

PATRYK CIOK*

WYŁĄCZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA MORSKIEGO NA GRUNCIE REGUŁ HASKO-VISBIJSKICH ORAZ REGUŁ HAMBURSKICH – STUDIUM PRZYPADKU¹

Abstrakt

Celem artykułu jest opis i analiza wyłączeń odpowiedzialności przewoźnika morskiego, unormowanych w konwencjach międzynarodowych, znanych jako Reguły hasko-visbijskie oraz Reguły hamburskie. Ich konstrukcja pozostaje zdecydowanie odmienna i dowodzi zupełnie innego podejścia twórców obydwu Konwencji w zakresie sposobu uregulowania negatywnego zakresu odpowiedzialności przewoźnika morskiego.

W treści artykułu analizie i porównaniu poddane zostają poszczególne wyłączenia odpowiedzialności na gruncie obydwu Konwencji, ze szczególnym uwzględnieniem realnych różnic co do zakresu odpowiedzialności przewoźnika. Przy analizie poszczególnych ekscepcji odpowiedzialności analizie poddane zostały przykłady spraw rzeczywiście rozstrzyganych co do odpowiedzialności przewoźnika. Podjęta została próba oceny, czy na podstawie każdej z Konwencji rozstrzygnięcie sądu badającego określoną sprawę byłoby analogiczne, czy też nie.

Słowa kluczowe: Reguły hasko-visbijskie, Reguły hamburskie, odpowiedzialność przewoźnika morskiego, wyłączenia odpowiedzialności.

* Patryk Ciok, doktorant WPiA UMK.

¹ Autor artykułu deklaruje, że został on sfinansowany ze środków Narodowego Centrum Nauki w Polsce, w ramach umowy UMO 2016/22/E/HS5/00050: Problemy nowoczesnych kodeksów morskich.

WPROWADZENIE

Pod kątem regulacji odpowiedzialności cywilnej przewoźnika morskiego w prawie międzynarodowym znaczenie mają w szczególności dwie konwencje międzynarodowe, tj.: tzw. Reguły hasko-visbijskie² (zwane dalej również RHV) oraz Reguły hamburskie³ (zwane dalej również RH). W praktyce jednak to pierwsza z Konwencji odgrywa zdecydowanie większe znaczenie w międzynarodowych stosunkach przewozu morskiego. Reguły hamburskie odgrywają tutaj mniejszą rolę, aczkolwiek w przeciwieństwie do takich konwencji, jak np. Reguły rotterdamskie⁴ rzeczywiście weszły one w życie⁵. Jedną z najbardziej charakterystycznych różnic występujących między nimi jest odmienne unormowanie zakresu odpowiedzialności przewoźnika, w szczególności pod kątem przesłanek wyłączających jego odpowiedzialność za szkodę.

Podstawową różnicą w regulacji przesłanek wyłączających odpowiedzialność przewoźnika morskiego jest znacznie wyższy stopień kazuistyki w przypadku Reguł hasko-visbijskich. Przesłanek negatywnych w RHV jest w sumie kilkanaście, przy czym sposób ich sformułowania wyraźnie wskazuje na silne wpływy anglosaskie, występujące w trakcie ich tworzenia.

Celem postawionym przez autora pozostaje porównanie negatywnego zakresu odpowiedzialności przewoźnika morskiego na gruncie obydwu konwencji, tj. w szczególności przesłanek wyłączających odpowiedzialność przewoźnika, w tym również na przykładach konkretnych spraw. Autor podejmie próbę rozważenia, czy różnice występujące pomiędzy poszczególnymi przesłankami mają rzeczywiste przełożenie na rozbieżności w zakresie ograniczenia lub wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika morskiego, czy też raczej zróżnicowanie w ich sformułowaniu ma większe znaczenie pod kątem zastosowanej techniki legislacyjnej, a niekoniecznie faktycznego zakresu odpowiedzialności przewoźnika.

² Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258) znana jest jako Reguły haskie – natomiast jako Reguły hasko-visbijskie określa się wskazaną Konwencję, przy uwzględnieniu modyfikacji, wprowadzonych przez protokoły dodatkowe: brukselski z roku 1968 (Dz.U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48) oraz brukselski z roku 1979 (Dz.U. z 1986 r. Nr 9, poz. 26).

³ Konwencja Narodów Zjednoczonych dotycząca przewozu towarów morzem z roku 1978.

⁴ Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską.

⁵ Dla wejścia w życie Reguł hamburskich konieczna była ratyfikacja przez co najmniej 20 państw, co nastąpiło w 1991 r., wraz z ratyfikacją Konwencji przez Zambię – formalnie obowiązuje ona od 1 listopada 1992 r. – zob. A Salomon, *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*, Gdańsk 2003, s. 113

1. ZARYS NEGATYWNEGO ZAKRESU ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA NA GRUNCIE REGUŁ HASKO-VISBIJSKICH ORAZ REGUŁ HAMBURSKICH

W przypadku Reguł hasko-visbijskich przesłanki wyłączające odpowiedzialność przewoźnika są skonstruowane w sposób bardzo wręcz kazuistyczny. Reguły HV przewidują łącznie bowiem kilkanaście szczegółowo sformułowanych wyłączeń odpowiedzialności. Odnoszą się one do bardzo różnych, szczegółowych sytuacji: od zdatności statku do żeglugi, przez tzw. „winę nautyczną”, ryzyka pożaru, ryzyka, które na gruncie choćby polskiej praktyki odpowiadają łącznie pojęciu siły wyższej, a odpowiadające jej poszczególnym przypadkom, tj. *acts of God*, *vis armata* czy *vis impreii*, jak również sytuacji związanych z opakowaniem, oznakowaniem, czy wadami towaru. Poza owymi wyszczególnionymi przesłankami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika, w pozostałych wypadkach Konwencja wskazuje na wyłączenie odpowiedzialności z tytułu innych przyczyn nie pochodzących od przewoźnika, z zastrzeżeniem że to na nim (względnie na innych osobach korzystających z tego wyłączenia odpowiedzialności, tj. agencji przewoźnika) spoczywa ciężar dowodu w zakresie wykazania braku odpowiedzialności za szkodę.

