

JAN ŁOPUSKI

STOSUNEK ODPOWIEDZIALNOŚCI KONTRAKTOWEJ DO DELIKTOWEJ W PRAWIE REGULUJĄCYM STOSUNKI ZWIĄZANE Z ŻEGLUGĄ MORSKĄ

ZNACZENIE ZBIEGU REŻIMÓW ODPOWIEDZIALNOŚCI W STOSUNKACH ZWIĄZANYCH Z ŻEGLUGĄ MORSKĄ

Stosunek odpowiedzialności kontraktowej do deliktowej w prawie odszkodowawczym żeglugi morskiej jest zagadnieniem nie pozbawionym ostrości, w szczególności w stosunkach zagranicznych: wiąże się to z możliwością ingerencji, gdziekolwiek już realnie istniejącej, odpowiedzialności deliktowej w stosunki o charakterze kontraktowym, podrywając zaufanie do umownego regulowania odpowiedzialności stron transakcji związanych z żeglugą morską. Prawo morskie poszczególnych państw wyjątkowo tylko zawiera jakieś szczególne unormowanie tej kwestii¹, w związku z czym ostrość problemu zależy od sposobu jej rozwiązania w ogólnym prawie cywilnym. W tej kwestii jednak bynajmniej nie ma jednolitości².

W doktrynie polskiej podkreśla się odmiennność społecznych celów odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej³. W istocie jednak podział na odpowiedzialność *ex contractu* i *ex delicto* wynika przede wszystkim z odmienności historycznego rozwoju tych rodzajów odpowiedzialności, a utrzymywanie go w aktualnie obowiązującym prawie ma charakter tradycyjny. Zasadniczy cel obu tych rodzajów odpowiedzialności jest bowiem identyczny — naprawienie szkody doznanej przez poszkodowanego wskutek naruszenia prawa. Różnica pomiędzy odpowiedzialnością *ex con-*

¹ Normę dotyczącą zbiegu odpowiedzialności zawiera znowelizowane szwajcarskie prawo morskie (por. niżej).

² *Rapports généraux au VI-e Congrès international de droit comparé, Bruxelles 1964 r.*, s. 357—358: sprawozdanie ogólne opracowane przez W. Czachórskiego (kongres ten obradował w 1962 r. w Hamburgu).

³ Por. W. Czachórski, *Zbieg odpowiedzialności cywilnej według kodeksu zobowiązań* (Warszawa 1960, s. 120), a także W. Warkalło, *Odpowiedzialność odszkodowawcza* (Warszawa 1962, s. 142); obaj ci autorzy stwierdzają, że podczas gdy odpowiedzialność deliktowa zabezpieczając dobra osobiste i majątkowe, utrzuca istniejący stan rzeczy, a więc ma charakter statyczny, odpowiedzialność kontraktowa zabezpiecza prawidłowy przebieg procesów gospodarczych, a więc regulowanie jej ma charakter dynamiczny.

iractu i *ex delicto* — już dzisiaj nieostra⁴ — ulega stopniowemu zacieraniu się; niektóre systemy prawa w ogóle nie wprowadzają rozróżnienia między tymi rodzajami odpowiedzialności⁵.

Ogólnie biorąc, prawo morskie zawiera stosunkowo nieliczne przepisy dotyczące odpowiedzialności deliktowej, pozostawiając zabezpieczenie dóbr osobistych i majątkowych uczestników obrotu morskiego i pracowników żeglugi przepisom ogólnego prawa cywilnego⁶. Mając przede wszystkim na celu regulowanie usługowego obrotu morskiego, prawo morskie zawiera natomiast szereg przepisów dotyczących odpowiedzialności kontraktowej, z których poważna część ma charakter dyspozytywny, co zapewnia prawu morskiemu niezbędną elastyczność. Elastyczność ta jest wykorzystywana przez najlepiej zorganizowaną w międzynarodowej żegludze grupę interesów, jaką są przedsiębiorcy żeglugowi, którzy działając przez swoje międzynarodowe organizacje starają się wprowadzić do obrotu morskiego formularze umów i innych dokumentów o treści w znacznym stopniu ograniczającej odpowiedzialność tych przedsiębiorców, wiążącą się ze świadczeniem usług żeglugowych. Odwoływanie się w stosunkach kontraktowych do przepisów reżimu odpowiedzialności deliktowej jest jednym ze sposobów używanych dla przeciwdziałania skuteczności klauzul egzoneracyjnych zawartych we wspomnianych formularzach. Tendencje tego rodzaju mają więc na celu ochronę wierzycieli roszczeń odszkodowawczych — najczęściej związanych z przewozem ładunków i pasażerów.

