerniejsze opracowanie tego zagadnienia znajdujemy w książce Jana Łopuskiego: *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1969. Należy jednak zaznaczyć, że obecnie praca ta straciła dużo na aktualności wobec rozwiniętych prac nad unifikacją przepisów o odpowiedzialności przewoźnika czy właściciela statku morskiego. Nowszych opracowań monograficznych w naszej literaturze brak.

<sup>4</sup> Szkic niniejszy nie jest ani dysertacją, ani rozprawą naukową. Nie zmierza do przekonywania kogokolwiek do uznania prawa morskiego za odrębną gałąź prawa, czy nawet dyscyplinę naukową. Chodzi tu jedynie o podkreślenie tego, że przy ocenie prawa morskiego należy się posługiwać innymi metodami wykładni i oceny niż w prawie powszechnym. Sądzę, że umowne określenie „prawo lądowe” w jakiś sposób do tego pomoże.

Historia rozwoju instytucji prawnych pokazuje w naszych oczach, jak tworzą się nowe gałęzie prawa, opuszczając zarazem dziedziny macierzyste. Prawo pracy czy prawo rodzinne lat temu trzydzieści były gałęziami prawa cywilnego; dziś mają z nim niewiele wspólnego.

<sup>5</sup> Przy umowach przewozu akcent położony jest albo na statek (umowy czarterowe, kiedy statek lub określona część jego przestrzeni ładunkowej zostaje oddana czarterującemu

dziwnego, że w interesie wszystkich uczestników przewozu jest optymalne ujednoczenie w skali międzynarodowej istotnych dyspozycji prawa przewozowego morskiego<sup>6</sup>.

3. Na odrębność prawa morskiego wpływa także, a może przede wszystkim niebezpieczeństwo morskie. Mimo znacznego rozwoju budowy statków wpływ niebezpieczeństwa morskiego na warunki przewozu nie zmienił się o tyle, żeby można było mówić o zmniejszeniu się ryzyka podróży morskich i o przerzuceniu tego ryzyka na przewoźnika czy armatora. Mamy więcej statków i stają się one z każdym rokiem większe, coraz lepiej zaopatrzone, ale wraz z tym wzrostem zwiększa się także bezwzględna liczba wypadków. Nie doszło jeszcze do tego, by armator mógł zdalnie podjąć decyzję co do takiego czy innego zachowania się statku w obliczu konkretnego niebezpieczeństwa w podróży<sup>7</sup>.

4. Jesteśmy również świadkami umiędzynarodowienia przewozu. Naczynia połączone wiążące ze sobą porty świata sięgnęły dalej, wkraczając w różne rodzaje przewozów i systemy umów. Przewozy kolejowe towarowe normowane są tzw. Konwencją berneńską o przewozach towarów (CIM), w krajach socjalistycznych — Umową warszawską (SMGS), przewozy lotnicze — Konwencją warszawską uzupełnioną Protokołem haskim i Konwencją w Guadalajara, wreszcie przewozy samochodowe — Konwencją drogową (CMR).

Konwencje te (z wyjątkiem berneńskiej) mają za przedmiot przewozy jednorodnjawce, wszystkie jednak dopuszczają możliwość tzw. przewozów bezpośrednich, czyli dokonywanych na poszczególnych odcinkach drogi przez odrębnych przewoźników, zawsze jednak na podstawie jednej i tej samej umowy przewozu i za jednym dokumentem przewozowym. Prawo morskie, a za nim międzynarodowe prawo kolejowe wykształciło dalej idący

---

w celu dokonania przewozu towarów), albo na ładunek (umowy bukingowe, przy których towar określony w sztukach lub jednostkach opakowania oddaje się przewoźnikowi do przewozu bez konieczności oznaczania statku, który ma go przewieźć). Warunki czarteru określa się w formularzowych dokumentach (czarterpartiach), a warunki przewozu bukingowego — w konosamentach wystawionych przez przewoźnika. Klauzule czarterowe i konosamentowe wpływają poważnie przez swój zasięg światowy na kształtowanie się morskiego prawa przewozowego.

<sup>6</sup> Ujednostajnienie norm prawa morskiego przebiega zazwyczaj dwiema drogami: bądź przez stosowanie wzorcowych formularzy czarterów i konosamentów, opacowanych przez międzynarodowe instytucje zrzeszające armatorów i ich ubezpieczycieli, czyli przez tzw. konferencje, bądź przez uchwalenie — również w skali międzynarodowej — reguł rządzących danymi dziedzinami, jak np. Reguły haskie o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów (z 1922 r.). Dochodzi do tego jeszcze trzecia, najczęściej stosowana droga, mianowicie wielostronnych, otwartych konwencji międzynarodowych, jak np. konwencje o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich (Bruksela 1924 r. i Bruksela 1957 r.), konwencja o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, konwencja recypująca Reguły haskie (Bruksela 1924 r. i zmieniający je Protokół brukselski z 1968 r.). Podkreślam, że podobnie jak inni autorzy używam *promiscue* określeń: Reguły haskie i Konwencja brukselska o konosamentach.

