

WOJCIECH POPIELA

UMOWA PRZEWOZU ŁADUNKÓW I PASAŻERÓW W ŻEGLUDZE PROMOWEJ

W artykule niniejszym zamierzam przedstawić niektóre, moim zdaniem istotne dla polskiego armatora promowego, zagadnienia prawne przewozu ładunków i osób w żegludze promowej.

I. PRZEWÓZ ŁADUNKU

1. Uwagi wstępne. Przewóz ładunku w żegludze promowej, jak również statkami ro-ro, różni się w sposób istotny od przewozu dokonywanego w tradycyjnej żegludze morskiej. Oto podstawowe, moim zdaniem, różnice:

— ładunki są wtaczane na statek i wytaczane ze statku za pomocą własnej lub obcej siły napędowej,

— samochody ciężarowe pozostają pod bezpośrednią opieką samego właściciela lub jego przedstawicieli (np. kierowców),

— trasa przewozu morskiego stanowi tylko wycinek, i to stosunkowo krótki, całej trasy przewozu,

— wszystkie „sztuki” ładunków przewożonych promami mają wartość wyższą niż 100 funtów szterl. w złocie.

Jak do tej pory, przy przewozie ładunków drogą morską, jedyną konwencją, która znalazła zresztą powszechne zastosowanie w żegludze morskiej, jest konwencja o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z dnia 25 VIII 1924 r., którą w dalszej części moich wywodów nazywać będę „konwencją”. Przepisy tej konwencji są mało przydatne dla obu stron umowy przy przewozach promowych, ponieważ:

— regulują przewóz ładunków za konosamentami, podczas gdy w żegludze promowej znalazły szerokie zastosowanie dokumenty inne niż konosamenty,

— dotyczą przewozów, w których załadunek dokonuje się pionowo (*lift on*), a nie poziomo (*roll on*),

— nakładają na przewoźnika obowiązek układania i mocowania ładunku (sztauowania) we wnętrzu ładowni, podczas gdy w żegludze promowej zazwyczaj ładunek już został umieszczony wewnątrz pojazdów,

— ustalają ograniczenie kwotowej odpowiedzialności przewoźnika do

wys. 100 funtów w złocie za sztukę ładunku, podczas gdy w żegludze promowej wartość takich „sztuk” (np. samochodów ciężarowych wraz z ładunkiem) sięga kilkunastu tysięcy funtów.

Ten zasadniczy brak w konwencji zarysował się z całą wyrazistością przy przewozie kontenerów. Wówczas to, w 1968 r., uchwalone zostały „poprawki” do konwencji, nazwane „Protokołem brukselskim 1968”. Wprowadziły one następujące, bardziej istotne zmiany:

— jeżeli w kontenerze albo w innej jednostce opakowaniowej (a więc także i w samochodzie ciężarowym) umieszczono poszczególne sztuki ładunku i tak zostało to opisane w konosamencie, wówczas limit kwotowej odpowiedzialności przewoźnika oblicza się od każdej sztuki, a nie od kontenera,

— limit ten ustalony został na 10 000 franków Poincaré (tzw. złote-go franka) od sztuki, albo 30 franków od kilograma wagi brutto, zależnie od tego która kwota jest wyższa,

— przewoźnik pozbawiony jest prawa do ograniczenia swej kwotowej odpowiedzialności, gdy wyrządził szkodę drugiej stronie umowy z winy umyślnej lub niewybaczalnej.

Nie jest przypadkiem, że kraje, które rozwinęły przewozy promowe oraz przewozy w systemie ro-ro przejęły w skład swego prawa wewnętrznego zasady protokołu brukselskiego z 1968 r. Do połowy 1977 r. takimi krajami są: Dania, Norwegia, Szwecja, Finlandia, Szwajcaria, Wielka Brytania, Liban, Singapur, Syria, Francja i Ekwador¹. W ten sposób armatorzy z tych krajów oferują swoim klientom znacznie lepsze warunki przewozu i wypłacają im o wiele wyższe odszkodowania w razie utraty lub uszkodzenia ładunków przewożonych promami. Przeliczając franki Poincaré na dolary USA (która to waluta wydaje się spełniać obecnie funkcję pieniądza światowego) należy uwzględnić okres do końca 1971 roku i od tej daty. Do końca 1971 r. system walutowy opierał się na złocie i dolarze USA, przy czym wartość złota była stała i równa 35 dolarom za uncję². Wówczas 1 frank P. równał się 6,62 centa USA. Stąd 10 000 franków P. odpowiada 662 \$, a 30 franków 2 \$. Limit kwotowej odpowiedzialności przewoźnika promowego podniósł się w ten sposób wielokrotnie. I tak np. wynosi on za samochód o wadze 20 ton wraz z ładunkiem 40 000\$. Należy dodać, że w 1977 r. cena złota na giełdach światowych wynosiła około 160 dolarów USA za uncję, a według orzecznictwa sądowego poszkodowany ma prawo żądać wypłaty odszkodowania ustalonego

¹ Le Droit; Maritime Français 1977, s. 370. Protokół wszedł w życie z dniem 23 VI 1977 r.

² Taki system monetarny ustalony został w 1944 r. na konferencji w Bretton Woods. Po drugiej dewaluacji dolara w dniu 13 II 1973 r. cena 1 uncji złota wynosiła 42,22\$, E. Drabowski, *Pieniądz światowy w kapitalizmie*, Warszawa 1976, s. 53 i nast. oraz J. Rutkowski, *Ewolucja międzynarodowego systemu walutowego*, Sprawy Międzynarodowe 6/1976, s. 125.

na podstawie rynkowej ceny złota³. W tej sytuacji armatorzy z krajów, które wprowadziły do swego ustawodawstwa wewnętrznego zasady protokołu brukselskiego z 1968 r., znajdują się w lepszej sytuacji niż ich konkurenci z innych krajów. Wprawdzie zostali oni zmuszeni przepisami obowiązującymi bezwzględnie do wypłacenia wyższych odszkodowań, ale jak wiadomo szkodowość w żegludze promowej i na statkach ro-ro jest niewielka. Armatorzy ci nie omieszkali wykorzystać aktualną sytuację celem „pognębnienia” swoich konkurentów z innych krajów. I tak np. armatorzy krajów skandynawskich opracowali na nowo swoje foldery i piszą w nich, że „skandinavian ferry lines offer 14 advantages” (skandynawskie linie promowe zapewniają swoim klientom 14 korzystnych rozwiązań)⁴.

Zaostrzająca się konkurencja sprawia, iż armatorzy promowi starają się zapewnić swoim klientom coraz to lepsze warunki przewozu. Stąd należy już do tradycji żeglugi promowej, że armatorzy wypłacają pokryjomo odszkodowania powyżej ustalonych w dokumentach przewozowych limitów. Jest tak zwłaszcza wówczas, gdy wielkie samochodowe firmy przewozowe wywrą zdecydowany nacisk na przewoźnika, grożąc na przykład przejściem, jeżeli chodzi o przewozy, do linii konkurencyjnej.

