

Jan Łopuski

Sytuacja prawna i zadania adwokatury w dziedzinie gospodarki morskiej

Palestra 1/3, 48-56

1957

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.

JAN ŁOPUSKI

adwokat

Sytuacja prawna i zadania adwokatury w dziedzinie gospodarki morskiej

I. Pisanie o zadaniach adwokatury w naszej gospodarce morskiej nie jest rzeczą łatwą. Z jednej strony dla osób obeznanych z zagadnieniami gospodarki morskiej, a w szczególności dla osób związanych z nią swoją pracą, jest rzeczą oczywistą, że rola i zadania adwokatury w tej dziedzinie gospodarczej są poważne. Z drugiej zaś strony faktem jest też, że zakres działalności adwokatury w naszej gospodarce morskiej był zawsze raczej skromny, a w ostatnim okresie tak poważnie się zmniejszył, że wręcz zniechęca adwokatów do poświęcenia się trudnej, choć ciekawej specjalności morskiej. Ktoś mógłby więc powiedzieć, że wobec tego nie ma o czym pisać. A jednak właśnie ta ostatnia okoliczność wskazuje na celowość, a nawet konieczność poruszenia tego tematu. Przy zapewnieniu bowiem odpowiednich warunków adwokatura mogłaby spełnić w naszej gospodarce morskiej równie ważną i pożyteczną rolę jak ta, jaką spełnia adwokatura w innych państwach morskich, i to zarówno w zakresie obsługi procesowej krajowych i zagranicznych uczestników obrotu morskiego, jak i w zakresie szczególnie ważnej w obrocie międzynarodowym działalności opiniodawczo-informacyjnej, a ponadto w zakresie tworzenia i rozwijania prawa morskiego.

Obserwując funkcjonowanie gospodarki morskiej wyodrębnić można następujące cztery węzłowe zagadnienia, w których rozwiązywaniu pożądanym, a nawet koniecznym jest udział prawników posiadających nie tylko dobrą znajomość odpowiednich przepisów prawa morskiego, ale również zdolnych do wyrobienia sobie prawidłowego poglądu na proce-

sową stronę każdej sprawy i w razie konieczności przeprowadzenia procesu (a więc udział prawników adwokatów):

1. Dochodzenie roszczeń z tytułu niewykonania lub niewłaściwego wykonania umów przewozu towarów. W tych sprawach udział adwokata jako pełnomocnika odbiorcy ładunku (bądź jego spedytora lub ubezpieczyciela) może być szczególnie ważny, i to już w najwcześniejszym stadium sprawy, gdy zauważy się szkodę w ładunku. Istnieje bowiem szereg rozmaitych formalnych wymagań przewidzianych w obowiązujących u nas przepisach prawa morskiego, w międzynarodowej konwencji dotyczącej konosamentów oraz w treści samych umów przewozu i konosamentów, które to wymagania powinny być ściśle zachowane. Do takich formalnych wymagań należy terminowa pisemna notyfikacja przewoźnika, wezwanie urzędowych rzeczoznawców, zaproszenie przewoźnika do wzięcia udziału w oględzinach ładunku itp. Od zachowania tych wymagań zależy prawo odbiorcy ładunku do otrzymania odszkodowania od przewoźnika. Rozstrzygnięcie zaś, które z tych wymagań należy w określonym wypadku stosować (ustawowe, z konwencji międzynarodowej czy umowne), jest niekiedy rzeczą skomplikowaną, gdyż w sprawach tych zachodzi często kolizja przepisów ustawowych lub sprzeczność pomiędzy przepisami ustawowymi a postanowieniami umownymi. Niezrozumienie tego zagadnienia i schematyzm w postępowaniu są nieraz przyczyną utraty roszczeń przez odbiorców. Pomoc wytrawnego prawnika dla osób zainteresowanych finansowo w tym, aby ładunek w stanie nie uszkodzonym i terminowo został dostarczony do portu przeznaczenia (odbiorców lub ubezpieczycieli ładunku), jest istotna choćby z tego względu, że przewoźnik morski znajduje się z reguły w lepszej sytuacji prawnej. Zapewniają mu ją zarówno przepisy prawa morskiego, tradycyjnie chroniące przewoźnika, jak i standardowe formularze czarterów i konosamentów, opracowywane lub co najmniej aprobowane przez międzynarodowe zrzeszenia armatorskie. Należy wreszcie pamiętać, że armatorzy dysponują najczęściej wyspecjalizowanym aparatem pomocy prawnej, zorganizowanym w skali międzynarodowej przez tak zwane „kluby protekcyjne“, ubezpieczające armatorów na wypadek ich odpowiedzialności cywilnej. Tę nierówność sytuacji może zrównoważyć tylko wysoko wykwalifikowana obsługa prawna po stronie właściciela ładunku.

