

Wojciech Popiela

Orzecznictwo sądów cywilnych w sprawach morskich

Palestra 19/4(208), 33-41

1975

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

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

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-

czego. Niewielu z nich jest sędziami. Stąd też rodzą się m.in. trudności przy rozpatrywaniu spraw morskich. Procesy przeplatane orzeczeniami kolejnych instancji latami trwają i kończą się często... ugodami. Ugód takich jest przed sądami więcej niż wyroków¹. Lepiej dostać mniej pieniędzy byle szybko i pozbyć się obawy przed ostatecznym wyrokiem.

Prawo morskie przesycone jest tradycjonalizmem. Chroni ono raczej interesy przewoźników morskich niż właścicieli ładunków. Normy tego prawa nie zawsze są zgodne z bardziej postępowymi przepisami prawa cywilnego i pozostają częstokroć w sprzeczności z zasadami sprawiedliwości i słuszności. Stąd też sądy wielu krajów przejawiają tendencję do rozstrzygania sporów na podstawie raczej ogólnych przepisów prawa cywilnego, interpretując rozszerzająco normy prawa morskiego. Tendencje takie dostrzec można także w orzecnictwie polskim.

Oczywiście prawo morskie nie jest ani samodzielne, ani autonomiczną dyscypliną i stanowi, przynajmniej w Polsce, część prawa cywilnego. Niemniej jednak zawiera ono własne, odrębne instytucje, specyficzne normy (odpowiadające społeczno-gospodarczym stosunkom, jakie reguluje), które powinny być stosowane. Prawo cywilne bowiem, jak to stanowi art. 1 § 2 kodeksu morskiego, znajduje zastosowanie jedynie w braku, a nie zamiast przepisów prawa morskiego². Jeżeli normy prawa morskiego są złe, sprzeczne z podstawowymi zasadami prawa cywilnego, należy je po prostu zmienić. Dopóki one jednak są, to *dura lex sed lex*...

Nakreślone ramy tego artykułu nie pozwalają na szersze omówienie tej, jakże ważnej kwestii. Stąd też przedstawimy tutaj jedynie dwa zagadnienia, jedno z najbardziej istotnych w prawie morskim, a mianowicie problem skuteczności prawnej klauzul konosamentowych oraz ograniczonej odpowiedzialności przewoźnika morskiego.

II. SKUTECZNOŚĆ PRAWNA KLAUZUL KONOSAMENTOWYCH

Artykuł 122 § 3 polskiego kodeksu morskiego brzmi: „Konosament stanowi o stosunku prawnym między przewoźnikiem a odbiorcą ładunku. Postanowienia umowy przewozu wiążą odbiorcę tylko wówczas, gdy konosament do nich odsyła”.

Z przepisu tego wynika, że warunki konosamentowe są ważne prawnie i wiążą odbiorcę ładunku, mimo że umowy o przewóz nie zawierał. Natomiast orzecznictwo sądowe polskie wyraźnie ogranicza zakres i stosowanie cytowanego wyżej przepisu prawa morskiego lansując tezę, że klauzule konosamentowe wiążą odbiorcę ładunku tylko w pewnych wypadkach. Ma to dla praktyki obrotu morskiego istotne znaczenie.

Niewątpliwie u podstaw takiego poglądu leży następujące rozumowanie: umowa przewozu zawierana jest między przewoźnikiem a właścicielem towaru lub osobą prawa jego reprezentującą. Strony niefrasobliwie zamieszczają w takiej umowie rozmaite klauzule krzywdzące odbiorcę ładunku, który przecież stroną takiej umowy nie jest. Należy więc wziąć

¹ Por. J. Gąsiorowski, W. Maruczyński, J. Pietraszewski: Polskie orzecznictwo w sprawach morskich, 1963—1968, str. 48.