<sup>7</sup> Tematu tego bliżej nie rozwijam. Jest on przedmiotem zaciętej dyskusji między kółami armatorów i przedstawicieli właścicieli towarów. Nie sądzę, by spór ten mógł się zakończyć przed zniknięciem tego typu transportu, jakim jest żegluga morska. Współczesna literatura z kół marynarskich wykazuje, że rozwój techniki w konstrukcji i wyposażeniu statku, przy jednoczesnym zwiększeniu jego szybkości i wielkości, bynajmniej nie zmniejsza ryzyka przewozu morskiego, a tylko przesuwa mejsce zagrożenia. Rozwój ten powoduje konieczność przybrania do załogi statku specjalistów (automatyka statku), nad którymi nie może wykonywać kontroli nie tylko armator czy przewoźnik, ale nawet kapitan statku.

system przewozów kombinowanych, dzięki którym za jednym dokumentem, za jednym frachtem przewoźnicy dokonują przewozu różnymi środkami przewozu (kolej, statek morski, rzeczy, samolot, samochód).

5. Świat się kurczy, bo komunikacja się rozszerza. Nie wystarczy już system rozwiniętej spedycji międzynarodowej, organizującej przewozy różnymi środkami przewozowymi. Dąży się do rozwinięcia systemu przewozów kombinowanych, a technika transportu umożliwi dziś dokonywanie przewozów bez potrzeby tradycyjnego przeładunku towaru z jednego środka przewozu na inny. Coraz szerzej stosuje się dziś przewozy kontenerowe, przy których towar załadowuje się do międzynarodowo znormalizowanych pojemników (kontenerów), a te przenosi się z jednego środka przewozowego na drugi, kończąc podróż przy domu odbiorcy (przewozy dom — dom). Za udogodnieniami natury technicznej przychodzą udogodnienia natury prawnej: celne, ubezpieczeniowe, a przede wszystkim w zakresie umowy przewozu. Wprawdzie konosament bezpośredni, wykształcony na prawie morskim, nie jest chętnie widziany przez koła innych przewoźników poza morskimi (i niekiedy kolejowymi), jednakże właśnie konosament bezpośredni stał się wzorem dla nowego typu dokumentu przewozowego, mianowicie dokumentu przewozu kombinowanego. Umowa przewozu kombinowanego polega na tym, że właściciel towaru nie musi pertraktować ze wszystkimi przewoźnikami wykonującymi przewóz jego ładunku. Wysyłający zawiera jedną tylko umowę z jednym kontrahentem-organizatorem przewozu kombinowanego. Ten ze swej strony w imieniu własnym zawiera poszczególne umowy przewozu z poszczególnymi przewoźnikami odcinkowymi na warunkach właściwych dla danego rodzaju przewozu. Wobec wysyłającego organizator odpowiada na możliwie jednolitych zasadach umowy przewozu kombinowanego, jeśli nie będzie wiadomo, na którym odcinku drogi szkoda powstała<sup>8</sup>.

6. Rozwój handlu światowego przedstawiony wyżej — to jeden z czynników przekształcania się zasad odpowiedzialności przewoźnika i właściciela statku morskiego. Dochodzi drugi czynnik: przewozy masowe towarów szkodliwych dla czystości morza i środowiska biologicznego. Te okoliczności ujawnione w szeregu katastrof o daleko idących skutkach kazały światu zrewidować poglądy na zakres odpowiedzialności za tego rodzaju zagrożenia. Trzeba więc po kolei przyjrzeć się tym zmianom, jakie się dokonują w naszych oczach.

## II

### ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA

1. Zacznijmy od sytuacji, w jakiej znajduje się przewoźnik morski. Jest, a przynajmniej było do niedawna oczywiste, że impreza przewozu

<sup>8</sup> Podany tu w uproszczeniu schemat umowy przewozu kombinowanego nie jest jeszcze powszechnie przyjęty i dlatego nie doszło do zawarcia konwencji o przewozie kombinowanym towarów (TCM). Silny partykularyzm niektórych organizacji przewoźników lotniczych (IATA), znaczne różnice między systemami odpowiedzialności poszczególnych typów przewozów uniemożliwiający przyjęcie jednolitego systemu odpowiedzialności za przewożony towar, wreszcie trudności związane z przyjęciem jednej koncepcji co do charakteru prawnego dokumentu przewozowego — oto przeszkody w doprowadzeniu do końca zaawansowanych prac nad tą konwencją.

morskiego połączona jest ze znacznym ryzykiem, bez wątpienia znacznym od ryzyka towarzyszącego innego rodzaju przewozom. Statek morski w czasie swej podróży przebywa poza kontrolą swego armatora i mimo wszelkich udogodnień telekomunikacyjnych armator czy przewoźnik nie ma możliwości wpłynąć na konkretne zachowanie się załogi tego statku w sposób zapobiegający wypadkom morskim lub zmniejszający ich skutki. Reagować na zagrożenie w czasie podróży może tylko załoga statku, a odpowiednie decyzje może podejmować tylko kapitan statku. Podróż morska z reguły trwa dłużej od innej, nie może ulec z reguły przerwie, a udanie się statku do portu schronienia w obliczu niebezpieczeństwa nie może być dokonane natychmiast. Istnieje nadal niebezpieczeństwo morskie nieporównywalne z innymi niebezpieczeństwami transportowymi, i stąd odręba sytuacja w przewozie morskim.