Nieco inaczej wygląda sposób skonstruowania wyłączeń odpowiedzialności przewoźnika na gruncie Reguł hamburskich. W tym wypadku nacisk położony został na ogólne sformułowanie zasady odpowiedzialności przewoźnika polegającej na tym, że przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności w przypadku wykazania, że podjęte zostały przez niego wszelkie niezbędne środki, które mogły być rozsądnie wymagane dla uniknięcia zdarzenia i jego konsekwencji⁶. Reguły hamburskie również co prawda odnoszą się do kilku nieco bardziej szczegółowo opisanych okoliczności, jednakże poziom kazuistyki jest tutaj znacznie niższy. Konwencja hamburska odnosi się przede wszystkim do domniemania odpowiedzialności (winy) przewoźnika za szkodę. W zakresie przesłanek szczegółowych Reguły hamburskie odnoszą się do ryzyka pożaru, jak również do szkód związanych z przewożeniem żywych zwierząt oraz przypadków ratowania życia lub mienia na morzu. Tak czy inaczej, stopień kazuistyki pozostaje tutaj nieporównywalnie mniejszy, aniżeli w przypadku Reguł hasko-visbijskich.

Różnice w sformułowaniu mechanizmów odpowiedzialności w obydwu Konwencjach skutkować mogą znaczącymi różnicami w zakresie odpowiedzialności

⁶ Por. art. 5 ust. 1 RH: *The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.*

przewoźnika morskiego. W dalszej części artykułu, bazując już na konkretnych przykładach poddana zostanie próba oceny kiedy i w jakich przypadkach mogłoby wystąpić różne lub zbliżone orzeczenie sądu rozpatrującego określony przypadek na gruncie reguł występujących w każdej z Konwencji. Z uwagi na fakt, że znacznie bardziej rozpowszechnione są Reguły hasko-visbijskie, cytowane przykłady będą w przeważającej części odnosić się do spraw rozpatrywanych na kanwie RHV (ewentualnie przepisów krajowych zbliżonych do ich treści).

2. ANALIZA SZCZEGÓŁOWA WYŁĄCZEŃ ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA MORSKIEGO NA GRUNCIE OBYDWU KONWENCJI

Można wyszczególnić cały szereg spraw, w przypadku których rozstrzygana była odpowiedzialność przewoźnika, a tym samym znajdowały zastosowanie przesłanki wyłączające jego odpowiedzialność.

Pod kątem zdatności statku do żeglugi⁷ można powołać m.in. tzw. sprawę *Yamatogawa*⁸. Należy przy tym podkreślić na marginesie, że szczegółowe wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika morskiego zostało w tym zakresie zredagowane jedynie na gruncie RHV, natomiast brak jest jego bezpośredniego odpowiednika na gruncie Reguł hamburskich. Co do zasady, na jego podstawie przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności za szkody spowodowane brakiem zdatności statku do żeglugi, jeśli wykaże należyłą staranność w zakresie przygotowania statku do żeglugi.

We wskazanej sprawie doszło do uszkodzenia statku, na którym były zamontowane specjalnego rodzaju przekładnie redukcyjne o bardzo utrudnionych możliwościach kontroli podzespołów, ze względu na sposób w jaki zostały one zabudowane. Podzespoły przekładni były poddawane kontroli przed rejsem, jednakże z uwagi na utrudnienia w dostępie, kontrola miała charakter powierzchowny. W efekcie nie został wykryty defekt, który doprowadził później do

⁷ Chodzi tutaj o wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika w świetle RHV, zgodnie z którym: „Ani przewoźnik, ani statek nie będą odpowiedzialni za straty i szkody pochodzące lub wynikające z powodu stanu niezeglowności statku, o ile tego stanu nie będzie można przypisać brakowi należytej staranności ze strony przewoźnika w doprowadzeniu statku do stanu zeglowności lub odpowiednim zapewnieniu statkowi zaopatrzenia, obsadzenia załogą lub zaprowiantowania, względnie w przystosowaniu i doprowadzeniu do dobrego stanu ładowni, chłodni i lodowni i wszystkich innych części statku, w których są ładowane towary w taki sposób, aby były zdatne do przyjęcia, przewozu i ochrony towarów (...)” (polskie tłumaczenie Reguł haskich w Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258).

⁸ *Kuo International Oil v. Daisy Shipping Co. (The Yamatogawa)* [1990] 2 Lloyd's Rep. 39.

awarii jednostki. Sąd rozpatrujący sprawę musiał rozstrzygnąć, czy w świetle tak zarysowanych okoliczności sprawy można przypisać przewoźnikowi brak wystarczającej dbałości o stan techniczny i zdatność do żeglugi jednostki, zwłaszcza że żywotność podzespołu, który doznał uszkodzenia, powinna teoretycznie dorównywać żywotności całego statku⁹. Ostatecznie sąd uznał, że – z uwagi zwłaszcza na żywotność mechanizmu przewidzianą przez producenta – wymaganie szczegółowego badania tego podzespołu (które wymagać by mogło nawet kompletnego rozmontowywania części elementów statku) byłoby jednak zbyt daleko idące i na gruncie RHV – przewoźnik może być zwolniony od odpowiedzialności za szkodę.