Rozważając to zagadnienie z punktu widzenia ogólnego interesu społecznego, z uwzględnieniem charakteru stosunków żeglugowych, nasuwają się obawy, że zbyt daleko idąca ingerencja przepisów reżimu deliktowego w stosunki kontraktowe mogłaby osłabić skuteczność umownego regulowania stosunków w obrocie morskim, mającego w tymże obrocie

⁴ Por. A. Ohanowicz, *Zbieg norm w polskim prawie cywilnym*, Warszawa 1963, s. 102: autor ten zwraca uwagę, że jakkolwiek system odpowiedzialności kontraktowej ma charakter jednorodny, to trudno mówić o systemie odpowiedzialności deliktowej, gdyż mianem tym określa się szereg różnych rodzajów odpowiedzialności, których wspólną cechą jest tylko to, że nie są odpowiedzialnością kontraktową.

⁵ Na przykład kodeks cywilny Socjalistycznej Republiki Czechosłowackiej z 6 III 1964 r. i kodeks gospodarczy z 17 VI 1964 r. jednolicie regulują odpowiedzialność deliktową i kontraktową; czechosłowacki kodeks handlu zagranicznego reguluje tylko odpowiedzialność kontraktową. Por. A. Kanda, *La nouvelle réglementation de la responsabilité en droit civil tchécoslovaque*, *Revue International de Droit Comparé* 1965, nr 4, s. 895—907.

⁶ Nie jest to bynajmniej szczególna cecha polskiego prawa morskiego, gdyż to samo obserwujemy w systemach prawnych innych państw, gdzie prawo jest stanowione w drodze kodyfikacji. Zjawisko to ma uzasadnienie historyczne, gdyż prawne regulowanie odpowiedzialności kontraktowej ma znacznie dłuższą i bogatszą historię niż regulowanie odpowiedzialności deliktowej, a prawo morskie ma charakter tradycyjny; nieco inaczej jest w kręgu prawnym *common law*, ze względu na większą autonomiczność prawa morskiego w tamtejszych systemach prawnych.

podstawowe znaczenie (por. art. 2 k. m.). Jeśli chodzi natomiast o ochronę interesów wierzycieli przedsiębiorców żeglugowych przed nadużywaniem swobody umów przez tych ostatnich, to rolę tę spełniają coraz skuteczniej obligatoryjne przepisy prawa morskiego, zakreślające granice umownej ekskulpacji. Dopuszczenie konkurencji roszczeń deliktowych z kontraktowymi może być uzasadnione interesem poszkodowanych, jednak konkurujące roszczenia powinny podlegać ograniczeniom kontraktowym. Powszechne uznanie tej zasady stanowiłoby poważny krok w kierunku rozwiązań unitarystycznych, coraz pilniej poszukiwanych, szczególnie w prawie konwencyjnym.

ZBIEG ODPOWIEDZIALNOŚCI W ZAGRANICZNEJ DOKTRYNIE I JUDYKATURZE PRAWA MORSKIEGO

Prawo francuskie. Stosownie do przeprowadzonej przez W. Czachórskiego analizy doktryny i judykatury francuskiej w przedmiocie wzajemnego stosunku reżimów odpowiedzialności cywilnej, można przyjąć, że mimo dużego zróżnicowania poglądów, w doktrynie przeważa teza o całkowitym wyłączeniu się reżimów odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej (*non cumul*) i przyznaniu pierwszeństwa reżimowi kontraktowemu⁷. Stanowisko judykatury idzie wyraźnie w tym kierunku, przyjmując — zgodnie z orzecznictwem Sądu Kasacyjnego — że przepisy reżimu deliktowego nie mają zastosowania, ilekroć, chodzi o szkodę wyrządzoną przez niewykonanie zobowiązania wynikającego z umowy; istnieją jednak pewne wątpliwości gdy chodzi o czyny zagrożone sankcją karną. Równocześnie uważa się, że przepisy reżimu deliktowego mają charakter przepisów porządku publicznego, co jednak o tyle nie ma większego znaczenia, że w stosunku kontraktowym ich się nie stosuje.