2. Ograniczenie odpowiedzialności armatora i przewoźnika morskiego. Obowiązujące u nas przepisy ustawowe, a także postanowienia międzynarodowych konwencji ratyfikowa-

nych przez Polskę (obu konwencji brukselskich z 1924 r., dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich i konosamentów) dają armatorowi i przewoźnikowi morskiemu przywilej ograniczonej odpowiedzialności. Przywilej ten — w szczególności gdy chodzi o odpowiedzialność armatora — przysługuje armatorowi tylko w pewnych określonych przez przepisy wypadkach. Ustalenie, czy i w jakim zakresie przysługuje armatorowi ograniczenie odpowiedzialności, może powodować konieczność przeprowadzenia postępowania sądowego. Rychłe przeprowadzenie takiego postępowania i złożenie do depozytu sądowego kwoty odpowiadającej ograniczonej odpowiedzialności armatora (gdy wskutek tego samego zdarzenia roszczenie zgłasza kilka osób) może być dla niego bardzo pożądane i uchronić go od kosztów procesów sądowych, odsetek itp. Wymaga to jednak nie tylko ustalenia, które przepisy należy stosować i do wysokości jakiej kwoty armator odpowiada, jak również przeprowadzenia odpowiedniego postępowania, ale i realnej oceny zgłoszonych roszczeń i szans procesowych przeciwników. W tego rodzaju sytuacjach pomoc doświadczonego adwokata może się okazać wręcz nieoceniona.

3. Ustalenie przyczyn wypadków morskich i dochodzenie roszczeń związanych z wypadkami morskimi. W razie wypadku morskiego każda ze stron poszkodowana wskutek wypadku morskiego albo mająca ponieść odpowiedzialność materialną lub karną za spowodowanie takiego wypadku powinna jak najwcześniej korzystać z pomocy doświadczonego (w sprawach morskich) adwokata. Chodzi tu nie tylko o armatorów i właścicieli ładunków, ale również o pasażerów i członków załogi, którzy odnieśli szkody na osobie, a także o oficerów statku, którym może grozić pozbawienie prawa wykonywania zawodu lub odpowiedzialność karna za spowodowanie wypadku. Charakterystyczną cechą spraw spowodowanych wypadkami morskimi są trudności w ustaleniu stanu faktycznego wypadku i przeprowadzeniu dowodów, co w szczególności zachodzi w razie zderzenia się statków różnych bander. Wszczęta w takich razach niezwłocznie po wypadku energiczna akcja adwokata, mająca na celu zabezpieczenie dowodów i dogodnej dla strony jurysdykcji, może mieć decydujące znaczenie dla wyniku sprawy. Szczególnie istotne, a powszechnie nie doceniane znaczenie ma udział adwokata w postępowaniu przed izbami morskimi, które ma na celu ustalenie przyczyn wypadku morskiego i w którym — zgodnie z przyjętą u nas praktyką — wszyscy zainteresowani mogą brać udział. Ustalenia bowiem dokonane przez izby mor-

skie co do okoliczności wypadku morskiego i winy osób, które go spowodowały. — mimo że formalnie nie wiążą sądów cywilnych i karnych — są zazwyczaj przez nie uwzględniane, jako będące wynikiem przewodu prowadzonego z udziałem zarówno czynnika sędziowskiego (przewodniczącego), jak i fachowo-morskiego (ławników — specjalistów morskich).