Należy przy tym podkreślić, że mimo iż treść art. 5 Reguł hamburskich nie reguluje wprost kwestii odpowiedzialności za brak zdatności statku do żeglugi i stan techniczny statku, to jednak wydaje się, że również na jego podstawie należałoby uznać, że po stronie przewoźnika dopełnione zostały wymogi dopełnienia wszelkich rozsądnie wymaganych środków ostrożności, aby nie dopuścić do powstania szkody. Zgodnie bowiem z mającym tutaj podstawowe znaczenie art. 5 ust. 1 przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności za szkodę jeśli wykaze, że podjął wszelkie środki, jakich można by od niego rozsądnie wymagać dla uniknięcia zdarzenia lub jego konsekwencji. Mając na uwadze okoliczności wskazanej sprawy wydaje się, że również i tutaj przewoźnik miałby szansę na uwolnienie się od odpowiedzialności za powstałe zdarzenie. Mając bowiem na uwadze specyfikację techniczną statku w sprawie *Yamatogawa*, wydaje się zasadnym uznanie, że podjęcie przed wyjściem w morze powierzchniowej kontroli wskazanego mechanizmu było środkiem rozsądnie wymaganym. Jest to pogląd uzasadniony, skoro spora część statku musiałaby wręcz zostać rozmontowana tylko dla skontrolowania stanu określonego elementu konstrukcyjnego, którego żywotność powinna w teorii dorównywać żywotności całej jednostki.

Warto dodatkowo zwrócić uwagę na rozkład ciężaru dowodowego na gruncie Reguł hamburskich oraz RHV. Na gruncie Reguł hamburskich kwestia ta pozostaje znacznie bardziej ujednolicona, albowiem podstawową zasadą jest to, że przewoźnik jest odpowiedzialny za szkodę chyba, że udowodni podjęcie wspomnianych rozsądnie wymaganych środków dla zapobieżenia zdarzeniu/ jego konsekwencjom¹⁰. W przypadku RHV natomiast, w zakresie analizowanej przesłanki dotyczącej zdatności do żeglugi statku znajduje się wyraźne wskazanie, że ciężar dowodu co do zachowania należytej staranności w tym zakresie

⁹ J. Cooke, T. Young, M. Ashcroft, A. Taylor, J. Kimball, D. Martovski, L. Lambert, M. Sturley, *Voyage Charters*, New York 2014, s. 1075.

¹⁰ *The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.*

spadać będzie na przewoźnika (względnie inną osobę powołującą się na wskazane wyłączenie odpowiedzialności). W tym przypadku zatem rozkład ciężaru dowodowego na gruncie obydwu Konwencji będzie zbliżony. Kwestia ta wymagała podkreślenia z uwagi na fakt, że identyczna reguła nie zawsze obowiązywać będzie na gruncie poszczególnych sytuacji rozpatrywanych pod kątem wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Podsumowując, wydaje się zatem, że w tej sprawie – mimo różnicy w sposobie konstrukcji reguł odpowiedzialności na gruncie RHV oraz Reguł hamburskich – rozstrzygnięcie sądu byłoby tak czy inaczej analogiczne¹¹.

Na marginesie warto zaznaczyć, że na gruncie RHV, wystąpienie okoliczności wyłączającej odpowiedzialność przewoźnika na podstawie dalszych ekscencji odpowiedzialności (w szczególności zawartych w art. 4 ust. 2 RHV) nie wyłącza z zasady odpowiedzialności przewoźnika w przypadku, gdy można i tak mu przypisać odpowiedzialność z tytułu braku zdatności statku do żeglugi. Przykładem może być sprawa zatonięcia statku *The Lilburn*, w przypadku którego przewoźnik powoływał się na błąd nautyczny kapitana statku (o którym mowa w dalszej części rozdziału), ale mimo to jego odpowiedzialność została przesądzona właśnie na podstawie art. 4 ust. 1 Reguł hasko-visbijskich¹². Nadal jednak, na gruncie RHV kluczowym zagadnieniem nie będzie tutaj określenie relacji pomiędzy ekscencjami odpowiedzialności, ale to czy przewoźnik dochował standardów działania, jakich można od niego rozsądnie wymagać. Mając zaś na uwadze to, że Reguły hamburskie w ogóle nie przewidują ekscencji winy nautycznej (o której szerzej w kolejnych akapitach), należy uznać że i na ich gruncie odpowiedzialność przewoźnika w sprawie związanej ze statkiem *The Lilburn* również zostałaby prawdopodobnie przesądzona.

Kolejnym z przepisów dotyczących negatywnego zakresu odpowiedzialności przewoźnika, unormowanym w punkcie 1 ust. 2 art. 2 RHV jest właśnie tzw. ekscencja winy nautycznej. Reguły hasko-visbijskie wskazują bowiem, że przewoźnik nie będzie odpowiedzialny za stratę lub szkodę wynikającą lub pochodzącą z czynów, niedbalstwa lub wady kapitana, marynarza, pilota lub nadzorców przewoźnika w żegludze lub w administracji statku. W przypadku jednak błędu nautycznego kapitana innego statku wchodzić w grę będzie jednak raczej możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności na podstawie art. 4 ust. 2 lit. c, tj. odnoszącego się do szkód wynikających z ryzyka, niebezpieczeństw lub wypadków na morzu lub na innych wodach żeglugowych¹³.

¹¹ R. Glenn Bauer, *Conflicting liability regimes: Hague – Visby v. Hamburg Rules – a case by case analysis*, „Journal of Maritime Law and Commerce”, vol. 24, no 1, 1993, s. 58.

¹² Zob. *Smith, Hogg & Co. v. Black Sea and Baltic General Insurance Co.* [1940] A.C. 997.

¹³ J. Cooke, T. Young, M. Ashcroft, A. Taylor, J. Kimball, D. Martovski, L. Lambert, M. Sturley, *op. cit.*, s. 1079.

