

REGUŁY HASKO-VISBIJSKIE

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA ZA SZKODĘ SPOWODOWANĄ UTRATĄ LUB USZKODZENIEM ŁADUNKU

UWAGI OGÓLNE

Prawo przewozu ładunku morzem jest najważniejszym działem morskiego prawa prywatnego, a odpowiedzialność przewoźnika za szkody ładunkowe jest w tym dziale zagadnieniem kluczowym.

Ujednolicenie zasad rządzących odpowiedzialnością przewoźnika ładunku w skali międzynarodowej leżało więc w interesie wszystkich uczestników obrotu morskiego.

Odpowiedzialność przewoźnika morskiego za szkodę wynikłą z utraty lub uszkodzenia ładunku oparta jest o szczególny reżim prawny określony bezwzględnie obowiązującymi normami reguł Hasko-Visbijskich. Ustalone tam zasady zostały wprowadzone do Kodeksu morskiego i zawarte głównie w art. 160-166.

Reguły haskie, tj. konwencja brukselska z 1924 r. o konosamentach wprowadzała ograniczenie swobody kontraktowej w zakresie regulowania odpowiedzialności przewoźnika normą prawa międzynarodowego.

Reguły haskie wprowadzały szczególny reżim odpowiedzialności przewoźnika za szkodę wynikłą z utraty lub uszkodzenia ładunku. Istotną cechą tego szczególnego reżimu odpowiedzialności przewoźnika jest bezwzględnie obowiązujący charakter jego przepisów.

Reguły Visby, tj. protokoły z 1968 r. i z 1979 r. Reguły haskie zostały zmienione protokołem brukselskim z 1869r. opartym na tzw. Regułach Visby opracowanych przez CMI. Stąd też nazwa „Reguły hasko-visbijskie”.

Wprowadzone w nim zmiany polepszyły sytuację odbiorcy ładunku, a w szczególności:

- Pozbawiły przewoźnika prawa do przeprowadzenia dowodu przeciw treści konosamentu w dobrej wierze;
- Dopuściły umowne przedłużenie terminu przedawnienia roszczeń do przewoźnika i wprowadziły dodatkowy termin przedawnienia dla roszczeń regresowych;
- Wprowadziły jednolity reżim odpowiedzialności dla roszczeń opartych na umowie i delikcie;
- Wprowadziły nowe zasady kwotowego ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika;
- Przyznały podwładnym przewoźnika i osobom, z których pomocy korzystał przy wykonaniu jego zobowiązania, prawo do ochrony przed odpowiedzialnością w zakresie, w jakim korzysta z niego przewoźnik;
- Pozbawiły przewoźnika prawa do kwotowego ograniczenia odpowiedzialności w razie, gdy po jego stronie zachodziła wina umyślna lub „niewybaczalna”;
- Rozszerzyły zakres obowiązywania konwencji w stosunkach międzynarodowych.

Protokół brukselski z 1968 r został ratyfikowany przez Polskę i przepisy kodeksu morskiego zostały dostosowane do jego treści.

Natomiast celem protokołu z 1979 było zastąpienie w Regułach hasko-visbijskich franka przez jednostkę obliczeniową międzynarodowego funduszu walutowego (specjalne prawo ciągnięcia - SDR).

ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGUŁ HASKO-VISBIJSKICH

RHV stosują się do każdego konosamentu dotyczącego przewozu towarów między portami położonymi w dwóch różnych państwach, jeżeli konosament został wystawiony w państwie- stronie konwencji, bądź przewóz wykonany z portu takiego państwa lub też umowa zawarta w konosamencie lub w nim stwierdzona przewiduje, że postanowienia konwencji lub zapewniającego jej stosowanie ustawodawstwa jakiegokolwiek państwa mają być stosowane.

OKRES PRZEWOZU OBJĘTY ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ PRZEWOŹNIKA

Przewoźnik odpowiada za utratę lub uszkodzenie ładunku, które nastąpiły w okresie kiedy ładunek znajdował się w jego pieczy, czyli w czasie od przyjęcia ładunku do przewozu aż do wydania go odbiorcy.

