

CEZARY ŁUCZYWEK\*

## AWARIA WSPÓLNA – NOWE UJĘCIE W PROJEKCIE NOWEGO KODEKSU MORSKIEGO

### Abstrakt

Instytucja awarii wspólnej jest najstarszą instytucją prawa morskiego. Jej użyteczność we współczesnych stosunkach żeglugowych poddawana jest od dawna krytyce. Tym niemniej awaria wspólna pomimo tego, że nie jest przedmiotem żadnej umowy międzynarodowej zajmuje poczesne miejsce w wewnętrznych systemach prawnych państw morskich, a społeczność międzynarodowa wykazuje nią nadal duże zainteresowanie, zmieniając regularnie zasady jej rozliczania ustalone w drugiej połowie XIX w. w Yorku i Antwerpii. Podczas prac nad projektem nowego polskiego Kodeksu morskiego Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego dokonała pewnych zmian w uregulowaniach dotyczących awarii wspólnej, dostosowując przepisy polskiego prawa do nowych rozwiązań proponowanych przez uczestników morskiego obrotu międzynarodowego i organizacji pozarządowych, w tym Międzynarodowego Komitetu Morskiego.

**Słowa kluczowe:** awaria wspólna, prawa olerońskie, wspólne przedsięwzięcie morskie, dyspasz, reguły YAR.

### WPROWADZENIE

W kwietniu 2018 r. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego (KKPM), której członkowie zostali powołani przez Premiera RP w październiku 2015 r., ukończyła prace nad projektem nowego polskiego Kodeksu morskiego. Projekt, decyzją ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, nie został poddany dalszym pracom legislacyjnym, ale za zgodą tegoż ministra opublikowany został

---

\* Kpt. żw. Cezary Łuczywek, doktor nauk prawnych, członek KKPM w kadencji 2015–2019 r.

w XXXV tomie Prawa Morskiego wydawanego przez Komisję Prawa Morskiego Oddziału Polskiej Akademii Nauk w Gdańsku<sup>1</sup>.

W uzasadnieniu do projektu Kodeksu KKPM stwierdziła, iż „Przepisy o awarii wspólnej istniejące w obecnym Kodeksie morskim uznano za niewymagające znacznych zmian. Uznano, że nie należy w Kodeksie morskim powtarzać postanowień Reguł Yorku-Antwerpii, a jedynie oddać istotę instytucji awarii wspólnej. Doprecyzowano jednak siatkę pojęciową, w szczególności przez bardziej precyzyjną definicję awarii wspólnej zawierającą pojęcie „wspólnego przedsięwzięcia morskiego” oraz określono terminy przedawnienia roszczeń z tytułu awarii wspólnej.”

Ze szczegółowej analizy proponowanych przepisów wynika jednak, że dwie trzecie z nich, tzn. dwanaście z osiemnastu jednostek redakcyjnych (paragrafów), zostało w całości lub w części zmienionych oraz dodany został jeden zupełnie nowy paragraf.

Daje to asumpt do podjęcia próby porównania nowych rozwiązań proponowanych przez Komisję w tym zakresie ze stanem dotychczasowym oraz rozwinięcia myśli, która im przyświecała, a także skomentowania niektórych już istniejących przepisów dotyczących tej szacownej i wiekowej instytucji.

Chociaż głównym celem niniejszego artykułu jest przedstawienie przepisów zaproponowanych przez KKPM w projekcie nowego Kodeksu morskiego, to warto jednak zacząć od historii samej instytucji i nowej definicji awarii wspólnej, o której mowa jest w uzasadnieniu do projektu nowego Kodeksu.

## 1. ISTOTA AWARII WSPÓLNEJ

Awaria wspólna (ang. *general average*, fr. *avarie commune*) jest najstarszą znaną instytucją prawa morskiego. Jej istota była już uregulowana w prawie rodyjskim kilka wieków przed naszą erą, komentowali ją prawnicy rzymscy na początku naszej ery (*Lex Rhodia*), jej ślady widać także w średniowiecznym prawie olerońskim. Jej istota polega na tym, że osoby uczestniczące we „wspólnym przedsięwzięciu morskim” (podróży morskiej statku z ładunkiem), których mienie jest narażone na niebezpieczeństwo, powinny podzielić między siebie straty wynikające z dokonanych poświęceń lub poniesione wydatki, w części odpowiedniej do wartości ich mienia biorącego udział w tym przedsięwzięciu. Jeżeli więc jedna osoba poniesie w celu ratowania statku, ładunku lub frachtu ze wspólnego dla nich niebezpieczeństwa nadzwyczajne poświęcenia lub wydatki, to może żądać od pozostałych osób wyrównania poniesionych strat, proporcjonalnie do wartości mienia, jakie te osoby zaangażowały w tym wspólnym przedsięwzięciu. W przypadku statku, który przewożąc ładunek wszedł na mieliznę,

<sup>1</sup> <http://journals.pan.pl/dlibra/publication/126164/edition/110076/content>

takim nadzwyczajnym poświęceniem może być np. wyrzucenie części ładunku za burtę (ang. *jettison*) lub przeładowanie jego części na inny statek, a wydatkiem poniesionym w celu ratowania statku jest opłata za holownik użyty do ściągnięcia statku z mielizny. W tym przypadku głównymi podmiotami zaangażowanymi (biorącymi udział) w awarii wspólnej będą: właściciel statku, właściciel ładunku oraz osoba, której należy się fracht za jego przewóz, np. czarterujący statek na czas będący przewoźnikiem (wierzyciel frachtu). Ponieważ mienie i korzyści (statek, ładunek i fracht) tych trzech podmiotów zostały zagrożone w wyniku wejścia statku na mieliznę, to one wszystkie wspólnie powinny podzielić między siebie poświęcenia i wydatki poniesione dla ich ratowania.

## 2. HISTORIA INSTYTUCJI I JEJ DEFINICJA

Pierwszą wzmiankę o rozwiązaniu prawnym wywodzącym się z prawa rodyjskiego<sup>2</sup>, które wiele wieków później nazwano „awarią wspólną”, znajdujemy w Digestach Justyniańskich z VI w n.e. W tytule 2 księgi XIV Digestów czytamy: „*Lege Rodia cavetur, ut, si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est.*”<sup>3</sup>. Angielski przekład łacińskiego tekstu „*It is provided by the Rhodian Law that if merchandise is thrown overboard to lighten the ship, the loss occasioned for the benefit of all must be made good by the contribution of all*”, zamieszczony w amerykańskim *The Law of Admiralty*<sup>4</sup>, można przetłumaczyć następująco: „Prawo rodyjskie stanowi, że gdy towary zostaną wyrzucone za burtę, aby odciążyc statek, to szkoda poniesiona dla dobra wszystkich powinna być naprawiona przez wszystkich w niej uczestniczących”<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> Prawo rodyjskie zachowało się tylko w formie, w jakiej recypowano je w Rzymie zapewne w czasie między 51 i 53 rokiem p.n.e. (S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*. Tom III, Ossolineum, 1975, s. 111.). O istnieniu Kodeksu rodyjskiego (*Rhodian code*) z III lub II wieku przed naszą erą, w którym regulowane było zagadnienie awarii wspólnej wspomina profesor Frederic R. Sanborn w swojej pracy z 1930 r. zatytułowanej *Origins of the Early English Maritime and Commercial Law* (wyd. Wiliam S. Hein & Co., Inc. Buffalo, New York 2002, s. 5). Angielski historyk prawa Theodore F.T. Plucknett pisząc w 1929 r. m.in. o źródłach europejskiego prawa morskiego i prawa handlowego, tak opisuje prawo rodyjskie: „*Two or three centuries before Christ there was a body of law known as the Lex Rhodia which grew up in the great maritime centre in the islands of Rhodes*”. T.F.T. Plucknett, *A Concise History of the Common Law*, 5<sup>th</sup> edition, 1956, s. 657. Reprint 2010. Liberty Fund, Inc., Indianapolis, Indiana, USA.

<sup>3</sup> F.R. Sanborn, *op. cit.*, s. 5, przypis 16.

<sup>4</sup> G. Gilmore, C. L. Black, Jr., *The Law of Admiralty*, 2 ed., The Foundation Press, Inc., Mineola, New York, 1975, s. 244.

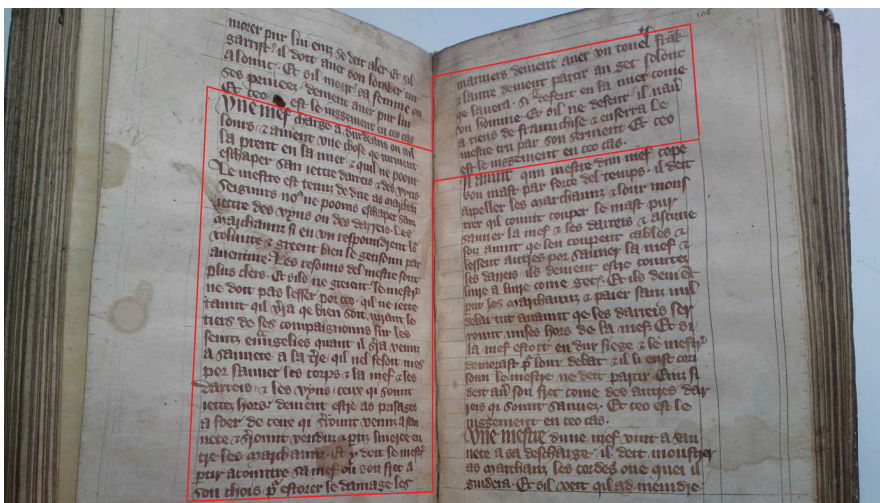
<sup>5</sup> Zob. też S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*. Tom III, Ossolineum, 1975, s. 111.