Cechą współczesnej żeglugi jest przechodzenie z pionowego na poziomy system przeładunku przy przewozie drobnicy, pojazdów i kontenerów. Liczba eksploatowanych i zamówionych statków typu ro-ro gwałtownie wzrasta⁵, co uważane jest za najbardziej charakterystyczną cechę współczesnej żeglugi. Statki ro-ro spowodują likwidację przestojów w porcie, lepszą obsługę transportu wiązanego, obniżanie kosztów przeładunku. Wiadomo, że statki konwencjonalne do przewozu drobnicy przestają być opłacalne i wcześniej czy później zostaną zastąpione statkami typu ro-ro. Już w marcu 1971 r. Konwencja ONZ do Spraw Handlu i Rozwoju (UNCTAD) przewidziała taki stan rzeczy, zalecając, aby zwłaszcza przy krótkich połą-

³ Jak pisze Mc Gilchrist, *Four new protocols*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quaterly 1976, t. II, s. 187, przy ustalaniu wysokości odszkodowań za szkody na osobie i w mieniu w transporcie lotniczym sądy biorą pod uwagę rynkowy kurs złota, a nie jego oficjalną cenę stosowaną np. przy wyprzedaży rezerw złota przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

⁴ Wg § 3 folderu, „The lorry is automatically insured”. Oczywiście w grę wchodzi zwykle ubezpieczenie OC armatora, ale właściciele samochodów mają prawo uważać, iż w razie szkody otrzymają pełne odszkodowanie.

⁵ Stan floty ro-ro i jej rozwój przedstawiany jest w wielu publikacjach, np. w *Technice i Gospodarce Morskiej* 6/1976, s. 378 oraz 1/1977, s. 62; 9/1977, s. 566. Na początku 1970 r. statków ro-ro było tylko 141 (611 tys. DWT), a na początku 1977 r. — już 536 o nośności 2930 tys. i zamówionych 210 o nośności 1813 tys. ton. J. Drzemczewski pisze w nr 26 *Życia Gospodarczego* z 1977 r. że „polska flota poza promami i jednym jednopokładowym towarowym statkiem typu ro-ro 1730 DWT nie dysponuje tonażem o poziomym systemie przeładunku [...] paradoksem jest też fakt, że polski przemysł stoczniowy specjalizuje się w b u d o w i e takich statków [...], a nasz liniowy armator od co najmniej ośmiu lat ustnie o takie właśnie statki zabiega”.



czeniu między krajami i wyspami stosować system przewozu ro-ro jako bardziej opłacalny⁶.

Przewozy ładunków w żegludze promowej odbywają się za konosamentami i za dokumentami innymi niż konosamenty, I w jednym, i w drugim przypadku dokumenty te mają odmienną treść, niż w tradycyjnej żegludze liniowej.

2. Dokumenty inne niż konosamenty. Jeszcze w latach sześćdziesiątych armatorzy promowi stosowali przy przewozie ładunków wyłącznie konosamenty. Okazało się jednak, że konosament jest w żegludze promowej kłopotliwy w obiegu, a zwłaszcza przy przewozie samochodów ciężarowych. Zaczęto więc wprowadzać różne rodzaje dokumentów zastępczych, które różnią się pomiędzy sobą w sposób istotny. Niektórzy armatorzy stosują bilety promowe, dokumenty zwane „Waybill” (jak np. armator duński DFDS), inni — dokumenty nazywane różnie, np. „Shipping Note” (armator North Sea Ferries Ltd.), „Commercial Vehicle Movement Order” (armator Townsend — Thoresen), „Non — Negotiale Receipt Note” (armator Atlantic Steam Navigation Co. Ltd.). Wszystkie te dokumenty nie mają cech papierów wartościowych ani towarowych. Nie są one też wymagane przy wydawaniu ładunku (tj. przy wyjeździe samochodów ciężarowych z promu). Stanowią one jedynie dowód zawarcia umowy przewozu na warunkach w tych dokumentach ustalonych i uprawniając do dokonania przewozu.

Niektóre dokumenty, jak np. „Waybill” czy „Shipping Note”, są podobne do konosamentu, zarówno jeżeli chodzi o ich wielkość, jak i liczbę klauzul zamieszczanych na odwrocie. Inaczej jest z biletami na przewóz samochodów ciężarowych, naczep itp. ładunków. Wprowadzone one zostały powszechnie przez armatorów, zwłaszcza w basenie Morza Bałtyckiego i Północnego. Noszą one różne nazwy, jak np. „Lastbilsbiljett” (Wspólny serwis Deutsche Reisenbahn i Swedish State Railway), Enkeltbillet (armator Moltzau Line), Lastbils-Goldsbiljett (Svea-Trave-Line), Lorry ticket (DFDS), Biljett (Stena Line), Fraktbiljett (Silja Line i DANO-LINJEN).

Inaczej niż to jest z konosamentami, których formularze zostały ujednolicone przez BIMCO, różnorodność formy i treści biletów promowych jest wielka. Każdy armator na własną rękę opracowuje dla siebie takie dokumenty, jakie są mu wygodne. Niektóre składają się tylko z dwu klauzul, z których jedna zawsze odwołuje się do prawa wewnętrznego miejsca siedziby armatora. Wydaje się, iż zachodzi pilna potrzeba ujednoczenia biletów promowych. Związek armatorów szwedzkich rozpiął konkurs na najlepiej opracowane bilety, zaś prace nad ich ujednoczeniem podjęła także BIMCO.

⁶ Journal de la Marine Marchande z 15 IV 1971 r

Powszechne stosowanie biletów w żegludze promowej jest uzasadnione. Mianowicie bilet promowy, w odróżnieniu od konosamentu, ma następujące zalety:

- upraszcza obieg dokumentacji, eliminując takie dokumenty jak np. notę bukowania, kwit sternika. Przy wjeździe na prom oficer pokładowy albo inny przedstawiciel armatora wrywa z książeczki biletowej dwie zabarwione różnymi kolorami kartki i na tym kończy się obieg dokumentacyjny,
- przy wystawianiu biletów nie uiszcza się opłat,
- bilety wystawia się także na podróż powrotną,
- bilety spełniają ważną rolę reklamowo-akwizycyjną.

3. Podstawa prawna biletów promowych. Przewóz ładunków za konosamentem uregulowany został obowiązującymi bezwzględnie przepisami konwencji, a w Polsce dodatkowo przepisami art. 101, 139, 156 i 158 kodeksu morskiego. Natomiast przewóz dokonywany za dokumentem innym niż konosament nie podlega przepisom konwencji i strony mogą dowolnie ustalić między sobą treść umowy o przewóz⁷. Wynika, to wyraźnie z art. 2 polskiego kodeksu morskiego, który stwierdza: „Z zastrzeżeniem wyjątków w ustawie przewidzianych strony mogą w umowie ułożyć swój stosunek według swego uznania”. Wyjątki te, to właśnie art. 101, 139, 156 i 158 k.m. Jak daleko może iść swoboda umowna stron przy ustalaniu warunków umowy przewozu w biliecie promowym? Otóż przepisy prawa cywilnego, które mają w tym przypadku zastosowanie, są, przynajmniej jeżeli chodzi o prawo polskie, bardzo tolerancyjne. W gruncie rzeczy w grę wchodzi przepis art. 473 § 2 k.c. oraz klauzule generalne (jak np. zasada współzycia społecznego w PRL z art. 5 k.c.). Art. 473 § 2 k.c. pozwala na zwolnienie się od odpowiedzialności armatora nawet w przypadku rażącego niedbalstwa⁸.