² Stosunek prawa morskiego do prawa cywilnego przedstawiony został m.in. w artykule Jana Łopuskiego: Niektóre problemy prac badawczych nad morskim prawem cywilnym, „Techn. i Gosp. Morska” 1966, zes. 8—9, str. 310.

go w obronę, unieważniając niektóre klauzule zawarte w konosamencie. Konosament bowiem, jak wiadomo, nie jest przecież umową przewozu, choć oddaje jej treść.

Czy klauzule konosamentowe, wydrukowane „maczkiem” na pierwszej stronie tego dokumentu, są ważne i prawnie skuteczne? Na pytanie to należy odpowiedzieć twierdząco z zastrzeżeniami podanymi niżej. Mianowicie umowę przewozu (jeżeli chodzi o przewóz ładunku określonego według rodzaju, ilości, miary i wagi) zawiera się z chwilą podpisania noty bukingowej. Nota ta jednak określa tylko podstawowe warunki umowy, a mianowicie rodzaj i ilość towaru, czas przewozu i ewentualnie statek. Pozostałe warunki umowy przewozu strony podają w konosamencie. Przewoźnik drukuje na tym dokumencie tzw. warunki liniowe przewozu, ustalane albo co najmniej aprobowane przez konferencje żeglugowe, a nawet instytucje państwowe (w Polsce przez PIHZ). Formularze konosamentowe z nadrukami klauzul znane są powszechnie i akceptowane przez załadowców i właścicieli towarów.

Zgoła inna jest sytuacja odbiorcy ładunku, który najczęściej mieszka w innym kraju niż strony umowy przewozu i nie zna warunków liniowych przewoźnika. Niektóre klauzule dotyczące np. właściwości prawa i jurysdykcji, przestojowego itd. mogą być dlań bardzo niekorzystne, a nawet krzywdzące. Zrozumiałe więc jest, że pragnie on uchylić się od skutków prawnych takich klauzul, domagając się od sądu swego kraju, aby je unieważnił. Wiele sądów, w tym także sądy polskie, czyni zadość życzeniu odbiorców wbrew wyraźnej treści art. 122 § 3 k.m. cytowanego wyżej. A tymczasem jest oczywiste, że odbiorca ładunku powinien mieć „pretensję” nie do przewoźnika, wystawcy konosamentu, lecz do wysyłającego (właściciela towaru lub osoby prawa jego reprezentującej), który zawarł umowę przewozu na warunkach konosamentowych. Z wysyłającym bowiem łączy odbiorcę umowa sprzedaży w handlu morskim.

To, że klauzule konosamentowe są ważne i prawnie skuteczne także względem odbiorcy ładunku, wydaje się być oczywiste. Mianowicie art. 2 polskiego kodeksu morskiego głosi: „Z zastrzeżeniem wyjątków w ustawie przewidzianych, strony mogą ułożyć swój stosunek według swego uznania”. Podobnie reguluje tę kwestię art. 3 § 8 Konwencji brukselskiej³. Prawo morskie bowiem stanowi zbiór przepisów względnie zobowiązujących, a wyjątki, o których jest mowa w art. 2 k.m., zawarte są m.in. w artykułach 101, 156, 158 i 139 kodeksu morskiego. Ogólnie rzecz przedstawiając, przepisy te stanowią, iż nieważne są tylko takie postanowienia umowy przewozu dokumentowane konosamentem (a zatem i klauzule konosamentowe), które zwalniają przewoźnika od odpowiedzialności za utratę lub uszkodzenie towarów, powstałe w wyniku jego niedbalstwa w zakresie przygotowania statku do podróży i sprawowania opieki nad ładunkiem. Nie wolno także ograniczać odpowiedzialności przewoźnika w sposób mniej korzystny dla odbiorcy, niż to wynika z przepisów prawa morskiego. Wszystkie pozostałe klauzule konosamentowe są zatem ważne i prawnie skuteczne⁴.