Odpowiedzialność przewoźnika za ładunek oparta na konosamencie nie jest jednak uregulowana jednolicie w odniesieniu do całego przewozu.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA ZA PRZYGOTOWANIE STATKU DO WYKONANIA PRZEWOZU

Przewoźnik odpowiada za szkodę spowodowaną niedołożeniem przez niego należytej staranności w zakresie przygotowania statku do podróży, a więc zapewnienia mu zdatności do żeglugi. Natomiast nie odpowiada za szkodę spowodowaną niezdatnością statku do żeglugi, której nie można było wykryć i usunąć.

Odpowiedzialność przewoźnika za naruszenie obowiązku zapewnienia zdatności statku do żeglugi ma charakter nadrzędny, tj., jeżeli nie dołożył należytej staranności w tym zakresie, nie przysługują mu ustawowe wyłączenia odpowiedzialności.

Odpowiedzialność przewoźnika za przygotowanie statku do podróży jest odpowiedzialnością opartą na zasadzie winy.

Odpowiedzialność za brak należytej staranności w zakresie przygotowania statku do podróży ciąży na przewoźniku, który ponosi ryzyko związane z posługiwaniem się w wykonaniu obowiązku innymi osobami.

OKRES OBJĘTY ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ PRZEWOŹNIKA

Odrębne regulowanie odpowiedzialności przewoźnika za przygotowanie statku do podróży wymaga okresu trwania tej odpowiedzialności.

Wykonując umowę przewozu statek może bowiem zawijać do różnych portów ze względów eksploatacyjnych lub awaryjnych. Uregulowanie odpowiedzialności przewoźnika za przygotowanie statku do podróży dotyczy tylko pierwszego okresu przewozu określonego ładunku, który biegnie od początku jego ładowania aż do rozpoczęcia podróży. Natomiast podczas podróży przewoźnik odpowiada za szkodę w ładunku.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA ZA PRAWIDŁOWE ZAŁADOWANIE I ROZMIESZCZENIE ŁADUNKU.

Obowiązek przewoźnika dołożenia należytej staranności przy załadunku ładunku uregulowany został odrębnie od obowiązku zapewnienia statkowi zdatności żeglugowej, a więc odpowiedzialność przewoźnika za naruszenie tego obowiązku nie jest uregulowana normą bezwzględnie obowiązującą.

RHV regulują ten obowiązek przewoźnika dopuszczając wyłączenia tych odpowiedzialności, które nie mają zastosowania do obowiązku przewoźnika.

Obowiązek załadunku i rozmieszczenia ładunku w sposób właściwy ze względu na bezpieczeństwo statku traktowany jest przez prawo inaczej niż obowiązek załadunku i rozmieszczenia ładunku w sposób właściwy ze względu na bezpieczeństwo ładunku.

Jeżeli frachtujący sam ładuje i rozmieszcza ładunek w sposób wadliwy i wyniknie z tego szkoda, to przewoźnik będzie mógł powołać się na ekscerpcję (działania lub zaniechania frachtującego lub załadowcy), powinien jednak uczynić odpowiednią wzmiankę o konosamencie.

Jeżeli w czasie załadunku wykonywanego przez frachtującego ładunek zostanie uszkodzony, przewoźnik powinien zaznaczyć to w konosamencie, bo jeżeli tego nie zrobi, nie będzie miał możliwości dowodzenia, że za szkodę odpowiada frachtujący.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA ZA PODWŁADNYCH I POMOCNIKÓW A EKSCEPcja WINY NAUTYCZNEJ

Przewoźnik nie odpowiada za szkodę, która nastąpiła wskutek działania lub zaniechania kapitana, innych członków załogi, pilota, lub osób zatrudnionych przez przewoźnika w zakresie nawigacji lub administracji statku. Przepis ten znany jest, jako tzw. „ekscepcja winy nautycznej”.

Pojęcie winy nautycznej przejęte zostało przez piśmiennictwo polskie doktryny francuskiej, która przeciwstawia winę nautyczną, a więc zawinione działanie lub zaniechanie w zakresie nawigacji lub administracji statku, winie komercyjnej dotyczącej zarządu i opieki nad ładunkiem.

Błędy i zaniedbania w zakresie nawigacji powodujące zderzenie statków lub wejście na mieliznę będą z reguły stanowić winę nautyczną, podczas gdy błędy i zaniedbania w zakresie wentylacji lub chłodzenia ładunku będą z reguły stanowić winę komercyjną.