Są to jednak tylko teoretyczne rozważania. W praktyce względy konkurencyjności nakazują armatorom promowym przyznać właścicielom ładunków przynajmniej takie uprawnienia, jakie wynikają dla nich z konwencji. Armatorzy nie rezygnują jednak z możliwości ustalenia dla siebie korzystniejszych warunków przewozu, niż to z konwencji wynika. I tak np. wielu armatorów (w tym m. in. potężny armator Townsend — Thoresen, dokonujący przewozów przez kanał La Manche) powołuje się na art. 6 konwencji, według którego można zawrzeć umowę o przewóz, nie wystawiając konosamentu pod warunkiem, by taka umowa nie sprzeciwiała się porządkowi publicznemu. Pojęcie „porządku publicznego” jest

⁷ Bliżej na ten temat: W. Popiela, *Przewóz samochodów ciężarowych w żegludze promowej*, Zesz. Nauk. WSM Szczecin, 1973, nr 1 s. 101.

⁸ Oto treść tego przepisu: „Nieważne jest zastrzeżenie, iż dłużnik nie będzie odpowiedzialny za szkodę, którą może wyrządzić wierzycielowi umyślnie”.

jednak nieprecyzyjne, co armator wykorzystuje, ustalając dla siebie limit kwotowej odpowiedzialności na sumę 100 funtów szterlingów (bieżących), a jeżeli chodzi o opiekę nad ładunkiem w czasie przewozu to oświadcza, iż będzie usiłował podłączyć kontenery, samochody chłodnie do źródła prądu, ale nie odpowiada za szkody wynikłe np. z powodu przerwy w dostawie prądu (p. 3i9 dokumentu przewozowego).

Uważam, że do przewozów promowych nie można stosować przepisu art. 6 konwencji. Mianowicie, jak na to wskazuje zadanie trzecie tego artykułu, przepis ten nie ma zastosowania do „zwykłych handlowych przewozów dokonywanych w zwykłym trybie żeglugi”. Chyba dlatego też większość armatorów przejęła w skład warunków umowy przewozu konwencję w całości. Tak ustalone warunki przewozu wiążą obie strony⁹. Niezależnie od tego armatorzy promowi ustalają w biletach listę okoliczności wyrządzających szkodę przewożonym ładunkom, za które nie ponoszą odpowiedzialności¹⁰.

4. Polski bilet na przewóz samochodów ciężarowych promem. Bilet promowy stosowany do dzisiejszego dnia przez Polskie Linie Oceaniczne i przez Polską Żeglugę Bałtycką nie odbiega od wzorców ustalanych przez innych armatorów promowych¹¹. Ustalony w nim limit kwotowej odpowiedzialności przewoźnika w wysokości 100 funtów szterl. za sztukę ładunku stanowił skuteczną tamę roszczeniom wyższymi. Jednakże szkodowość w żegludze promowej jest stosunkowo niewielka i limit ten w nieznacznym stopniu wpływał na wysokość wypłacanych przez polskich armatorów promowych odszkodowań. Zdecydowana bowiem większość roszczeń, zgłaszanych zarówno przez właścicieli ładunków, jak i pasażerów przewożących samochody osobowe, nie prze-

⁹ Takie stanowisko zajęło Kolegium Arbitrów przy PIHZ w składzie: Klemens Białecki, Stanisław Matysik i Józef Górski. W sprawie tej strona powodowa CSAD Usti n/Łabą dochodziła od PLO 40 712 Kcs. za uszkodzenia samochodu oraz powstałych na tym tle kosztów dodatkowych. Mianowicie przy przewozie w czasie sztormu, jak twierdziła strona pozwana, wadliwie zasztauowanego w samochodzie ładunku nastąpiło zerwanie łańcuchów mocujących, a następnie wywrócenie się samochodu. Wyrokiem z 14 W 1976 r. nr sprawy: Kol. A 128/75 Zespół Orzekający stwierdził, iż „zgodnie z warunkami uwidocznionymi na bilecie promowym kontrakt poddany jest prawu polskiemu i konwencji brukselskiej z 25 VIII 1924 r. i stąd zarzut przedawnienia podniesiony przez PIX) jest zasadny”.

¹⁰ Tak więc przewoźnicy promowi wg opracowanych przez siebie warunków umowy przewozu ujętych na biletach nie odpowiadają za właściwe rozmieszczenie ładunku w samochodach ciężarowych, za szkody powstałe w trakcie wjeżdżania i wyjeżdżania z promu, za dostawę energii elektrycznej, za szkody wyrządzone w związku z niebezpieczeństwem morza, za opóźnienie w rozpoczęciu i zakończeniu przewozu. W każdym bądź razie limit kwotowej odpowiedzialności przewoźnika za utratę lub uszkodzenie samochodu z ładunkiem wynosi tylko 100 funtów w zlocie.

¹¹ Bliżej na ten temat: W. Popiela, Z. Sak, *Bilet na przewóz samochodów ciężarowych promem*, TGM/1973/8/479.

kraczały sumy 100 funtów. Warto bliżej zapoznać się ze szkodowością w polskiej żegludze promowej.

Otóż w okresie od 1 I 1970 do 31 III 1977 r., czyli w czasie eksploatacji promów przez PLO, wpłynęły łącznie 92 roszczenia w wyniku czego wypłacono kwotę 800 000 zł dewizowych (1 zł dewizowy równał się poprzednio 50 zł, a aktualnie jego wartość odpowiada około 43 zł). Ocenia się, iż przed upływem rocznego terminu prekluzji wpłynie jeszcze kilkanaście roszczeń. Stąd łączna suma roszczeń wypłaconych wyniesie blisko 1 mln złotych dewizowych. W porównaniu z uznanymi roszczeniami ładunkowymi na innych tradycyjnych liniach, szkodowość na promach należy ocenić jako bardzo niską. Wielką w tym zasługą oficerów i marynarzy, którzy wykazali należyłą troskę o powierzone im do przewozu ładunki i samochody osobowe¹².