³ Jest to Konwencja z 25.VIII.1924 r. o ujednoczeniu zasad dot. konosamentów, którą w dalszej części artykułu będę określał skrótowo jako „Konwencja”.

⁴ Por.: Carver: *Das deutsche Seerecht*, 1962, s. 552; Tiberg H.: *The law of demurrage*, 1960, s. 26; J. Górski: *Konosament*, 1956, s. 19; J. Z. Hołowiński: *Umowa o przewóz ładunku drogą morską*, 1964, s. 188.

Każdy konosament zawiera dość znaczną liczbę klauzul, przeciętnie około 20. Dotyczą one różnych kwestii, regulując np. właściwość prawa i sądu w razie sporów powstałych na tle stosowania konosamentu lub prawo przewoźnika do przestojowego, ustalają czas odpowiedzialności przewoźnika (na co prawo morskie zezwala), normują problem awarii wspólnej itd. Jednakże za najważniejsze uznaje się powszechnie dwie klauzule, a mianowicie te, które ustalają właściwość prawa i jurysdykcji w razie powstania sporów. Nie należy się dziwić, że przewoźnicy niemal z reguły ustalają w konosamentach, iż właściwe są zarówno prawo jak i jurysdykcja państwa, w którym mają oni swoje siedziby. Tak samo regulują te kwestie konosamenty wystawione przez przewoźników polskich.

Brak podstaw, aby uznać owe klauzule, w szczególności te dotyczące prawa i jurysdykcji, za prawnie nieważne. Nie są one bowiem sprzeczne ani z brzmieniem § 8 art. 3 Konwencji, ani z art. 101, 139, 156 i 158 k.m. Ponadto, jeśli chodzi o właściwość prawa, ważność stosownej klauzuli konosamentowej podbudowana jest przepisem art. 27 § 1 pkt 2 prawa prywatnego międzynarodowego⁵.

Interesujące byłoby pytanie, czy w praktyce międzynarodowej klauzule konosamentowe, a zwłaszcza te dotyczące prawa i jurysdykcji, uznawane są za ważne i prawnie skuteczne. Zagadnienie to zbadał Łopuski⁶, ustalając, że:

- kraje zachodnioeuropejskie uznają te klauzule za ważne,
- kraje rozwijające się reprezentują pogląd przeciwny,
- USA, W. Brytania i Belgia stosują w tej materii elastyczną politykę. Polityka ta polega na tym, że uznaje się za nieważne takie klauzule dotyczące prawa i jurysdykcji, które zastrzegają wyłączność orzekania dla sądów wydających orzeczenia zbyt korzystne dla przewoźników a jednocześnie z krzywdą dla właścicieli ładunków.

Klauzule dotyczące prawa i jurysdykcji zawarte w konosamentach wystawianych przez polskich przewoźników uznawane są przez wielu odbiorców i ubezpieczycieli krajów zachodnioeuropejskich, w tym także i w W. Brytanii, za ważne i prawnie skuteczne. Nie kierują oni zatem roszczeń (w razie szkód ładunkowych) do swoich sądów, lecz — korzystając z usług komisariatów awaryjnych PIHZ — do sądów polskich lub do Międzynarodowego Sądu Arbitrażowego w Gdyni jako sądu polubownego.

W ciągu ostatnich kilku lat polskie sądy cywilne wydały bardzo wiele orzeczeń co do ważności klauzul konosamentowych dotyczących prawa i jurysdykcji. Sądy polskie w sposób wyraźny przejawiają tendencję do uznawania tych klauzul za nieważne, ustalając zarazem, iż sądy te są właściwe do orzekania w sporach. Jeżeli chodzi o właściwość prawa,

⁵ Ustawa z dnia 12.XI.1965 r. Dz. U. Nr 71, poz. 290): „Jeżeli strony nie mają siedziby albo miejsca zamieszkania w tym samym państwie i nie dokonały wyboru prawa, stosuje się do zobowiązań z umowy przewozu prawo państwa, w którym w chwili zawarcia umowy ma siedzibę przewoźnik”.