Powyższe stanowisko doktryny i orzecznictwa w zakresie zasad ogólnych, określających stosunek reżimów odpowiedzialności, jest respektowane przez francuską naukę prawa morskiego. G. Ripert⁸ stoi wyraźnie na stanowisku prymatu odpowiedzialności kontraktowej, zaznaczając jednak, że odpowiedzialność deliktowa może się pojawić w zakresie, w jakim nie może być wyłączona umową stron. P. Chauveau⁹ stawia kwestię jeszcze drastyczniej i wychodząc z założenia, że umowa stwarza prawo po-

⁷ W. Czachórski, op. cit., s. 15—23. Znany prawnik francuski A. Tunc przyjmuje bez zastrzeżeń, że prawo francuskie oddziela odpowiedzialność kontraktową od deliktowej; jeżeli więc poszkodowany ucierpiał wskutek wadliwego wykonania obowiązku umownego przez kontrahenta, przepisy dotyczące odpowiedzialności deliktowej nie mają zastosowania (A. Tunc, *The Twentieth Century Development and Function of the Law of torts in France*, *The International and Comparative Law Quarterly* 1965, nr 4, s. 1089 i n.).

⁸ G. Ripert, *Droit maritime*, t. II, Paris 1952, s. 565—566.

⁹ P. Chauveau, *Traité de droit maritime*, Paris 1958, s. 519.

między stronami, stawia pytanie, czy w stosunkach umownych w ogóle można mówić o innej odpowiedzialności niż kontraktowa. G. Fraikin w obszernej pracy poświęconej odpowiedzialności przewoźnika morskiego w ogóle nie porusza sprawy roszczeń deliktowych w stosunkach pomiędzy stronami umowy przewozu morskiego, a judykatura morska stoi na stanowisku niedopuszczalności zbiegu odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej¹⁰.

Prawo niemieckie. W prawie niemieckim najpoważniejsza część doktryny i judykatura stoją na stanowisku, że konkurencja roszczeń kontraktowych i deliktowych jest dopuszczalna¹¹, a więc na stanowisku teoretycznie odmiennym od stanowiska doktryny i judykatury francuskiej. Co więcej, miarodajna judykatura rozszerza pojęcie czynu niedozwolonego, opierając się na poglądzie, że umowa wzmacnia obowiązki o charakterze powszechnym, a nie osłabia je¹². Z drugiej strony jednak, judykatura niemiecka dopuszcza zmianę, a w szczególności ograniczenie i wyłączenie odpowiedzialności deliktowej w drodze umowy, której treść określa wola stron (choćby wyrażona w sposób domniemany) albo przepisy odnoszące się do danego stosunku prawnego. Tutaj także nauka prawa morskiego przejmuje rozwiązania wypracowane przez doktrynę i judykaturę prawa cywilnego. H. Wüstendörfer¹³, dopuszczając konkuren-

¹⁰ G. Fraikin, *Traité de la responsabilité du transporteur maritime*, Paris 1957. Natomiast zarówno cytowany autor, jak i judykatura Sądu Kasacyjnego zwraca uwagę na znaczenie przepisów reżimu deliktowego w stosunku do tych osób, które nie były stronami w nie wykonanej lub wadliwie wykonanej umowie. Orzeczenie Sądu Kasacyjnego z 1 VI 1966 r. (Bull. cass. 1956,4,382) stwierdza, że chociaż przepisy art. 1382 i następnych kodeksu cywilnego nie mogą być w zasadzie powołane w stosunkach pomiędzy stronami, jeśli chodzi o uchybienie obowiązkowi wynikającemu z umowy, to mają one znaczenie w stosunku do osób trzecich. Zgodnie z orzeczeniem Sądu Kasacyjnego z 2 XI 1964 r. (DMF 1965, s. 84), powództwo *ex delicto* nie przerywa biegu terminu przedawnienia roszczenia kontraktowego o wynagrodzenie tej samej szkody. Orzeczenie Sądu Apelacyjnego w Paryżu, z 28 X 1960 r. (DMF 1961, s. 324) uznaje zbieg odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej za niemożliwy.