Jak to już zostało przedstawione wyżej, w krajach skandynawskich zmienione zostały na korzyść właścicieli ładunków przepisy prawa morskiego. Przepisy te odnoszą się nie tylko do przewozu za konosamentem, ale także za każdym innym dokumentem przewozowym (§ 118 nowej ustawy). W tej sytuacji polski armator promowy, jakim jest aktualnie Polska Żegluga Bałtycka znalazł się w trudnej sytuacji. Już w czasie, gdy armatorem promowym w Polsce były PLO trudno było wytłumaczyć właścicielom samochodów, a zwłaszcza wielkim samochodowym firmom przewozowym, iż nie wypłaci się im więcej niż 100 funtów szterlingów. Jak pisze Ziomek¹³, „dyskusje między armatorem a poszkodowanym były bardzo burzliwe, gdyż niewielu właścicieli samochodów ubezpiecza się na podróż morską”. Właściciele pojazdów przewożonych promami uważają, iż ograniczanie odpowiedzialności przewoźników promowych to po prostu niesprawiedliwość, z którą nie chcą się pogodzić. Istnieje pojęcie tzw. „wspólnoty morskiej”, której członkowie (załadowcy, odbiorcy, ubezpieczyciele itd..) ponoszą wspólnie ryzyko wypraw morskich. Jednakże przy przewozach promowych tylko niewielka część trasy przebiega morzem i stąd właściciele ładunków, a zwłaszcza pojazdów, nie uważają się za członków owej „wspólnoty”.

Moim zdaniem Polska Żegluga Bałtycka powinna, możliwie rychło, przystąpić do nowelizacji aktualnie stosowanych biletów promowych. Należy w nich wprowadzić nowe zasady odpowiedzialności przewoźnika promowego, zgodne z przepisami obowiązującego prawa morskiego w krajach skandynawskich. W szczególności należy podnieść limit kwotowej

¹² Oto dane uzyskane w Dziale Roszczeń Zakładu Linii Europ, i Żeglugi Promowej w Szczecinie: w żadnym roku wypłacone odszkodowania nie przekraczały w żegludze promowej 0,03% wpływów i wynosiły tylko 48 groszy od tony przewiezionych ładunków. O wiele wyższe szkody były na linii skandynawskiej — 0,23% wpływów (4 zł od tony), na linii angielskiej — 0,37% wpływów (6 zł od tony), w żegludze tramwajowej — 0,14% wpływów (2 zł od tony).

¹³ I. Ziomek, *Szkodliwość na promach*, Namiary 7/1975, s. 27.

odpowiedzialności przewoźnika do kwoty 662 \$ za sztukę, lub 2 \$ za kg brutto przewożonych towarów zależnie od tego co bardziej odpowiada poszkodowanym. Już w 1976 r. toczyły się na ten temat pertraktacje między właścicielami samochodów w Finlandii a PDO i TUR Warta. Zresztą od kilku lat PLO stosowały odstępstwa od warunków ustalonych w bilecie promowym. I tak, w 1974 r., w umowach rocznych zawieranych z firmą węgierską MASPED limit kwotowej odpowiedzialności ustalono na 25 franków Germinal od kg wagi brutto ładunku, tj. 8,18 \$ (1 frank G. równa się 10/31 gramów złota, tj. 0,327 \$), a więc nie na podstawie przepisów prawa morskiego, ale konwencji GMR z 1956 r. regulującej zasady transportu drogowego. W 1975 r. PLO zostały zmuszone do wypłaty odszkodowania znacznie powyżej limitu kwotowej odpowiedzialności przewoźnika fińskiej firmie przewozowej Oy Polar Express Ab¹⁴. W piśmie poszkodowanej firmy z dnia 26 XI 1974 r. czytamy, że „odmowa uznania roszczenia przez PLO jest sprzeczna z zasadami postępowania przez innych przewoźników, jak np. armatora Finlines [...] członkowie »Polar Express Truckowners' Association« będą musieli rozważyć, czy przewozić drogie pojazdy statkami takich armatorów, którzy ograniczają swoją odpowiedzialność do ułamka ich wartości”. Pod wpływem takich argumentów PLO powołały kilkusobową komisję, która zgodziła się na wypłatę odszkodowania znacznie powyżej limitu kwotowej odpowiedzialności ustalonego w bilecie promowym. Odszkodowanie to — co jest rzeczą charakterystyczną — zwrócił armatorowi ubezpieczyciel OC, tj. TUR Warta Oddział w Gdyni.

Tak więc polski armator promowy i tak wypłaca odszkodowania powyżej ustalonego w bilecie limitu, aby nie stracić zaufania swoich kontrahentów. Szkoda tylko, że czyni to po kryjomu, spodziewając się, że inni poszkodowani zadowolą się odszkodowaniem częściowym. Uważam, że jest to niewłaściwa polityka, która szkodzi samemu armatorowi. Skoro szkody ładunkowe na promach są i tak znikome, zatem należy, że względów konkurencyjnych i reklamowych, wypłacać takie same odszkodowanie, jak armatorzy skandynawscy. Należy jednak czynić wszystko, aby ograniczyć szkody ładunkowe do minimum. Należy wyprowadzić system mocowania samochodów ciężarowych do sufitów promu, ograniczyć podróże w czasie sztormowej pogody, jeszcze troskliwiej wprowadzać i wprowadzać pojazdy. Z punktu widzenia prawa polskiego nie ma przeszkód, aby wprowadzać nowe, surowsze dla przewoźnika zasady odpowiedzialności o ale przewóz odbywa się na warunkach dokumentu innego niż konosament.

¹⁴ Dnia 19 XI 1973 r. w czasie sztormowej pogody samochód ciężarowy firmy Polar Express zerwał łańcuchy, którymi był przymocowany do pokładu i przygniął swoim ciężarem drugi samochód. Szkody wyniosły łącznie 44 218 Fmk, podczas gdy limit kwotowej odpowiedzialności przewoźnika, tj. PLO, wyniósł 868 FMK.

5. Przewozy ładunków za konosamentami. Ładunki, którym przy przewozie nie towarzyszy ich właściciel, albo jego przedstawiciel, przewożone są na promach za konosamentami. Przy przewozie za konosamentem obowiązują przepisy konwencji, które zostały przejęte do ustawodawstw większości państw morskich, w tym także i przez Polskę. Art. 5 konwencji przewiduje możliwość stosowania względem właścicieli ładunków bardziej korzystnych postanowień umowy. Jak dotąd żaden z armatorów promowych z przepisu tego nie skorzystał. A tymczasem, jak to już było wyżej powiedziane, prawie każdy ładunek przewożony promami ma wartość wyższą niż 100 funtów szterl. w złocie i stąd wskazanym by było stosować, np. przy przewozie kontenerów, zasady protokołu brukselskiego z 1968 r. Rozwój orzecznictwa sądowego w krajach, które nie przejęły do swego ustawodawstwa tego protokołu przebiega wyraźnie po linii korzystnej dla armatorów. Charakterystyczne w tym przedmiocie jest orzecznictwo sądów USA, które tradycyjnie ma bronić interesów „towaru”. Początkowo sądy USA uważały, iż każda jednostka towaru umieszczona w kontenerze i tak opisana w konosamencie, stanowi „sztukę” ładunkową, a przewoźnik odpowiada za szkodę do wysokości 500 \$, razy liczba takich sztuk. Tak orzeczono w sprawie Mormaclynx¹⁵ oraz Inter American Foods¹⁶. Zmiana orzecznictwa rozpoczęła się od sprawy Royal Typewriter Co, rozpatrzonej przez sąd Apelacyjny USA w 1972 r.¹⁷ Opakowano 350 maszyn do liczenia w kartony i umieszczono w kontenerze i tak opisano w konosamencie. Sąd orzekł: gdyby każda z maszyn była przygotowana do przewozu tak, iż mogłaby być przewieziona także bez kontenera, wówczas dopiero byłaby to „sztuka” ładunku. Podobnie orzeczono w sprawie Insurance Company of North America¹⁸. Ten kierunek orzecznictwa przejęły sądy z innych krajów, jak np. w RFN¹⁹.