Następnym źródłem informacji o instytucji awarii wspólnej, nadal jeszcze tak nienazwanej, a podobnie jak ta opisana w Digestach dotyczącej wyrzucenia towarów za burtę statku, jest pochodzący z XII w. zbiór Praw Olerońskich (fr. *La Lei de Oleroune*, ang. *Laws of Oleron*)<sup>6</sup>. Dwadzieścia cztery takie prawa zostały uwiecznione na kartach czternastowiecznego, najstarszego znanego średniowiecznego manuskryptu z Prawami Olerońskimi o nazwie *Liber Memorandorum*<sup>7</sup>. Ósme w kolejności zapisane prawo brzmi: „*Une nef charge a Burdeaus*

<sup>6</sup> Należy zwrócić uwagę na często używane w piśmiennictwie prawnomorskim, ale niezbyt poprawne tłumaczenie nazwy zbioru Praw Olerońskich jako Zwoje Olerońskie – p. np. S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, tom I, Ossolineum, 1971, s. 28. Wynika to zapewne z używanego w literaturze anglosaskiej określenia *Rolls* (także *Rules* oraz *Roles*) *of Oleron* stosowanego przez niektórych autorów w stosunku tego zbioru prawa. O niepoprawności określenia Zwoje (*Rolls*) Olerońskie świadczą zarówno teksty praw olerońskich zawartych w najstarszych istniejących manuskryptach, jak i historyczne pochodzenie angielskiego wyrazu *rolls*. Powstałe w XII w. Prawa Olerońskie zapisane w dwóch XIV w. manuskryptach *Liber Memorandorum* i *Liber Horn* (przechowywanych najpierw w archiwach Guildhall w City of London, a następnie w London Metropolitan Archive) noszą tytuł *La lei de Oleroune* (Prawo Olerońskie) i zaczynają się od słów: *Ceo est la copie de la charte d'Oleroun des juggementz de la meer*. Użyte francuskie słowo *charte* (ang. *charter*) oznaczało dokument prawny gwarantujący prawa lub przywileje. Według T. Twissa słowo *rolls* jako synonim słowa *charter* pojawia się po raz pierwszy w manuskrypcie, który zachował się w *Bodleian Library* w Oxfordzie, zatytułowanym: „*C'est la Copie des Roulles ou Chartre d'Olyroun des Juggementz de la Meer*”. Ten manuskrypt, noszący znak *Bodley 462*, jest również manuskrytem czternastowiecznym, ale nowszym (tzn. późniejszym) niż *Liber Memorandorum* i *Liber Horn*. W jeszcze późniejszym XV w. manuskrypcie z *Cotton Collection* w British Museum (*Nero, A. VI*) słowo ‘*chartre*’ jest zupełnie opuszczone i pierwszy artykuł Praw Olerońskich zatytułowany jest „*Ceo est la copie des Roules de Oleron et des Juggementz du Mair*”. Z tytułów obu manuskryptów z Guildhall, które są najwcześniejszymi znanymi manuskryptami zawierającymi tekst Praw Olerońskich, można wyciągnąć wniosek, że prawa te dotarły do Anglii w czasie, gdy zwyczajowo stosowane było tam określenie *czarter* (*charter*) do aktów prawnych. Termin „*rolls*” zaczął być stosowany do tych aktów (ustaw) w okresie późniejszym. Ta zmiana nomenklatury w Anglii datuje się od panowania króla Jana (początek XIII w.). Wówczas wprowadzono w królewskiej kancelarii praktykę zapisywania (rejestrowania) *czarterów* z każdego roku na zwojach (*rolls*) pergaminu. Obowiązkiem kanclerza królewskiego (*chancellor*) było zapisywanie (rejestrowanie) wszystkich aktów prawnych (*to enrol all laws*). Od tamtej pory o prawach z każdego roku zaczęto mówić jako *the roll of the year* lub *rolls of the year* w przypadku gdy były one zbyt liczne, aby je pomieścić na pojedynczym zwoju (T. Twiss, ed. *The Black Book of the Admiralty*, vol. III, Introduction s. xiii. Reprint 1985, Professional Books Limited, Abington, England). Sir Travers Twiss twierdzi też, że „Zmiana praktyki według niektórych autorów rozpoczęła się już w okresie panowania Ryszarda I. Nie ma jednak wątpliwości, że termin „*charter*”, w stosunku do prawa, był używany przed terminem „*roll*”, a ten ostatni był stosowany w Anglii do aktów prawnych po tym, jak były one uchwalone”. Podsumowując należy stwierdzić, że pojęcie „zwoje” (ang. *rolls*) funkcjonuje w angielskim prawie na pewno od XIII w. natomiast Prawa Olerońskie pochodzą z XII w.

<sup>7</sup> *Liber Memorandorum* jest najstarszym manuskrytem zawierającym spisane Prawa Olerońskie – pochodzi z początku XIV w. Kilkadziesiąt lat później powstał manuskrypt *Liber Horn*, a po

*ou aillours, et auient une chose qe turment la prent en la mier, et quil ne poont eschaper san iette darreis et des vins. Le mestre est tenuz de due as marchaz, “Seignurs, no ne poorns eschaper sanz iette des vyns ou des darreis”. Les marchaunz si en vn a respoundrent lour volunte et greent bien le getisoun par auenture. Les resouns del mestre sont plus clers. Et sils ne greient, le mestre ne doit pas lesser por ceo qil ne iette taunt qil vra qe bien soit, iuraut le tiers de ses compaignouns sur les seintz euangelies quant il sra venuz a sauuete a la tre, qil nel fesoit mes por sauuer les corps et la nief et les darreis et les vyns, ceux qi sount iettez hors deuient estre as prisagez a foer de ceux qi siventt venuz a sauuete, et srount venduz et ptiz liueree entre les marchaunz. Et y doit le mestre ptir acountre la nief ou son fret a son chois por estorer le damage les mariners deuient auer un tonel frak, et lautre deuient parar au get solonc qe lauera, si defent en la mier come un home. Eo sil ne defent, il nau a riens de fraunchise, et en serra le mestre cru par son serment. Et ceo est le iuggement en ceo cas.”<sup>8</sup>.*



Na zdjęciu zaznaczony został tekst ósmego prawa olerońskiego, widniejący na kartach XIV-wiecznego manuskryptu *Liber Memorandum*.

nim Bodley MS., 462. Jeszcze z XIV w. pochodzi manuskrypt Rawlinson MS., B.356. który zawiera kopię Praw Olerońskich spisanych w *Liber Memorandum*. Z XV w. pochodzą manuskrypty *Vespasian MS.*, B. xxii oraz *Selden, Arch B.27*, a także *MS. Brugense*, zawierający flamandzką wersję Praw Olerońskich. W XVI w. powstał *Sloane MS.*, 2423, w XVII w. *Landsdowne MS*, a w XVIII w. *Whitehall MS*. Wszystkie z nich zawierały Prawa Olerońskie, niekiedy w liczbie znacznie przekraczającej pierwotne 24 z manuskryptu *Liber Memorandum*.

<sup>8</sup> Tekst w języku starofrancuskim z domieszką dialektu gaskońskiego ósmego prawa Praw Olerońskich z XIV-wiecznego manuskryptu *Liber Memorandum*. Kopia części manuskryptu zawierającej 24 prawa olerońskie (zdjęcia 15 stron manuskryptu) z London Metropolitan Archives znajduje się w zbiorach autora artykułu.



W przekładzie powyższego tekstu, napisanego w języku starofrancuskim z domieszką dialektu gaskońskiego, na język polski, czytamy: „Statek bierze ładunek w Bordeaux bądź gdzie indziej, a następnie zdarza się tak, że na morzu przyjdzie sztorm i konieczne dla ratowania życia będzie wyrzucenie za burtę towarów i win; wówczas kapitan winien oznajmić kupcom: „Panowie, nie ujdziemy z życiem, jeśli nie wyrzucimy za burtę wina lub towarów”; kupcy, jeśli są obecni na statku, wyrażają swoją wolę i godzą się na możliwość wyrzucenia towaru za burtę, jako iż argumenty kapitana są oczywiste; jeśli zaś nie wyrażą zgody, kapitan winien mimo to wyrzucić tyle balastu ile jest konieczne; po szczęśliwym dotarciu na ląd wraz z trzema towarzyszami złożą przysięgę na święte Ewangelie, iż uczy-nione to zostało jedynie po to, by ratować życie, statek, towary i wina. Towary, które zostały wyrzucone, powinny zostać wycenione według tych, które ocalały; zostaną sprzedane i rozdzielone funt po funcie pomiędzy kupców; kapitan winien włączyć w to rozliczenie statek lub swój fracht, wedle wyboru, by wynagrodzić straty; marynarze powinni otrzymać każdy po dużej beczce wina za darmo, inni zaś powinni mieć udział w wyrzuconym balaście ze burtę zależnie od tego, co kto z nich miał na statku, jeśli będzie postępował na morzu jak mężczyzna; jeśli nie będzie tak czynił, niczego nie otrzyma za darmo, i dana będzie wiara przysiędze kapitana. Takie jest prawo w tym przypadku.”<sup>9</sup>.

To samo ósme prawo olerońskie, dotyczące uprawnienia kapitana statku do wyrzucenia ładunku za burtę w przypadku niebezpieczeństwa oraz podziału strat pomiędzy statek i ładunek, zostało przetłumaczone w tomie III *The Black Book of the Admiralty* na język angielski następująco: „A ship loads at Bordeaux, or elsewhere, and it happens that a storm catches the ship at sea, and that she cannot escape without casting overboard goods and wines; the master is bound to say to the merchants, “Sirs, we cannot escape without casting overboard wines or goods;” the merchants, if there are any, answer as they will, and agree, readily to a jetison on the chance, since the reasons of the master are most clear; and if they do not agree, the master ought not to give up for that reason casting overboard as much as he shall see fit, swearing himself and three of his companions upon the Holy Evangelists, when he has arrived in safety on shore, that he did not do it, except in order to save the lives and the ship and the goods and the wines. Those which are cast overboard ought to be appraised at the market price of those which have arrived in safety, and shall be sold and shared pound by pound amongst the merchants; and the master ought to share in the reckoning his ship or his freight at his choice, to reimburse the losses; the mariners ought to have a ton free, and the rest they ought to share in the jetison, according to what they shall have on

<sup>9</sup> Przekładu dokonała dr hab. J. Gorecka-Kalita z Zakładu Filologii Francuskiej Instytutu Filologii Romańskiej Wydziału Filologicznego Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. Autor artykuł dokonał kilku „marynistrycznych” korekt w przetłumaczonym tekście.