¹¹ W. Czachórski, op. cit., s. 27—33.

¹² *Das Bürgerliche Gesetzbuch*, praca zbiorowa, t. II (wyd. 8, Berlin—Leipzig: 1934, s. 594—595).'

¹³ H. Wüstendörfer, *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, Hamburg 1950, s. 177; podobnie Schaps-Abraham, *Das Seerecht*, Berlin 1963, wyd. Z, s. 44, 433—35, 630 i 635. Jednakże nowsze orzecznictwo Sądu Federalnego (BGHZ 24, 188); dotyczące odpowiedzialności kolei, przyniosło zmianę stanowiska w tej kwestii. W szczególności sąd ten odmówił zastosowania ustawowego ograniczenia odpowiedzialności kolei, opierającego się na § 458 n.k.h. w odniesieniu do roszczenia deliktowego konkurującego z roszczeniem kontraktowym. Odmowa analogicznego potraktowania roszczeń kontraktowych i deliktowych uzasadniona została tym, że ograniczenie odpowiedzialności kompensuje zaostrzoną odpowiedzialność kontraktową, a roszczenia deliktowe są niezależne od umowy i ograniczenie odpowiedzialności nie powinno się do nich stosować. Podobieństwo z ograniczeniem odpowiedzialności przewoźnika morskiego (§ 660 n.k.h.) jest bardzo wyraźne i cytowane orze-

cję roszczeń kontraktowych i deliktowych (w wypadku zawinionego uszkodzenia przewożonego ładunku) zaznacza, że w każdym przypadku stosować się będą ustawowe wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika za winę nautyczną załogi (n.k.h. §§ 606, 607 ust. 1 i 2) i to również w stosunku do armatora, który sam nie będąc przewoźnikiem, odpowiada *ex delicto* razem z przewoźnikiem. To samo znaczenie będą miały klauzule umowne wyłączające odpowiedzialność przewoźnika (jeśli są prawnie dopuszczalne). Natomiast gdy chodzi o ograniczenia wysokości odszkodowania, wynikające z § 658 i nast. n.k.h. (wartość handlowa) i § 660 n.k.h., to stanowisko doktryny nie jest jednolite¹⁴.

Argumenty za stosowaniem powyższych ograniczeń również do roszczeń dochodzonych *ex delicto* sprowadzają się głównie do tego, że przyjęcie odmiennego rozwiązania odebrałoby znaczenie nie tylko uzgodnionym pomiędzy stronami warunkom umownym, ale również ustawowemu uregulowaniu odpowiedzialności przewoźnika, opartemu na międzynarodowych konwencjach; widoczna jest troska o zachowanie międzynarodowego uniformizmu w regulowaniu odpowiedzialności przewoźnika morskiego.

Krótsze terminy przedawnienia roszczeń, przewidziane dla roszczeń *ex contractu* nie mają natomiast zastosowania dla konkurujących roszczeń deliktowych, chyba że przepis wyraźnie przewiduje zastosowanie tego krótszego terminu również dla tych roszczeń¹⁵. Na tej zasadzie termin prekluzyjny (*Ausschlussfrist*) z § 612 n.k.h. uważa się za mający zastosowanie zarówno do roszczeń *ex contractu* jak i *ex delicto*¹⁶.

Prawo radzieckie. W prawie radzieckim istnieje zasada prymatu odpowiedzialności kontraktowej, wyjaśniona uchwałą Sądu Najwyższego ZSRR z dnia 10 VI 1943 r., na której opierają się przeważnie poglądy doktryny¹⁷. Zgodnie z tą uchwałą, przepisy reżimu deliktowego powinny być stosowane tylko w tych wypadkach, gdy powództwo dotyczy wynagrodzenia szkody powstałej poza stosunkiem umownym. Ścisłe

czenie może stać się prejudykatem dla odpowiedniego traktowania deliktowej odpowiedzialności przewoźnika morskiego (Schaps-Abraham, op. cit., s. 435). W istocie więc stanowisko judykatury NRF w kwestii skutków zbiegu odpowiedzialności jest chwiejne.