⁶ Jan Łopuski: Znaczenie klauzul dotyczących właściwości prawa i jurysdykcji w umowach przewozu morskiego, „Ubezpieczenie w handlu zagranicznym”, Gdańsk 1968, s. 81—98.

to warto tu zwrócić uwagę na dwa orzeczenia. W jednym z nich⁷ Sąd Najwyższy orzekł, że „zamieszczona w konosamencie klauzula o stosowaniu do umowy przewozu reguł Konwencji brukselskiej (...) nie może odnieść skutku. W świetle powyższych rozważań prawidłowe jest stanowisko Sądu Wojewódzkiego, który rozpoznał sprawę niniejszą na gruncie prawa polskiego”. W drugiej sprawie z powództwa polskiego towarzystwa ubezpieczeń⁸ przeciwko obcemu armatorowi, przewożącemu asfalt w bębnach z Albanii do Polski za konosamentami przewidującymi właściwość prawa i jurysdykcji albańskiej, Sąd Wojewódzki w Gdańsku przyjął właściwość prawa polskiego, nie uzasadniając nawet, dlaczego unieważnia odpowiednią klauzulę konosamentu⁹.

Jeśli chodzi o właściwość jurysdykcji polskiej, to wbrew treści klauzul konosamentowych notujemy tu ostatnio dość dużo orzeczeń sądów polskich. Większość z nich dotyczy sytuacji, w której klauzule konosamentowe przewidują właściwość zagranicznych sądów arbitrażowych, a więc sądów polubownych w rozumieniu przepisów k.p.c. Sądy polskie konsekwentnie uznają takie klauzule za nieważne. Orzeczenia zapadłe w tej materii można podzielić na trzy rodzaje:

1. Klauzula konosamentowa przewidująca oddanie sporu pod rozstrzygnięcie sądu arbitrażowego jest nieważna. Mianowicie sądy uważają, że zgodnie z wymaganiami art. 698 i 1105 k.p.c. zapis na sąd polubowny wymaga podpisu obu stron, odbiorca zaś, będący zarazem posiadaczem konosamentu, nie jest stroną umowy, a więc nie „zapisał” się na sąd polubowny¹⁰. Złożenie podpisu przez indosatariusza na konosamencie nie jest równoznaczne z zapisem na sąd polubowny¹¹.
2. Taka sama sytuacja zachodzi wówczas, gdy klauzula prorogacyjna (tj. dotycząca zapisu na arbitraż) zamieszczona została w umowie czarterowej, a konosament do niej odsyła. Klauzula ta nie wiąże odbiorcy także wówczas, gdy nie jest on czarterującym¹².
3. Klauzula jurysdykcyjna nie jest ważna także w niektórych wypadkach pomiędzy stronami umowy przewozu, a mianowicie między przewoźnikiem a frachtującym¹³.

Ingerencja sądów polskich poszła więc tak daleko, że unieważniona została klauzula jurysdykcyjna przewidziana przez umowę przewozu podpisaną zgodnie przez obie strony, i to pomiędzy zagranicznymi przedsiębiorstwami.

W ciągu ostatnich kilku lat zapadło tak wiele orzeczeń sądów polskich w kwestii ważności klauzul jurysdykcyjnych w konosamentach, że

⁷ Orzeczn. SN z dnia 24.XI.1970 r. I CR 367/70.

⁸ Chodzi tu przypuszczalnie o TUR „Wartę”. Warto zwrócić przy okazji uwagę na to, że wiele orzeczeń sądów polskich (podobnie jest u glosatorów) ukrywa nazwy stron procesu, firm, statków (także zagranicznych), w wyniku czego orzeczenia te są trudno czytelne. Strony procesu określa się literami alfabety bez żadnej metody. Czasami więc używa się liter „A, B, C”, czasami zaś „Y, X, Z”, a czasami z nazw stron pobiera się litery początkowe (np. „O, G”) itp.