Takie jest, silnie zresztą zwalczane, stanowisko kół żeglugowych, energicznie popierane przez organizacje ubezpieczycieli morskich, a zwalczane — równie energicznie — przez organizacje reprezentując towar.

2. Ten poważny wpływ ryzyka morskiego na losy przedsięwzięcia przewozu towarów, przy jednoczesnej powszechnej w swoim czasie zasadzie swobody umów, doprowadził do tego, że aż do końca XIX wieku przewoźnik w umowach przewozu wolny był od wszelkich obowiązków (z wyjątkiem oczywiście obowiązku pobrania frachtu) i od wszelkiej odpowiedzialności za wykonanie umowy przewozu.

Prawo angielskie, będące zawsze wzorem prawa światowego, dla utrzymania zasad słuszności (*equity*) szukało wyjścia z tej reguły swobody umów w dwóch kierunkach. Jeden polegał na tym, że pewne zachowanie się przewoźnika traktowano jako czyn niedozwolony (*tort*) lub naruszenie umowy (*breach of contract*) i wyciągano stąd właściwe konsekwencje, drugi zaś polegał na doszukiwaniu się luk w kontrakcie z dodaniem zasady, że luka w klauzuli umownej działa przeciwko temu, dla czyjego dobra klauzula została ustanowiona. Wynikiem takiego stanowiska judykatury brytyjskiej były drobniogowo formułowane klauzule czarterów i konosamentów, spędzające z oczu sen przewoźnikom kontynentalnym<sup>9</sup>.

Taki stan rzeczy nie mógł się utrzymać na stałe. Nie pozwalał na to porządek prawny państw systemu kontynentalnego, który ograniczał zasadę swobody umów. Najpierw ustawodawstwo Stanów Zjednoczonych AP (Harter Act z 1893 r.), a następnie wspomniana już Konwencja brukselska o konosamentach z 1924 r. dokonały przełomu w stosunkach między gestorami towaru a przewoźnikami. Pierwowzorem tej Konwencji były, jak wiemy, tzw. Reguły haskie z 1922 r., pomyślane jako wzór konosamentu. Przyjęto tam, że przewoźnik odpowiada za niedołożenie staranności w przygotowanie statku do podróży oraz przy załadowaniu, przewozie i wydaniu ładunku uprawnionemu odbiorcy.

<sup>9</sup> Daleki jestem od tego, by podziwiać cechy prawa anglosaskiego, tym bardziej że myśl kontynentu europejskiego dokonała poważnego przełomu tam, gdzie przy stole konferencyjnym spotkali się przedstawiciele poglądów anglosaskich i kontynentalnych europejskich. Niemniej jednak należy stwierdzić, że wpływ prawa anglosaskiego nie maleje, gdyż pod jego wpływem znajduje się szereg państw Trzeciego Świata, będących dawniej koloniami brytyjskimi. Dyspozycje konwencji międzynarodowych stanowią przy tym kompromis między różnymi systemami prawa.

Konwencję tę stosuje się jedynie wtedy, gdy na załadowane towary wystawiono konosament. Przewoźnik może wyłączyć swą odpowiedzialność w okresie od przyjęcia ładunku w celu przewozu do rozpoczęcia załadowania i od zakończenia wyładowania do wydania ładunku osobie uprawnionej. Na mocy owej konwencji przewoźnik wolny jest od odpowiedzialności, jeżeli szkoda wynikła z którejkolwiek z przyczyn wyliczonych w konwencji (np. wina kapitana, załogi, pożar, siła wyższa, niebezpieczeństwo morza, nakazy i zakazy władzy, strajki, rozruchy, ubytki naturalne oraz wszelkie inne przyczyny nie zawinione przez przewoźnika i osoby mu podległe, a udowodnione przez przewoźnika).

Domniemywa się, że towar został tak załadowany, jak to opisano w konosamencie, a przy wydaniu odbiorca powinien zauważalne braki towaru zgłosić aż do chwili przyjęcia, ukryte zaś — w ciągu 3 dni, w przeciwnym bowiem razie domniemywa się, że towary wydano w stanie opisanym w konosamencie<sup>10</sup>.

Konwencja nie obejmuje umów czarterowych, chroni odbiorcę towaru będącego posiadaczem konosamentu nabytego w dobrej wierze. Konwencja zawiera szereg przepisów dodatkowych chroniących jej zastosowanie. Wyłącza ona umowne ograniczenie czy wyeliminowanie odpowiedzialności inaczej, niż czyni to sama konwencja. Dopuszcza podwyższenie odpowiedzialności przy deklaracji wartości wyższej, z tym jednak zastrzeżeniem, że przewoźnik wolny jest od odpowiedzialności w razie zgłoszenia fałszywej deklaracji wartości. Górną granicę odpowiedzialności stanowi kwota 100 funtów szterlingów w złocie za sztukę lub za inną jednostkę ładunkową. Poszczególne kraje mogą tę granicę ustanowić w swej walucie krajowej<sup>11</sup>.