¹⁴ Na ogół reprezentowany jest pogląd o milczącej akceptacji przez kontrahentów ustawowych wyłączeń i ograniczeń odpowiedzialności odnoszących się do danego stosunku prawnego (Schaps—Abraham, op. cit., s. 44); pogląd ten jest jednak dyskusyjny.

¹⁵ Schaps—Abraham, op. cit., s. 44.

¹⁶ Schaps—Abraham, op. cit., s. 485; jest to jednoroczny termin prekluzyjny dla roszczeń przeciwko przewoźnikowi z tytułu utraty lub uszkodzenia ładunku, oparty na regułach haskich. I tutaj więc mogły odegrać rolę względy międzynarodowego uniformizmu.

¹⁷ E. A. Flejszyc, *Zobowiązania z tytułu wyrządzenia szkody i niesłusznego wzbogacenia*, Warszawa 1954, s. 180.

rozgraniczenie reżimów jest uzasadnione m. in. potrzebą równomiernej ochrony interesów stron i obawą przed podważeniem znaczenia uregulowań umownych. Wyrażane są jednak wątpliwości, czy uchwała ta wyłącza roszczenie deliktowe, jeżeli niewykonanie umowy było równocześnie deliktem¹⁸. W każdym razie zasada wyrażona w uchwale nie dotyczy sytuacji uregulowanych przepisami o odpowiedzialności za spowodowanie śmierci lub uszkodzenia ciała¹⁹.

Prawo angielskie. Judykatura angielska, mająca (jak ogólnie w sferze *common law*) znaczenie dominujące w stosunku do doktryny, uznaje dopuszczalność konkurencji roszczeń kontraktowych (*for breach of contract*) i deliktowych (*in tort*); jedno i to samo zdarzenie może być więc podstawą roszczenia opartego albo na kontrakcie, albo na delikcie. W przypadkach, kiedy normy prawne wprowadzają rozróżnienie pomiędzy roszczeniami kontraktowymi i deliktowymi, a zaliczanymi do sfery wypadków granicznych (*borderland*), sąd podejmuje decyzję co do podstawy roszczenia, przy czym przesłanki tej decyzji są często arbitralne²⁰. Zasadą polityki prawnej jest jednakże zapobieganie obejściu reguł odpowiedzialności kontraktowej przez oparcie roszczenia odszkodowawczego na delikcie. W angielskiej i amerykańskiej literaturze prawa morskiego zagadnienie to nie wykazuje ostrości ze względu na niechęć sądów do kwalifikowania jako deliktowych takich roszczeń, które wynikają ze zdarzeń będących również *breach of contract*. Szereg cytowanych w literaturze orzeczeń odnoszących się do stosunku reżimów dotyczy natomiast prób obejścia kontraktowych ograniczeń odpowiedzialności przewoźnika

¹³ W. Czachórski, op. cit., s. 42 i cytowana przez niego literatura.

¹⁹ E. A. Flejszyc, op. cit., s. 180—181; autorka ta w wywodzie swoim twierdzi, że mimo określenia w art. 132 kodeksu morskiej żeglugi handlowej (k.m.ż.h.) odpowiedzialności przedsiębiorstwa żeglugowego za szkodę na osobie pasażera, należy w takim przypadku stosować art. 414 k.c. Twierdzenie to, jak się wydaje, polega na błędzie. Jakkolwiek art. 132 k.m.ż.h. znajduje się w dziale zatytułowanym „Umowa o przewozie morskim”, to jednak uregulowanie zawarte w nim ma charakter jednolity zarówno dla odpowiedzialności kontraktowej, jak i deliktowej, i jako przepis szczególnie wyłącza przepisy ogólne. Przepisy ogólnego reżimu deliktowego mogłyby znaleźć zastosowanie tylko do kwestii nie uregulowanych przepisami szczególnymi. Nic nie wskazuje na to, aby nowa kodyfikacja prawa radzieckiego (podstawy ustawodawstwa cywilnego z 1961 r. i kodeks cywilny RSFRR z 1964 r.) wprowadziła istotne zmiany w tej kwestii.