OKOLICZNOŚCI WYŁĄCZAJĄCE ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA

Przewoźnik jest wolny odpowiedzialności, jeśli szkoda nastąpiła wskutek:

- Działania, zaniechania lub uchybienia kapitana, członka załogi, pilota lub osób zatrudnionych przez przewoźnika w zakresie nawigacji lub administracji statku
- Pożaru, o ile nie wynikał z działania lub winy własnej przewoźnika
- Niebezpieczeństw lub wypadków na morzu lub na innych wodach żeglugowych, tj. uszkodzenie statku, zderzenie, przechył, osadzenie się na mieliznie, sztorm, prądy, dryfujące góry lodowe itp.
- Siły wyższej. Są to zazwyczaj zjawiska przyrody o charakterze katastroficznym, jak także wypadki zaburzeń życia zbiorowego (wojny, zaburzenia społeczne), akty władcze, którym nie można się przeciwstawić
- Ratowanie lub usiłowanie ratowania życia lub mienia na morzu
- Wypadki wadliwego postępowania właściciela ładunku, frachtującego lub załadowcy, lub wynikłe z właściwości przewożonego ładunku
- Każda inna przyczyna wynikła bez winy przewoźnika, jego agentów i osób zatrudnionych przez przewoźnika

WYŁĄCZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA ZA SZKODY SPOWODOWANE RATOWANIEM ŻYCIA LUB MIENIA NA MORZU

Przewoźnik nie odpowiada za szkodę ładunkową spowodowaną ratowaniem lub usiłowaniem ratowania życia lub mienia na morzu.

Ratowanie życia ludzkiego na morzu jest ustawowym obowiązkiem kapitana statku, a więc jego działanie podjęte w tym celu nie może być uznane za naruszenie umowy przewozu. Natomiast nie ma ustawowego obowiązku ratowania cudzego mienia na morzu- kapitan statku ratującego może ograniczyć swoją pomoc do zdjęcia ludzi ze statku znajdującego się w niebezpieczeństwie. Celem ratowania mienia na morzu jest uzyskanie wynagrodzenia według przepisów o ratownictwie morskim.

PRZEWÓZ ZWIERZĄT ŻYWYCH I ŁADUNKÓW NA POKŁADZIE STATKU

W tym zakresie obowiązuje swoboda umów, którą przewoźnicy wykorzystują przez zamieszczenie odpowiednich klauzul w konosamentach, wyłączając lub ograniczając ich odpowiedzialność. Klauzule takie mogą też poddać te wyłączone przewozy postanowieniom RHV wprowadzając jednak pewne modyfikacje. Jeżeli strony z zapewnianej im przez prawo możliwości nie skorzystają, stosują się do przewozu zwierząt żywych i ładunków pokładowych tak jak do innych ładunków.

PRZEWÓZ W KONTENERZE

Jeżeli frachtujący lub załadowca dostarcza do przewozu kontener przez niego zamknięty i zaplombowany, zagadnienie odpowiedzialności jest proste; przewoźnik traktuje taki kontener jako ładunek w opakowaniu i obowiązany jest go odpowiednio zasztauować na statku i zabezpieczyć.

Przewoźnik nie odpowiada w tym wypadku za szkody w znajdującym się w kontenerze ładunku spowodowane jego wadliwym załadowaniem i zabezpieczeniem w kontenerze. Przewoźnik nie odpowiada również za braki ładunku w kontenerze, chyba że zostanie ustalone, że kontener był otwierany w okresie, gdy znajdował się w pieczy przewoźnika.

Natomiast przewoźnik odpowie za szkody dotyczące tak samego kontenera, jak i jego zawartości spowodowane niewłaściwym obchodzeniem się z kontenerem w czasie przewozu i czynności przeładunkowych.

PRZEWÓZ ŁADUNKÓW NIEBEZPIECZNYCH

Ładunki niebezpieczne są przewożone morzem w znacznych ilościach, tak jako ładunki masowe przewożone luzem, jak i w opakowaniach lub kontenerach.

Przyjmując do przewozu ładunek o znanych przewoźnikowi właściwościach niebezpiecznych, przewoźnik powinien tak go umieścić na statku, aby nie spowodował szkody w innych ładunkach.

