

# Jerzy Chmura

---

## Klauzula prorogacyjna i klauzula złota w orzecznictwie sądów polskich

---

Palestra 19/4(208), 25-33

---

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.

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 prorogacyjna<sup>1</sup> i klauzula złota<sup>2</sup> 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”.<sup>3</sup>

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.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> „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.

O wyborze przykładów zdecydowało w dużej mierze ich regionalne powiązanie ze Szczecinem. Dotyczą one bowiem spraw rozpoznawanych również przez sądy szczecińskie, a klauzula złota znalazła pełne rozwiązanie chyba po raz pierwszy właśnie w orzeczeniach sądów szczecińskich.

## I

W naszym systemie prawa procesowego znaczna większość poważnych procesów sądowych z zakresu cywilnoprawnych stosunków żeglugowych dotyczy spraw, w których przynajmniej jedną stroną procesu jest cudzoziemiec. Spory te wynikają z reguły z umów o przewóz ładunku morskim bądź wskutek wypadków morskich i zawsze dotyczą statku. Jedną stroną jest więc zawsze przewoźnik, armator bądź właściciel statku lub jego ubezpieczyciel, a drugą — przedstawiciel przewożonego towaru (najczęściej odbiorca lub ubezpieczyciel) albo armator lub właściciel statku uczestniczącego w wypadku morskim.

Przy takim ukształtowaniu stron osoba fizyczna będąca obywatelem polskim występować będzie tylko w nielicznych sprawach. Będą to mianowicie odbiorcy pojedynczych rzeczy, oddanych do przewozu drogą morską i stanowiących na ogół drobną własność osobistą (samochody, kufry, skrzynie z rzeczami itp.), albo właściciele kutrów rybackich. W znacznej większości polskimi uczestnikami tych spraw są podmioty gospodarki uspołecznionej.

Jeśli zatem spór dotyczy tylko polskich uczestników, to droga sądowa będzie przeważnie wyłączona na podstawie przepisu art. 2 § 2 k.p.c., gdyż sprawy cywilne pomiędzy jednostkami gospodarki uspołecznionej należą do właściwości państwowego arbitrażu gospodarczego. Jeśli natomiast przynajmniej jedną stroną sporu wynikającego z cywilnoprawnego stosunku żeglugowego jest cudzoziemiec, to spór taki podlega w Polsce orzecznictwu sądów powszechnych.

## II

W tej części ograniczamy swe rozważania do spraw wynikających z umowy przewozu towaru obcym statkiem dla polskiego odbiorcy.

Dokumentami, które stanowią dowód zawarcia umowy przewozu, są czarterpartia<sup>4</sup> i konosament<sup>5</sup>.

Krajową stroną powodową jest z reguły jedna z central handlu zagranicznego jako odbiorca towaru bądź też ubezpieczyciel jako nabywca praw ubezpieczającego towar odbiorcy. Zagraniczną stroną pozwaną jest przewoźnik morski, a ewentualnie również jego ubezpieczyciel.

Jurysdykcja krajowa przysługuje sądom polskim na podstawie przepisu art. 1103 pkt 3 k.p.c., gdyż wykonanie zobowiązania przewozu i wydanie ładunku ma nastąpić w Polsce.

<sup>4</sup> Czarterpartia — potocznie czarter — jest dokumentem stwierdzającym zawarcie umowy czarterowej, przewidzianej i określonej w art. 95 pkt 1 kod. mor.

<sup>5</sup> Konosament jest dokumentem jednostronnym, wystawionym przez przewoźnika w wykonaniu zawartej umowy przewozu. Znaczenie tego dokumentu określone jest w art. 122 kod. mor.

W większości wypadków przewoźnicy usiłują narzucić kontrahentowi dogodnie dla siebie forum rozpatrywania sporów wynikających z umowy i zamieszczają w drukowanych formularzach czarteru lub konosamentu klauzule prorogacyjne. Klauzula jurysdykcyjna poddaje wszelkie spory z umowy rozstrzygnięciu przez sądy określonego państwa (zazwyczaj będzie to państwo, w którym ma siedzibę przewoźnik). Klauzula arbitrażowa poddaje wszelkie spory z umowy rozstrzygnięciu przez arbitraż w dogodnym mieście lub państwie. Poddanie się postanowieniom takich klauzul przez polską jednostkę gospodarki uspołecznionej przewiduje przepis art. 1105 k.p.c.