3. Tak pomyślana konwencja uzyskała powszechne uznanie. Przystąpiło do niej bardzo wiele państw, a przepisy jej stały się wzorem dla szeregu ustawodawstw krajowych. Polski kodeks morski unormował zasady przewozu towarów morzem właśnie wzorując się na tej konwencji (w art. 94—160)<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> Konosament, jako dokument reprezentujący towar, wystawia się przeważnie na zlecenie, a przynosi podobnie jak weksel w drodze indosu. Konosament sprzedaje się wraz z towarem w nim ujętym. Stąd potrzeba szczególnej ochrony nabywcy, ale także — szczególnych rygorów przy odbiorze. Po rozłączeniu towaru ze statkiem powstają znaczne trudności dla ustalenia stanu, w jakim towar się znajdował, kiedy jeszcze był na statku przed wydaniem odbiorcy. Obecnie, zwłaszcza w Europie, w dobie stosowania szybkich statków promowych konosament stracił na znaczeniu, gdyż towar trafia do odbiorcy wcześniej niż konosament, stosuje się więc inne dowody przyjęcia towaru do przewozu.

<sup>11</sup> To uprawnienie spowodowało, że pułap odpowiedzialności jest różny w różnych krajach i że „ujednoczenie” zasad odpowiedzialności stało się fikcją.

<sup>12</sup> Wprowadzenie zasad konwencji do kodeksu polskiego uznano w literaturze obcej (Schadee, Rodière) za dokonane bardzo prawidłowo. Szereg państw zastosowało jej przepisy nie w pełni albo jedynie w obrocie zagranicznym.

Przy okazji omawiania recepcji konwencji brukselskich w prawie polskim pozwałam sobie skorzystać z uwagi me. Jerzego Chmury o praktycznych rozwiązaniach kwestii górnej odpowiedzialności właścicieli statków morskich, a w szczególności zastosowania przyjętej tam klauzuli złota. W sprawie I CR 60/69 w nie opublikowanym wyroku SN z dnia 23.II.1970 r., na skutek rewizji od wyroku Sądu Wojewódzkiego w Szczecinie z 28.III.1968 r. (II c 193/67), Sąd Najwyższy wyraził zdecydowany pogląd, że za podstawę obliczania ograniczenia odpowiedzialności w myśl przepisów Konwencji brukselskiej z 1924 r. „należy przyjmować funt szterling w złocie”. Podstawą bowiem przeliczenia według tej konwencji jest nie waluta konkretnego kraju, lecz miernik wartości, jaki reprezentował angielski funt szterling w chwili zawierania konwencji. Ten pogląd Sądu Najwyższego stworzył z kolei

Ta powszechność stosowania zasad konwencji daleka była od doskonałości, trudno też mówić o ujednoczeniu ich zastosowania w prawie krajowym, czy nawet w stosunkach międzynarodowych. Jeżeli bowiem stosowano jednolity tekst konwencji, to judykatura poszczególnych krajów jako uczestników konwencji wprowadzała swoją odrębną wykładnię, dostosowaną do własnego prawa „ładowego”.

Drugim, poważniejszym mankamentem było określenie granic odpowiedzialności przewoźnika, zezwalające poszczególnym krajom na wprowadzenie własnego przeliczenia kwoty określonej w funtach szterlingach na walutę krajową. Wskutek różnic w stopniu dewaluacji poszczególnych walut krajowych powstała szeroka skala różnych pułapów odpowiedzialności między poszczególnymi krajami, co niweczy podstawowe założenia konwencji o ujednoczeniu zasad odpowiedzialności.

4. Od 1924 r. nastąpiły daleko idące zmiany w handlu morskim. Zmiany te przedstawiłem w pierwszej części niniejszego szkicu. Zarówno wadliwe stosowanie konwencji jak i wspomniane zmiany w warunkach handlu światowego spowodowały konieczność zrewidowania konwencji o konosamentach z 1924 r.

Rewizję taką przeprowadzono w dwóch etapach. W 1963 r. w Sztokholmie Międzynarodowy Komitet Morski (CMI) uchwalił tzw. Reguły Visby, wprowadzające zmiany do Reguł haskich (czy Konwencji brukselskiej o konosamentach z 1924 r.). Tekst Reguł visbijskich przeniesiono na stół konferencji dyplomatycznej w Brukseli w 1967 i 1968 r., doprowadzając do uchwalenia Protokołu brukselskiego w 1968 r., zmieniającego niektóre zasady konwencji z 1924 r.