*board, if they conduct themselves as men on the sea; and if they do not so conduct themselves, they ought not to have any exemption, and the master shall be believed on his oath. And this is the judgment in this case.*"<sup>10</sup>.

Pierwsza pełna definicja awarii wspólnej (*general average*) pochodzi z orzeczenia, które 3 lutego 1801 r. wydał angielski sąd King's Bench w sprawie *Birkeley and Others* przeciwko *Presgrave*. W sprawie, w której armator statku *Argo* pozwał właściciela ładunku pszenicy, którą statek przewoził, o pokrycie części strat i szkód, które statek poniósł podczas złej pogody wchodząc do portu i ratując statek i ładunek przed uszkodzeniem, sąd (sędzia Lawrence) stwierdził: „*All loss which arises in consequence of extraordinary sacrifices made or expences incurred for the preservation of the ship and cargo come within general average, and must be borne proportionably by all who are interested. Natural justice requires this.*”<sup>11</sup>. „Wszystkie straty, które powstały na skutek nadzwyczajnych poświęceń i wydatków poniesionych dla zachowania statku i ładunku składają się na awarię wspólną i musi być poniesione proporcjonalnie przez wszystkich zainteresowanych. Tego wymaga zwykła sprawiedliwość.”

W drugiej połowie XIX w. amerykański Sąd Najwyższy w orzeczeniu w sprawie statku *Star of Hope*, w której właściciele ładunku pozwali armatora statku o odszkodowanie z tytułu niedostarczenia części ładunku (kapitan musiał go sprzedać, aby zdobyć fundusze na naprawę statku po pożarze i wejściu na mieliznę), stwierdził między innymi:

*“General average contribution is defined to be a contribution by all the parties in a sea adventure to make good the loss sustained by one of their number on account of sacrifices voluntarily made of part of the ship or cargo to save the residue and the lives of those on board from an impending peril, or for extraordinary expenses necessarily incurred by one or more of the parties for the general benefit of all the interests embarked in the enterprise”.*

*“Common justice dictates that where two or more parties are engaged in the same sea risk, and one of them, in a moment of imminent peril, makes a sacrifice to avoid the impending danger or incurs extraordinary expenses to promote the general safety, the loss or expenses so incurred shall be assessed upon all in proportion to the share of each in the adventure.”*<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> T. Twiss, ed., *The Black Book of the Admiralty*, vol. III. Reprint 1985, Professional Books Limited, Abington, England, s. 2–33.

<sup>11</sup> *Birkeley v Presgrave* (1801) 1 East 220, 102 ER 86; Court of King's Bench.

<sup>12</sup> *Star of Hope* 76 US 203 (1869). 76 U.S. 203, 19 L. Ed. 638, 9 Wall. 203, 1869 U.S. LEXIS 958.

Na początku XX w. parlament brytyjski uchwalił ustawę *Insurance Act, 1906*, w której pojawia się po raz pierwszy w prawie stanowionym pełna definicja awarii wspólnej. Artykuł 66 ust. 2 tego aktu stanowi:

*“There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperiled in the common adventure.”*<sup>13</sup>.

Wreszcie ostatnim, współczesnym źródłem zawierającym definicję awarii wspólnej są najnowsze Reguły Yorku Antwerpii z 2016 r. (YAR 2016), opracowane przez Międzynarodowy Komitet Morski (CMI)<sup>14</sup>. Reguła A YAR 2016 brzmi następująco: *„There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.”*<sup>15</sup>.

Obie powyższe definicje, tj. definicja z angielskiej ustawy *Insurance Act, 1906* oraz definicja z YAR 2016, stały się podstawą dla nowego brzmienia definicji awarii wspólnej przyjętej w projekcie nowego Kodeksu morskiego przez KKPM. Użyte w YAR 2016 pojęcie *common maritime adventure* (wspólnego przedsięwzięcia morskiego) również zostało zdefiniowane w projekcie nowego Kodeksu i zostanie przedstawione dalej przy omawianiu konkretnych jego przepisów.

### 3. UNIFIKACJA ZASAD AWARII WSPÓLNEJ. REGUŁY YAR 2016

Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego zaznaczyła w uzasadnieniu do projektu nowego Kodeksu morskiego, że nie należy w Kodeksie morskim powtarzać postanowień Reguł Yorku-Antwerpii. Warto zatem w tym miejscu poświęcić kilka zdań na temat samych Reguł i omówić pokrótce ostatnią ich wersję, pochodzącą z 2016 r.

Unifikacji zasad awarii wspólnej na poziomie międzynarodowym dokonano po raz pierwszy w 1864 r. na Międzynarodowym Kongresie Awarii Wspólnej w angielskim mieście York. Stworzono wówczas jedenaście pierwszych reguł

<sup>13</sup> Marine Insurance Act, 1906. Section 66 para. 2.

<sup>14</sup> Comité Maritime International – pozarządowa międzynarodowa organizacja *not-profit* założona w Antwerpii w 1897 r. Celem CMI jest działalność na rzecz unifikacji prawa morskiego we wszystkich jego aspektach.

<sup>15</sup> <https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/> (dostęp: 22.11.2019).



postępowania w przypadku zaistnienia awarii wspólnej (znanych odąd jako Reguły Jorku) i stosowania ich w czarterpartiach i konosamentach. Po trzynastu latach na konferencji w Antwerpii w 1877 r. dokonano modyfikacji istniejących reguł, dodano regułę dwunastą i przyjęto dla nich obowiązującą do dziś nazwę Reguł Jorku-Antwerpii (*York-Antwerp Rules*, YAR). Kolejnej aktualizacji zasad dokonał Międzynarodowy Komitet Morski (CMI) w 1890 r. (rozszerzono liczbę do 18 reguł). W 1924 r. wprowadzono podział reguł na literowe (7 reguł) i cyfrowe (23 reguły). Te pierwsze stanowiły zasady ogólne, te drugie – zasady szczegółowe. W ciągu następnych siedemdziesięciu lat reguły ulegały kilkukrotnym zmianom: w 1950 r. zmniejszono liczbę reguł szczegółowych do 22, ale dodano na wstępie ważną regułę interpretacyjną; w 1974 r. nastąpiły pewne zmiany mające na celu wyjaśnienie treści reguł; w 1990 r. uwzględniono w nich postanowienia wynikające z nowej konwencji o ratownictwie morskim (z 1989 r.), a następne zmiany, wśród których przyjęto dodatkową wstępną Regułę *Paramount*, przyjęto w 1994 r. na konferencji CMI w Sydney. W 2004 r. dokonano kolejnych zmian YAR, które nie spotkały się jednak z przychylnym przyjęciem wśród armatorów statków i były rzadko stosowane w praktyce żeglujowej.

Ostatnia wersja reguł YAR pochodząca z 2016 r. zawiera 7 ogólnych reguł literowych (od A do G) i 23 reguły szczegółowe (oznaczone od I do XXIII). Reguły literowe określają ogólne zasady, według których rozlicza się awarię wspólną. Reguły cyfrowe mają charakter wyjątków od zasad ogólnych i w razie sprzeczności z zasadami ogólnymi mają przed nimi pierwszeństwo.

Przed regułami literowymi występują dwie dodatkowe, wstępne reguły nieoznaczone: Reguła interpretacyjna – stanowiąca objaśnienie jak należy stosować reguły YAR oraz Reguła *Paramount* (podstawowa), ograniczająca zaliczanie do awarii wspólnej na podstawie reguł cyfrowych wydatków armatora o charakterze eksploatacyjnym, jeżeli nie jest spełniony warunek postępowania rozsądnego. Reguły literowe zawierają następujące definicje i zasady.

- Reguła A zawiera definicję awarii wspólnej ustaloną w 1924 r. i do tej pory niezmienną.
- Reguła B dotyczy przypadku, w którym występuje zespół holowniczy i wyjaśnia, że zespół statków uczestniczących wspólnie w działaniach natury handlowej stanowi „wspólne przedsięwzięcie morskie” i do nich też należy stosować zasady awarii wspólnej; tak nie jest, jeżeli statki uczestniczą jedynie w działaniach natury ratowniczej. Nowe uregulowania z 2016 r. (w porównaniu z YAR 1994 i 2004) zastrzegają, że jeżeli jeden ze statków, którym grozi wspólne niebezpieczeństwo, odłączył się od drugiego statku po to, aby zwiększyć swoje bezpieczeństwo lub bezpieczeństwo statku, od którego się odłączył, to takie odłączenie jest aktem awarii wspólnej.
- Reguła C określa zakres strat stanowiących awarię wspólną.

- Reguła D wskazuje, że zasady uczestnictwa w awarii wspólnej pozostają niezmienione nawet wtedy, gdy niebezpieczeństwo zostało wywołane przez jednego z jej uczestników.
- Reguła E dotyczy rozłożenia ciężaru dowodu i stanowi, że dowód straty, której wyrównania strona dochodzi, spoczywa właśnie na stronie dochodzącej roszczenia.
- Reguła F dotyczy uwzględniania wydatków dodatkowych, poniesionych w miejsce wydatków, które zostałyby uznane za podlegające zaliczeniu do awarii wspólnej, jednak tylko do wysokości wydatków, których uniknięto.
- Reguła G ustala sposób określania wartości mienia uczestniczącego w awarii wspólnej.