Uznanie przez sąd, że klauzula prorogacyjna wiąże obie strony procesu, powoduje odrzucenie pozwu na podstawie przepisu art. 199 § 4 k.p.c. bądź art. 1099 k.p.c. Sąd duże znaczenie tego zagadnienia dla praktyki, tym bardziej że na postanowienie wstępne sądu w tej kwestii przysługuje środek zaskarżenia, połączony oczywiście z dodatkowymi kosztami.

Związanie stron umowy czarterowej postanowieniem klauzuli jurysdykcyjnej bądź arbitrażowej, zamieszczonej w tej umowie, nie budziło chyba nigdy zastrzeżeń. Natomiast skuteczność tych samych klauzul zamieszczonych w konosamencie<sup>6</sup> powodowało liczne spory. Oczekiwano ujednoczenia orzecznictwa sądowego w tym zakresie, i to przede wszystkim dla celów związanych z obrotem międzynarodowym. Każde orzeczenie w tym względzie przyjmowane było z dużym zainteresowaniem.

Sąd Najwyższy wypowiedział się w powyższej kwestii po raz pierwszy w orzeczeniu z dnia 22 kwietnia 1966 r.<sup>7</sup> Główna teza tego orzeczenia jest następująca: „Konosament stanowi podstawę stosunku prawnego łączącego przewoźnika z odbiorcą ładunku jedynie wówczas, gdy odbiorcę nie łączy z przewoźnikiem umowa czarterowa. W przeciwnym razie umowa czarterowa stanowi wyłączną podstawę stosunku prawnego łączącego przewoźnika z frachtującym, będącym jednocześnie odbiorcą ładunku, a zatem w stosunku między tymi stronami zamieszczona w konosamencie klauzula jurysdykcyjna nie ma mocy prawnej”.

Sprawa trafiła do Sądu Najwyższego na skutek zażalenia na postanowienie odrzucające pozew z powodu wyłączenia jurysdykcji krajowej z mocy klauzuli prorogacyjnej zawartej w konosamencie. Kwestią sporną, która wymagała rozstrzygnięcia, była więc prawna skuteczność takiej klauzuli.

Ogólnie sformułowana teza oparta na przepisie art. 122 § 3 kod. mor., że konosament stanowi podstawę stosunku prawnego pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą ładunku jedynie wówczas, gdy odbiorca nie jest stroną w umowie przewozu, stwarzała zatem wszelkie pozory przesłanki rozstrzygnięcia kwestii skuteczności klauzuli jurysdykcyjnej zawartej w konosamencie, tym bardziej że rozstrzygnięcie to znalazło sformułowanie w następującym zdaniu: „Skoro więc stosunek prawny pomiędzy stronami nie jest oparty na załączonych do akt sprawy konosamentach, zamieszczona w nich klauzula jurysdykcyjna nie ma mocy prawnej.”

<sup>6</sup> Identyczne znaczenie ma tu zamieszczona w konosamencie klauzula inkorporująca klauzulę arbitrażową lub jurysdykcyjną, zawartą w czarterze.

<sup>7</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 22 kwietnia 1966 r. I CR 433/64, OSPiKA zesz. 1/1970 z glosą Jana Łopuskiego.

Orzeczenie to stało się przyczyną sporego zamieszania w dalszej praktyce sądowej.

Już wkrótce wpłynęły do Sądu Najwyższego prawie jednocześnie dwie sprawy: jedna z zażaleniem na postanowienie Sądu Wojewódzkiego w Szczecinie o odrzuceniu pozwu z powodu uznania przez sąd, że strony (odbiorcę i przewoźnika) wiązała ważna klauzula arbitrażowa zamieszczona w konosamencie, i druga z zażaleniem na postanowienie Sądu Wojewódzkiego w Gdańsku o oddaleniu wniosku o odrzucenie pozwu z powodu uznania przez sąd, że zamieszczona w konosamencie klauzula arbitrażowa jest nieważna w stosunku prawnym pomiędzy stronami (odbiorcą a przewoźnikiem).

Trzeba wyjaśnić, że krańcowo różne orzeczenia Sądów w Szczecinie i w Gdańsku zapadły w sprawach, w których faktyczny i prawny stan rozpatrywanej kwestii był taki sam: w obu sprawach klauzula arbitrażowa zamieszczona była w konosamencie, który stanowił wyłączną podstawę stosunku prawnego pomiędzy stronami, odbiorca bowiem nie był stroną umowy przewozu.