Protokół wraz z konwencją znany jest pod nazwą Reguł hasko-visbijskich (*Hague-Visby Rules* lub *Regles de la Haye-Visby*). Protokół z 1968 r. wprowadził do konwencji następujące zmiany:

- a) wprowadzono nowe zasady domniemania wynikającego z konosamentu. Obecnie domniemanie co do zgodności rzeczywistego stanu ze stanem opisanym w konosamencie nie może być obalone przeciwdowodem w stosunku do osoby trzeciej, która nabyła konosament w dobrej wierze,
- b) przedawnienie roczne roszczeń towarowych przeciwko przewoźnikowi może być przedłużone umową stron, zawartą po zajściu zdarzenia rodzącego dochodzone roszczenie,
- c) wprowadzono jednolitą międzynarodową jednostkę monetarną dla określenia granicy odpowiedzialności przewoźnika. Jest nią tzw. frank Poincarégo, liczący 65,5 mg złota próby 900/1000. Pułap odpowiedzialności przewoźnika określono alternatywnie: 10 000 fr. od jednostki ładunkowej (skrzynia, sztuka, worek itp.) albo 30 fr. od 1 kg ładunku, przy czym obowiązuje kwota wyższa wynikła z porównania tych dwóch alternatywnych kwot. Wyłączono ograniczenie odpowiedzialności w razie winy umyślnej i ciężkiego niedbalstwa osoby odpowiedzialnej, ale rozszerzono konwencję na ro-

---

podstawę do ustalenia orzecznictwa sądów szczecińskich i Międzynarodowego Sądu Arbitrażowego do spraw żeglugi morskiej i śródlądowej w Gdyni (np. w sprawach: I C 675/70 — SP w Szczecinie i nr rep. 6/70 — MSA w Gdyni). W wyrokach tych parytet złota w funcie z 1924 r. przemnożono przez cenę złota notowaną w NBP. Nie trzeba dodawać, że do takiego rozwiązania omawianego problemu przyczynili się adwokaci szczecińscy.



szczenia skierowane przeciwko podwładnym i zastępcom przewoźnika (tzw. Klauzula Himalaya od oznaczenia sprawy statku o tej samej nazwie)<sup>13</sup>. Rozszerzono ją także na wszystkie roszczenia bez względu na ich podstawę (*ex contractu* czy *ex delicto*). Przeredagowano wreszcie art. X Konwencji wyliczając wypadki, w których ze względów geograficznych konwencja będzie miała zastosowanie.

5. Tak przedstawia się stan prawny na terenie międzynarodowym. Protokół brukselski z 1968 r. stanowi jedyną formalną zmianę Konwencji z 1924 r. o konosamentach. Powszechność jej zastosowania uzależniona jest od rozmiarów ratyfikacji Protokołu. Procedura ratyfikacyjna rozszerza się na szereg krajów. Niektóre wprowadziły tekst Protokołu do ustawodawstwa krajowego (jak np. W. Brytania). Poza tym wiele konosamentów włączyło do swego tekstu zastosowanie Protokołu (tzw. Klauzula Paramount), czyniąc postanowienia Protokołu prawem umownym uczestników przewozu.

6. Stan taki nie potrwa zapewne długo. Na terenie UNCITRAL toczą się prace nad gruntowną przeróbką Konwencji w myśl życzeń państw Trzeciego Świata. Państwa te uważają, że zarówno Konwencja jak i Protokół powstały bez współdziałania państw, które w tym czasie nie miały niepodległości bądź nie były w stanie czynnie współuczestniczyć w jego tworzeniu, wobec czego uważają, że mogą uczestniczyć jedynie w takiej konwencji, która uczyni w pełni zadość ich interesom<sup>14</sup>.

### III

#### ODPOWIEDZIALNOŚĆ WŁAŚCICIELA STATKU

1. Dotychczas była mowa o ograniczeniu odpowiedzialności przewoźnika (z tytułu roszczeń wynikających z umowy przewozu ładunku). Trzeba jednak dodać, że znana jest również i powszechnie stosowana zasada ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku. Istota zagadnienia sprowadza się tu do udzielenia odpowiedzi na pytanie: czym i jak dalece odpowiada właściciel statku za roszczenie powstałe z okazji posiadania i uprawiania żeglugi statkiem morskim.

Ograniczenie odpowiedzialności właściciela statku jest znane od wieków. Uznawano, że właściciel odpowiada za swe zobowiązania z tytułu eksploatacji tzw. majątkiem morskim, a więc z reguły statkiem (rzeczowo), frachtem i wierzytelnościami z danej podróży. Reszta majątku (majątek lądowy) nie podlegała z tytułu takich roszczeń zajęciu. W systemie prawa francuskiego i praw z niego pochodnych właściciel zwalniał się od odpowiedzialności przez oddanie statku wierzycielom w celu zaspoko-

<sup>13</sup> Chodzi tu o uniemożliwienie obejścia postanowień konwencji ograniczającej odpowiedzialność przewoźnika przez wytaczanie dodatkowo procesu odszkodowawczego przeciwko jego podwładnym na podstawie czynu niedozwolonego.