¹⁵ American Maritime Cases 1971/2403. Kontener zawierał 99 bel skór i przewoźnik odpowiadał do wys. 500\$×99.

¹⁶ Fairplay z 11 IV 1974 r., s. 37. W tej sprawie na jednym trawlerze przewożono 19 skrzyń mrożonych krewetek, co wynikało z dodatkowych dokumentów, ale nie z konosamentu, Mimo to sąd ustalił, iż przewoźnik odpowiada do wysokości 500 \$×19

¹⁷ AMC/1973/1784.

¹⁸ AMC/1974/2443. Do kontenera załadowano 636 paczek i tak opisano w konosamencie. Wartość przesyłki: 42 982 \$. Sąd orzekł: jest to sztuka ładunku i zasądził od armatora 500 \$. Kontener został wybrany, załadowany bez udziału przewoźnika i dlatego stanowi sztukę ładunku. Podobnie orzeczono w sprawie przewozu cyny w ingotach (Primary Industries Corpor. AMC/1974/1444), w sprawie Kułmerland, Rosenbruch p-ko American Isbrandsten Lines (Fairplay z 11 IV 1974 r.).

¹⁹ Dnia 13 III 1975 r. Hanseatisches Oberlandsgericht Hamburg (Hansa, 1975/X/807) orzekł, iż każdy kontener stanowi sztukę ładunku, a załadowca ma zawsze możliwość zadeklarować wyższą wartość ładunku. W sprawie rozpatrywanej przez sąd do kontenera zapakowano 65 paczek płytek grafitowych i tak opisano w konosamencie. Kontener upadł na nabrzeże i szkoda wyniosła 64 448 DM. Sąd zasądził.

Badając konosamenty stosowane przy przewozie ładunków w żegludze promowej nietrudno dostrzec, iż do tej pory w obiegu są trzy rodzaje takich dokumentów. Niektórzy, nieliczni armatorzy do dziś dnia jeszcze stosują konosamenty liniowe bez żadnych zmian. Inni (np. armatorzy: Ellerman's Wilson Line i Rederiaktiebolag Svea, Fińska Angfartygs Aktiebilaget, Prinzenlinie, Wallhamn AB, TOR LINE AB, Ferry Service, Stena Line) w tradycyjnych konosamentach liniowych zamieszczają dodatkowe klauzule oddające specyfikę żeglugi promowej. Ostatnio jednak coraz częściej spotyka się konosamenty opracowane specjalnie dla potrzeb żeglugi w systemie ro-ro, w tym także żeglugi promowej. Taki nowoczesny konosament opracowało konsorcjum Stockholms Rederi Ab Svea, Angfartygs AB Bore i Fińska Angfartygs AB, armator szwedzki Göteborg-Frederikshavn-Linien Göteborg, Atlantic Steam Navigation Co. Ltd., szwedzki armator Bröströms i wielu innych.

Polskie Linie Oceaniczne stosowały przy przewozie ładunków promami formularz konosamentu Baltic Lines. Paradoksem jest, iż w nowoczesnym systemie przewozu stosuje się dokumenty przejmowane z zanikającej w basenie Morza Bałtyckiego żeglugi liniowej. Zachodzi potrzeba wprowadzenia na polskie linie promowe nowego formularza konosamentu, który by był dopasowany do specyfiki żeglugi promowej i chronił skutecznie armatora przed bezzasadnymi roszczeniami²⁰. W nowym dokumencie należy ustalić zakres odpowiedzialności właściciela ładunku za szkody wyrządzone przewoźnikowi i innym ładunkom, zakres odpowiedzialności przewoźnika z podwyższeniem limitu kwotowej odpowiedzialności, szczególnie uprawnienia przewoźnika, przewóz ładunków niebezpiecznych i wiele innych kwestii.

6. Wadliwości przy przewozie ładunków za konosamentem w polskiej żegludze promowej. Wadliwości przy przewozie ładunków za konosamentami w żegludze promowej mają swoje źródło w bezkrytycznym przejmowaniu dotychczasowych złych wzorów z żeglugi liniowej oraz w specyfice tej nowej formy przewozu. W tym miejscu omówimy jedynie trzy zagadnienia, a mianowicie stosowanie listów gwarancyjnych w żegludze promowej, przewóz naczep oraz ładunków niebezpiecznych.

Listy gwarancyjne. Poważny procent ładunków dowożonych samochodami do terminali promowych (do 40%) posiada zewnętrzne

1 250 DM, akceptując m. in. stanowisko sądu USA, iż żadna z płytek nie mogłaby być samodzielnie wysłana morzem bez kontenera. Bliżej na ten temat: Mc Even, *Per package Limitation*, LMCLQ/II/269, DMF/1975/473 i DMF/1974/752.

²⁰ Na zlecenie PLO nowe dokumenty przewozowe w żegludze promowej opracowane zostały przez autora tego artykułu, a mianowicie nowe bilety do przewozu samochodów ciężarowych i pasażerów, konosament dom-dom i konosament promowy.

większe lub mniejsze uszkodzenia, zadrapania itp. Spedytor (rolę tę pełnił u armatora PLO C. Hartwig) żąda wystawienia konosamentów czystych, aby można było pobrać należność za towar w trybie akredytywy dokumentowej. Stąd wywieranie nacisku na oficerów ładunkowych, aby nie nanosili uwag z kwitów sternika do konosamentu w zamian za list gwarancyjny. Niestety, utarła się już w polskiej żegludze promowej zła tradycja przyjmowania takich dokumentów. Szkodzi ona zarówno dobremu imieniu polskiego armatora, jak i polskiemu handlowi zagranicznemu. Przedstawiciele ładunku (spedytorzy, załadowcy itd.) zamiast np. naprawić uszkodzone opakowania załatwiają tą sprawę na niekorzyść odbiorcy i jego ubezpieczyciela. Należy moim zdaniem:

— zrezygnować z wystawiania w żegludze promowej kwitów sternika, a uwagi dotyczące złego zewnętrznego stanu ładunku nanosić, wprost na konosament,

— nie przyjmować od załadowców i spedytorów listów gwarancyjnych w zamian za konosament czysty.