W obu sprawach pozwany przewoźnik w obronie zarzutu niedopuszczalności drogi sądowej powołał się właśnie na orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 22 kwietnia 1966 r. Argumentacja była prosta. W orzeczeniu z dnia 22 kwietnia 1966 r. wyrażono pogląd, że jeżeli stosunek prawny pomiędzy stronami nie jest oparty na konosamencie, ponieważ łączy je umowa przewozu, to zamieszczona w konosamencie klauzula prorogacyjna nie ma mocy prawnej. Przy wnioskowaniu *a contrario* należy więc przyjąć, że jeżeli stosunek prawny pomiędzy stronami jest oparty na treści konosamentu, ponieważ strony nie są związane umową przewozu, to zamieszczona w tym konosamencie klauzula arbitrażowa jest skuteczna.

Orzeczenie Sądu Najwyższego zapadło w obu sprawach w dniu 9 stycznia 1969 r.<sup>8</sup> Sąd Najwyższy nie podzielił argumentacji rzeczników obrony zarzutu niedopuszczalności drogi sądowej. W uzasadnieniu orzeczenia I CZ 3/68 SN wyjaśnił, że poglądy wyrażone w orzeczeniu z dnia 22 kwietnia 1966 r. odnoszą się tylko do oceny stosunku postanowień zawartych w umowie czarterowej do postanowień zawartych w konosamencie w sytuacji, kiedy spór toczy się pomiędzy stronami umowy czarterowej. Otóż w stosunku prawnym pomiędzy takimi stronami pierwszeństwo mają postanowienia umowy. Dlatego też orzeczenie zawiera rozstrzygnięcie, że zamieszczona tylko w konosamencie, ale nie zamieszczona w czarterze klauzula jurysdykcyjna nie ma mocy prawnej. Poglądy te nie odnoszą się natomiast do oceny ważności klauzuli jurysdykcyjnej zawartej w konosamencie. Tę bowiem materię, jak to stwierdza Sąd Najwyższy w obu orzeczeniach z dnia 9 stycznia 1969 r., reguluje w sposób specjalny prawo procesowe.

Dopiero więc w orzeczeniach z dnia 9.I.1969 r. rozważania na temat mocy wiążącej klauzuli prorogacyjnej zawartej w konosamencie przesuwają się ze sfery prawa materialnego w sferę prawa procesowego.

<sup>8</sup> W sprawie szczecińskiej — postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 stycznia 1969 r. I CZ 92/67, OSPiKA zesz. 5/1970 z głosem Jana Łopuskiego. W sprawie gdańskiej — postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 stycznia 1969 r. I CZ 3/68, OSPiKA zesz. 7—8/1971 z głosem Stanisławy Hanauskiej.

Sąd Najwyższy przyjmuje jednoznacznie tezę, że wyłączenie jurysdykcji krajowej na rzecz zagranicznego sądu lub arbitrażu należy do sfery prawa procesowego i w tym właśnie prawie znajduje ono szczególne uregulowanie. Dlatego też rozwiązania tego zagadnienia nie należy szukać w art. 122 § 3 kod. mor., który reguluje prawnomaterialny stosunek przewoźnika i odbiorcy, lecz w kodeksie postępowania cywilnego, skoro zagadnienie to nie zostało unormowane w żadnej umowie międzynarodowej obowiązującej Polskę.<sup>9</sup>

Na podstawie przepisu prawa procesowego Sąd Najwyższy znalazł następujące rozwiązanie spornej kwestii ważności klauzuli prorogacyjnej zamieszczonej w konosamencie, będącym podstawą stosunku prawnego łączącego strony: Przepisy art. 697 i 698 k.p.c., jak również szczególny w stosunku do tych norm przepis art. 1105 § 1 i 3 k.p.c. w związku z art. 78 k.c. wymagają, aby wyłączenie jurysdykcji krajowej na rzecz zagranicznego sądu lub arbitrażu nastąpiło w drodze umowy zawartej na piśmie i podpisanej przez obie strony. Skoro zatem konosament nie jest umową, a tylko jednostronnym oświadczeniem przewoźnika, to samo zamieszczenie w konosamencie klauzuli prorogacyjnej nie spełnia wymagań pisemnej formy umowy i nie ma mocy prawnej. To samo dotyczy oczywiście zamieszczonej w konosamencie klauzuli inkorporującej klauzulę arbitrażową zawartą w czarterze.