<sup>14</sup> Przedstawienie obecnie proponowanych zmian w okresie trwających debat komitetu ekspertów wydaje się niecelowe. Nie są jeszcze ostatecznie skryształizowane nie tylko proponowane nowe dyspozycje, ale nawet nie wiadomo, czy dokona się zmian starej (dotychczasowej) konwencji, czy też dojdzie do uchwalenia nowej konwencji opartej na nowych zasadach i w szerszym zakresie.

jenia się jego wartością dla pokrycia roszczeń powstałych w związku z eksploatacją statku.

W krajach anglosaskich właściciel odpowiadał wprawdzie osobiście, ale jedynie do wysokości wartości statku, frachtu i tzw. przynależności, a więc roszczeń przysługujących mu z okresu rozliczanej podróży.

2. Różnice w sposobie ujęcia mechanizmu ograniczenia odpowiedzialności przy jednocześnie niespornej zasadzie tego ograniczenia i jego potrzebie skłoniła zainteresowane państwa do zawarcia w Brukseli w 1924 r. konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich. W myśl tej konwencji właściciel odpowiada osobiście, lecz w sposób ograniczony, mianowicie do wysokości wartości statku, frachtu i przynależności za szczegółowo wyliczone w konwencji grupy roszczeń. Niektóre roszczenia konwencja wyraźnie wyłącza, tym samym więc właściciel statku odpowiada tu nieograniczenie. Górna granica odpowiedzialności została oznaczona w funtach szterlingach w złocie, licząc po 16 funtów od tony danego statku<sup>15</sup>, z tytułu wszelkich roszczeń uprzywilejowanych (w ich liczbie przede wszystkim z tytułu śmierci i szkód cielesnych) oraz 8 funtów od tony z tytułu pozostałych roszczeń. Wartość statku oblicza się według wartości w momencie wypadku rodzącego roszczenie; fracht ustalony jest na 10% wartości statku.

3. Ten kompromisowy system ograniczenia odpowiedzialności nie zadowolili nikogo: ani wierzycieli, ani dłużników. Konieczność każdorazowego ustalania masy czynnej i biernej, proporcjonalne zaspokojenie szkód w wypadku, gdy masa bierna przekracza czynną, ustalenie miernika w funcie szterlingu w złocie — wszystko to stworzyło zbyt skomplikowany system i zbyt kosztowny w obsłudze, nie dający gwarancji ani wierzycielom, że zostaną rzeczywiście zaspokojeni, ani też dłużnikom, że egzekucja będzie prowadzona tylko w jednym miejscu i w sposób zadowalający. Dlatego też po długim przygotowaniu w Międzynarodowym Komitecie Morskim uchwalono w Brukseli w 1957 r. konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich<sup>16</sup>.

Nowa konwencja, podobnie jak poprzednia, wylicza roszczenia, za które właściciel odpowiada ograniczenie (szkody cielesne i rzeczowe doznane na pokładzie statku lub poza statkiem, koszty usunięcia wraku statku należącego do właściciela, szkody wyrządzone urządzeniom portowym, drogom wodnym). Wyliczone tam są również wierzytelności, na które konwencja się nie rozciąga, za które więc wierzyciel odpowiada w granicach prawa krajowego (należności z ratownictwa, udziału w awarii wspólnej<sup>17</sup>, roszczenia załogi z tytułu wynagrodzenia za pracę, straty i szkody wyrządzone własną winą właściciela).

<sup>15</sup> Tonaż ograniczenia stanowi tonaż brutto danego statku pomniejszony o niektóre pomieszczenia statku szczegółowo tam wyliczone.

<sup>16</sup> Ratyfikowanie lub przystąpienie do nowej konwencji z 1957 r. połączone jest z odstąpieniem od konwencji z 1924 r. Polska ratyfikowała nową konwencję.

<sup>17</sup> Awaria wspólna jest instytucją znaną już Fenicjanom i ujętą w prawie rzymskim (*Lex Rhodia de iactu*). Polega ona na wzajemnej asekuracji szkód doznanych przez statek lub ładunek przez to, że w razie podjęcia przez kapitana środków, wyrządzających szkodę w statku lub ładunku, do wyprowadzenia statku i ładunku ze wspólnego niebezpieczeństwa, spowodowane tym straty lub szkody pokrywają rzeczowo statek, fracht i ładunek. Najbardziej znanym aktem awarii wspólnej jest wyrzucenie części ładunku za burtę dla ulżenia przy zagrożeniu zatopieniem. Rozliczenie awarii wspólnej nazywa się dyspaszą, a osoba zaufania publicznego, która tego dokonuje, dyspaszerem.

Pułap odpowiedzialności również tutaj określa się w zależności od tonażu statku, ale tonaż mnoży się przez jednostkę obliczeniową abstrakcyjną, tj. franka Poincarégo (o którym była wyżej mowa przy przedstawieniu Protokołu brukselskiego z 1968 r.). Przyjmuje się dla szkód wyłącznie rzeczowych 1 000 fr. od jednej tony ograniczenia, a 3 100 fr. — gdy zachodzą szkody cielesne i rzeczowe równocześnie, przy czym 2 100 fr. od tony służy na pokrycie szkód cielesnych, a pozostała kwota na pokrycie szkód rzeczowych i cielesnych, jeżeli szkody cielesne nie mogą być pokryte limitem 2 100 fr. od tony. Właściciel statku może albo sam zastosować konwencję rozliczając swych wierzycieli, albo powierzyć to sądowi przez utworzenie tzw. funduszu ograniczenia. W tym ostatnim wypadku egzekucja może być dokonana tylko z funduszu administrowanego przez właściwy miejscowo sąd.