Reguły I–XVI YAR określają zasady kwalifikowania poświęceń i wydatków (strat) należących do awarii wspólnej:

- Reguła I dotyczy wyrzucenia ładunku za burtę; odnosi się do najstarszej formy awarii wspólnej – zrzutu morskiego (*jettison of cargo*), opisanej zarówno w prawie rodyjskim, jak i zbiorze Prawie Olerońskich.
- Reguła II dotyczy szkód wyrządzonych wyrzuceniem ładunku, szkód spowodowanych przez wodę, która dostała się na statek oraz poświęcenia dla wspólnego bezpieczeństwa.
- Reguła III dotyczy szkód wyrządzonych przy gaszeniu pożaru na statku.
- Reguła IV dotyczy odcięcia uszkodzonych w wyniku wypadku części statku; reguła ma genezę w rodyjskim prawie morskim, widnieje także w zbiorze Praw Olerońskich.
- Reguła V dotyczy dobrowolnego osadzenia statku na przybrzeżnej mieliźnie.
- Reguła VI dotyczy wynagrodzenia za ratownictwo.
- Reguła VII dotyczy szkód wyrządzonych w urządzeniach maszynowych i kotłach statku podczas ściągania go z mielizny.
- Reguła VIII dotyczy wydatków związanych z odlichtowaniem (odciążeniem) statku.
- Reguła IX dotyczy użycia ładunku, materiałów i zapasów statku jako paliwa.
- Reguła X dotyczy wydatków poniesionych przez statek w związku z jego zawinięciem do portu schronienia.
- Reguła XI dotyczy wynagrodzenia i utrzymania załogi oraz innych kosztów poniesionych podczas zawinięcia statku do portu schronienia.
- Reguła XII dotyczy szkód w ładunku, paliwie lub zapasach, poniesionych przy okazji ich wyładowania, składowania lub sztautowania.
- Reguła XIII dotyczy niepotrącania od kosztów napraw różnicy wartości części lub materiałów nowych zainstalowanych po awarii na statku i części lub materiałów starych lub częściowo zużytych, które należało wymienić,

za wyjątkiem statków starszych niż 15 lat, w przypadku których potrącenie wynosi jedna trzecia wartości;

- Reguła XIV dotyczy kosztów napraw tymczasowych.

Reguły XV–XVIII YAR określają, które elementy należy brać pod uwagę przy ustalaniu wysokości strat spowodowanych aktem awarii wspólnej (poświęceniem) oraz sposób ustalenia kwot, według których dokonuje się podziału strat należących do awarii wspólnej.

- Reguła XV dotyczy utraty frachtu.
- Reguła XVI dotyczy szkód w ładunku.
- Reguła XVII dotyczy wartości uczestniczących (udziałujących) w awarii wspólnej.
- Reguła XVIII dotyczy uszkodzeń statku.

Reguły XIX–XXIII YAR określają zagadnienia rozliczenia awarii wspólnej, dając praktyczne wskazówki dla jej obliczania.

- Reguła XIX dotyczy szkód na ładunku załadowanym na statek bez wiedzy armatora lub fałszywie zadeklarowanym przy oddaniu do przewozu.
- Reguła XX dotyczy zaliczenia do awarii wspólnej strat poniesionych przez właściciela ładunku przy jego sprzedaży celem dostarczenia potrzebnych funduszy na niezbędne potrzeby (takie np. jak naprawy i opłaty), a także kosztu ubezpieczenia sum wyłożonych na pokrycie wydatków awarii wspólnej.
- Reguła XXI dotyczy odsetek od strat (wydatków, poświęceń i odszkodowań) uznanych w awarii wspólnej.
- Reguła XXII dotyczy postępowania z depozytami gotówkowymi złożonymi u dyspaszera.
- Reguła XXIII określa termin przedawnienia roszczeń dotyczących awarii wspólnej.

Reguły YAR są zbiorem prywatnym<sup>16</sup>. W ich powstawaniu uczestniczyły instytucje pozarządowe oraz osoby majątkowo zainteresowane w żegludze – armatorzy statków. Nie stały się przedmiotem konwencji międzynarodowej, nie zostały aprobowane przez organy rządowe, delegacje dyplomatyczne czy administracyjne<sup>17</sup>. Kształtowanie zasad awarii wspólnej, będące przedmiotem kolejnych wersji reguł, odbywało się (i nadal się odbywa) bez udziału i kontroli rządów państw morskich, a stosowanie ich nie wynika z prawnego przymusu, lecz z woli stron zawierających umowy związane z obrotem żeglugowym<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> Szerzej na temat poszczególnych reguł YAR patrz J. Łopuski (red.), *Prawo morskie*, t. II 2, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Toruń 2000, s. 95 i n. oraz Z. Kamiński, *140 lat Reguł Yorku–Antwerpii*, Prawo Morskie 2006, t. XXII, s. 167 i n.

<sup>17</sup> S. Matysik, *op. cit.*, s. 119.

<sup>18</sup> J. Łopuski, *op. cit.*, s. 90.

#### 4. OMÓWIENIE NOWYCH PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH AWARII WSPÓLNEJ

Przepisy dotyczące awarii wspólnej Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego umieściła w Dziale II Tytułu VII projektu nowego Kodeksu morskiego. Tytuł ten, któremu nadano nazwę „Ratownictwo morskie, awaria wspólna, zderzenia statków, mienie zatopione, znalezione lub porzucone, usuwanie wraków”, zawiera w części zagadnienia wchodzące w zakres Tytułu VII obecnego (obowiązującego) Kodeksu morskiego z 2001 r. (zwanego dalej „k.m.”), zatytułowanego „Wypadki morskie”, a w części zupełnie nowe przepisy dotyczące usuwania wraków, wynikające z postanowień Międzynarodowej konwencji w sprawie usuwania wraków, sporządzonej w Nairobi dnia 18 maja 2007 r.

KKPM zdecydowała o usunięciu z tej części Kodeksu przepisów dotyczących zanieczyszczeń ze statków i umieszczeniu ich w osobnym Tytule dotyczącym odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza oraz o odseparowaniu instytucji awarii wspólnej od wypadków zderzenia statków, przyjmując słusznie, że awaria wspólna sama w sobie wypadkiem nie jest, lecz jedynie konsekwencją wypadku morskiego<sup>19</sup>.

Dział II (Awaria wspólna) Tytułu VII projektu nowego Kodeksu morskiego obejmuje podobnie jak w obecnym k.m. siedem artykułów, oznaczonych tym razem numerami od 323 do 329, jednak w odróżnieniu od obowiązującego aktu zawiera o jedną jednostkę redakcyjną (paragraf) więcej. Spowodowane to było koniecznością rozszerzenia definicji awarii wspólnej i wyjaśnienia pojęcia „wspólnego przedsięwzięcia morskiego”, zaczerpniętego z definicji awarii wspólnej pochodzącej z YAR 2016.

Jak już wspomniano we Wprowadzeniu tylko sześć paragrafów pozostało bez zmian w stosunku do obowiązującego k.m. Są to: art. 324, art. 325 § 3, art. 326 § 1 i § 2 oraz art. 328 § 2 i § 7. Pozostałe przepisy otrzymały albo zupełnie nowe brzmienie albo uległy modyfikacjom.

Poniżej przedstawiono i omówiono treść poszczególnych przepisów Działu II Tytułu VII nowego Kodeksu morskiego dotyczących awarii wspólnej, wskazano odniesienia do przepisów obowiązujących oraz opatrzone je komentarzem w przypadkach, w których taki komentarz wydawał się autorowi wskazany.

##### Dział II Awaria wspólna

**Art. 323. § 1.** Awarię wspólną stanowią nadzwyczajne poświęcenia lub wydatki poniesione rozmyślnie i rozsądnie w celu zachowania mienia zagrożonego niebezpieczeństwem podczas wspólnego przedsięwzięcia morskiego.

<sup>19</sup> Patrz J. Łopuski, *op. cit.*, s. 101.

Przepis ten jest odpowiednikiem przepisu art. 250 § 1 k.m. Inkorporuje on pierwszą regułę literową „A” reguł YAR. Nowa definicja awarii wspólnej zachowuje pierwsze dwa istotne elementy poprzedniej definicji, tzn. 1) nadzwyczajny charakter poświęcenia lub wydatku oraz 2) rozmyślność i rozsądek przy dokonywaniu poświęcenia lub wydatku, jednak inaczej opisuje trzeci istotny jej element i zmienia cel podejmowanych działań, którym nie jest już ratowanie statku, ładunku na nim przewożonego oraz frachtu ze wspólnego dla nich niebezpieczeństwa, ale 3) zachowanie mienia zagrożonego niebezpieczeństwem podczas wspólnego przedsięwzięcia morskiego<sup>20</sup>. KKPM uznała, że takie ujęcie będzie lepsze i przy okazji zgodne z przytoczonymi wcześniej rozwiązaniami definicyjnymi zarówno w angielskiej ustawie *Insurance Act, 1906*, jak i w najnowszych regułach YAR 2016.

**Art. 323. § 2.** Przez wspólne przedsięwzięcie morskie należy rozumieć podróż morską statku z ładunkiem lub pasażerami, a także holowanie lub pchanie statku lub statków, z wyjątkiem holowania udzielonego w celu ratownictwa.

Jest to nowy przepis w projekcie KKPM z 2018 r. Komisja uznała za niezbędne wyjaśnienie pojęcia wspólnego przedsięwzięcia morskiego zawartego w definicji awarii wspólnej w poprzednim paragrafie, które wcześniej (tzn. w obecnym k.m.) nie występowało.