4. Zabezpieczenie powództwa przez zajęcie statku lub innego ruchomego majątku wierzyciela. Niezależnie od tytułu roszczeń, każde niemal roszczenie powstające w związku z żeglugą morską będzie mogło być znacznie skuteczniej zrealizowane, jeżeli powództwo zostanie zabezpieczone przez zajęcie statku, frachtu, ładunku lub innego ruchomego majątku wierzyciela. Dotyczy to w szczególności roszczeń z udziałem cudzoziemców. Postępowanie zabezpieczające musi być wszczęte w odpowiednim momencie i przeprowadzone szybko, a poprzedzić je powinna trafna analiza szans procesu, gdyż bezpodstawne zajęcie np. statku może narazić wnioskodawcę na poważną odpowiedzialność materialną. W tych wypadkach pomoc adwokata jest oczywiście niezbędna.

II. Wyliczone zagadnienia należą do tych, w których stosunkowo najczęściej uczestnicy obrotu żeglugowego potrzebują pomocy adwokackiej. Oprócz nich jednak stosunki żeglugowe rodzą jeszcze setki innych szczególnych sytuacji, w których zachodzi potrzeba korzystania z pomocy adwokata. Ważna m. i. jest rola adwokata przy opiniowaniu standardowych formularzy umów i dokumentów używanych przez polskie przedsiębiorstwa i instytucje morskie.

Czemuż więc należy przypisać fakt, że w państwie rozwijającym intensywnie gospodarkę morską i posiadającym duże porty tranzytowe adwokatura morska nie rozwinęła się, a usługi prawne związane z żeglugą morską są na stosunkowo niskim poziomie?

Przyczyny tego są rozmaite. Pierwszą i może najbardziej zasadniczą przyczyną uniemożliwiającą rozwój rodzimej adwokatury morskiej, a ściślej mówiąc — stworzenie kadry adwokatów specjalistów od spraw morskich, było stosunkowo niewielkie zapotrzebowanie na korzystanie z jej usług. Wiąże się to jeszcze z tym stanem rzeczy, który istniał w okresie międzywojennym, kiedy to w budowaniu naszej gospodarki morskiej poważny udział miał kapitał zagraniczny. Działające na terenie jedyne polskiego ośrodka handlowo-morskiego, jakim była Gdynia, przedwojenne towarzystwa żeglugowe, ubezpieczeniowe, spedycyjne, eks-

portowe itp., w których niejednokrotnie poważne udziały mieli cudzoziemcy, wołały korzystać z usług zagranicznych adwokatów specjalistów i prowadzić spory za granicą, niż korzystać z niedoświadczonej jeszcze adwokatury i sądownictwa polskiego. Konkurencją dla Gdyni był także Gdańsk, mający pewną kadre doświadczonych prawników morskich. Brak nam było również tak ważnej w każdym trudnym zawodzie tradycji. Te obiektywne trudności w poważnym stopniu hamowały rozwój nauki i praktyki prawa morskiego w międzywojennym okresie budowania naszej gospodarki morskiej. Stąd też nie skodyfikowane prawo morskie, znikoma spuścizna w zakresie literatury prawa morskiego i orzecznictwa z tego okresu i wreszcie bardzo nieliczna kadra prawników, którzy w tym czasie zdobyli doświadczenie w sprawach morskich.

W okresie powojennym sytuacja bynajmniej się nie poprawiła, aczkolwiek przyczyny tego stanu były odmienne. Przede wszystkim można było zaobserwować niedoceniecie przez właściwe resorty, odpowiedzialne za rozbudowę naszej gospodarki morskiej, znaczenia, jakie mają dla jej rozwoju wyspecjalizowany sąd morski i fachowa obsługa prawna. A znaczenie ich nie tylko leży w roli, jaką odgrywają w zakresie umacniania porządku i praworządności, roli szczególnie ważnej w dziedzinie stosunków o wybitnie międzynarodowym charakterze, ale również w tym, że zwiększają zaufanie u naszych zagranicznych kontrahentów do panujących u nas stosunków. Nie doceniano też ekonomicznej strony tego zagadnienia, zapominając o tym, że usługi prawne stanowią w państwach morskich ważną pozycję tzw. „niewidocznego eksportu“. Rozstrzygnięcie bowiem sporów prawnych z zakresu żeglugi morskiej i obsługa tych procesów są powszechnie uważane za usługi wymagające specjalnych kwalifikacji i dlatego są wysoko opłacane. W ostrym współzawodnictwie prowadzonym przez ośrodki morskie w zakresie akwizycji sporów prawnych nasz udział był równy zeru, w następstwie czego szereg poważnych spraw, w których zaangażowane były polskie interesy, rozstrzygano za granicą, co nie tylko obciążało naszą gospodarkę dewizową poważnymi wydatkami, ale niekiedy przynosiło wręcz szkody.