4. Mimo powszechnego uznania, jakim cieszy się konwencja z 1957 r., zanoszą się na jej rewizję. Merytorycznie chodzi o zmiany w granicach odpowiedzialności, spowodowane dewaluacjami i zmianami profilów zagrożenia spowodowanego rozmiarami statków i towarów przewożonych. Formalnie zajęły się tym zagadnieniem: Międzynarodowy Komitet Morski w Antwerpii i Międzypaństwowa Morska Organizacja Doradcza w Londynie<sup>18</sup>.

#### IV

#### ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA ZANIECZYSZCZENIA

W 1967 r. u wybrzeży angielskich w Kanale La Manche zaszedł wypadek wejścia na skały zbiornikowca amerykańskiego „Torrey Canyon”. Nie powiodły się próby ściągnięcia go ze skały, zresztą groziło przy tym znaczne rozlanie ropy. Tej katastrofy nie dało się uniknąć, wobec czego statek zniszczono, ropę spalono na powierzchni, ale znaczne jej ilości zanieczyściły nie tylko powierzchnię morza, lecz również plaże angielskie i francuskie. Powstałe stąd szkody przekroczyły znacznie pułap odpowiedzialności przewidziany w konwencji z 1957 r., nie mówiąc już o tym, że środki mające na celu zapobieżenie szkodzie lub jej zmniejszenie doprowadziły do zniszczenia statku i nie były przewidziane żadnymi przepisami prawa międzynarodowego.

Poza problemami prawa administracyjnego powstał następujący problem cywilistyczny: jak zapewnić słuszne tego rodzaju zaspokojenie, utrzymując rozsądne granice opłacalności przewozów (frachty i ubezpieczenie) przy podniesionym pułapie odpowiedzialności?

Energiczna akcja międzynarodowa doprowadziła do uchwalenia w okresie od 1969 do 1973 r. szeregu aktów międzynarodowych:

- konwencji o interwencji państwa przybrzeżnego dla zapobiegania skutkom zanieczyszczenia morza olejami (tzw. Konwencja publiczna z 1969 r.),

<sup>18</sup> Międzynarodowy Komitet Morski z siedzibą w Antwerpii jest prywatną organizacją zrzeszającą krajowe stowarzyszenia prawa morskiego. Komitet ten (CMI) opracował szereg projektów konwencji międzynarodowych znanych jako konwencje brukselskie. Międzypaństwowa Organizacja Doradcza (IMCO) konkuruje z tą pierwszą i jest organizacją działającą pod egidą Narodów Zjednoczonych. Przygotowanie projektów konwencji prawa morskiego jest ubocznym produktem jej działalności.

- konwencji o odpowiedzialności cywilnej za skutki zanieczyszczenia olejami (tzw. Konwencja prywatna z 1969 r.),
- konwencji o międzynarodowym Funduszu Odszkodowawczym za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza olejami (Bruksela 1971 r.),
- konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza, spowodowanemu przez statki (Londyn 1973 r.),
- protokołu rozszerzającego przepisy konwencji publicznej z 1969 r. na czynniki szkodliwe inne niż oleje (Londyn 1973 r.).

W opracowaniu jest ostatni dokument z tej serii, mianowicie protokół o rozszerzeniu przepisów Konwencji prywatnej z 1969 r. na czynniki szkodliwe inne niż oleje.

Konwencję o charakterze administracyjnym wprowadziły liczne przepisy policyjne, zezwalające na wprowadzenie przez państwa przybrzeżne, zagrożone zanieczyszczeniem, wielu środków niweczących szkody pochodzące z zanieczyszczenia lub im zapobiegających.

Wprowadzono szereg przepisów zapobiegawczych, zaleceń konstrukcyjnych dla statków mających na celu odsunięcie niebezpieczeństwa jakiegokolwiek zanieczyszczenia mórz. Przepisy te w pewnym stopniu ograniczyły nietykalną dotychczas zasadę wolności żeglugi<sup>19</sup>.

Konwencje cywilne musiały rozwiązać bardzo trudne zadanie: utrzymać w granicach możliwości pułap odpowiedzialności z konwencji z 1957 r. dla właścicieli statków morskich i jednocześnie zapewnić ofiarom wypadków wskutek zanieczyszczenia odpowiednie odszkodowanie. Te sprzeczne ze sobą, jakby się zdawać mogło, cele udało się rozwiązać za pomocą ustanowienia dwóch konwencji: Konwencji cywilnej z 1969 r. i Konwencji o Międzynarodowym Funduszu Odszkodowawczym z 1971 r.