Przyjąć należy, że w obowiązującym obecnie stanie prawnym rozwiązanie to jest ostateczne. W każdym razie orzecznictwo w tym zakresie nie uległo dotychczas zmianie.

### III

Instytucja klauzuli złota wprowadzona została do prawa morskiego w ścisłym związku z problemem ograniczonej odpowiedzialności właścicieli statków morskich za szkody spowodowane ruchem statku i przewoźnika morskiego za szkody w ładunku.

Ograniczona odpowiedzialność armatora (właściciela statku) uregulowana jest w kodeksie morskim w przepisach art. od 72 do 77. W art. 73 § 2 przyjęto kwotową granicę odpowiedzialności armatora za niektóre zobowiązania wynikające z ruchu statku.

W podobny sposób w art. 158 kod. mor. przyjęto kwotową granicę odpowiedzialności przewoźnika przy ustalaniu odszkodowania za stratę lub uszkodzenie jednej sztuki ładunku.

Kodeks morski nie określa jednak kwot ograniczenia, odsyłając w tym względzie do umów międzynarodowych. Umową międzynarodową, która wskazała kwotę ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku morskiego, jest Konwencja brukselska z 1924 r. o ograniczeniu odpo-

<sup>9</sup> Stanisława Hanausek we wspomnianej już wyżej glosie stwierdza, że postanowienia dotyczące tej kwestii zawarte są w tzw. Konwencji nowojorskiej z dnia 10 czerwca 1958 r. o uznawaniu i wykonywaniu zagranicznych orzeczeń arbitrażowych oraz w tzw. Konwencji europejskiej z dnia 21 kwietnia 1961 r. dotyczącej międzynarodowego arbitrażu handlowego, ratyfikowanej również przez Polskę. Nie kwestionując słuszności tego twierdzenia, zauważyć jednak trzeba, że postanowienia obu Konwencji nie dotyczą zagadnienia rozstrzyganego przez Sąd Najwyższy w głosowanym orzeczeniu. Dotyczą one bowiem sytuacji, w której strony poddają się arbitrażowi z mocy szczególnego porozumienia zawartego w formie w tych Konwencjach przewidzianej, a nie z mocy klauzuli arbitrażowej zamieszczonej w konosamencie.

wiedzialności właścicieli statków morskich. Kwotą ograniczenia wynikającą z tej konwencji jest 8 angielskich funtów szterlingów od tony pojemności statku i dalszych 8 funtów w razie istnienia szkód na osobie. Umową zaś międzynarodową, która wskazała kwotę ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika, jest Konwencja brukselska z 1924 r. o konosamentach. Kwotą ograniczenia przyjętą przez tę konwencję jest 100 angielskich funtów szterlingów za jednostkę ładunku.

Obie konwencje przewidziały w odrębnych postanowieniach, że jeśli chodzi o jednostki monetarne wymienione w konwencji, to należy je rozumieć w złocie. Oznacza to, że kwoty określone w angielskich funtach szterlingach podano w wartości złota. Skrótowym określeniem tych właśnie przepisów jest klauzula złota (*gold clause*).<sup>10</sup>

Ustalenie kwoty ograniczenia w funtach angielskich nie nasuwało poważniejszych trudności. Dopiero kwestia przeliczenia angielskiego funta szterlinga na złote polskie spowodowała liczne spory. Trudności w skali międzynarodowej wynikały przede wszystkim z faktu odejścia Wielkiej Brytanii od parytetu złota i dewaluacji funta. Sensowne rozwiązanie tej kwestii w polskiej praktyce utrudniał nadto skomplikowany system przeliczania walut obcych na złote polskie. Zgodnie z art. 12 pkt 5 ustawy dewizowej<sup>11</sup> — do ustalania obowiązującego kursu dewiz uprawniony jest wyłącznie Narodowy Bank Polski. Ustalony przez Bank kurs funta angielskiego w tzw. relacji usługowej był przez długi czas podstawą przeliczania na złote polskie kwoty ograniczenia, określonej w funtach konwencyjnych. Była to oczywiście wartość angielskiego funta papierowego, która znacznie odbiegała od wartości funta szterlinga w złocie z roku uchwalenia konwencji brukselskich (1924 r.). Co gorsza, praktyka takich uchyleń znajdowała poparcie w doktrynie.<sup>12</sup> To poparcie stanowiło jeszcze jedną przeszkodę w rozwiązaniu zagadnienia zgodnie z literą prawa.