Sama konstrukcja normatywna ekscypcji winy nautycznej uznawana jest już za tradycyjną dla prawa morskiego, choć w przeciwieństwie do np. awarii wspólnej jej historia sięga raptem czasów końcówki XIX w.¹⁴ Do polskiej doktryny pojęcie to przeniknęło natomiast za pośrednictwem piśmiennictwa francuskiego. Jej konstrukcja opiera się na założeniu, zgodnie z którym winę nautyczną¹⁵ przeciwstawia się tzw. winie komercyjnej (alias błędu handlowego)¹⁶, występującej w sytuacji, w której ewentualna szkoda wystąpiłaby wskutek błędów, czy zaniedbań w zarządzie lub opiece nad ładunkiem¹⁷. Chodzi tu o takie sytuacje, jak np. niestaranny załadunek, czy chłodzenie i wentylacja podczas podróży. Przyjmuje się zaś, że o błędzie nautycznym, można mówić, gdy przyczyną szkody będzie wadliwe zachowanie dotyczące obsługi i bezpieczeństwa statku oraz jego części składowych i przynależności. Mogą tu wchodzić w grę różne sytuacje tj. niewłaściwe użycie pomp dla usunięcia wody, czy zaniedbanie w zakresie właściwego zabezpieczenia luków. Konstrukcji tej zarzuca się przede wszystkim przestarzałość i nieprzystawanie do obecnych stosunków przewozowych¹⁸. Wskazuje się m.in. że pieczy nad ładunkiem przewoźnik nie sprawuje przecież „zdalnie”, ale również za pośrednictwem załogi statku, w związku z czym trudne może być nawet oddzielenie tych czynności, które dotyczą *stricte* ładunku oraz tych, które tyczą się np. administracji na statku¹⁹. Czasami wskazuje się na możliwość rozróżnienia z wykorzystaniem kryterium celu danej czynności, co również wykorzystywane pozostaje w orzecznictwie niemieckim²⁰. Ogółem jednak ilość wątpliwości związanych zarówno ze stosowaniem, jak i celowością rzeczzonej instytucji – wobec tak daleko idącego ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika morskiego – skutkuje wysokim stopniem kontrowersyjności rzeczzonej instytucji.

W warunkach polskich instytucja błędu nautycznego jest o tyle istotna, że jej konstrukcja została nieomal wprost przeniesiona do polskiego Kodeksu morskiego (co w dużym stopniu tyczy się również i innych ekscypcji odpowiedzialności przewoźnika zawartych w art. 4 ust. 2 Konwencji, mimo pewnych niewielkich redakcyjnych – a czasami merytorycznych – różnic²¹). Wokół instytucji winy

¹⁴ Jej korzenie sięgają ustawy *Harter Act* z 1893 r., uchwalonej w USA.

¹⁵ fr. *faute nautique*.

¹⁶ fr. *faute commerciale*.

¹⁷ K. Kochanowski, *art. 165*, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, red. D. Pyć, E. Sodolska, I. Zużewicz Wiewiórska, Lex 2012.

¹⁸ J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997, s. 155–156.

¹⁹ J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Rozdział IX. Przewóz ładunku*, *Prawo morskie*, t. II. Część Trzecia, *Prawo Żeglugi Morskiej*, Bydgoszcz 1998, s. 461 i nast.

²⁰ R. Malujda, *Schylek ekscypcji winy nautycznej w regulach rotterdamkich a sprawa Tasman Pioneer*, *Prawo morskie* 2011, t. XXVII, s. 91.

²¹ Por. art. 165 ustawy z dnia 18 września 2001 r. *Kodeks morski* (Dz.U. 2001 Nr 138, poz. 1545 ze zm.)

nautycznej narosła znacząca ilość orzecznictwa zarówno sądowego jak i arbitrażowego, m.in. względem zakresu stosowania ekscepcji winy nautycznej. Jednym z dobrych przykładów będzie chociażby sprawa *Tasman Orient Line CV v. New Zeland China Clays Ltd and Others*, w której Nowozelandzki Sąd Najwyższy orzekł, że nawet w sytuacji, w której kapitan i załoga statku w złej wierze dopuści się błędu nautycznego, który doprowadzi do uszkodzenia ładunku, jedynie w celu zakamuflowania swoich niedociągnięć²², nie pozbawia to przewoźnika możliwości uwolnienia się od odpowiedzialności. Podobne wnioski były wysnuwane m.in. w orzecznictwie niemieckim²³. Wnioski te wydają się słuszne, jeśli wziąć pod uwagę sposób skonstruowania ekscepcji w RHV, choć pozostawałyby trudne do zaakceptowania w przypadku regulacji przewozowych w innych gałęziach transportu.

Przenosząc realia przypadków winy nautycznej na regulację Reguł hamburskich należy w szczególności podkreślić, że ich twórcy zrezygnowali w treści tej Konwencji z analogicznego wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika. Tym samym, przypadki spraw, które na gruncie RHV nie będą objęte zakresem odpowiedzialności przewoźnika, mogłyby nią prawdopodobnie zostać objęte na gruncie Reguł hamburskich.