Konwencja cywilna z 1969 r. w zasadzie wzoruje się na konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich z 1957 r. Ustanawia jednak pułap odpowiedzialności wyższy, a mianowicie 2 000 fr. od tony ograniczenia. Wprowadzenie funduszu ograniczenia jest obowiązkowe albo może być zastąpione gwarancją odpowiedzialnej instytucji, statek zaś powinien mieć ważny certyfikat międzynarodowy stwierdzający zachowanie tych warunków.

Ponieważ pułap odpowiedzialności właściciela statku może w konkretnym wypadku okazać się za niski, zwłaszcza wobec używania do przewozu ropy coraz większych zbiornikowców, przeto zwiększoną odpowiedzialność za takie większe szkody ponosi Międzynarodowy Fundusz Odszkodowawczy, który poza tym pokrywa część odszkodowania przypadającego na właściciela statku, a poza tym jest on gwarantem płatności całego odszkodowania przypadającego na tego właściciela. Fundusz osiąga się przez pobranie składek wnoszonych przez przedsiębiorstwa importujące ropę naftową i inne wymienione oleje. Fundusz jest instytucją międzynarodową, mającą swe stałe organy i biura.

<sup>19</sup> Przedstawione tutaj zestawienie konwencji o ochronie morza przed zanieczyszczeniem nie jest kompletne. Poza wymienionymi konwencjami o zasięgu światowym weszły w życie także konwencje o zasięgu regionalnym, chroniące określone akweny: Morza Północnego (Konwencja w Bonn), Morza Bałtyckiego (Konwencja gdańska o ochronie biologicznej Bałtyku i Konwencja w Helsinkach o ogólnej ochronie środowiska Bałtyku, 1973 i 1974 r.).

Obie konwencje są współzależne w tym sensie, że państwo chcące uczestniczyć w Funduszu musi uczestniczyć także w Konwencji cywilnej z 1969 r.

## v

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ W RAZIE PRZEWOZU PASAŻERÓW

Wspomnieć tu należy jeszcze od odpowiedzialności za przewóz pasażerów i ich bagażu. Konwencje takie w różnych wersjach były uchwalane w Brukseli w okresie od 1957 do 1969 r., nigdy jednak nie weszły w życie. Ostatnio próbę opracowania konwencji łączącej w sobie przepisy o bagażach i pasażerach podjął w 1969 r. w Tokio Międzynarodowy Komitet Morski i projekt ten po przeróbkach dokonanych w Międzynarodowej Morskiej Organizacji Doradczej został przekazany pod obrady Konferencji Dyplomatycznej<sup>20</sup>. Konferencja odbyła się w dniach 3—13 grudnia 1974 r. w Atenach i uchwaliła Konwencję o przewozie pasażerów i ich bagażu<sup>21</sup>.

Do czasu wejścia w życie tej konwencji państwa regulują prawa i obowiązki stron w umowie o przewóz pasażerów przepisami prawa krajowego<sup>22</sup>.

## vi

## PODSUMOWANIE

Należałoby spróbować dojść do jakiejś syntezy czy bodaj podsumowania przedstawionego wyżej zagadnienia ograniczenia odpowiedzialności w prawie morskim przewozowym. Sądzę, że zagadnienie to można by podsumować następująco:

- 1) Ograniczenie odpowiedzialności za szkody powstałe przy przewozie lub z okazji eksploatacji statków morskich jest instytucją niesporną co do zasady. Datuje się ono od zarania dziejów prawa morskiego i mimo rozwoju techniki budowy i wyposażenia statków utrzymuje się nadal, opierając się skutecznie próbom zniwelowania różnic zachodzących między odpowiedzialnością przewoźnika czy właściciela statku morskiego a odpowiedzialnością przewoźnika dysponującego innym środkiem przewozowym. Instytucja ta charakteryzuje się tym, że odpowiedzialność oparta jest na zasadzie winy, a nie ryzyka. Zmieniają się w przebiegu dziejów prawa morskiego jedynie elementy charakteryzujące warunki odpowiedzialności oraz pułap odpowiedzialności, który wzrasta w miarę dewaluacji pieniądza w skali światowej.

<sup>20</sup> Ogólnie biorąc, w myśl omawianego projektu przewoźnik odpowiada za pasażera i jego bagaż do kwoty określonej od osoby i sztuki bagażu. Konwencja wylicza wypadki zwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności, nakładając na niego ciężar dowodu co do istnienia zdarzenia ekskulpującego. Inaczej odpowiada przewoźnik za bagaż kabinowy (podręczny) będący pod pieczęcią pasażera, a inaczej za bagaż rejestrowany znajdujący się w przechowaniu statku.

<sup>21</sup> Tekst konwencji jest zbliżony do projektu Tokijskiego Międzynarodowego Komitetu Morskiego.

<sup>22</sup> W Polsce — art. 161 i nast. kod. mor.

- 2) Wzrastająca liczba statków jak również rozmiary poszczególnych jednostek i odpowiadający temu wzrost niebezpieczeństwa oraz rozmiaru 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.<sup>1</sup> reguluje jedynie kwestie administracyjne, natomiast nie normuje w ogóle problematyki przewozowej.

<sup>1</sup> Tekst jednolity: Dz. U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182.