Pojęcie przedsięwzięcia morskiego (*marine adventure*) w prawie angielskim zostało zdefiniowane w ustawie *Insurance Act, 1906*. Pod pojęciem tym ustawa rozumie w szczególności każde przedsięwzięcie, w którym między innymi towary przewożone przez statek, inne rzeczy ruchome lub fracht za przewóz towarów są

---

<sup>20</sup> Ta część polskiego przepisu w oryginale brzmi następująco: *preserving the property imperilled in the common adventure* (w angielskiej ustawie *Insurance Act, 1906*) oraz *preserving from peril the property involved in a common maritime adventure* (w YAR 2016). Zachowanie (ocalenie) mienia (samego statku, ładunku w ładowniach, paliwa w zbiornikach) jest głównym celem, dla którego armator statku (a w teorii także każda ze stron biorących udział we wspólnym przedsięwzięciu morskim) może podjąć działania polegające na dokonaniu poświęceń lub poczynieniu wydatków, które uchronią to mienie przed grożącym mu niebezpieczeństwem. Czynnikiem niebezpieczeństwa jest bardzo istotny, jednak nie musi to być zawsze bezpośrednie niebezpieczeństwo grożące statkowi i ładunkowi. Z praktyki dyspazerskiej wynika, że awaria wspólna może być przez armatora zadeklarowana nawet wtedy, gdy statek znalazł się w sytuacji, w której nie zagrażają mu żadne „niebezpieczeństwa morskie”. Może tak być np. gdy statek w podróży morskiej będąc na środku oceanu doznał awarii silnika głównego (np. zatarcia tłoka) i załoga statku nie jest w stanie tej awarii sama usunąć. Awaria silnika jest co prawda zwykłą awarią, czyli zalicza się do tzw. awarii poszczególnych, ale jej okoliczności, tzn. miejsce, w którym się wydarzyła (tj. duża odległość od lądu) oraz brak możliwości naprawy przez załogę oraz brak możliwości dostarczenia na statek części zapasowych powoduje, że statek staje się bezbronny i bez pomocy z zewnątrz, w postaci np. holowania statku do portu, statek i jego ładunek skazany byłby na zagładę.



narażone na niebezpieczeństwa morskie (*maritime perils*), albo gdy z tytułu tych niebezpieczeństw armator lub inne osoby zainteresowane ładunkiem mogą być odpowiedzialne wobec osób trzecich<sup>21</sup>. Za niebezpieczeństwa morskie ustawa uznaje niebezpieczeństwa wynikające lub związane z żeglugą morską, w tym niebezpieczeństwa morza, pożar, niebezpieczeństwo wojny, piratów złodziei, porwania, zatrzymania władz, wyrzucenie ładunku za burtę, baraterię i inne podobne niebezpieczeństwa<sup>22</sup>.

W omawianym przepisie w zakresie wspólnego przedsięwzięcia morskiego KKPM włączyła także holowanie lub pchanie statku lub statków (z wyjątkiem holowania udzielonego w celu ratownictwa), które przewidziano w regule literowej „B” pkt 1reguł YAR 2016.

**Art. 323.** § 3. Do awarii wspólnej zalicza się tylko te straty, które są bezpośrednim następstwem aktu awarii wspólnej. Strat pośrednich, jak straty z przestoju lub z różnicy cen oraz szkód w środowisku nie zalicza się do awarii wspólnej.

Przepis ten odpowiada obecnemu art. 250 § 3 k.m., z tą różnicą, że KKPM dodała w nim, a konkretnie wyłączyła z awarii wspólnej, szkody w środowisku. Takie wyłączenie przewidują również reguły YAR 2016 w regule literowej „C” pkt 2.

Podsumowując treść art. 323 – pierwszego artykułu projektu nowego Kodeksu morskiego dotyczącego awarii wspólnej – warto zaznaczyć, że o ile w odpowiadającym mu art. 250 k.m. ustawodawca wylicza skrupulatnie trzy elementy biorące udział w awarii wspólnej, tj.: statek, ładunek i fracht, to KKPM zdecydowała w nowej definicji w projekcie Kodeksu ograniczyć się do „mienia zagrożonego niebezpieczeństwem”. W definicji awarii wspólnej w regułach YAR, ani w pierwszych z 1864 r. ani w ostatnich z 2016 r., wyliczenia takiego, jak w art. 250 k.m. nie ma. Wszystkie te elementy występują oczywiście w treści YAR, ale w różnych regułach, nie w definicji awarii.

<sup>21</sup> Insurance Act, 1906, sec. 3(2) *In particular there is a marine adventure where –*  
(a) *Any ship goods or other moveables are exposed to marine perils. Such property is in this Act referred to as “insurable property”;*

(b) *The earning or acquisition of any freight, passage money, commission, profit or another pecuniary benefit, or disbursements, is endangered by the exposure of insurable property to maritime perils;*  
(c) *Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by means of maritime perils.*

<sup>22</sup> Insurance Act, 1906, Article 3 in fine: *“Maritime perils” means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.*

**Art. 324.** Wydatek nadzwyczajny poniesiony zamiast wydatku, który podlegałby zaliczeniu do awarii wspólnej, zalicza się do awarii wspólnej, lecz tylko do wysokości wydatku zastąpienego.

Przepis ten jest powtórzeniem bez zmian obowiązującego art. 251 k.m. Wprowadza on do prawa polskiego regułę „F” reguł YAR 2016. Reguła ta dotyczy uwzględnienia wydatku zastępczego, stanowiącego dodatkowy wydatek nadzwyczajny poniesiony zamiast wydatku, który normalnie podlegałby zaliczeniu do awarii wspólnej. Taki wydatek może zostać uwzględniony, ale jedynie do wysokości wydatku, którego uniknięto (wydatku zastąpienego). Zasada wyrażona w art. 324 projektu (art. 251 k.m.), rozwinięta w regułach cyfrowych X, XI i XIV reguł YAR 2016 dotyczących sytuacji szczególnych, prowadzi do znacznego rozszerzania strat zaliczanych do awarii wspólnej. Przypadki stosowania tej zasady mogą być częste, zwłaszcza gdy statek zawija do portu schronienia. Typowym wydatkiem zastępczym mogą być koszty przelotu członków załogi ze statku do kraju podczas remontu statku za granicą, ale tylko do wysokości kosztów utrzymania załogi na statku<sup>23</sup>.

**Art. 325.** § 1. Straty awarii wspólnej rozdziela się pomiędzy mienie zaangażowane w danym przedsięwzięciu morskim, w szczególności statek, ładunek i fracht, w stosunku do jego rzeczywistej wartości w miejscu i czasie zakończenia tego przedsięwzięcia. Opłata za przewóz pasażerów i ich bagażu jest zrównana z frachtem.

Przepis powyższy jest odpowiednikiem przepisu art. 252 § 1 k.m., w którym ze względu na nowe brzmienie definicji awarii wspólnej „statek, ładunek i fracht” KKPM zamieniła na „mienie zaangażowane w przedsięwzięciu morskim”, a zakończenie „podróży” na zakończenie tego „przedsięwzięcia”.

Kwestię określenia wartości mienia uczestniczącego w awarii wspólnej reguluje reguła „G” YAR. Przepis art. 325 (art. 252 § 1 k.m.) wprowadza za regułą „G” zasadę, że awarię wspólną rozlicza się w chwili zakończenia przedsięwzięcia morskiego, zwykle po zakończeniu podróży statku (choć może zaistnieć sytuacja, w której statek nie kończy podróży, np. w chwili wejścia na mieliznę i doznania poważnych uszkodzeń; w tym jednak przypadku można mówić o zakończeniu przedsięwzięcia morskiego), biorąc pod uwagę rzeczywistą wartość wartości udziałujących. Pod pojęciem wartości udziałujących (uczestniczących) należy rozumieć mienie w postaci rzeczy (statku i ładunku), jak i frachtu (wierzytelność, prawo majątkowe) należnego za ładunek (a także opłaty za przewóz pasażerów). Jednak polski ustawodawca zinterpretował w przepisie art. 252 § 1 k.m. regułę „G” YAR bardzo wąsko, zawężając wartości udziałujące jedynie do statku,

<sup>23</sup> S. Matysik, *op. cit.*, s. 124.

ładunku i frachtu, nie przewidując możliwości istnienia innego mienia, które może znajdować się na statku, jak choćby paliwa, które nie musi należeć do armatora statku, a np. do czarterującego na czas, i które może mieć ogromną wartość, przewyższającą niejednokrotnie milion dolarów.

W literaturze prawnomorskiej funkcjonuje opinia, że „aby możliwe było rozliczenie awarii wspólnej, konieczne jest zaangażowanie w danej podróży przynajmniej dwu podmiotów prawa; nie może być awarii wspólnej wtedy, gdy statek nie objęty umową przewozu płynie z balastem”<sup>24</sup>. Można zgodzić się z taką opinią, ale tylko co do liczby podmiotów. Natomiast niekoniecznie co do konieczności istnienia umowy przewozu ładunku i podróży statku tylko pod balastem. Nie ma żadnych przeszkód wynikających z reguł YAR, aby podmiotami uczestniczącymi we wspólnym przedsięwzięciu morskim był właściciel statku, będący jego armatorem i czarterujący statek na czas, będący właścicielem paliwa, które – jak wcześniej powiedziano – może mieć poważną wartość. Statek będący w czarterze na czas może podczas podróży balastowej, po ładunek, ulec wypadkowi morskiemu, w efekcie którego może zaistnieć konieczność deklarowania awarii wspólnej i rozliczenia udziałów zarówno armatora (właściciela), jak i czarterującego na czas. Warto jeszcze raz przypomnieć, że w regułach YAR 2016 w definicji awarii wspólnej nie ma mowy tylko o tych trzech elementach: statek ładunek, fracht, o których mówi obowiązujący kodeks morski (zarówno w art. 251 jak i 252 k.m.), a mowa jest o mieniu uczestniczącym we wspólnym przedsięwzięciu morskim (*property involved in a common maritime adventure*). Dlatego zmiana dokonana przez KKPM w art. 325 § 1 projektu nowego Kodeksu jest jak najbardziej słuszna i praktyczna zarazem.

Jednym z podstawowych problemów związanych z realizacją zasady wyrażonej w regule „G” YAR jest właściwe ustalenie miejsca i czasu zakończenia podróży statku. Jest to szczególnie trudne w przypadkach gdy statek przewozi ładunki przeznaczone do różnych portów i gdy po akcie awarii wspólnej kontynuuje podróż albo gdy część ładunku zostaje po awarii wysłana do miejsca przeznaczenia innym statkiem lub innymi środkami transportu.