Nacze py. Nacze py w polskiej żegludze promowej przewozi się za biletami promowymi, mimo że nie towarzyszy im przedstawiciel właściciela (np. kierowca). W grę oczywiście wchodzi niższe stawki frachtowe przy takim przewozie, ale pociąga to za sobą komplikacje w obiegu dokumentów ładunkowych. Mianowicie uwagi dotyczące złego stanu zewnętrznego ładunków przewożonych za konosamentami zamieszcza się w tych dokumentach, podczas gdy przy przewozie za biletami w tzw. protokołach szkodowych. Utarła się wadliwa praktyka, iż każdej naczepie towarzyszy protokół szkodowy także wówczas, gdy nie zawiera on żadnych uwag. Jeden taki protokół pozostaje na statku, inny w biurze promowym, jeszcze inny wędruje wraz z naczepą. Tymczasem naczepa może wracać innym promem lub nie wracać w ogóle. Należy zatem wystawiać protokoły szkodowe tylko w razie zauważonych zewnętrznych uszkodzeń naczepy.

Ładunki niebezpieczne. Inaczej niż w żegludze tradycyjnej opłatę za przewóz samochodów ciężarowych ustala się na podstawie ich długości, a nie wagi, czy też ilości ładunku.

Stąd przewoźnik mniej interesuje się zawartością samochodu, a częściej nie zna jej nawet kierowca. Plomby TIR nie pozwalają na kontrolę zawartości samochodów. Coraz większe ilości przewożonych chemikaliów, w tym także niebezpiecznych, skłoniło IMCO do opracowania kodu ładunków niebezpiecznych i metod postępowania z nimi przy przewozie. Wielu armatorów promowych żąda wystawienia przez właścicieli i kierowców tzw. certyfikatów przy przewozie ładunków niebezpiecznych. Zależnie od stopnia zagrożenia takiego ładunku dla otoczenia, można samochód umiejscowić na promie towarowym, w pobliżu rampy burtowej, w otoczeniu ładunków obojętnych.

Stąd zaleca się polskiemu armatorowi promowemu, aby przy okazji

podpisywania umów na przewóz ładunków w samochodach i w innych jednostkach opakowania żądać wystawiania certyfikatów dla ładunków niebezpiecznych. Kopie takich dokumentów powinien mieć przy sobie kierowca, zaś zawartość każdego samochodu, kontenera i naczepy powinna być w dokumentach ładunkowych dokładnie opisana. Wybuch niebezpiecznego ładunku na promie może mieć groźne następstwa dla ludzi i mienia.

II. PRZEWÓZ PASAŻERÓW

U w a g i w s t ę p n e . Inaczej niż przy przewozie ładunku, do tej pory żadna z konwencji regulujących przewóz pasażerów i ich bagaży morzem nie znalazła uznania w społeczności międzynarodowej. Konwencja z 1961 r. weszła w życie już w 1965 r., dlatego że w tym celu wymagane były tylko dwie ratyfikacje. Stronami tej konwencji jest 10 państw z tym, że tylko Francja posiada flotę pasażerską. W 1975 r. kraj ten jednak konwencję wypowiedział. Konwencja z 1967 r. dotycząca bagażu pasażerskiego doczekała się tylko dwu przystąpień (Kuba i Algieria) i nie weszła nigdy w życie. Konwencji ateńskiej z 1974 r. do dziś dnia nie ratyfikowało ani jedno państwo. Brak miejsca w artykule na ustalenie przyczyn takiego stanu rzeczy. Ważne są tylko skutki. Mianowicie, przepisy dotyczące przewozu pasażerów morzem nie zostały ujednoczone i stąd każde państwo morskie ma inne wewnętrzne normy w tym zakresie. Państwem, które za pomocą przepisów, wewnętrznych i orzecznictwa najlepiej chroni interesy pasażerów są USA. Kraj ten zresztą od wielu lat jest największym rynkiem przewozowym pasażerów, obsługiwanym przez flotę innych państw, a w szczególności Wielkiej Brytanii. Korzystne dla pasażerów przepisy zawiera kodeks włoski z 1941 r. We Francji w 1966 r. wyszła ustawa o umowach frachtowych i przewozu morskiego, uzupełniona dekretemi z 1960 i 1967 r., która chroni interesy pasażerów. W 1968 r. wszedł w życie nowy kodeks morskiej żeglugi handlowej ZSRR, w 1971 r. kodeks morskiej żeglugi Bułgarii, a w 1976 r. ustawa o handlowej żegludzie morskiej NRD. Korzystne przepisy dla pasażerów przewożonych morzem wydały też cztery kraje skandynawskie w ustawie z 14 VI 1974 r. Charakterystyczną cechą tych wszystkich przepisów jest to, że mają one moc bezwzględnie obowiązującą w tym sensie, że mniej korzystne dla pasażerów rozwiązania umowne są nieważne.

Na tle nowych ustawodawstw wewnętrznych innych krajów przepisy polskiego kodeksu morskiego dotyczące przewozu pasażerów morzem należy ocenić krytycznie. Tylko jeden przepis (art. 170 § 1) ma moc bezwzględnie obowiązującą. Zakazuje on zwalniać się przewoźnikowi od odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera, co zresztą i tak wynika z ogólnych przepisów prawa cywilnego. Wszystkie pozostałe przepisy są względnie obowiązujące, a więc można je wyłączyć na podstawie warun-

ków umowy o przewóz. W tym stanie rzeczy opracowany przez PLO bilet na przewóz pasażerów w żegludze liniowej i towarowej zawiera jeszcze bardziej niekorzystne dla pasażerów warunki niż ustalił je polski k.m. Ponieważ polski k.m. w art. 2 przyjął zasadę swobody umów, zatem warunki przewozu pasażerów i ich bagaży ustalone w biletach pasażerskich (z zastrzeżeniem zachowania treści art. 170 § 1 k.m.) są ważne i skuteczne prawnie.

Przepisy polskiego kodeksu morskiego w zakresie przewozu pasażerów nie zapewniają im należytej ochrony. Dotyczy to zarówno odpowiedzialności armatora za szkody na ciele i w mieniu pasażera, jak i odpowiedzialności za opóźnienie w przewozie, za podstawienie innego niż umówiony statku, za zmianę usług w trakcie podróży. Niekorzystne są też dla pasażera terminy, w których może on odstąpić od umowy przewozu. Dlatego były armator promowy — PLO — przepisów tych nie stosował i wbrew art. 164 § 1 k.m. zwracał pasażerowi uiszczoną już opłatę w całości także wówczas, gdy rezygnował on z podróży tuż przed rozpoczęciem (a nie na 7 dni naprzód). Zachodzi zatem potrzeba zmiany przepisów polskiego k.m. tak, aby upodobnić je chociażby do ustaw wydawanych w innych krajach socjalistycznych.