⁹ Por.: J. Gąsiorowski i J. Pietraszewski: Polskie orzecznictwo sądowe w sprawach morskich z 1972 r., „Instytut Morski”, s. 38.

¹⁰ Postan. SN Izby Cywilnej z dnia 22.IV.1966 r., OSPiKA 1967, z. 1, s. 122 oraz postan. SN z dnia 9.I.1969 r. I CZ 3/68.

¹¹ Postan. SN z dnia 6.X.1969 r. I CZ 66/1969.

¹² Postan. SN z dnia 9.I.1969 r. I CZ 3/68 oraz z dnia 22.IV.1966 r. I CR 433/64.

¹³ Postan. SN z dnia 18.IV.1972 r. I CZ 176/71.

odnosi się wrażenie, jakby w prawie morskim nie było bardziej istotnych problemów. Wrażenie to potęguje się, jeśli się weźmie pod uwagę ilość wypowiedzi prawników morskich na ten temat¹⁴. Warto podkreślić, że we wszystkich wypadkach sądy polskie uznały się za właściwe do rozpatrzenia sporu oddanego im do rozstrzygnięcia.

Nie sposób w takim krótkim artykule przedstawić całokształt problematyki związanej z klauzulami jurysdykcyjnymi. Zainteresowanych odsyłam do obszernej literatury, którą cytuję w przypisach. Podkreślam jedynie, że moim zdaniem nie budzi wątpliwości teza Sądu Najwyższego, iż nieważna jest klauzula jurysdykcyjna zamieszczona w konosamencie, którego posiadacz jest zarazem kontrahentem umowy czarterowej¹⁵. Natomiast pozostałe orzeczenia uznające nieważność klauzuli jurysdykcyjnej, gdy posiadacz konosamentu nie jest stroną umowy czarterowej, budzą zastrzeżenia dlatego, że:

1. sądy polskie nie kierują się treścią klauzuli konosamentowej dotyczącej właściwości prawa, w wyniku czego ustalają one nieważność klauzuli jurysdykcyjnej na podstawie prawa polskiego;
2. istnieje możliwość bardziej liberalnej wykładni art. 698 i 1105 k.p.c.;
3. dotychczasowe orzecznictwo sądów polskich dotyczące klauzul jurysdykcyjnych nie jest korzystne dla polskich przedsiębiorstw handlu zagranicznego.

Ad 1. Powiedziano wyżej, że każdy konosament przewiduje prawo miejsca siedziby przewoźnika, jako prawo właściwe przy rozstrzygnięciu sporów wynikłych na tle stosowania tego dokumentu. Klauzule takie zamieszczane w konosamentach przez polskich przewoźników są przez ich kontrahentów respektowane.

Wynika sąd, że w każdym wypadku należałoby ustalić prawo właściwe przewidziane w klauzuli konosamentowej, a następnie wyłączyć spór spod jurysdykcji krajowej na rzecz sądu i prawa właściwego. Taka jest wola stron zawarta w umowie przewozu, której odbiciem jest konosament.

Niestety, sądy polskie tak nie postępują. I tak np. w jednej ze spraw rozpatrywanych przez Sąd Najwyższy¹⁶ nie wzięto pod uwagę klauzuli konosamentowej, stosownie do której spór miał być rozstrzygnięty w Danii według prawa duńskiego i Reguł haskich, natomiast sąd spór rozpatrzył i uznał swoją właściwość. Podobnie postąpił Sąd Wojewódzki w Gdańsku, przy czym przy rozstrzygnięciu sporu zastosował prawo angielskie (COGSA)¹⁷. Jednakże, jak to wykazał Anders¹⁸, teza Sądu Wojewódzkiego była całkowicie sprzeczna z prawem angielskim, gdyż: „wed-

14 Por. J. Łopuski: Glosa, OSPIKA 1967, poz. 7 oraz tegoż autora praca powołana w przypisku 6; J. Fabian: Glosa, TGM („Techn. i Gosp. Morska”) 1969, nr 12 oraz TGM 1974, nr 5; M. Wojtyna: Glosa, TGM 1969, nr 6; P. Anders: TGM 1969, nr 6; glosy M. Tyczki: TGM 1970 nr 5 i TGM 1974, nr 5; Z. Mrozowski: „Biul. Ekonom. CZTiSM”, 1970, nr 2, s. 10.