Przypadek sprawy, która może zostać również poddana analizie będzie chociażby sprawa *Yawata Iron & Steel v. Antony Shipping*²⁴. Co prawda tutaj odpowiedzialność przewoźnika była badana na bazie amerykańskiej ustawy COGSA²⁵, jednakże nic nie stoi na przeszkodzie, aby posłużyć się nią jako bazą dla porównania oddziaływania RHV oraz Reguł hamburskich, zwłaszcza że postanowienia COGSA pozostają w tym obszarze zbliżone jak w Regułach hasko-visbijskich. W tej sprawie doszło do zatonięcia statku na północnym Pacyfiku, który przewoził stal do Japonii. W trakcie rejsu statek napotkał na dość silny sztorm, jednakże teoretycznie konstrukcja statku była na tyle wytrzymała, że nie powinno dojść do jego zatopienia. Okazało się jednak, że doszło do uszkodzenia jednej z przednich pokryw luku, wskutek czego woda zaczęła dostawać się do środka. W normalnym toku czynności nie powinno to zaś doprowadzić do zatopienia

²² W tej sprawie doszło do samowolnej zmiany trasy statku, w wyniku którego nastąpiło zderzenie z przeszkodą, uszkodzenie poszycia statku i ładunku. Kapitan nie zawiadomił jednak od razu o uszkodzeniu ładunku, tylko przepłynął z uszkodzonym poszyciem jeszcze ponad 20 km, w celu powrotu na „starą” trasę statku i dopiero wtedy zawiadomił o wypadku.

²³ R. Malujda, *op. cit.*, s. 90.

²⁴ *Yawata Iron & Steel v. Antony Shipping*, 396 F. Supp. 619, 1975 AMC 1602 (S.D.N.Y. 1975), *aff'd*, 538 F.2d 317, 1976 AMC 2685 (2d Cir. 1975).

²⁵ Carriage of Goods by Sea Act Enacted 1936 (COGSA) por. § 1304 [2], lit. a – *Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from— (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.*

statku. Ostatecznie przyjęto, że do katastrofy statku doszło w wyniku błędu nawigacyjnego, poprzez niewłaściwą zmianę kursu, bez uwzględnienia kierunku i siły wiatru, pod kątem stanu technicznego statku²⁶.

Na gruncie ekscepcji winy nautycznej określonej w COGSA, jak i Regułach hasko-visbijskich, w takiej sytuacji odpowiedzialność przewoźnika może zostać wyłączona. Nawet bowiem przy uwzględnieniu wspomnianego uszkodzenia trudno tutaj mówić o braku zdatności statku do żeglugi, skoro przy normalnych warunkach nie wpływało to na poziom bezpieczeństwa statku. Na gruncie Reguł hamburskich jednak niewykluczone pozostaje, że odpowiedzialność przewoźnika zostałaby przesądzona. Z uwagi na brak analogicznego unormowania dotyczącego winy nautycznej konieczne byłoby zbadanie, czy podjęte zostały wszelkie niezbędne środki ostrożności, jakich można by rozsądnie wymagać od przewoźnika i osób, za które ponosi on odpowiedzialność. Sprowadzałoby się to zatem do tego, czy błąd nawigacyjny wynikał np. z usprawiedliwionej okolicznościami oceny sytuacji, czy też byłby spowodowany przez jawne zaniedbanie. Mimo że na gruncie RHV w obydwu tych przypadkach przewoźnik może zwolnić się od odpowiedzialności, o tyle w drugiej sytuacji mógłby już zostać pociągnięty do odpowiedzialności, na gruncie Reguł hamburskich²⁷. Tym bardziej do podobnych wniosków można dojść na tle wspomnianej wcześniej sprawy *Tasman Orient Line*, skoro w jej przypadku dodatkowo wchodziło w grę dopuszczenie się błędu nautycznego w złej wierze. Tym bardziej zatem można wskazać na wysokie prawdopodobieństwo uznania odpowiedzialności przewoźnika, gdyby w jej zakresie odpowiadał na podstawie Reguł hamburskich. Co więcej, warta podkreślenia pozostaje tutaj sytuacja dowodowa stron ewentualnego procesu na gruncie RHV oraz Reguł hamburskich. W przypadku Reguł hamburskich, jak wspomniano już powyżej, przewoźnik co do zasady może uwolnić się od odpowiedzialności, o ile wykaże że on (względnie jego przedstawiciele lub podwładni) podjął odpowiednie starania i wszelkie środki zaradcze, jakich można rozsądnie wymagać. We wspomnianych dwóch sprawach dla podjęcia skutecznej obrony ze strony przewoźnika udowodnienia wymagałoby natomiast to, że do szkody doszło w wyniku niezamierzonego (lub nawet zamierzonego) błędu nautycznego ze strony kapitana, czy załogi. Innymi słowy – udowadnianie przez przewoźnika tej samej okoliczności może mieć nawet dokładnie odwrotny skutek na gruncie obydwu Konwencji. Nie tylko zatem sytuacja prawna, ale i dowodowa pozostaje dla przewoźnika morskiego w podobnych sytuacjach daleko trudniejsza na gruncie Reguł hamburskich.

²⁶ Wskazuje się jednak na pewne wątpliwości co do skuteczności obrony przewoźnika związane z tym, że burze w tamtym rejonie i porze roku są zjawiskiem powszechnym – R. Force, A. Yiannopoulos, M. Davies, *Admiralty and Maritime Law*, v. 1, Washington 2007, s. 54.

²⁷ R. G. Bauer, *op. cit.*, s. 61.

Warto również odnieść się do różnicy regulacji pomiędzy RHV a Regulami hamburskimi w zakresie ekscepcji w razie powstania pożaru. W Regulach hasko-visbijskich ekscepcja ta została sformułowana w prostszy sposób, a mianowicie wskazane zostało, że odpowiedzialność przewoźnika będzie wyłączona w sytuacji, gdy dojdzie do szkody wynikającej z pożaru, o ile nie został spowodowany przez czyn lub z winy przewoźnika²⁸. W Regulach hamburskich z kolei regulacja dotycząca ekscepcji pożaru jest dla odmiany skonstruowana w sposób odmienny. Wskazuje się mianowicie, że przewoźnik jest odpowiedzialny za utratę, uszkodzenie lub opóźnienie w dostarczeniu ładunku, spowodowaną przez pożar, jeśli powód udowodni, że doszło do niego z winy lub niedbalstwa przewoźnika, czy też osób za które ponosi on odpowiedzialność, jak również w sytuacji szkody wobec której (z winy lub niedbalstwa przewoźnika) nie zostaną podjęte niezbędne, rozsądnie wymagane środki, mające na celu zgaszenie pożaru, jak również uniknięcie, lub przynajmniej zniwelowanie jego skutków. Reguły hamburskie odnoszą się również do ryzyka pożaru na pokładzie statku, wskazując że na wypadek takiej sytuacji powinien być (na żądanie przewoźnika lub powoda) sporządzony raport zgodny z praktyką spedycyjną, dostępny na żądanie obydwu stron.