**Art. 325.** § 2. Straty awarii wspólnej rozdziela się stosownie do § 1, choćby niebezpieczeństwo, które spowodowało nadzwyczajne poświęcenia lub wydatki, zostało zawinione przez któregokolwiek z uczestników awarii wspólnej. Jednakże rozdzielenie strat nie pozbawia uczestnika awarii wspólnej roszczenia zwrotnego do osoby, z której winy strata powstała oraz podnoszenia związanych z tym zarzutów.

Przepis ten odpowiada przepisowi art. 252 § 2 k.m., z tym, że z kręgu podmiotów, których zawinione działanie mogło doprowadzić do strat awarii wspólnej

<sup>24</sup> Patrz. S. Matysik, *op. cit.*, s. 123.

KKPM usunęła osoby trzecie. Tym samym przepis ten wiernie oddaje zasadę wyrażoną w pierwszej części reguły „D” YAR, z której wynika, że nawet jeżeli szkody awarii wspólnej wynikają z winy którejś ze stron uczestniczącej w przedsięwzięciu morskim, to również i ona ma prawo do udziału w awarii, tzn. będzie uczestniczyć w rozdziale strat zgodnie z określonymi w regułach zasadami<sup>25</sup>. Z regułą „D” YAR łączy się powstanie tzw. *Jason clause* (szeroko używanej w czarterpartiach i konosamentach, powstałej po wyroku amerykańskiego sądu w 1912 r. w sprawie statku *Jason*)<sup>26</sup>, bez której armator statku nie mógłby pod rządami prawa amerykańskiego uczestniczyć w rozliczeniu awarii wspólnej wtedy, gdy przyczyną awarii była jego wina lub jego podwładnych.

**Art. 325. § 3.** Rozdział strat awarii wspólnej przeprowadza się również wtedy, gdy akt awarii wspólnej nie doprowadził do zamierzonego rezultatu, a także gdy poświęcenie objęło cały statek lub cały ładunek.

Przepis powyższy jest kopią obowiązującego przepisu art. 252 § 3 k.m. Ustawodawca przewidział tu dodatkowo przepis gwarantujący rozdział strat awarii wspólnej w sytuacji, gdy akt awarii wspólnej, czyli dokonane poświęcenia lub poniesione wydatki, nie doprowadził do zamierzonego rezultatu. Taka sytuacja może zaistnieć przykładowo gdy kapitan (armator) podejmie decyzję o wyrzuceniu części ładunku za burtę aby zejść z mielizny, ale statku nie uda się ściągnąć i ulegnie całkowitemu zniszczeniu (łącznie z pozostałym ładunkiem). Nie ma w regułach YAR podobnego zastrzeżenia, jakie przewiduje polski kodeks morski. Szczególnie trudno wyobrazić sobie sytuację, w której poświęcenie objęło cały statek i cały ładunek i strony przedsięwzięcia morskiego mają przeprowadzić rozliczenie nie mając mienia uratowanego, którego wartość jest konieczna do tego, aby ustalić tzw. wartości udziałujące. Poza tym, w tej sytuacji i w przypadku

<sup>25</sup> Postanowienie zawarte w regule “D” YAR i powtórzone w przepisie art. 325 § 2 projektu nowego Kodeksu morskiego dotyczące udziału w stratach awarii wspólnej również jej uczestnika, który zawinił i do niej doprowadził, nie jest bezwarunkowe i bezwzględne. W sprawie *Alize 1954 and Another v Allianz Elementar Versicherungs AG and Others*, w której duży kontenerowiec CMA CGM *Libra* wszedł w maju 2011 r. na mieliznę podczas wychodzenia z chińskiego portu Xiamen, sąd uznał w wydanym w marcu 2019 r. wyroku, że właściciele ładunku nie muszą uczestniczyć w awarii wspólnej, którą zadeklarował armator, z tego powodu, że armator nie udowodnił, iż dołożył wszelkich starań aby zapewnić statkowi zdatność do żeglugi przed wyjściem z portu i na początku podróży (statek nie miał pełnego planu podróży, z zaznaczonymi na mapach obszarami niebezpiecznymi dla żeglugi ze względu na niepewne sondáže głębokości). Patrz: General Average (w:) *The Journal of International Maritime Law*, March–April 2019, vol. 25, issue 2, ISSN 1478-8586, s. 95–96, oraz szerzej p. wyrok sądu angielskiego (the High Court) w sprawie *The CMA CGM Libra* [2019] EWHC 481 (Admlty).

<sup>26</sup> *The Jason*, 225 U.S. (1912).

odpowiedzialności armatora, którego podwładni zawinili i doprowadzili do utraty statku (kolizja, zatonięcie) i utraty ładunku, byłoby szczególnie krzywdzące dla właściciela ładunku, aby pomimo tego, że utracił cały ładunek, to jeszcze musiał płacić armatorowi pewną sumę dlatego, że ten stracił statek. Oczywiście można tu przytoczyć przepis wyrażony w zdaniu drugim art. 325 § 2 (art. 252 § 2 k.m.) dającym uczestnikowi awarii wspólnej prawo regresu w stosunku do osoby, z której winy strata powstała (co wyraża również reguła „D” YAR w swojej drugiej części), niemniej jednak z ekonomicznego punktu widzenia po poniesieniu straty (szkody) nie powinno się jeszcze zasilać finansowo sprawcy szkody, a następnie żądać od niego odszkodowania. Trudno znaleźć podobne rozwiązanie w prawie morskim innych państw. W niemieckim prawie morskim istnieje nawet przepis (§ 703 niemieckiego kodeksu handlowego), który zastrzega, że aby możliwe było rozliczenie awarii wspólnej, sam akt awarii wspólnej powinien okazać się przynajmniej częściowo skuteczny, co oznacza, że „uratowany został tak statek jak i ładunek, i to każdy z tych przedmiotów całkowicie lub częściowo”<sup>27</sup>.

**Art. 326. § 1.** Strat wynikłych z utraty lub uszkodzenia ładunku, który załadowano na statek bez wiedzy armatora albo zadeklarowano fałszywie przy przyjęciu do przewozu, nie zalicza się do awarii wspólnej; jednakże ładunek taki, jeżeli został uratowany, uczestniczy w pokryciu udziałów awarii wspólnej według ogólnych zasad.

To kolejny przepis, który nie zmienił swojego brzmienia w stosunku do obowiązującego k.m. (art. 253 § 1 k.m.). Recypuje on regułę cyfrową XIX YAR dotyczącą rozliczenia awarii wspólnej. Przyjęta w tej regule zasada stanowi, że straty poniesione przez właściciela ładunku, który został niezadeklarowany lub fałszywie zadeklarowany, nie podlegają wyrównaniu (nie zalicza się ich do awarii wspólnej). Jednak ten niezadeklarowany lub fałszywie zadeklarowany ładunek uczestniczy (udziałuje) w stratach awarii wspólnej. Przykładowo, jeżeli ładunek został zadeklarowany, że wart jest 50% swojej wartości i został utracony całkowicie (miało miejsce poświęcenie w awarii wspólnej), to w rozliczeniu awarii wspólnej zaliczy się tylko te 50% jego wartości.

**Art. 326. § 2.** Straty wynikłe z utraty lub uszkodzenia ładunku, którego wartość została przy przyjęciu do przewozu zadeklarowana poniżej rzeczywistej wartości, zalicza się do awarii wspólnej według wartości zadeklarowanej, natomiast ciężące na tym ładunku zobowiązania z tytułu udziału w awarii wspólnej ustala się według jego wartości rzeczywistej.

<sup>27</sup> S. Matysik, *op. cit.*, s. 124.



Ten przepis pozostał także niezmienny w projekcie nowego Kodeksu morskiego i jest on odpowiednikiem art. 253 § 2 k.m. Wynika z niego, że jeżeli wartość ładunku została zadeklarowana poniżej wartości rzeczywistej, to straty wynikłe z utraty lub uszkodzenia ładunku liczy się według jego wartości zadeklarowanej, a zobowiązania ciężące na tym ładunku według wartości rzeczywistej.

**Art. 327.** Wszelkie szkody w mieniu zaangażowanym w danym przedsięwzięciu morskim, które nie podlegają zaliczeniu do awarii wspólnej, stanowią awarię poszczególną; ponosi je poszkodowany lub ten, kto za nie odpowiada.

Przepis art. 327 projektu odpowiada obowiązującemu przepisowi art. 254 k.m. Dokonane przez KKPM zmiany są jedynie zmianami terminologicznymi i dotyczą zamiany „statku, ładunku lub frachtu” pojęciem „mienia zaangażowanego w przedsięwzięciu morskim”.

O tym jakie szkody i straty podlegają zaliczeniu do awarii wspólnej, a jakie stanowią awarię poszczególną, o której mówi przepis art. 327 projektu (art. 254 k.m.), stanowi reguła literowa „C” YAR 2016 oraz reguły cyfrowe XII, XV, XVI i XVII. Reguła ogólna „C” stanowi, że do awarii wspólnej można zaliczyć tylko takie straty, szkody lub wydatki, które są bezpośrednią konsekwencją aktu awarii wspólnej. W żadnym przypadku nie można zaliczyć do awarii wspólnej straty, szkody lub wydatku, który został poniesiony w odniesieniu do szkody w środowisku lub w efekcie wycieku lub wypuszczenia substancji zanieczyszczających z mienia uczestniczącego we wspólnym przedsięwzięciu morskim. Ponadto nie można do awarii wspólnej zaliczyć przestojowego, strat rynkowych lub wydatków poniesionych z tytułu opóźnienia, zarówno w podróży jak też w jej wyniku, ani też jakiegokolwiek straty pośredniej.

Z reguły szczegółowej XII YAR 2016 wynika, że do awarii wspólnej mogą być zaliczone szkody w ładunku, paliwie lub zapasach, poniesionych przy okazji ich wyładowania, składowania lub sztautowania. Reguła XV zalicza do awarii wspólnej utratę frachtu wynikającą z utraty ładunku, natomiast reguła XVI potwierdza, że ładunek utracony lub uszkodzony przez poświęcenie jest stratą, która objęta jest awarią wspólną.