W doktrynie węgierskiej pogląd o wyłączaniu się reżimów odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej reprezentuje G. Eörsi (*The Problem of Cumulation of Contractual and Delictual Liability*, Studies in Jurisprudence, Budapest 1962); uznaje jednak, że względy polityki prawnej dopuszczają zbieg odpowiedzialności gdy chodzi o szkody na osobie i szkody wyrządzone umyślnie czynem zagrożonym sankcją karną (s. 72—73).

²⁰ P. S. James, *General Principles of the Law of Torts*, London 1964, s. 8—14. Zwraca on uwagę (s. 11), że chodzi często o różnicę w stopniu, którą traktuje się jako różnicę w rodzaju roszczenia, co pociąga za sobą zastosowanie odmiennych przepisów.

morskiego przez dochodzenie roszczeń odszkodowawczych *in tort* w stosunku do osób nie będących bezpośrednimi kontrahentami poszkodowanego właściciela ładunku, ale tymi, z pomocą których przewoźnik wykonywał podjęte zobowiązanie przewozowe (armatora nie będącego przewoźnikiem, podwładnych przewoźnika, jego zleceniobiorców itp.) i którym można zarzucić wadliwość postępowania pozostającą w związku ze szkodą. Stanowisko sądów angielskich wobec tego rodzaju prób obejścia kontraktowych ograniczeń odpowiedzialności jest raczej niechętnie²¹. Oparcie roszczenia odszkodowawczego na delikcie stosuje się często w tych przypadkach, kiedy istnieją wątpliwości co do tego, kto jest legitymowany *ex contractu*²².

ZBIEG ODPOWIEDZIALNOŚCI W SYSTEMIE PRAWA POLSKIEGO

W systemie prawa polskiego zbieg odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej został definitywnie przyjęty i uregulowany przez art. 443 k.c., który z mocy art. 1 § 2 k.m. stosuje się w stosunkach cywilnoprawnych związanych z żeglugą morską, a z mocy zasad ogólnych ma znaczenie również dla zbiegu odpowiedzialności za szkodę, określonej w innych szczególnych przepisach²³.

Stosownie do art. 443 k.c., okoliczność, że działanie lub zaniechanie, z którego szkoda wynikła, stanowiło niewykonanie lub nienależyte wykonanie istniejącego uprzednio zobowiązania, nie wyłącza roszczenia z tytułu czynu niedozwolonego, chyba, że z treści istniejącego uprzednio zobowiązania wynika co innego. Należałoby przyjąć, że z normy tej wynikają określone konsekwencje dla interesującego nas zagadnienia.

1. Wyrządzenie szkody może być podstawą konkurujących roszczeń opartych na przepisach reżimu kontraktowego i deliktowego. Ze względu

²¹ Por. Carver, *Carriage of Goods By Sea*, wyd. 10, opracowane przez R. P. Colinaux, London 1957, s. 1002 i n.; charakterystyczna jest cytowana w tym dziele (s. 1006) wypowiedź sędziego lorda Finlaya: „It would be absurd that the owner of the good could get rid of the protective clauses of the bill of lading [...] by suing [...] in tort”.

²² Por. T. E. Scrutton, *Charterparties and Bills of Lading*, wyd. 16, opracowane przez W. L. McNaira i A. A. Mocatta, London, 1955, s. 191; autor ten również konsekwentnie stoi na stanowisku stosowania kontraktowych ograniczeń odpowiedzialności do roszczeń dochodzonych „in tort”.

²³ Por. wywody W. Czachórskiego (op. cit., s. 123) w odniesieniu do zbiegu odpowiedzialności według k.z., zachowujące aktualność. Ustawowe uregulowanie zbiegu odpowiedzialności w k.c. odpowiada rozwiązaniu przyjętemu w orzecznictwie i miarodajnej literaturze prawa cywilnego z okresu obowiązywania k.z. Charakterystyczna jest ewolucja w stanowisku polskiej doktryny prawa cywilnego, która od ścisłego rozgraniczenia odpowiedzialności *ex contractu* i *ex delicto* (a więc ich wzajemnego wykluczania się) jeszcze pod rządem przepisów kodeksu zobowiązań przeszła na koncepcję zbiegu roszczeń, którą ostatecznie utrwalił kodeks cywilny (por. A. Ohanowicz i J. Górski, *Zobowiązania*, Warszawa—Poznań 1966, s. 444). Należy jednak pamiętać, że aktualność zbiegu odpowiedzialności w powojennej doktrynie i judykaturze polskiej wiązała się z kwestią odpowiedzialności pracowników jedno-

jednak na odrębność charakteru instytucji odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej, niedopuszczalne jest oparcie roszczenia na kombinacji norm należących do różnych reżimów odpowiedzialności²⁴.