Do sądu trafił ten problem dość wcześnie. W tym miejscu trzeba wyjaśnić, że w sprawach, w których występowała instytucja klauzuli złota przewidziana w konwencjach brukselskich z 1924 r., można wyróżnić trzy następujące kwestie. Pierwsza — to samo zastosowanie przepisów konwencji do występujących w sprawie stron, druga — to respektowanie klauzuli złota, wreszcie trzecia — to sposób przeliczenia angielskiego funta w złocie na złote polskie. Wszystkie te kwestie łączy pewien stosunek zależności. Od sposobu rozstrzygnięcia pierwszej zależy podjęcie rozważań na temat drugiej i trzeciej, a od rozstrzygnięcia drugiej zależą rozważania na temat kwestii trzeciej.

Pierwsza kwestia zostaje pominięta w niniejszym opracowaniu, ponieważ nie mieści się w temacie. Dwie pozostałe omawiane będą z tym założeniem, że pomiędzy stronami obowiązują przepisy konwencji brukselskich z 1924 r.

<sup>10</sup> W dniu 10.X.1957 r. uchwalono w Brukseli nową Konwencję międzynarodową o ograniczeniu odpowiedzialności właściciela statków morskich, a w dniu 23.II.1968 r. — Protokół zawierający zmiany w konwencji o konosamentach. W obu tych nowych umowach międzynarodowych, mianowicie w postanowieniach dotyczących ustalania kwot ograniczenia odpowiedzialności, jako miernik wartości przyjęto tzw. frank Poincarégo, w którym w ścisłych cyfrach określono zawartość złota. W sprawach, które będą rozpatrywane już na podstawie tych przepisów, sporne dotychczas problemy klauzuli złota staną się nieaktualne.

<sup>11</sup> Ustawa dewizowa z dnia 28.III.1952 r., Dz. U. Nr 1, poz. 133.

<sup>12</sup> Stanisław Matysik: Prawo morskie (podręcznik), PWN 1963, str. 295.

Respektowanie klauzuli złota zostało zdecydowanie potwierdzone w orzecznictwie Sądu Najwyższego. Już w orzeczeniu z dnia 9 maja 1951 r. Sąd Najwyższy wyraził pogląd, że należy stosować klauzulę złota przewidzianą w konwencjach brukselskich<sup>13</sup>. Późniejsze orzeczenie z dnia 12.VII.1968 r.<sup>14</sup>, poświęcone głównie zagadnieniu stosowania w obrocie wewnętrznym przepisów konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków, może budzić wątpliwości w zakresie respektowania klauzuli złota. Sąd Najwyższy, uchylając wyrok do ponownego rozpoznania, polecił Sądowi Wojewódzkiemu, aby zbadał, jaki kurs złotego należy zastosować przy przeliczaniu funtów na złote: czy tzw. kurs turystyczny, czy też wynikający z wypłat Banku Polska Kasa Opieki? Kurs turystyczny bowiem nie jest, jak stwierdza Sąd Najwyższy, jedynym kursem funta obowiązującym w naszym kraju. Wątpliwości płyną stąd, że w zaleceniach pominięto klauzulę złota wyrażoną w konwencji, wskazano zaś różne, urzędowe kursy funta obiegowego jako możliwe relacje przeliczeniowe.