Z reguły XVII YAR 2016 wynika natomiast, że zaliczeniu do awarii wspólnej podlega oprócz frachtu należnego armatorowi, także opłata za przewóz pasażerów. Nie uczestniczą (nie udziałują) jednak w awarii wspólnej, a więc stanowią awarię poszczególną, szkody w bagażu pasażerów, ich rzeczach osobistych oraz towarzyszących im pojazdach. Nie podlegają awarii wspólnej utracone lub zniszczone przesyłki pocztowe (korespondencja). Szkody i straty, które stanowią awarię poszczególną, ponosi poszkodowany lub ten, kto za nie odpowiada. Warto także dodać, że postanowienia reguł YAR z 2016 r. zezwalają w regule XVII dyspa-

szerowi na niezaliczanie do awarii wspólnej ładunku, którego wartość dawałaby znikomy udział w rozliczeniu awarii.

**Art. 328. § 1.** Ustalenia, czy zachodzi awaria wspólna, obliczenia wysokości strat awarii wspólnej i ich rozdzielenia (dyspasza) dokonuje dyspaszer na zamówienie armatora, z zastrzeżeniem § 6.

Przepis ten jest odpowiednikiem przepisu art. 255 § 1 k.m., z którego treści KKPM usunęła pojęcie „zlecenia”, które ma składać armator dyspaszerowi, zastępując je pojęciem „zamówienia”, oraz dokonała zmiany numeracji kolejnych paragrafów, mając na uwadze rozszerzenie przez ustawodawcę paragrafu pierwszego tego artykułu od czasu wejścia w życie k.m. w 2001 r. o trzy kolejne jednostki redakcyjne § 1a, § 1b i § 1c.

O dyspaszerze, czyli rzeczoznawcy dokonującym rozliczenia strat poniesionych podczas awarii wspólnej, mówią reguły YAR 2016 już w swoich początkowych regułach ogólnych (literowych). Reguła „E” nakazuje stronom uczestniczącym we wspólnym przedsięwzięciu morskim dostarczenie dyspaszerowi informacji o poniesionych stratach i wydatkach oraz wartościach udziałujących. Kodeks morski pozostawia armatorowi decyzję dotyczącą wyboru dyspaszera. Dyspaszer ma przede wszystkim ustalić fakt, czy zaszła awaria wspólna, a następnie obliczyć wysokości strat i dokonać ich rozdzielenia. Zgodnie z obowiązującym polskim prawem (art. 255 § 1 k.m.) dyspaszer powinien działać na podstawie zlecenia. Zawężenie usługi dyspaszera świadczonej uczestnikom awarii wspólnej jedynie do umowy zlecenia nie wydało się Komisji właściwe. To od samych stron powinno zależeć jak chcą kształtować stosunek prawny między sobą i czy wybiorą ustawową umowę zlecenia czy umowę nienazwaną. Można jednak założyć, że używając określenia „na zlecenie”, w art. 255 § 1 k.m., ustawodawca miał na myśli polecenie lub zamówienie usługi u dyspaszera, a nie wskazanie konkretnego rodzaju umowy. Nowa reguła „E” YAR z 2016 r. każe stronom, które chcą rozliczać awarię wspólną, jedynie poinformować na piśmie dyspaszera o swoich roszczenia, bez wskazania stosunku zobowiązaniowego oraz odpowiadającej mu umowy. KKPM zdecydowała w przepisie nowego Kodeksu morskiego wprowadzić pojęcie „na zamówienie” zamiast „na zlecenie”.

**Art. 328. § 2.** Dyspasza może być świadczona tylko przez dyspaszera wpisanego na listę dyspaszerów. Listę dyspaszerów prowadzi Prezes Krajowej Izby Gospodarczej<sup>28</sup>.

<sup>28</sup> Warto w tym miejscu zauważyć, iż w tekście projektu nowego Kodeksu morskiego opublikowanym w czasopiśmie Prawo Morskie, wkraśl się błąd i zamiast Prezesa Krajowej Izby Gospodarczej w projekcie widnieje Prezes Krajowej Izby Gospodarki Morskiej.

Przepis ten jest kopią przepisu art. 255 § 1a k.m. i nie wymaga komentarza.

**Art. 328. § 3.** Na listę dyspaszerów wpisuje się dyspaszera, jeżeli spełnia wymagania kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie § 7.

Przepis powyższy nie doznał istotnych zmian w stosunku do odpowiadającego mu przepisowi art. 255 § 1b k.m., z wyjątkiem jednej zmiany polegającej na wskazaniu innego odniesienia na końcu przepisu. Zamiast § 4 (tak jak w obowiązującym k.m.) KKPM wskazała § 7, co wynika ze zmiany struktury całego art. 328 projektu nowego Kodeksu.

**Art. 328. § 4.** Dyspaszera skreśla się z listy dyspaszerów na jego wniosek oraz w przypadku:

- 1) utraty kwalifikacji;
- 2) stwierdzenia zawinionego, nienależytego wykonywania czynności dyspaszerskich, naruszenia prawa oraz naruszenia zasad etyki zawodowej;
- 3) śmierci dyspaszera.

Ten przepis odpowiada przepisowi art. 255 § 1c k.m., ale jego brzmienie zostało nieco zmienione przez KKPM dla większej jego przejrzystości i tym samym poprawności legislacyjnej.

Dokonanie rozliczenia awarii wspólnej, czyli sporządzenie dyspaszy przez dyspaszera, może być przeprowadzone tylko przez osobę wpisaną na listę dyspaszerów. Na takiej liście, tak jak wynika z treści poprzedniego przepisu, może znaleźć się tylko osoba, która spełni określone wymagania kwalifikacyjne, a decyzję o skreśleniu z niej podejmuje Prezes Krajowej Izby Gospodarczej (KIG), jeżeli zajdzie któryś, z określonych w art. 328 § 4 warunków, tzn. sam dyspaszer złoży wniosek o skreślenie z listy, utraci on posiadane kwalifikacje, zostanie stwierdzone zawinione, nienależyte wykonywanie przez dyspaszera czynności dyspaszerskich, naruszy on prawa lub zasady etyki zawodowej albo dyspaszer umrze.

**Art. 328. § 5.** Rozliczenia awarii wspólnej dokonuje dyspaszer stosując, w braku umowy stron, zasady powszechnie przyjęte w międzynarodowym obrocie morskim.

Przepis powyższy odpowiada przepisowi art. 255 § 2 k.m. i brzmi niemal identycznie jak przepis obowiązujący, za wyjątkiem niewielkiej korekty legislacyjnej, którą wprowadziła KKPM, polegającej na usunięciu wyrazu „Szczegółowego” przed wyrazem „rozliczenia” na początku obowiązującego przepisu, stając na stanowisku, że rozliczenie dyspaszy nie może być „nieszczegółowe” i istniejąca kwalifikacja rozliczenia jest zbędna.

Dyspaszer działa na podstawie przepisów kodeksu morskiego, a rozliczenia awarii wspólnej dokonuje na podstawie umowy z armatorem lub innym podmiotem uczestniczącym w awarii, a w jej braku ma zgodnie z art. 328 § 5 obowiązek stosować zasady powszechnie przyjęte w międzynarodowym obrocie morskim, czyli reguły YAR. Jest to jedyne w polskim kodeksie morskim odesłanie do międzynarodowego prawa zwyczajowego.

Sporządzona przez dyspaszera dyspasza ma jedynie charakter ekspertyzy. Każdy z uczestników awarii wspólnej może zatem powołać własnego dyspaszera, a w razie sprzeczności między wynikami rozliczeń spór podlega rozstrzygnięciu przez sąd<sup>29</sup>.

Czynności dyspaszera polegają w uproszczeniu na: 1) gromadzeniu dokumentów wyceniających mienie uczestniczące w awarii (głównie statek, ładunek, paliwo i fracht); 2) ustaleniu – na podstawie rachunków, specyfikacji kosztów, konosamentów, kwitów (np. holowniczych) – całości nadzwyczajnych wydatków, poświęceń, kosztów oraz szkód, które zgodnie z regułami YAR są zaliczane do awarii wspólnej; 3) dokonaniu wyceny mienia i potrąceń (o których mowa w regule XIII YAR); 4) porównaniu dwóch grup kosztów: sumy wartości uczestniczących i sumy strat, szkód, poświęceń i wydatków; 5) obliczeniu procentu, czyli ustaleniu jakim procentem sumy pierwszej jest suma druga; oraz 6) rozłożeniu sumy strat, szkód poświęceń i wydatków na wartości uczestniczące, przez pomnożenie każdej z wartości uczestniczących (statek, ładunek, paliwo, fracht) przez obliczony procent.

Przykładowo: jeżeli suma wartości uczestniczących wynosiła 10 mln dolarów, a suma strat, szkód poświęceń i wydatków wynosiła 200 tys. dolarów, to składka (udział) w awarii wspólnej wynosi 2%. Zatem jeżeli statek był wart 6 mln, ładunek 3 mln, paliwo 760 tys. i fracht 240 tys. dolarów, to udział armatora statku w awarii wyniesie 120 tys. dolarów, właściciela ładunku – 60 tys., właściciela paliwa – 15,2 tys., a przewoźnika (wierzyciela frachtu) – 4,8 tys. dolarów.

**Art. 328.** § 6. Zamówienie powinno być złożone dyspaszerowi przez armatora niezwłocznie po zakończeniu wspólnego przedsięwzięcia morskiego, nie później jednak niż w ciągu jednego miesiąca. Po upływie tego terminu zamówienie może być złożone przez innego uczestnika awarii wspólnej.