Co do zasady, mimo nieco odmiennego redakcyjnie sformułowania obydwu ekscepcji, zakres ich oddziaływania pozostaje zbliżony. Podstawową różnicą jest jednak to, że RHV traktują o winie, tudzież czynie przewoźnika, natomiast Reguły hamburskie, również odnoszą się do podwładnego lub agenta przewoźnika. W efekcie, w większości spraw skutek byłby zbliżony, niezależnie od tego czy zastosowanie znalazłyby RHV, czy też Reguły hamburskie. Przykładowo, w sprawie skargi *Tai Chi Navigation (Panama) Corp.*²⁹ doszło do pożaru w maszynowni statku i eksplozji, po której nastąpiła eksplozja butli acetylenowych oraz tlenowych w pobliżu otwartych drzwi maszynowni – ich lokalizacja była zaś znana przewoźnikowi³⁰. W tej sytuacji, zarówno na gruncie RHV, jak i Regul hamburskich doszłoby do przesądzenia odpowiedzialności przewoźnika. Dla kontrastu jednak można odnieść się do sprawy *Earl and Stoddart v. Eller ans Wilson Lines*³¹, w której do pożaru doszło w zasobniach węglowych, przy czym zaniedbanie (które doprowadziło do pożaru) było spowodowane przez starszego mechanika na statku, bez formalnego udziału przewoźnika. Przyczyną pożaru było dokładniej niezachowanie odpowiednich warunków przechowywania węgla w zasobni bunkrowej. Na gruncie

²⁸ W tym wypadku można zatem zastanowić się, czy nie dochodzi do rozszerzenia odpowiedzialności przewoźnika poprzez zastosowanie zasady ryzyka odpowiedzialności w przypadku pożaru.

²⁹ *Complaint of Ta Chi Navigation (Panama) Corp.*, 677 F.2d 225, 1982 AMC 1710 (2d Cir. 1982).

³⁰ <https://www.courtlistener.com/opinion/1500517/complaint-of-ta-chi-navigation-panama-corp-sa/> (dostęp: 7.07.2019).

³¹ *Earle & Stoddart, Inc. v. Ellerman's Wilson Line, Ltd.*, 287 U.S. 420 (1932).

RHV takie okoliczności nie przesądzają odpowiedzialności przewoźnika, ponieważ w tej sytuacji nie doszło do jego zaniedbania jako takiego, skoro zawiniło działanie konkretnego pracownika, działającego bez porozumienia z przewoźnikiem. Działanie podwładnego nie byłoby tu zatem tożsame z działaniem przewoźnika³². Na gruncie Reguł hamburskich jednak sytuacja wyglądać mogłaby inaczej, jeśli starszego mechanika zaliczyć do kategorii osób, których czyny objęte są również zakresem odpowiedzialności przewoźnika³³.

Kazus ten obrazuje dokładniej jedną z istotniejszych różnic pomiędzy RHV oraz Regułami hamburskimi, pod kątem zakresu odpowiedzialności obciążającej przewoźnika. Było to również widoczne na przykładzie wspomnianej ekscypcji winy nautycznej, na której gruncie przewoźnik miał w ramach RHV nie odpowiadać za działania np. kapitana czy nawigatora statku. W przypadku natomiast Reguł hamburskich sytuacja wygląda inaczej, przez co za czyny np. podwładnych, czy agentów (które doprowadzą do uszkodzenia ładunku) na gruncie regulacji tyczącej się pożaru przewoźnik może już ponosić odpowiedzialność za szkodę na ładunku lub spowodowaną przez opóźnienie w jego dostarczeniu. Tym niemniej, wracając do kwestii sytuacji dowodowej obydwu stron ewentualnego procesu, tutaj dla odmiany ich sytuacja byłaby podobna na gruncie obydwu Konwencji.

Kolejna z ekscypcji odpowiedzialności przewoźnika obejmuje wyłączenie odpowiedzialności w razie zaistnienia siły wyższej. Na gruncie prawa polskiego pojęcie to obejmuje dosyć szerokie spectrum przypadków, od okoliczności zbliżonych do katastrofy naturalnej, po takie jak działania wojenne, akty przymusu państwowego, czy strajki³⁴. W anglosaskiej tradycji prawnej natomiast (w której swoje korzenie mają właśnie RHV) pojęciem odpowiadającym sile wyższej jest pojęcie *acts of God* – należy jednak pamiętać, że odnosi się ono do aktów siły wyższej mających naturalny charakter, tj. zawężony do zdarzeń mających charakter katastrof naturalnych. Takie okoliczności jak wojna, czy strajki są traktowane jako kategoria odrębna, co uwidocznione zostało właśnie w sposobie sformułowania ekscypcji odpowiedzialności przewoźnika w ramach RHV. Kolejne bowiem ekscypcje odpowiedzialności przewoźnika jako osobne sytuacje ujmują m.in.: działania wojenne; działania wrogów społeczeństwa; postanowienia lub przymus ze strony panującego, władz bądź ludu, lub też z zajęcia sądowego; rozruchy lub zaburzenia cywilne; ograniczenia wynikłe z kwarantanny; strajki, lokauty albo zastoje lub przeszkody w pracy, częściowe, całkowite z jakiegokolwiek przyczyny³⁵.