PRZEWÓZ BEZPOŚREDNI

Z powodu rozwoju transportu „drzwi-drzwi” i używanie kontenerów, zrodziła się potrzeba umów przewozu ładunku obejmujących transport wykonywany różnymi środkami transportowymi. Celem jest zastąpienie szeregu umów składających się na cały cykl transportowy jedną umową. Tak organizowany przewóz nazywa się w kodeksie morskim „przewozem bezpośrednim” lub multimodalny (kombinowany).

W takim przewozie przewoźnik (wystawca konosamentu) może przyjąć odpowiedzialność za należyte wykonanie obowiązków przewoźnika na całej trasie objętej tym konosamentem, aż do wydania ładunku uprawnionemu odbiorcy.

WYSOKOŚĆ ODSZKODOWANIA ZA UTRATĘ LUB USZKODZENIE ŁADUNKU

Wprowadzają one następujące zasady ustalania wysokości szkody:

- Odszkodowanie za utratę ładunku określa się według zwykłej wartości rzeczy,
- odszkodowanie za uszkodzenie ładunku według różnicy między zwykłą wartością ładunku w stanie nie uszkodzonym a uszkodzonym
- dla ustalenia wysokości szkody miarodajna jest wartość ładunku w miejscu i czasie, w którym został on lub powinien być wyładowany ze statku zgodnie z umową przewozu,
- wartość ładunku określa się według giełdy towarowej, a w jej braku według bieżącej ceny rynkowej. Jeśli obu tych cen nie można ustalić, wartość ładunku określa się przez porównanie jej z wartością towarów takiego samego rodzaju i jakości.

OGRANICZENIE WYSOKOŚCI ODSZKODOWANIA

Obok możliwości całkowitego zwolnienia się od odpowiedzialności za szkody ładunkowe przewoźnik morski korzysta często w praktyce z ograniczenia wysokości odszkodowania, tj. „ograniczenia odpowiedzialności”. Motywy wprowadzenia ustawowych ograniczeń wynikają z charakterów niektórych typów zobowiązań i okoliczności towarzyszących ich wykonaniu. W przewozach morskich może to być: ryzyko wyprawy morskiej, niekiedy czynnik odległości od dysponenta ładunku, a także brak jakiegokolwiek wpływu na powstanie szkody i jej rozmiary.

Przy przewozie na podstawie konosamentu, w którym wartość ładunku nie została uwidoczniiona, odszkodowanie za utratę lub uszkodzenie jednej sztuki ładunku lub innej zwyczajowo przyjętej jednostki ładunku nie może przekraczać kwoty obliczonej według zasad ustalonych w tym przedmiocie w umowie międzynarodowej.

Formuła przepisu wskazuje, więc, iż możliwość skorzystania z dobrodziejstwa ograniczenia powstaje

wyłącznie z braku deklaracji wartości ładunku wpisanej do konosamentu.

Odpowiedzialność przewoźnika ograniczona jest kwota stanowiącą równowartość 666,67 SDR za sztukę ładunku, albo też 2 SDR za 1 kilogram ciężaru brutto towarów utraconych lub uszkodzonych, w zależności od tego, która kwota jest wyższa.

Z ograniczeniem wysokości odszkodowania wiążą się następujące zasady:

- wobec zagranicznego wierzyciela, którego państwo ustanowiło niższą granicę odpowiedzialności przewoźnika od obowiązującej podmioty polskie, polski przewoźnik odpowiada w zakresie tej niższej granicy.
- Na dobrodziejstwo ograniczenia wysokości odszkodowania może powołać się także podwładny przewoźnika oraz pomocnik ni będący niezależnym kontraktującym,
- Ograniczenie nie przysługuje, jeśli zostanie udowodnione, że szkoda ładunkowa wynikła z działania lub zaniechania, których dopuścił się z winy umyślnej albo na skutek rażącego niedbalstwa,
- Ograniczenie stosuje się bez względu na to, czy roszczenie wynikało z odpowiedzialności umownej lub pozaumownej,
- Umowa między stronami może określić inną kwotę ograniczenia, nie niższą jednak niż obliczona według zasad ustalonych w konwencji.

ROSZCZENIA OPARTE NA DELIKCIE

Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika przysługuje na tych samych zasadach również jego podwładnym i osobom za niego działającym, jeżeli roszczenie o odszkodowanie z tytułu szkody w ładunku jest dochodzone w stosunku do nich na zasadzie odpowiedzialności deliktowej.