Niedoceniecie, a może wręcz niezrozumienie znaczenia powyższego zagadnienia przejawiało się przede wszystkim w sposobie rozwiązania kwestii orzekania w sprawach morskich w Polsce, gdzie w chwili obecnej sprawy morskie rozpoznawane są aż przez cztery różne organy orzekające: państwowy arbitraż gospodarczy, sąd powszechny, arbitraż polubowny oraz — w pewnym zakresie — izby morskie. Takie rozbieżności spraw morskich pomiędzy różnymi organami orzekającymi (uwzględniając sporadyczność tych spraw) nie sprzyja oczywiście specjalizacji kadry praw-

niczej. W tych warunkach nie można wymagać od członków składów orzekających czy to w sądach powszechnych, czy to w państwowym arbitrażu gospodarczym, aby podejmowali się trudu opanowania tak skomplikowanej dziedziny wiedzy prawniczej, jaką jest prawo morskie. Jeszcze mniej można tu liczyć na specjalizację pewnej liczby adwokatów, którym sprawy morskie w obecnym stanie rzeczy nie mogłyby dać pełnego zatrudnienia, zwłaszcza że nie mogą oni występować jako adwokaci przed komisjami arbitrażowymi.

Nie sprzyjały również rozwojowi adwokatury morskiej ani organizacja obsługi prawnej w naszych przedsiębiorstwach i instytucjach morskich, ani znaczenie, jakie się tam do niej przywiązywało. Zagadnienie roszczeń i sporów prawnych było w porównaniu z normalnymi sprawami eksploatacyjnymi z reguły traktowane po macoszemu, co zresztą było spowodowane niedocenianiem kwestii rentowności i wyników finansowych przy skoncentrowaniu uwagi kierownictwa przedsiębiorstw wyłącznie na wykonanie planu. Następstwem tego był brak jednolitej koncepcji w rozwiązaniu zagadnienia obsługi prawnej a jednocześnie — przeciążenie zatrudnionych prawników przede wszystkim studiowaniem mnożących się stale przepisów ustawodawstwa gospodarczego i socjalnego oraz służeniem kierownictwu poradami, mającymi na celu zabezpieczenie go przed odpowiedzialnością, zamiast tego, by wykorzystać ich do znacznie ważniejszych zadań, jak np. do realizacji roszczeń i obrony interesów przedsiębiorstw na drodze prawnej. W rezultacie sprawy sporne wymykały się spod jurysdykcji sądów polskich, były one rozstrzygane przez sądy i arbitraże zagraniczne oraz obsługiwane przez zagranicznych adwokatów, często nie otrzymujących potrzebnych instrukcji i informacji oraz nie poddanych fachowej kontroli. Ten stan rzeczy pociąga za sobą szereg ujemnych skutków dla naszych interesów gospodarczych.

Specjalizację prawników morskich utrudniały również poważnie obowiązujące stawki za czynności adwokatów i usługi radców prawnych. Dotychczasowa taryfa wynagrodzeń za czynności adwokatów, określająca maksimum wynagrodzenia od sprawy na 2000 zł, nie uwzględniała adwokatów specjalistów, jakimi z natury rzeczy są adwokaci znawcy spraw morskich (nie rozwiązuje również sprawy ostatnia zmiana zezwalająca na pobieranie wyższych wynagrodzeń, ale tylko wyjątkowo). Perspektywa tak niskiego honorarium nie mogła być zachętą do podejmowania się prowadzenia spraw morskich przez adwokatów o pełnym poczuciu odpowiedzialności za powierzoną sprawę. Wkład pracy bowiem, jakiego wymaga prowadzenie przeciętnej sprawy z zakresu stosunków morskich (szczególnie sprawy zagranicznej), nie znalazłby nawet w części