³² N. J. Margetson, *The System of Liability of Articles III and IV the Hague (Visby) Rules*, Paris 2008, s. 108.

³³ *Servants or agents*.

³⁴ J. Młynarczyk, *op. cit.*

³⁵ *Act of war; Act of public enemies; Arrest or restraint of princes, rulers, or people, or seizure under legal proces; Riots and civil commotion; Quarrantine restrictions; Strikes or lockouts or stop-page or restraint of labor from whatever causes, whether partial or general.*

Patrząc przez pryzmat polskiej doktryny, okoliczności te zbiorczo kwalifikują się pod pojęcie siły wyższej w naszym rodzimym pojmowaniu. W Regułach hamburskich z kolei w ogóle nie doszło do tak szczegółowego i kazuistycznego wyszczególnienia podobnego rodzaju ekscypcji odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Twórcy Reguł hamburskich ograniczyli się natomiast do ukształtowania odpowiedzialności na zasadzie winy domniemanej, bez osobno skonstruowanej ekscypcji związanej lub opartej na pojęciu siły wyższej.

W praktyce jednak różnice pomiędzy obydwo reżimami odpowiedzialności się tutaj zacierają. W przypadkach bowiem, które podlegają zakresowi wyłączeń odpowiedzialności wskazanych powyżej, również na gruncie Reguł hamburskich odpowiedzialność przewoźnika pozostanie wyłączona, nie z tytułu jednak podlegania pod kazuistycznie unormowaną ekscypcję odpowiedzialności, ale z uwagi na brak winy. Na przewoźniku spoczywać będzie co prawda ciężar dowodowy w zakresie wykazania, że owej winy nie ponosi, jednakże na gruncie RHV przewoźnik również musiałby udowodnić zaistnienie przesłanek danej ekscypcji. Pod względem dowodowym zatem sytuacja przewoźnika w obrębie obydwu reżimów odpowiedzialności będzie również zbliżona³⁶.

Odnosząc się do dalszych wyłączeń odpowiedzialności na gruncie RHV oraz Reguł hamburskich, należy odnotować że na gruncie Reguł hasko-visbijskich unormowanych zostało jeszcze kilka dodatkowych, kazuistycznie ujętych przesłanek wyłączających odpowiedzialność za szkody, powstałe w wyniku: ratowania lub usiłowania ratowania życia lub mienia na morzu; ze straty mechanicznej na objętości lub wadze, lub z każdej innej straty lub szkody, wynikłej z wady ukrytej, natury specjalnej lub wady towarowi właściwej; z niedostatecznego opakowania; z niedostateczności lub niedokładności znaków; jak również z wad ukrytych, uchodzących uwagi przy należytej staranności. Nie wyczerpuje to co prawda jeszcze wszystkich ekscypcji na gruncie art. 4 RHV, jednakże o ostatniej z nich będzie mowa dalej.

Wyraźnie widocznym pozostaje to, że spośród ekscypcji wyszczególnionych w akapicie poprzedzającym, zbliżone unormowanie na gruncie RHV dotyczy jedynie ratowania życia lub mienia na morzu. Na gruncie Reguł hamburskich wskazuje się bowiem, że (co do zasady) przewoźnik nie jest odpowiedzialny kiedy szkoda lub opóźnienie w transporcie było rezultatem podjęcia środków dla ratowania życia, jak również rozsądnych środków dla ratowania mienia na morzu³⁷. Pomimo nieco odmiennego sformułowania tych ekscypcji z obydwu Konwencji (w szczególności RHV nie wspomina o „rozsądnych” środkach co

³⁶ R. Force, *A Comparison of the Hague, Hague – Visby and Hamburg Rules: Much Ado About(?)*, „Tulane Law Review”, 2051 (1995–1996), s. 2066–2067.

³⁷ *The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.*

do ratowania mienia, ale po prostu o ratowaniu lub usiłowaniu ratowania m.in. mienia na morzu), sposób ich działania (jak i sytuacji dowodowej), będzie tutaj również zbliżony.

Brakuje jednak na gruncie Reguł hamburskich analogicznych ekscencji odpowiedzialności, jak te występujące w RHV w zakresie niedostatecznego opakowania, czy znaków lub wad ukrytych, uchodzących uwagi przy zachowaniu należytej staranności. Różnice pomiędzy sytuacją przewoźnika na gruncie RHV oraz Reguł hamburskich w obrębie sytuacji objętych rzeczonymi ekscencjami odpowiedzialności będą w zasadzie analogiczne, jak w przypadku innych ekscencji z RHV, które nie mają swojego odpowiednika na gruncie Reguł hamburskich. Reguły hamburskie zawierają jednak ekscencję odpowiedzialności niemającą swojego odpowiednika na gruncie Reguł hasko-visbijskich, dotyczącą przewozu żywych zwierząt³⁸. Wskazane wyłączenie odpowiedzialności można jednak uznać za wyraz tendencji występujących w nowszych konwencjach przewozowych, tj. Konwencja CMR³⁹ lub Konwencja COTIF-CIM⁴⁰. Krótko rzecz ujmując, wskazane postanowienie wyłącza odpowiedzialność przewoźnika morskiego w przypadku szkody powstałej w trakcie przewozu żywych zwierząt, jeśli dojdzie do niej wskutek szczególnego ryzyka związanego z przewozem tego typu przewozu. Brak analogicznego postanowienia na gruncie RHV nie oznacza jednak, że w przypadku przewozu żywych zwierząt przewoźnik morski nie ma na ich podstawie możliwości uwolnienia się od odpowiedzialności (oczywiście w braku wystąpienia pozostałych z przesłanek opisanych w niniejszym artykule). Ostatnia bowiem z analizowanych ekscencji odpowiedzialności unormowanych w Regułach hasko-visbijskich dotyczy wyłączenia odpowiedzialności za szkodę powstałą z: *„każdej innej przyczyny nie pochodzącej z działania lub wady przewoźnika, albo z działania lub wady agentów, lub nadzorców przewoźnika, lecz ciężar udowodnienia tego spadnie na osobę starającą się o korzyści, płynące z tego wyjątku*