PRZEDAWNIEŃ ROSZCZEŃ

Roszczenie z umowy przewozu przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia wymagalności. Dotyczy to każdej umowy przewozu regulowanej kodeksem morskim, a więc umowy czarterowej, bukingowej, a także tzw. kontraktu ilościowego. Dwuletni termin przedawnienia stosuje się tak w sprawach między stronami umowy przewozu, jak i w sprawach między przewoźnikiem a odbiorcą ładunku. Natomiast samo wystawienie konosamentu nie ma znaczenia w stosunkach między stronami umowy przewozu; stosuje się termin 2-letni. Związane z ładunkiem roszczenia do przewoźnika osoby legitymowanej z konosamentu przedawniają się z upływem roku od dnia, w którym wydanie ładunku nastąpiło lub miało nastąpić. Nie chodzi, więc o datę wyładowania ładunku ze statku, lecz o datę jego wydania, z którą kończy się okres sprawowania przez przewoźnika pieczy nad ładunkiem. Data ta nie musi być zbieżna z datą wyładowania.

NORMY KOLIZYJNE

Kodeks morski nie zawiera szczególnej normy kolizyjnej dla umowy przewozu ładunku morzem. W praktyce obrotu morskiego umowy przewozu ładunku i konosamenty zawierają najczęściej w swoje treści klauzule dotyczące wyboru prawa bez żadnych ograniczeń.

KLAUZULE JURYSDYKCYJNE I ARBITRAŻOWE

Roszczenia z umów przewozu ładunku i konosamentów są stosunkowo często przedmiotem sporów rozstrzyganych w postępowaniu sądowym lub arbitrażowym; dotyczy to przede wszystkim spraw związanych z przewozem międzynarodowym. Przyczyną tego są zawisłości prawa morskiego dotyczącego tej dziedziny stosunków żeglugowych, jak i brak jego pełnego ujednoczenia w skali globalnej. Oczywiście jest, więc, że każda ze stron w takim sporze jest zainteresowana, aby spór taki był rozstrzygany tam, gdzie to jest dla niej dogodnie. W praktyce chodzi tu o zapewnienie jurysdykcji krajowej określonego państwa, a jeżeli spór na mocy umowy podlega arbitrażowi – dogodnego miejsca siedziby arbitrażu.

KLAUZULE JURYSDYKCYJNE W KONOSAMENTACH

Konosamenty liniowe zawierają najczęściej klauzule poddające spory konosamentu jurysdykcji państwa, w którym ma siedzibę przewoźnik.

Klauzula taka może być szczególnie dotkliwa dla odbiorcy ładunku, który sam nie uczestniczy w zawieraniu umowy przewozu, przez co nie ma wpływu na treść klauzuli zamieszczonej w konosamencie. Tymczasem właśnie ten dokument określa stosunek prawny między przewoźnikiem a odbiorcą ładunku i klauzula jurysdykcyjna zostaje praktycznie temu ostatniemu narzucona.

Ponieważ konosament jest jednostronnym oświadczeniem woli przewoźnika, taki charakter ma też klauzula jurysdykcyjna. Musi ona zostać podpisana przez nabywcę konosamentu, aby został on z nią związany.

KLAUZULE ARBITRAŻOWE

Klauzule arbitrażowe są najczęściej zamieszczane w czarterowych umowach przewozu. Umowa o poddanie sporu pod rozstrzygnięcie sądu polubownego (arbitrażu) powinna być sporządzona na piśmie i podpisana przez obie strony.

W sprawach dotyczących międzynarodowego arbitrażu Polska jest związana postanowieniami dwóch konwencji międzynarodowych: konwencji nowojorskiej o uznawaniu i wykonywaniu zagranicznych orzeczeń arbitrażowych z 1958 r i konwencji genewskiej o międzynarodowym arbitrażu handlowym z, 1961 r., których postanowienia mają pierwszeństwo przed prawem wewnętrznym.

Ponieważ umowy czarterowe łącznie z zawartymi w nich klauzulami arbitrażowymi są negocjowane przez strony, a następnie przez nie podpisywane, ważność tych klauzul zasadniczo nie jest kwestionowana. Najwięcej kontrowersji budzi natomiast kwestia związania odbiorcy ładunku klauzulą arbitrażową zawartą w czarterze, jeżeli konosament zawiera odesłanie do umowy czarterowej.