

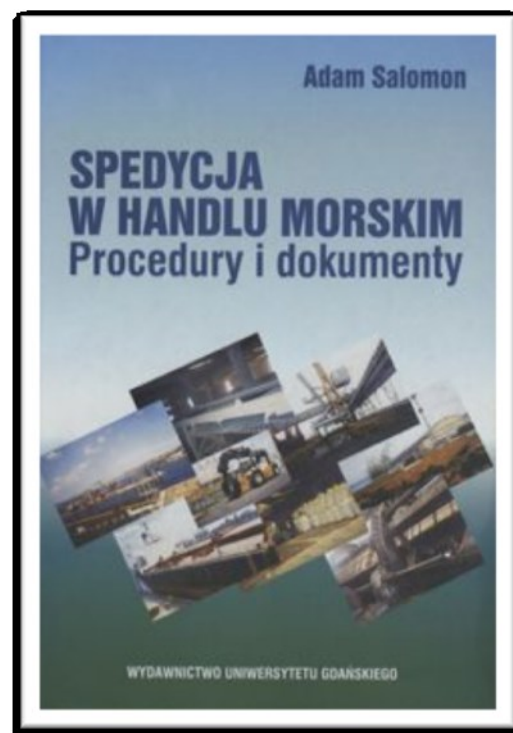
dr Adam Salomon: Reguły Haga-Visby

fragment podręcznika: Adam Salomon, *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003, s.109–112.

Na Reguły Hasko-Visbijskie składa się: Międzynarodowa konwencja o ujednostajnieniu niektórych zasad prawnych dotyczących konosamentów z 1924 roku¹ (tzw. reguły Haskie), protokół brukselski z 1968 roku zmieniający Międzynarodową konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad prawnych dotyczących konosamentów² (tzw. Reguły Visby) oraz protokół brukselski z 1979 roku zmieniający Międzynarodową konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad prawnych dotyczących konosamentów zmienioną protokołem z 23 lutego 1968 roku.³

Reguły Haskie (*Haga Rules*) zostały ustalone z inicjatywy Stowarzyszenia Prawa Międzynarodowego na konferencji w Hadze w 1921 roku.⁴ Regulują one zasady odpowiedzialności stron z tytułu konosamentu. Do czasu wprowadzenia Reguł Haskich w życie prawo poszczególnych państw traktowało zagadnienie odpowiedzialności przewoźnika morskiego z tytułu konosamentu rozmaicie, a w wielu krajach panowała zasada zupełnej wolności umów w tej dziedzinie, ograniczana jedynie koniecznością przestrzegania „dobrych obyczajów” i „porządku publicznego”. Praktycznie sprowadzało się to do umieszczenia w konosamencie zastrzeżenia, że przewoźnik ma być wolny od jakiegokolwiek odpowiedzialności za przewożony ładunek.

Reguły Haskie ustalają, że przewoźnik (armator) jest wolny od odpowiedzialności za przewożony ładunek dopiero wtedy, gdy szkoda nastąpi wskutek okoliczności, których nie można było uniknąć, mimo dołożenia przezeń należytej staranności, a szczególnie wtedy, gdy szkoda nastąpiła m.in. wskutek: działania, zaniechania lub uchybienia kapitana statku, członka załogi, pilota lub osób zatrudnionych przez przewoźnika w zakresie nawigacji lub administracji statku, pożaru, o ile nie wynika z działania lub winy własnej przewoźnika, niebezpieczeństw lub wypadków na morzu lub na innych wodach żeglownych, siły wyższej, działań wojennych lub powstań ludowych (*of public enemies*), aktów władzy państwowej, ograniczeń wynikłych z kwarantanny, działania lub zaniechania wysyłającego lub odbiorcy albo ich przedstawiciela, naturalnej właściwości lub ukrytej wady ładunku, niedostatecznego opakowania lub jego wad zewnętrznie niewidocznych, niedostatecznego i nienależytego znakowania ładunku oraz ratowania lub usiłowania ratowania życia ludzkiego lub mienia na morzu.⁵ W myśl Reguł przewoźnik nie odpowiada także za przewożone w ładunku



¹ Dz.U. z 1937 roku, nr 33, poz. 258 i 259. Konwencja weszła w życie 2 czerwca 1931 roku, natomiast wiąże Polskę od 21 kwietnia 1936 roku.

² Dz.U. z 1980 roku, nr 14, poz. 48 i 49. Konwencja weszła w życie 23 czerwca 1977 roku, natomiast wiąże Polskę od 12 maja 1980 roku.

³ Dz.U. z 1985 roku, nr 9, poz. 26 i 27. Konwencja weszła w życie 14 lutego 1984 roku, natomiast wiąże Polskę od 6 października 1984 roku.

⁴ Tekst ich został ostatecznie uzgodniony na konferencji w Brukseli w 1924 roku.

⁵ Szczegółowy komentarz do okoliczności wyłączonej odpowiedzialności przewoźnika znajduje się w pracy: J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Wydawnictwo Info-Trade, Gdańsk 1998, s.158–162.

kosztowności, pieniądze, papiery wartościowe, dzieła sztuki i inne cenne przedmioty, o ile rodzaj i wartość ich nie zostały zgłoszone kapitanowi przy załadunku.

Kwestia wysokości odszkodowania została unormowana następująco:

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

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

Obok możliwości całkowitego zwolnienia się od odpowiedzialności za szkody ładunkowe przewoźnik morski korzysta często w praktyce z dobrodziejstwa ustawowego ograniczenia wysokości odszkodowania (tzw. ograniczenia odpowiedzialności). W konsekwencji ograniczenia wysokości odszkodowania zobowiązany do zapłacenia odszkodowania dłużnik świadczy do wskazanego limitu nawet wówczas, gdy wysokość szkody granicę taką przekracza.⁶ Ta minimalna odpowiedzialność przewoźnika nie może już zostać ograniczona. Limit odpowiedzialności przewoźnika ustalony został na poziomie 100 funtów w złocie za pakunek lub jednostkę ładunku, przy czym na mocy porozumienia pomiędzy przewoźnikiem a załadowcą limit ten może zostać podwyższony.