³⁸ Art. 5 ust. 5 Reguł hamburskich: *With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.*

³⁹ Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania, sporządzone w Genewie 19 maja 1956 r. (Dz.U. 1962 Nr 49, poz. 238) – w art. 17 ust. 4 lit. f znajduje się wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika, w przypadku gdy do szkody na towarze doszło wskutek szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z przewozu zwierząt.

⁴⁰ Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzona w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz.U. 1985 nr 34 poz. 158) z Załącznikiem B – Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM); zbliżone jak wspomniane uregulowanie w Konwencji CMR znajduje się w art. 23, § 3 lit. f Załącznika B (CIM).

*i będzie ona musiała wykazać, że ani wina osobista, ani czyn przewoźnika, ani wina lub czyn agentów lub nadzorców nie przyczyniły się do straty lub szkody*⁴¹. Wskazane wyłączenie odpowiedzialności można w zasadzie uznać za zbliżone w swej istocie z podstawową regułą odpowiedzialności przewoźnika morskiego, wyartykułowaną w treści art. 5 ust. 1 Reguł hamburskich. W sytuacjach objętych zastosowaniem wskazanej ekscencji przewoźnik na podstawie obydwu Konwencji ponosić będzie odpowiedzialność przy założeniu domniemanej odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Nie można jednak zapominać o mnogości szczegółowych, negatywnych przesłanek odpowiedzialności, zawartych w treści Reguł hasko-visbijskich, które (jak wykazano w niniejszym artykule) kształtują sytuację dowodową (a nawet zasadę odpowiedzialności) w sposób odmienny, aniżeli podstawowa zasada odpowiedzialności przyjęta przez twórców Konwencji hamburskiej.

WNIOSKI

Podsumowując powyższe rozważania można stwierdzić, że sposób i odmienność sformułowania negatywnych przesłanek odpowiedzialności na gruncie obydwu Konwencji skutkować może rzeczywistym zróżnicowaniem w zakresie odpowiedzialności. Analizując zwłaszcza poszczególne przykłady spraw, na kanwie których autor artykułu oparł przedmiotową analizę zauważyć można, że niejednokrotnie zróżnicowanie treści Konwencji skutkować będzie faktycznymi różnicami w rozstrzygnięciach bazujących na podstawie obydwu Konwencji. W skrajnych wypadkach prowadzi to do sytuacji, że na kanwie tej samej sprawy na tle jednej z Konwencji przewoźnik ponosiłby odpowiedzialność za szkodę, a w drugiej – jego odpowiedzialność mogłaby być co do zasady wyłączona. Zróżnicowanie pomiędzy obydwoma Konwencjami jest jednak znacznie dalej idące i dalece wykracza poza odmienności związane z samym negatywnym zakresem odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Na etapie najpierw samego pomysłu stworzenia nowej konwencji, a potem prac nad jej treścią wskazywano na wspomnianą już anachroniczność Reguł hasko-visbijskich i to pomimo zmian, które już wtedy były opracowane i wdrożone przez Protokół brukselski z roku 1968. Wskazywano zwłaszcza, że RHV nie obejmują swoim zakresem całości stosunków żeglugowych, jak również że w nadmiernym stopniu uprzy-

⁴¹ *Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.*

wilejowują przewoźnika, dając mu zbyt wiele możliwości legalnego uniknięcia odpowiedzialności, zamiast ją umacniać. Zarzutów wobec RHV sformułowano zresztą znacznie więcej, co zaowocowało opracowaniem i ostatecznym wejściem w życie Reguł hamburskich⁴². Tym niemniej, jak wspomniano na początku, Reguły haskowskie (zarówno w wersjach zmienionych protokołami dodatkowymi, jak również bez ratyfikacji jednego lub żadnego z nich⁴³) w dalszym ciągu pozostają najpowszechniejszą i najszerzej obowiązującą konwencją regulującą odpowiedzialność przewoźnika morskiego, mimo późniejszych prób zastąpienia jej nowszymi regulacjami (co dotyczy nie tylko Reguł hamburskich, ale również wspomnianych Reguł rotterdamskich).

EXCLUSIONS OF LIABILITY OF THE MARITIME CARRIER UNDER THE HAGUE-VISBY RULES AND THE HAMBURG RULES – A CASE STUDY

Keywords: Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, maritime carrier's liability, exclusions of liability.

Abstract

The goal of the article is the description and analyze of the exclusions of the maritime carrier's liability, regulated in international conventions, known as the Hague-Visby Rules and the Hamburg Rules. Their construction is basically different and indicates, that their creators had quite the opposite approach in the way of regulation of the negative scope of maritime carrier's liability.

In the article it has been compared each exclusion of liability in both conventions, especially with the consideration of the genuine differences with the carrier's scope of liability. It has been analyzed the examples of the real cases, that have been ruled on the grounds of the maritime carrier's liability. It has been also take a try to evaluate if the court's sentence would be the same on the grounds of both conventions, or rather would be different.

⁴² Zob. szerzej: M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontraktów żeglugowych*, Gdańsk 1996, s. 78.

⁴³ W takim przypadku mówi się o samych „Regułach haskich”.