2. Polskie warunki na przewóz pasażerów i ich bagaży w żegludze promowej. W 1973 r. PLO rozpoczęły stosować nowe warunki przewozu pasażerów i ich bagaży ustalone w bilecie promowym²¹. Warunki te nie odbiegały od treści umów przewozu ustalonych przez armatorów promowych w basenie Morza Bałtyckiego i Północnego. Analizując postanowienia polskiego biletu promowego nie trudno dostrzec, iż nie są one dla pasażerów zbyt korzystne. Dotyczy to w szczególności postanowień:

— klauzuli nr 2 biletu, która stanowi, iż przewoźnik odpowiada za szkody na osobie pasażera tylko wówczas, gdy powstały z jego winy, którą pasażer udowodni. Polski kodeks morski w art. 170 § 2 przewiduje domniemanie winy przewoźnika w razie wystąpienia tzw. wypadków z bio-
r o w y c h ;

— ta sama klauzula nr 2 biletu stanowi, iż przewoźnik odpowiada za szkody w bagażu tylko wówczas, gdy bagaż ten został oddany mu w opiekę, a więc powierzony do przewozu za kwitem bagażowym. Tymczasem wg art. 172 § 2 k.m. przewoźnik odpowiada za bagaż „podręczny” albo „kabinowy”, gdy szkoda powstała m. in. z rażącego niedbalstwa przewoźnika lub jego podwładnych. Konwencja ateńska z 1974 r. oraz przepisy wewnętrzne innych krajów nakładają w tym przypadku na pasażera tyl-

²¹ Bliżej na ten temat: W. Popiela, Z. Sak, op. cit., TGM/1973/XI, s. 663 oraz: W. Popiela, *Umowa przewozu pasażerów i ich bagaży w żegludze promowej*, TGM/1972/VII, VIII/, s. 217.

ko ciężar udowodnienia winy zwykłej (a nie kwalifikowanej jak polski kodeks morski);

— limit kwotowej odpowiedzialności przewoźnika za szkody na osobie wynosi tylko 20 000 Skr (ok. 5 000 \$), podczas gdy w ostatnich latach został on znacznie podwyższony w innych ustawodawstwach²². To samo dotyczy limitu odpowiedzialności przewoźnika za szkody w bagażu.

Do tej pory polscy armatorzy promowi (tj. PŻM i PLO) nie zostali zmuszeni do zapłaty odszkodowań za szkody na osobie pasażerów przewożonych promami²³.

3. Przewóz bagażu pasażerskiego. Na polskich promach przewozi się dwa rodzaje bagażu pasażerskiego, a mianowicie samochody osobowe oraz bagaż pozostały (walizy itp. rzeczy podręczne). Samochody przewozi się za biletom pasażerskim i powierza się je pod opiekę przewoźnika. Do dziś dnia polscy armatorzy promowi (a więc PŻB i PLO) płacili odszkodowania tylko w związku z przewozem samochodów osobowych, które w czasie wjazdu i wyjazdu z promu ulegają otarciom itp. uszkodzeniom, albo też doznają innych szkód np. przez przygniecenie ich samochodem ciężarowym, który obala się na pokład promu. Szkody powstałe przez uszkodzenia powstałe w trakcie wjazdu i wyjazdu na prom lub przez otarcie się o inny pojazd mieściły się w granicach limitu kwotowej odpowiedzialności przewoźnika, który według kl. nr 4 biletu wynosi 1800 Skr. Całkowite zniszczenie samochodu osobowego przez, przygniecenie go samochodem ciężarowym miało miejsce jeden raz, był to pojazd obywatela francuskiego polskiego pochodzenia²⁴. Do tej pory udawało się polskiemu armatorowi promowemu skutecznie oddać roszczenia pasażerów za szkody poniesione w bagażu podręcznym (kabinowym). Większość z tych szkód nie dochodzi do wiadomości armatora, gdyż kieruje się je na drogę dochodzenia śledczego, które nie daje rezultatu. Wcześniej czy później jednak pasażerowie zaczynają dochodzić odszkodowań od armatora. Powinien się on zatroszczyć o zabezpieczenie bagażu pasażerskiego przewożonego w tzw. schowkach (albo w boksach) i w kabinach. Kabinę należy wyposażyć

²² Np. we Francji: 82 000 franków, w NRD 200 000 marek, w Jugosławii 200 000 dinarów, w krajach skandynawskich ok. 50 000 \$.

²³ Nie znaczy to jednak, iż szkód na osobie nie zanotowano. Jeden z pasażerów wypadł za burtę, a dwu innych doznało szkód cielesnych (złamanie nogi). Roszczenia jednak udało się skutecznie oddać, powołując się na chorobę psychiczną i na stan upojenia alkoholowego.

²⁴ Szkoła wyniosła 10 000 Skr, wypłacono poszkodowanemu 3 674 Skr, tj. za 100 funtów szterl. w złocie. Szczęśliwie dla pasażera nie wydano mu biletu (gdzie limit ustalony został na 1 800 Skr, lecz tykiet, w którym armator powoływał się na konwencję brukselską dot. konosamentów z 1924 r. Poza tym zdarzały się przypadki zgniecenia części powłoki samochodu osobowego, ale szkody bądź to mieściły się w limicie, bądź też przekraczały go nieznacznie (dane z PLO uzyskane przez autora artykułu).

w klucze i wręczać je pasażerom. Schowki zaś powinny mieścić się w zamkniętych pomieszczeniach. Bagaże należy zabezpieczyć przed kradzieżami; przynajmniej w czasie samej podróży morskiej i w tym celu, podobnie jak to jest na innych promach, boksy należy zamykać 10 minut po rozpoczęciu podróży i otwierać przed jej zakończeniem. Najlepszym rozstrzygnięciem byłoby przechowywanie bagaży przez armatora za pokwitowaniem, po uiszczeniu odpowiednio skalkulowanej opłaty w złotychkach dla obywateli polskich i w dewizach dla zagranicznych.

4. Przewóz pasażerów i ich bagaży w świetle nowego ustawodawstwa krajów skandynawskich. Jak to zostało już wyżej stwierdzone, z dniem 1 VII 1974 r. weszły w życie nowe przepisy prawa morskiego w czterech krajach skandynawskich. Dla polskiego armatora promowego jest to problem najwyższej wagi, ponieważ wcześniej czy później zostanie on zmuszony do zagwarantowania w warunkach umowy takich samych praw dla pasażerów, jakie zapewniają im nowe przepisy krajów skandynawskich. Oto najważniejsze postanowienia prawa skandynawskiego:

— Za szkody wyrządzone na osobie lub w mieniu przewożonych pasażerów przewoźnik odpowiada z tytułu winy własnej lub swych podwładnych, którą pasażer winien udowodnić. Domniemanie winy przewoźnika istnieje tylko przy wypadkach zbiorowych (zderzenie się statków, rozbięcie się, wejście na mieliznę, wybuch lub pożar — § 188 - 191).

— Przewoźnik odpowiada za opóźnienie w przewozie pasażera i jego bagażu, jak również za zwłokę w wydaniu bagażu (§ 188).

— Limit kwotowej odpowiedzialności przewoźnika za szkody na osobie pasażera wynosi 700 000 franków Poincaré, z tytułu opóźnienia — 16 000 franków, za pojazd — 50 000 franków, za bagaż osobisty (kabiny) 10 000 franków, a za bagaż pozostały — 16 000 franków (§ 192). Przez franka rozumie się jednostkę zawierającą 65,5 mlg złota próby 900/1000, która będzie przeliczana na walutę danego kraju skandynawskiego według oficjalnego kursu z dnia, w którym przypada zapłata (§ 192).

— Przewoźnik ma prawo potrącić sobie z wypłacanego odszkodowania 1 500 franków za pojazd, 200 franków za bagaż pozostały oraz 200 franków za opóźnienie w przewozie (§ 193)²⁵.