15 Postan. SN z dnia 22.IV.1966 r. I CR 433/64.

16 Postan. SN z dnia 22.IV.1966 r. I CR 433/64 oraz Wojtyna: Glosa, TGM 1969, nr 6, s. 256.

17 Wyrok Sądu Wojewódzkiego w Gdańsku z dnia 24.III.1968 r. II c 87/66.

18 Glosa, TGM 1969, nr 8—9, s. 362.

ług prawa i praktyki angielskiej (...) klauzula arbitrażowa wiąże odbiorcę konosamentu nie będącego czarterującym”.

Ad 2. Zarówno Fabian¹⁹ jak i Tyczka²⁰ argumentują, że wymaganie formy pisemnej w umowie o poddanie sporu arbitrażowi działającemu za granicą nie obowiązuje pod rygorem nieważności. Jak twierdzą bowiem ci autorzy, forma pisemna powinna być zachowana jedynie dla celów dowodowych (*ad probationem*). Bardziej liberalna wykładnia przepisów regulujących warunki skuteczności klauzul prorogacyjnych, zwłaszcza gdy uzna się je za umowy prawa materialnego, prowadzi do argumentacji przeciwnej tezom orzecznictwa sądów polskich.

Ad 3. Już w głosie do postanowienia SN z dnia 9.I.1969 r. podkreślał Tyczka, że należy uwzględniać przy rozstrzyganiu sporów dotyczących ważności klauzul jurysdykcyjnych wymagania obrotu morskiego i interesy uczestniczących w nich polskich jednostek gospodarczych. W opublikowanym ostatnio artykule²¹ autor podnosi ten problem argumentując, że „trudno uznać za normalny i korzystny stan, w którym większość tego rodzaju klauzul, ogólnie respektowanych w obrocie międzynarodowym, pozostaje bezskuteczna, gdy chodzi o stosunki handlowe naszych przedsiębiorstw (...)”. Zdaniem autora, orzecznictwo Sądu Najwyższego osłabia pozycję polskich jednostek handlu zagranicznego w pertraktacjach, a usiłowanie zmierzające do zawierania oddzielnych umów jurysdykcyjnych wprowadza zmiany do ustalonej praktyki obrotu morskiego i wywołuje nieufność.

Ponadto orzeczenia sądów arbitrażowych stwarzają niejednokrotnie dla poszkodowanych korzystniejszą sytuację niż wyroki sądów krajowych. Te pierwsze bowiem mają zapewnioną wykonalność dzięki powszechnie przyjętym konwencjom regulującym kwestie dotyczące uznawania i wykonywania orzeczeń sądów polubownych²².

Z tych wszystkich względów wydaje się, że ograniczanie przez sądy skuteczności klauzul jurysdykcyjnych przynosi więcej szkody niż pożytku, nie mówiąc już o tym, iż tendencja ta nie jest zgodna z treścią art. 122 § 3 k.m.

III. OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA MORSKIEGO

Konwencja ustaliła górną granicę kwotowej odpowiedzialności przewoźnika morskiego za utratę lub uszkodzenie ładunku na 100 funtów szterlingów w złocie od sztuki. Polski kodeks morski przejął w art. 158 § 1 powyższe postanowienie Konwencji bez zmian.