ekwiwalentu w takim honorarium. Stawki zaś wynagrodzenia radców prawnych, nie określone żadnym ogólnopaństwowym aktem prawnym, ustalane były przez związane z żeglugą morską resorty (Żegluga, Finansów, Handlu Zagranicznego) również w sposób nie uwzględniający potrzeb wyższego wynagrodzenia radców prawnych specjalistów morskich, którzy też niejednokrotnie w celu osiągnięcia minimum egzystencji zmuszeni byli szukać ubocznych zarobków poza swoją specjalnością. Ogólne niedocenywanie gospodarki morskiej w ubiegłym okresie również i tutaj dało się odczuć. Następstwem tego był brak zainteresowania ze strony prawników, nawet związanych z gospodarką morską z tytułu zajmowanego stanowiska lub wykonywanego zawodu, w podejmowaniu się prowadzenia trudnych spraw morskich i w systematycznym specjalizowaniu się w prawie morskim, gdyż specjalność ta nie gwarantowała im poprawy materialnych warunków życia. Spowodowało to apatię i bierność w zakresie akwizycji spraw morskich dla naszego terenu, w związku z czym znakomita większość tych spraw (przeszło 90%), w których zaangażowane były jednocześnie interesy i polskie, i zagraniczne, rozpoznawana była w ostatnich latach przez sądy i arbitraż zagraniczne.

Stosunkowo wysokie honoraria, jakie pobierają adwokaci specjaliści w sprawach morskich w innych państwach (przeciętnie 5 do 10% wartości przedmiotu sporu), uzasadnione są skomplikowanym charakterem spraw morskich, niesłychanie przy tym pracochłonnych, wymagających prócz tego znajomości zarówno prawa morskiego rodzimego, jak i zagranicznego oraz międzynarodowego, i wreszcie łączących się z koniecznością ustalania skomplikowanych stanów faktycznych w postępowaniu dowodowym, prowadzonym często przy pomocy zagranicznych sądów, oraz rozstrzygania trudnych kwestii prawnych. Wymaga to od takiego adwokata jeszcze jednej dodatkowej kwalifikacji, jaką jest dobra znajomość języków obcych, potrzebna zresztą nie tylko do porozumiewania się z klientem i studiowania różnojęzycznych materiałów procesowych, ale także do stałego śledzenia rozwoju doktryny prawa morskiego i orzecznictwa w innych państwach, czego znajomość — ze względu na międzynarodowy charakter spraw morskich — jest dla adwokata znawcy spraw morskich jeżeli nie niezbędna, to w każdym razie bardzo pożyteczna.

Trudność prawa morskiego, wymagająca od praktyków głębokiej specjalizacji, pociąga za sobą z natury rzeczy konieczność ograniczenia praktyki do spraw ściśle morskich. Wśród prawników angielskich obserwuje się nawet ograniczenie specjalizacji do poszczególnych działów prawa morskiego. Następstwem tego jest ograniczenie źródeł zarobko-

wania każdego praktyka morskiego, co uzasadnia jednocześnie wyższe honorarium za jego usługi, stające się w ten sposób „usługami wyspecjalizowanymi“.