Jeżeli przewoźnik przyjął ładunek do przewozu wzdłuż trasy leżącej częściowo poza zasięgiem jego działalności lub nie mającej bezpośredniego połączenia drogą morską z portem przeznaczenia, może oddać ładunek do przewozu innemu przewoźnikowi na poszczególne odcinki trasy, nawet gdyby przewóz miał się tam odbyć inną drogą niż morską, jednakże odpowiada wtedy za wszystkich przewoźników, aż do wydania ładunku odbiorcy. Natomiast przewoźnicy ci odpowiadają solidarnie za wykonanie całego przewozu.

Ponadto Reguły Haskie określają odpowiedzialność i obowiązki przewoźnika dotyczące dostosowania pomieszczeń statku do przyjęcia ładunku, należytego wyposażenia statku, nadzorowania i pieczy nad ładunkiem podczas ładowania, sztauowania, przewozu i wyładunku, podają, jakie szczegóły powinny być podane w konosamencie, ustalają odpowiedzialność załadowcy za ścisłość zadeklarowanych danych dotyczących przewożonych towarów, ustalają formę i terminy reklamacji ładunku itp.

Długoletnie obowiązywanie konwencji brukselskiej spowodowało konieczność modyfikacji i przystosowania do nowych warunków międzynarodowego rynku żeglugowego. W efekcie prac został 23 lutego 1968 roku ostatecznie przyjęty tekst protokołu brukselskiego (Reguł Visby). Składa się on z 17 artykułów, z których część jedynie uściśla wybrane przepisy konwencji brukselskiej, a część postanowień wprowadza do konwencji istotne zmiany.

Reguły Visby precyzują zakres obowiązywania konwencji. Jej postanowienia stosowane będą do każdego konosamentu wystawionego przy przewozie towarów pomiędzy portami różnych państw, jeżeli konosament został wystawiony w państwie, które jest stroną konwencji lub jeżeli konosament przewiduje, że postanowienia konwencji lub ustawodawstwo państwa, które je inkorporuje, regulują

⁶ Motywy wprowadzenia ustawowych ograniczeń wynikają z charakteru niektórych typów zobowiązań i okoliczności towarzyszących ich wykonywaniu. W przewozach morskich za ograniczeniem wysokości odszkodowania należnego od przewoźnika przemawia ryzyko wyprawy morskiej, czynnik odległości od dysponenta ładunku, a także zdarzający się brak jakiegokolwiek wpływu przewoźnika na powstanie szkody i jej rozmiary. Pewną rolę można tu też przypisać tendencjom do ujednoczenia rozmiarów odszkodowania, występującym w obliczu coraz większej złożoności procesu przewozu.

umowę przewozu bez względu na państwową przynależność statku, przewoźnika, załadowcy, odbiorcy lub każdej innej zainteresowanej osoby.

Zmianie uległ limit odpowiedzialności przewoźnika w przypadku utraty lub uszkodzenia ładunku, który ustalony został na poziomie 10000 franków Poincarego za pakunek lub jednostkę ładunku lub 30 franków Poincarego za 1 kilogram wagi brutto, przy czym zastosowanie ma kwota wyższa. Frank Poincarego jest jednostką odpowiadającą wartości 65,5 miligramów złota próby 900/1000. Strony mogą w drodze umowy ustalić wyższe limity odpowiedzialności.

W Regułach Visby sprecyzowano pojęcie jednostki ładunku (pakunku), co jest niezwykle istotne przy przewozach ładunków w kontenerach. Powstały bowiem wątpliwości, czy za jednostkę uznać poszczególne sztuki ładunku umieszczone w kontenerze czy cały kontener, a sposób interpretacji bezpośrednio wpływał na wysokość ewentualnego odszkodowania. Zgodnie z Regułami za jednostkę ładunku (pakunek) uważa się cały kontener lub inne urządzenie transportowe (paletę), chyba że zadeklarowano w konosamencie liczbę jednostek ładunku (pakunku) umieszczonych w kontenerze lub na/w innym urządzeniu transportowym. W takiej sytuacji za odrębną jednostkę ładunku (pakunek) uważa się każdą zadeklarowaną w konosamencie sztukę ładunku.

Podkreślić należy, że protokołem dodatkowym z 1979 roku wprowadzono do Reguł Hasko-Visbijskich, SDR jako jednostkę przeliczeniową, przy ustalaniu wysokości limitu odpowiedzialności przewoźnika za szkodę ładunkową. Polska przystąpiła do protokołu brukselskiego (Reguły Visby) w 1982 roku, natomiast jeszcze w 1936 roku ratyfikowała konwencję brukselską (Reguły Haskie) z 1924 roku.

Doniosłość i praktyczny zasięg Reguł Hasko-Visbijskich nie wynika jedynie ze znacznej ilości ratyfikacji lub przystąpień. Zawarte tam zasady odpowiedzialności przewoźnika morskiego znalazły swój wyraz także w ustawodawstwach niektórych państw nie uczestniczących w konwencji. Do zastosowania Reguł dochodzi niezwykle często w następstwie umowy pomiędzy podmiotami uczestniczącymi w przewozach morskich, nawet jeśli nie wystawiono konosamentu, a także wskutek określonych okoliczności faktycznych, takich jak np. wystawienie konosamentu w określonym miejscu lub dokonanie przewozu na określonej trasie.