Dnia 7.XI.1967 r. Sąd Najwyższy²³ ustalił w wyroku zasadę, że w niektórych wypadkach można odstąpić od ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika wbrew treści art. 158 § 1 k.m. W sprawie rozstrzyganej

¹⁹ Glosa, TGM 1969, nr 12, s. 550.

²⁰ Glosa: TGM 1970, nr 5 i TGM 1974, nr 5, s. 277.

²¹ Mieczysław T y c z k a: Ważność klauzuli arbitrażowej w umowie czarterowej, „Techn. i Gosp. Morska” 1974, zes. 5, s. 276–278.

²² Por. np. Konwencję z dnia 10.VI.1958 r. o uznawaniu i wykonywaniu zagranicznych orzeczeń arbitrażowych (Dz. U. z 1962 r. Nr 9, poz. 41).

²³ Orzec. SN z dnia 7.XI.1967 r. I CR 289/67.

przez Sąd Najwyższy chodziło o odszkodowanie za uszkodzony w czasie przewozu morskiego samochód, będący własnością obywatela polskiego. Żądał on od polskiego przewoźnika morskiego kwoty 30.850 zł, na którą składała się suma 11.350 zł, stanowiąca koszt naprawy samochodu i suma 19.500 zł, stanowiąca równowartość 15⁰/₀ utraty wartości samochodu na skutek doznanych uszkodzeń. Uszkodzenia te zresztą nie były zbyt poważne: pękła jedynie osłona chłodnicy, rozbił się prawy reflektor i doznał lekkiego wgniecenia prawy błotnik²⁴. Sąd Najwyższy orzekł, że ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika nie dotyczy pojedynczego przedmiotu oddanego do przewozu bez opakowania (np. samochodu), co do którego gołym okiem jest widoczne, iż przedstawia on znacznie wyższą wartość niż górna granica odszkodowania przewidziana w przepisach. Odnosi się to jednak tylko — zdaniem Sądu — do obywateli polskich. Wobec obywateli obcych należy nadal stosować zasady ograniczonej odpowiedzialności przewoźnika morskiego.

Zastanawia fakt, że Sąd Najwyższy przedstawiony wyżej wypadek drobnego zresztą uszkodzenia samochodu (rzeczywista szkoda nie przekraczała 12 tys. zł) wziął za podstawę do ustalenia, iż przewoźnikowi morskiemu wbrew treści art. 158 § 1 k.m. nie przysługuje prawo do ograniczenia swej odpowiedzialności. Trudno też wytłumaczyć, dlaczego Sąd Najwyższy nie podwyższył granicy odpowiedzialności przewoźnika, biorąc za podstawę funty szterlingi w złocie. Powiększyłoby to kwotę należną poszkodowanemu do ok. 20 tys. zł, a więc znacznie wyżej niż wynosiła rzeczywista szkoda.

Orzeczenie to spotkało się z krytyką prawników morskich²⁵.

Wkrótce potem Sąd Najwyższy rozpatrywał podobną sprawę, ale tym razem dotyczącą ograniczenia odpowiedzialności armatora. Stan faktyczny sprawy był następujący. W styczniu 1967 r. statek Polskiego Ratownictwa Okrętowego najechał i uszkodził kuter należący do prywatnego rybaka W.M. Koszty naprawy kutra i suma utraconego zysku rybaka wyniosła kwotę 50.908 zł i zapłaty tej właśnie sumy dochodził W.M. przed sądem. Proces toczył się od 1968 do 1972 r., przy czym Sąd Najwyższy aż trzy razy zajmował w tej sprawie stanowisko. W wyroku z dnia 12.VII.1968 r. SN wyraził pogląd, że należy stosować funty szterlingi według ich wartości z 1924 r. w złocie, i polecił Sądowi Wojewódzkiemu w Gdańsku rozważyć, jaki kurs złotego należy w sprawie zastosować: kurs turystyczny czy też kurs wynikający z wypłat PKO? W wyroku zaś z dnia 23.II.1970 r. Sąd Najwyższy, uchylając ponownie wyrok Sądu Wojewódzkiego w Gdańsku, polecił też sądowi obliczyć należność powoda według urzędowego polskiego kursu funta brytyjskiego w złocie. Wreszcie wyrokiem z dnia 28.X.1971 r. Sąd Najwyższy uchylił wyrok Sądu Wojewódzkiego w Gdańsku zasądzający więcej niż 9.749,40 zł (tj. kwotę należną niewątpliwie z tytułu szkody *casco*). W pozostałej bowiem części wyliczenie szkody było dla niespecjalistów (czyli dla Sądu Najwyższego) niejasne, zwłaszcza jeśli chodzi o rozbitcie odszkodowania na szkodę *casco* i szkodę eksploatacyjną. Do czwartego orzeczenia Sądu Najwyższego w tej sprawie już nie doszło, gdyż strony zawarły