— Pasażer ma prawo wnieść roszczenie do sądu w danym kraju skandynawskim (§ 337).

— Przepisy powyższe obowiązują bezwzględnie i nie mogą być uchylone w drodze umowy przy przewozie między Szwecją, Danią, Finlandią

²⁵ Stosując przeliczenia: 1 frank Poincaré równa się 6,62 centa USA, kwoty wyrażone we frankach należy przeliczyć następująco: 700 000 franków = \$ 50 000, 16 000 franków = 1 000 \$, 50 000 franków = 3 300 \$, 10 000 franków = 662 \$, 1 500 franków = 100 \$ i 200 franków = 13 \$.

i Norwegią oraz przy przewozie, jeżeli zgodnie z umową przewozu port docelowy znajduje się w jednym z krajów skandynawskich (§ 200).

Wszystkie bilety pasażerskie opracowane przez skandynawskich armatorów promowych zostały przeredagowane zgodnie z wymogami nowej ustawy. Niektórzy armatorzy (jak np. DA-NO Linjen A/S, Fred. Olsen Lines) wiernie podają w nich nowe limity kwotowej odpowiedzialności oraz aktualny kurs franka Poincaré w stosunku do bieżącej waluty danego kraju (np. w Norwegii 1 frank P.=0,455818 N.Kr.). Inni armatorzy, zwłaszcza szwedzcy np. Svea Line, Silia Line, nie mogą pozbyć się starych nawyków i prawa pasażerów podają pod postacią odpowiednich paragrafów, zaś przywileje armatorów wyliczają szczegółowo w bilecie (zwłaszcza prawo do potrącenia sum z roszczeń pasażera). Szwedzkie przepisy obowiązują także przy przewozach w ramach spółki polsko-szwedzkiej (PLO — Svea Resebyra). Polskie warunki przewozu pasażerów zostały zaklejone nowymi, szwedzkimi i one też obowiązują.

Jakie stąd wypływają wnioski dla polskiego armatora, promowego? Przede wszystkim, zgodnie z nowymi skandynawskimi przepisami, jeżeli polski prom wiezie pasażerów skandynawskich do jakiegokolwiek portu skandynawskiego zgodnie z zawartą uprzednio umową o przewóz (a nie np. w razie wypadku morskiego), wówczas i tak poszkodowany pasażer ma prawo wnieść roszczenie do sądu w danym kraju, którego jest obywatelem. Sąd skandynawski zasądzi roszczenie poszkodowanego pasażera, opierając się na nowym prawie i polski armator zostanie zmuszony do zapłaty. W granicach swobody umownej, polski armator może ustalić treść umowy o przewóz, jaką uzna za odpowiednią, mając na uwadze konkurencyjność swoich usług. Uważam, iż należy przeredagować polskie bilety promowe na przewóz pasażerów i bagaży, zapewniając pasażerom wszystkie prawa i przywileje wynikające z nowych skandynawskich przepisów.

Dotyczy to przede wszystkim limitu kwotowej odpowiedzialności przewoźnika za szkody na osobie pasażera. Limit ten wynosi według nowych skandynawskich przepisów co najmniej 50 000 dolarów USA. Okazuje się jednak, że w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego w Polsce limit ten nie chroni interesu polskiego armatora promowego. Mianowicie w orzeczeniu z dnia 25 XI 1976 r. Sąd Najwyższy²⁶ stwierdził, iż skoro Polska nie jest związana żadną umową międzynarodową limitującą odpowiedzialność przewoźnika za szkody na ciele pasażera, ograniczenie umowne odpowiedzialności do kwoty 5 000 dolarów wynikające z biletu pasażerskiego jest w świetle art. 170 § 4 k.m. nieważne i nie może odnieść skutku. W tej sytuacji poszkodowany obywatel jednego z krajów skandynawskich może zażądać od polskiego armatora zapłaty zadośćuczynienia w kwocie wyższej niż 50 000\$.

²⁶ Por.: wyrok Sądu Najwyższego z 25 XI 1976 r. II CR 350/76, OSPiKA 1977 poz. 159.

Pewne zastrzeżenia mogą budzić ewentualne roszczenia z tytułu opóźnienia przy przewozie pasażera i jego bagaży. Jednakże armator odpowiada za tego rodzaju szkody tylko wówczas, gdy zwłoka w przewozie nastąpiła z jego winy. Zresztą limit kwotowej odpowiedzialności przewoźnika z tytułu zwłoki w przewozie jest stosunkowo niski (16 000 franków Poincare, tj. ok. 1000 \$). Armator, chociażby ze względów humanitarnych, powinien zaopiekować się pasażerem, gdy prom niezależnie od tego z czyjej winy, nie może wyruszyć w podróż.

Warunki umowy o przewóz pasażerów zawarte w bilecie pasażerskim powinny być napisane także w języku polskim. W innym przypadku nie wiążą one pasażera i są nieważne. Jak to bowiem wynika z art. 61 kodeksu cywilnego: „Oświadczenie woli, które ma być złożone innej osobie jest złożone z chwilą, gdy doszło do niej w taki sposób, aby mogła zapoznać się z jego treścią”. W razie więc szkody na osobie lub w mieniu, pasażer może dochodzić odszkodowania na zasadach ogólnych, z pominięciem warunków ustalonych w bilecie. Nie jest też rzeczą właściwą, aby polski armator przewoził obywateli polskich, oferując im warunki przewozu w obcym języku, którego nie rozumieją.

LE CONTRAT DU TRANSPORT DES MARCHANDISES ET DES PASSAGERS DANS LA NAVIGATION DE CAR-FERRIES

R é s u m é

Le transport des colis aura lieu dans le proche avenir par les navires de container et ro-ro. Il en témoigne le nombre toujours croissant des navires ro-ro exploités et commandés. Cet état de choses exige des changements dans la sphère juridique des transports maritimes. Ces changements doivent aller surtout dans le sens d'intercepter le protocole de Bruxelles de 1968 changeant la convention concernant les connaissements de 1924. Il faut aussi accomplir les changements dans les documents de transport. Ils doivent refléter, dans l'intérêt des deux parties du contrat de transport, le spécifique des transports dans le système ro-ro.

Il accroît de l'année en année le nombre des passagers transportés par la mer. Chaque année on transporte seulement en Europe au moins 100 millions des personnes. La plupart des passagers est transportée par les car-ferries. Le transport des passagers devient aussi rentable que le transport des marchandises. Aussi au cours des dernières années beaucoup d'Etats rendu — ont des nouvelles dispositions intérieures réglant le transport des passagers par mer. Ces dispositions obligent absolument et protègent des passagers affectivement devant les dispositions défavorables pour eux des conditions générales des contrats conclus dans les billets de passage. Le changement principal va dans la direction d'accroître la limite de montant de la responsabilité du transporteur de dommage à la personne du passager, qui commencent à dépasser 50 milles de dolars des Etat Unis. Ces dispositions doivent être rendues aussi en Pologne en mode du changement du code maritime étant à présent en vigueur.