Wątpliwości te zostały zdecydowanie usunięte w orzeczeniu Sądu Najwyższego z dnia 23 lutego 1970 r. I CR 69/69, w którym obowiązek respektowania klauzuli złota został kategorycznie i wystarczająco precyzyjnie potwierdzony.<sup>15</sup> W uzasadnieniu orzeczenia Sąd Najwyższy stwierdził, że należy „z urzędu” zwrócić uwagę na naruszenie prawa materialnego przez wadliwe przeliczenie funta szterlinga na złote polskie z pominięciem klauzuli złota wyrażonej w konwencji. Sąd Najwyższy przyjął zdecydowany pogląd, że pomimo odmiennych wypowiedzi w piśmiennictwie i pomimo odejścia Wielkiej Brytanii od parytetu złota za podstawę obliczenia odszkodowania należy przyjmować angielski funt szterling w złocie. Wskazuje na to bowiem, jak dalej wyjaśnia Sąd Najwyższy, wyraźny przepis art. 15 konwencji oraz fakt, że jednostką przeliczeniową przyjętą w konwencji nie jest waluta konkretnego kraju, lecz miernik wartości, jaki reprezentował angielski funt szterling w chwili zawierania konwencji. Według poglądu Sądu Najwyższego intencją umawiających się stron przy wprowadzeniu przepisu art. 15 (klauzula złota) było zabezpieczenie się przed fluktuacją konkretnej waluty. Przyjęte w omawianym orzeczeniu tezy potwierdzone zostały raz jeszcze w całości w najnowszym wyroku Sądu Najwyższego z dnia 29 czerwca 1973 r. I CR 289/73 (również nie publikowanym).

Po ogłoszeniu orzeczenia z dnia 23 lutego 1970 r. przeciwnicy respektowania klauzuli złota zmierili taktykę. Stało się tak wobec kategorycznych wypowiedzi Sądu Najwyższego w tym przedmiocie. W obronie stosowania urzędowego kursu funta obiegowego przy przeliczaniu wartości funta szterlinga na złote polskie kwestia respektowania klauzuli złota przestała być sporna. Spór przesunął się już do sfery zagadnienia trzeciego, mianowicie sposobu przeliczania funta angielskiego w złocie na złote polskie przy akceptacji klauzuli złota.

<sup>13</sup> Orzeczenie (nie publikowane) cytowane przez Jana Łopuskiego w głosie do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 12.VII.1968 r. I CR 268/68, OSPiKA zesz. 2/1970.

<sup>14</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12.VII.1968 r. I CR 268/68 z głosem Jana Łopuskiego (OSPiKA zesz. 2/1970) i z głosem Stanisława Matysika (OSPiKA zesz. 10/1969).

<sup>15</sup> Orzeczenie to nie zostało opublikowane. Dotyczy ono sprawy rozpatrywanej przez Sąd Wojewódzki w Szczecinie, w której głównym przedmiotem sporu była kwestia stosowania w obrocie międzynarodowym Konwencji brukselskiej z 1924 r.



Wyłoniły się tu nowe trudności. Sąd Najwyższy, potwierdzając konieczność respektowania klauzuli złota, przyjął tylko ogólne tezy, nie wypowiadając się bliżej co do sposobu przeliczania funta w złocie na złote polskie. Wspomniane wyżej orzeczenie z dnia 12.VII.1968 r. sugerowało rozwiązanie nie tyle zgodne z prawem, ile praktyczne. Również bowiem relacja funta stosowana przy wypłatach PKO nie odpowiadała wartości funta w złocie określonej w konwencji, lecz funta papierowego. Sugestie te były więc argumentem dla przeciwników respektowania klauzuli złota.

Ta finalna kwestia ustalania kwoty ograniczenia musiała jednak znaleźć rozwiązanie w wyrokach sądowych. Rozstrzygnięcia bowiem tego domagały się strony. Próby rozwiązania zostały podjęte z powodzeniem przez sądy niższych instancji. Rozstrzygnięcie, które respektowało w pełni klauzulę złota przy przeliczaniu wartości funta określonej w konwencjach brukselskich, znalazło się w wyroku Sądu Powiatowego w Szczecinie z dnia 3 grudnia 1970 r. w sprawie I c 675/70. Sąd Powiatowy, kierując się ogólną tezą zawartą w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 23 lutego 1970 r., uznał, że miernikiem wartości, jaki reprezentował angielski funt szterling w chwili zawierania konwencji, jest parytet funta z okresu roku 1924. Według informacji udzielonej przez Narodowy Bank Polski parytet ten wynosił 7,322656 gramów czystego złota. Oficjalna cena 1 grama czystego złota notowana w NBP w czasie orzekania w powyższej sprawie wynosiła zł 27. Te wartości dały podstawę do przeliczenia funta w złocie na kwotę zł 197,68. Wyrok ten, nie kontrolowany przez sąd wojewódzki, uprawomocnił się.