²⁴ Por. J. Gąsiorowski i inni (patrz: przyp. nr 1), s. 58.

²⁵ Por. S. Matysik: Glosa do tegoż wyroku (przypis nr 24), PiP 1969, nr 4—5, s. 908.

ugodę pozasądową i dnia 24.IV.1972 r. Sąd Wojewódzki w Gdańsku postępowanie w sprawie umorzył²⁶.

W trakcie powyższego procesu Narodowy Bank Polski dokonał na życzenie Sądu wyliczenia funta szterlinga w złocie. Bank ustalił, że w latach dwudziestych naszego stulecia można było kupić za 1 funta szterlinga 7,321658 gramów czystego złota, gdy tymczasem w roku 1968 — zaledwie 2,132281 gramów. Wartość funta szterlinga z 1968 r. zmniejszyła się zatem 3,4337 razy w stosunku do funta z 1924 r. Tak więc granica odpowiedzialności armatora wyliczona w obiegowych funtach szterlingach ulega podwyższeniu 3,4337 razy.

Tak było w 1968 r., kiedy wartość złota ustalona według parytetu dolara USA nie uległa od 1935 r. zmianie. Jedna uncja (31,1035 grama) czystego, trojańskiego złota kosztowała 35 dolarów USA. Jednakże w roku 1971 cena złota zaczęła pięć się w górę, tak że z początkiem 1974 r. wyniosła już ona 180 dol. USA za uncję, a obecnie przekroczyła nawet tę wartość. Gdy więc w roku 1924 za 1 £ można było kupić 7,321656 gramów czystego złota, a w 1968 roku — 2,132281 gramów, to obecnie chyba niewiele więcej niż 1 gram. Należałoby zatem przyjąć, że teraz górna granica odpowiedzialności zarówno armatora jak i przewoźnika morskiego podwyższyła się, biorąc za podstawę obecny, papierowy kurs funta szterlinga (zmniejszenie się wartości niemal pięciokrotne). Tak więc wynosi ona obecnie, jeżeli chodzi o przewoźnika morskiego, więcej niż 500 £ obiegowych.

Powstała zatem paradoksalna sytuacja. W czasach podpisywania konwencji dotyczącej odpowiedzialności kwotowej przewoźnika i armatora przyjęto za podstawę złoto, którego cena, oparta na parytecie dolara USA, miała nie ulegać zmianie. Obecnie cena ta poszła przeszło dwukrotnie wyżej w górę niż ceny innych towarów. A jednocześnie została podwyższona automatycznie kwotowa odpowiedzialność przewoźnika i armatora. W przyszłości sądy, pragnąc zasądzić dla poszkodowanych pełne odszkodowanie, nie będą musiały naruszać zasady ograniczonej odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Niezwykle rzadko bowiem wartość jednej sztuki ładunku przekroczy sumę 500 funtów szterlingów obiegowych.

²⁶ J. Gąsiorowski i J. Pietraszewski: Polskie orzecznictwo sądowe w sprawach morskich z roku 1972, s. 7—21.