Niedorozwój praktyki prawa morskiego nie mógł nie odbić się ujemnie także na rozwoju nauki prawa morskiego w Polsce oraz na pracach nad kodyfikacją polskiego prawa morskiego. Prawo morskie, jak żadna może dziedzina prawa, wymaga bardzo ścisłego związku z praktyką. Wynika to ze złożonego i bardzo swoistego charakteru stosunków regulowanych przez prawo morskie, których dobra znajomość obowiązuje każdego prawnika zajmującego się prawem morskim jako przedmiotem badań naukowych. Z tego też względu zagraniczna literatura naukowa i popularna z zakresu prawa morskiego jest przeważnie dziełem praktyków (sędziów, adwokatów), którzy też stanowią trzon delegacji państwowych na międzynarodowe konferencje poświęcone prawu morskiemu. U nas, niestety, było odwrotnie. Udział praktyków, a zwłaszcza adwokatów, w konferencjach naukowych poświęconych prawu morskiemu i w posiedzeniach Komisji Prawa Morskiego przy Zarządzie Głównym Zrzeszenia Prawników Polskich był niewielki. Przeważali naukowcy zawodowi, najczęściej interesujący się tylko prawem morskim i nie posiadający gruntownej znajomości przedmiotu. Stąd niewielka wartość naszego powojennego dorobku w zakresie nauki prawa morskiego, w której więcej czysto teoretycznych (a praktycznie całkiem bezużytecznych) polemik niż rzeczowych opracowań przynoszących korzyść praktyce. Stąd przewlekłość prac nad kodyfikacją prawa morskiego (dotychczas nie zakończonych), brak udziału Polski w międzynarodowych konferencjach poświęconych prawu morskiemu oraz ogólne zacofanie w tej dziedzinie badań naukowych.

III. Powyższy, wysoce niezadowolający stan rzeczy wymaga szybkiej zmiany. Stworzenie niezależnej i w pełni fachowej adwokatury morskiej jest naszej gospodarce morskiej niezwykle potrzebne. Potrzebne jest zarówno po to, aby dać naszym przedsiębiorstwom i instytucjom należyłą ochronę ich interesów na terenie krajowym i zagranicznym, jak też i po to, aby zapewnić naszym kontrahentom zagranicznym odpowiednią obsługę prawną na naszym terenie, co przyczyni się do odbudowy zaufania w stosunkach międzynarodowych, zaufania niezbędnego dla prawidłowego rozwoju naszej gospodarki morskiej. Wyłuszczone poprzednio uwagi dają pewne podstawy do sformułowania postulatów, których realizacja umożliwi osiągnięcie tego celu. Postulaty te — to:

1. Zlikwidowanie istniejącego obecnie w Polsce rozbitcia spraw morskich między różne organy orzekające i stworzenie u nas sądownictwa morskiego jako sądownictwa szczególnego w ramach organizacji sądów powszechnych — przy jednoczesnym wyłączeniu spraw morskich spod kompetencji państwowego arbitrażu gospodarczego. W sprawie tej poczynione już zostały pewne kroki. Projekt struktury organizacyjnej sądownictwa morskiego złożony już został w Ministerstwie Sprawiedliwości. Wyłączenie spraw morskich spod kompetencji państwowego arbitrażu gospodarczego jest już od dawna projektowane. Oba zagadnienia były już kilkakrotnie przedmiotem dyskusji na konferencjach międzyresortowych i zebraniach naukowych, przy czym większość uczestników (w tym wszyscy praktycy) byli za wprowadzeniem w życie tych zmian.

2. Opracowanie odpowiednich form działalności adwokatów specjalistów w sprawach morskich. Sprawa ta wymagałaby starannego przedyskutowania. Wydaje się, że najbardziej celowe i właściwe byłoby stworzenie specjalnych biur adwokackich, w których pracowałiby adwokaci specjalizujący się w sprawach morskich i zagranicznych. Instytucje takie musiałyby bowiem mieć odpowiednio wykwalifikowany personel pomocniczy i stosować metody pracy przyjęte w obrocie zagranicznym; poza tym musiałyby one również zerwać z anonimowością, która cechuje nasze obecne zespoły adwokackie.

3. Zapewnienie prawnikom praktykom morskim możności zdobywania doświadczeń za granicą, w szczególności przez nawiązanie kontaktów w sferze zawodowej (jest powszechnie praktykowane, że adwokaci specjaliści w sprawach morskich mają swoich korespondentów w innych państwach), a także przez udział w międzynarodowych stowarzyszeniach prawa morskiego i uczestniczenie w międzynarodowych konferencjach poświęconych prawu morskiemu.

4. Stworzenie materialnych podstaw rozwoju adwokatury morskiej przez odpowiednią regulację wynagrodzenia adwokatów za prowadzenie spraw morskich i zasad wynagrodzenia radców prawnych specjalistów morskich, aby stworzyć dla nich odpowiednie bodźce materialne do podejmowania się prowadzenia spraw morskich i zdobycia wymaganych kwalifikacji zawodowych.