Przepis ten odpowiada przepisowi art. 255 § 3 k.m. KKPM wprowadziła do nowego brzmienia przepisu trzy zmiany. Po pierwsze zamiast istniejącego „zlecenia” użyto pojęcia „zamówienie”, po drugie zakończenie podróży zastąpiło zakończeniem wspólnego przedsięwzięcia morskiego i wreszcie po trzecie, w drugim zdaniu tego przepisu Komisja zrezygnowała z określenia „w razie

<sup>29</sup> J. Łopuski, *op. cit.*, s. 128.

zwłoki” w działaniach armatora statku na rzecz upływu terminu jednego miesiąca, który umożliwi innemu uczestnikowi awarii wspólnej za złożenie zamówienia na dyspaszę u dyspaszera.

**Art. 328.** § 7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, kwalifikacje wymagane do zajmowania stanowiska dyspaszera, w szczególności mając na uwadze wymagania stawiane przed dyspaszermani w zakresie prowadzenia postępowania dyspaszerskiego, sposób powoływania dyspaszera, wpisu i skreślenia z listy dyspaszerów oraz tryb postępowania dyspaszerskiego.

Powyższy przepis jest identyczny z istniejącym przepisem art. 255 k.m. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 14 kwietnia 2004 r. w sprawie powoływania dyspaszerów oraz postępowania dyspaszerskiego<sup>30</sup> dyspaszerów powołuje Prezes KIG w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej na podstawie pozytywnego wyniku egzaminu złożonego przed komisją egzaminacyjną. Kandydat na dyspaszera musi m.in. mieć wyższe wykształcenie prawnicze, ekonomiczne lub dyplom kapitana żegluga wielkiej, wykazać biegłą znajomość języka angielskiego oraz praktyczną znajomość prawa morskiego i zwyczajów międzynarodowego obrotu morskiego, a także mieć co najmniej 5-letnią praktykę w zakresie opracowywania spraw związanych z awariami morskimi<sup>31</sup>.

Prezes KIG dokonuje wpisania osoby, która zdała egzamin, na listę dyspaszerów. Wpis dokonywany jest z urzędu. Rozporządzenie, o którym mowa, zawiera przepisy proceduralne regulujące obowiązki uczestników awarii wspólnej dotyczące dostarczenia dyspaszermani dokumentów lub wyjaśnień potrzebnych do wykonywania czynności dyspaszerskich.

Przepisy uprawniają też dyspaszermani do odmowy sporządzenia dyspaszy w razie ustalenia, że awaria wspólna nie zachodzi. Podobne, choć nieco bardziej szczegółowe uregulowania w sprawie postępowania stron wysuwających roszczenia w awarii wspólnej zawiera reguła „E” YAR. Reguła ta w swoim ust. 3 stanowi, że w przypadku gdy strony uczestniczące w awarii nie dostarczą dyspaszermani informacji potwierdzających ich roszczenie lub dowodów potwierdzających wartość mienia uczestniczącego w awarii w terminie 12 miesięcy od zakończenia podróży lub od dnia poniesionych strat lub wydatków, dyspaszermani ma prawo do rozliczenia awarii na podstawie danych, którymi dysponuje. Informację o takim rozliczeniu dyspaszermani powinien wysłać na piśmie do każdej ze stron, a te z kolei mają dwa

<sup>30</sup> Dz. U. Nr 109, poz. 1158.

<sup>31</sup> Por. krytyczną ocenę rozporządzenia – Z. Godecki, *Status prawny dyspaszermani – przykład złej legislacji*, Prawo Morskie 2010, t. XXIV, s. 121 i n.



miesiące na wniesienie odwołania, ale tylko w przypadku, gdy uznają szacunki dyspaszera za oczywiście nieprawidłowe.

**Art. 329. § 1.** Roszczenie z awarii wspólnej przedawnia się z upływem jednego roku od sporządzenia dyspaszy, nie później jednak niż z upływem 6 lat od dnia zakończenia wspólnego przedsięwzięcia morskiego.

Przepis ten stanowi odpowiednik przepisu art. 256 § 1 k.m., ale KKPM zmieniła istniejący przepis gruntownie. Wprowadzenie do międzynarodowego morskiego obrotu gospodarczego zasad rozliczania awarii wspólnej przyjętych w regulach YAR w 2004 r., potwierdzonych następnie w YAR 2016 spowodowało, że istniejący przepis art. 256 k.m. stał się nieaktualny. Nowe reguły YAR przyjęły w regule cyfrowej XXIII roczny termin przedawnienia, biegnący od dnia sporządzenia dyspaszy, zastrzegając jednak, że roszczenie nie może być jednak zgłoszone później niż 6 lat od dnia zakończenia wspólnego przedsięwzięcia morskiego.

Jeżeli żaden z uczestników przedsięwzięcia morskiego nie zgłosi w tym okresie dyspaszerowi, że miała miejsce awaria wspólna i ma z tego tytułu roszczenia do pozostałych uczestników podróży, to po 6 latach od zakończenia przedsięwzięcia morskiego nikt już nie będzie mógł wystąpić z roszczeniem, że poniósł w tym przedsięwzięciu (podróży morskiej statku) jakieś straty.

**Art. 329. § 2.** Bieg przedawnienia przerywa się przez zgłoszenie roszczenia dyspaszerowi, o którym mowa w art. 328 § 6.

Przepis powyższy odpowiada przepisowi art. 256 § 2 k.m. KKPM dokonała w tym przepisie dwóch zmian. Zrezygnowano ze sformułowania o „wyznaczonym” dyspaszerze, ponieważ dyspaszer nie jest wyznaczany, a uczestnicy awarii wspólnej mogą jedynie składać u niego zamówienia na dyspaszę oraz usunięto drugie zdanie istniejącego przepisu, które dawało możliwość wznowienia biegu przedawnienia na nowo od dnia doręczenia dyspaszy.

Zgodnie ze wspomnianym wyżej rozporządzeniem Ministra Infrastruktury dzień doręczenia dyspaszy lub wyciągu z dyspaszy bądź zawiadomienia o odmowie sporządzenia dyspaszy stanowi datę zakończenia postępowania dyspaszerskiego. Jednak na mocy przepisu art. 329 § 2 projektu nowego Kodeksu strony będą mogły zgłaszać nadal swoje roszczenia ale już nie te dotyczące zgłoszenia samego faktu zaistnienia awarii wspólnej, a związane z jej rozliczeniem przedstawionym w dyspaszy. Takie zgłoszenie przerywa roczny bieg przedstawienia przewidziany w art. 329 § 1, ale zainteresowane strony będą to mogły robić tylko przez okres 6 lat od zakończenia wspólnego przedsięwzięcia morskiego. Usunięcie zdania

drugiego z przepisu art. 256 § 2 k.m. i wprowadzenie 6-cio letniego okresu przedawnienia do art. 329 § 1 zablokowało bezterminowe składanie roszczeń w stosunku do dyspaszera.

Reguły YAR 2016 nie przewidują przerwania biegu przedawnienia przez zgłoszenie roszczenia dyspaszerowi, ale zastrzegają, że przewidzianych w regule XXIII okresów przedawnienia nie stosuje się do stosunków powstałych pomiędzy uczestnikami awarii wspólnej i ich ubezpieczycielami.

## PODSUMOWANIE

Przepisy o awarii wspólnej, instytucji o niezwykle bogatej i długiej tradycji, przez ponad pół wieku nie ulegały w prawie polskim żadnym zmianom. Uchwalone po raz pierwszy w Kodeksie morskim z 1961 r. przeniesione zostały bez zmian do Kodeksu z 2001 r. i przetrwały w niemal niezmienionej formie do dzisiaj<sup>32</sup>. W tym czasie kilkakrotnie modyfikowane były reguły YAR, które są podstawą rozliczeń awarii wspólnej i których zasady są wprowadzone (powtórzone), wbrew temu co napisane zostało w uzasadnieniu do zmiany przepisów o awarii wspólnej w projekcie nowego Kodeksu morskiego, w wielu przepisach obowiązującego k.m. Przepisy kodeksowe zawierają wszystkie reguły literowe YAR, przeniesione do k.m. w całości lub w części oraz sześć z dwudziestu trzech reguł cyfrowych. Dlatego dobrze się stało, że KKPM pochyliła się na rozwiązaniach dotyczącymi awarii wspólnej podczas prac nad nowym Kodeksem morskim i podjęła się próby ich „odświeżenia”, w tym zmiany jej definicji i wyjaśnienia pojęcia wspólnego przedsięwzięcia morskiego oraz dostosowania ich do najnowszych rozwiązań przyjętych w obrocie międzynarodowym, funkcjonujących na rynku żegludowym. Niezależnie od tego jak potoczą się dalsze losy projektu przygotowanego przez Komisję ważne jest, aby w obecnie obowiązujących przepisach Kodeksu morskiego dokonano potrzebnych, a w niektórych przypadkach niezbędnych zmian, takich np. jak w art. 256 k.m. dotyczącym przedawnienia roszczeń z awarii wspólnej, aby dostosować polskie prawo morskie do współczesnych rozwiązań i wymagań międzynarodowych.

---

<sup>32</sup> Jediną zmianą było wprowadzenie w 2004 r. do art. 255 Kodeksu morskiego trzech nowych paragrafów § 1a, § 1b i § 1c regulujących zasady wpisu dyspaszera na listę dyspaszerów oraz skreślenia dyspaszerów z tej listy.

---

GENERAL AVERAGE – NEW APPROACH  
IN A PROJECT OF THE NEW MARITIME CODE

**Keywords:** general average, Laws of Oleron, common maritime adventure, adjuster, YAR Rules.

**Abstract**

The concept of a general average is the oldest institution of maritime law. Its usefulness in modern shipping relations has long been criticized. Nevertheless, the general average, despite the fact that it is not the subject of any international agreement, occupies a prominent place in the internal legal systems of maritime states, and the international community continues to show great interest in it, regularly changing the principles of accounting established in the second half of the 19<sup>th</sup> century in York and Antwerp. During the work on the draft of the new Polish Maritime Code, the Maritime Law Codification Commission made some changes in the regulations concerning the general average, adapting the provisions of Polish law to new solutions proposed by participants of international maritime trade and non-governmental organizations, including Comité Maritime International.