Następny wyrok w omawianej kwestii wydany został przez Sąd Wojewódzki w Szczecinie w dniu 15 lutego 1973 r. w sprawie II c 484/72. W wyroku tym przyjęto dwa sposoby przeliczenia wartości funta konwencyjnego na złote polskie. Pierwszy sposób był taki sam jak w wyroku Sądu Powiatowego I c 675/70. Drugi sposób, również oparty na tezach orzeczenia Sądu Najwyższego z dnia 23 lutego 1970 r., przyjmował inne wartości wyjściowe, a mianowicie stosunek parytetu w funkcie z roku 1924 do parytetu w funkcie obiegowym z roku 1973 i notowany aktualnie w urzędowej tabeli NBP kurs funta obiegowego. Przeprowadzony na podstawie tych wartości rachunek przedstawia się następująco:

— zawartość złota w funkcie z 1924 r.	7,3216656 gr
— zawartość złota w funkcie z 1973 r.	2,132281 gr
— stosunek obu powyższych wartości	3,4337
— kurs funta według tabeli urzędowej	51,96 zł
— wartość funta konwencyjnego $3,4337 \times 51,96$ zł =	178,42 zł

Przeciwnicy takich rozwiązań a jednocześnie rzecznicy przeliczania wartości funta konwencyjnego według relacji urzędowych posłużyli się w zarzutach głównie dwoma argumentami. Pierwszy polegał na odmiennej wykładni klauzuli złota wyrażonej w konwencjach brukselskich. Utrzymywano mianowicie, że chodzi tu o wartość funta w złocie nie w chwili zawarcia konwencji, lecz w dacie powstania zobowiązania. Drugi powoływał się na przepisy Konwencji brukselskich upoważniające układające się państwa do zamiany — według ich systemu monetarnego — kwot wymienionych w konwencji w funtach angielskich. Utrzymywano, że funkcję normującą taką właśnie zmianę spełnia system monetarny w

Polsce, według którego niedopuszczalne jest przeliczanie złotych na waluty obce — i odwrotnie — po kursach nie ujętych w urzędowych tabelach NBP.

Oba argumenty nie znalazły uznania w Sądzie Najwyższym, który wyrokiem z dnia 29 czerwca 1973 r. I CR 289/73 (jak już wspomniano wyżej, wyrok ten nie został opublikowany) utrzymał w mocy rozwiązania przyjęte przez Sąd Wojewódzki.

WOJCIECH POPIELA

## Orzecznictwo sądów cywilnych w sprawach morskich

*Artykuł omawia problem skuteczności prawnej klauzul konosamentowych i ograniczonej odpowiedzialności przewoźnika morskiego w orzecznictwie sądów cywilnych.*

### I. UWAGI WSTĘPNE

Coraz więcej polskich statków przewozi coraz większe ilości różnorodnych towarów, w tym pewną ich część pomiędzy obcymi portami. W trakcie przewozu występują braki i uszkodzenia towarów, co powoduje spory pomiędzy przewoźnikami a pozostałymi stronami umowy przewozu. Większość tych sporów kończy się ugodami, zawieranymi często tuż przed upływem jednorocznego terminu do dochodzenia roszczeń. Ulega zwykle strona mniej odporna psychicznie, którą druga „wystraszyła” sądem.

W Polsce spory pomiędzy przewoźnikami a innymi jednostkami gospodarki uspołecznionej powstałe na tle stosowania umowy przewozu kierowane są do komisji arbitrażowych. Do sądów natomiast trafiają tylko dwie kategorie spraw, a mianowicie:

- z powództwa polskich osób fizycznych, które powierzyły polskim przewoźnikom do przewozu swój bagaż osobisty, samochód lub towary,
- z powództwa zagranicznych osób fizycznych i prawnych.

W obu wypadkach chodzi o uzyskanie odszkodowania od przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia ładunku lub bagażu oddanego do przewozu.

W Polsce nie ma odrębnego sądownictwa w sprawach morskich tak jak w innych krajach (np. we Francji są trybunały handlowe), trudne więc spory tego typu rozstrzygają sądy cywilne. Sędzia rozpatrujący spór powinien znać prawo morskie, które nie ogranicza się przecież tylko do kodeksu morskiego. Niewielu można znaleźć w Polsce prawników morskich, którym znana jest problematyka morskiego prawa odszkodowaw-