2. Zbieg roszczeń zachodzi tylko wtedy, kiedy działanie lub zaniechanie stanowiące niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania ma taki charakter, że uzasadniałoby odpowiedzialność danej osoby, również gdyby nie była uprzednio związana z poszkodowanym stosunkiem obligacyjnym. W szczególności nie każde naruszenie obowiązku wynikającego ze stosunku obligacyjnego może być traktowane jako wina w rozumieniu art. 415 k.c.²⁵

3. Konkurencja roszczeń może być ograniczona treścią istniejącego zobowiązania, które może wyłączyć lub ograniczać odpowiedzialność dłużnika z tytułu określonych rodzajów winy własnej (np. winy nieumyślnej) lub winy osób, za których działanie lub zaniechanie dłużnik odpowiada, lub uzależnić odpowiedzialność od stopnia winy. Nasuwa się oczywiście pytanie, w jakich granicach skuteczne będzie takie umowne wyłączenie

stek gospodarki uspołecznionej za powierzone im mienie i dopuszczanie zbiegu odpowiedzialności miało na celu wzmocnienie prawnej ochrony mienia społecznego. W stosunkach żeglugowych aktualność tej kwestii występuje w zgoła innym kontekście. Chodzi o wzmocnienie umownego regulowania odpowiedzialności i o pewność obrotu morskiego, co wymaga stosowania pewnych ograniczeń do konkurujących roszczeń deliktowych.

²⁴ Bliżej patrz A. Ohanowicz (*Zobowiązania*, Warszawa—Poznań 1965, s. 81), który wskazuje na prawo poszkodowanego do wyboru tytułu, z którego żąda wynagrodzenia szkody. Wyboru w zakresie zastosowania przepisów należących do odpowiedniego reżimu odpowiedzialności dokona również organ orzekający, kierując się interesem poszkodowanego, jeżeli tenże sam nie dokona wyboru przez określenie podstawy prawnej dochodzonego roszczenia i ograniczy się tylko do podania faktów. Z punktu widzenia praktyki istotne są w tej mierze uwagi W. Czachórskiego (op. cit., s. 111 i n.). W sprawie możliwości stosowania norm reżimu kontraktowego wyłączających odpowiedzialność deliktową patrz jednakże s. 12 i n.

²⁵ Dla odpowiedniego zakwalifikowania zachowania się zobowiązanego niezbędna będzie ocena, czy zachowanie jego naruszało ogólny obowiązek stranności wymaganej w danych stosunkach społecznych powszechnie, czy też szczególny obowiązek staranności wynikający z podjęcia się określonego zobowiązania (np. przewozu ładunku). Miara staranności ogólnej, której uchybienie uzasadnia roszczenie *ex delicto*, powinna jednak być oceniana z uwzględnieniem elementów natury subiektywnej, a w szczególności charakteru działalności gospodarczej zobowiązanego. Tym niemniej najczęściej stopień winy zobowiązanego stanowić będzie o tym, czy jego określone zachowanie, stanowiące uchybienie umownie przyjętemu obowiązkowi staranności, stanowi równocześnie uchybienie powszechnie wymaganemu obowiązkowi staranności i stwarza podstawę dla roszczenia rodzajowo innego i opartego na odmiennych przepisach. Oczywiście, powyższe rozumowanie zakłada dualizm i równorzędność reżimów odpowiedzialności deliktowej i kontraktowej; koncepcję tę kodeks cywilny przyjął w sposób bardziej konsekwentny niż kodeks zobowiązań z 1933 r., wyłączając przed nawias przepisy ogólne dotyczące obu rodzajów odpowiedzialności.

roszczeń deliktowych, gdyż sama dopuszczalność umownego wyłączenia odpowiedzialności deliktowej wynika pośrednio z art. 437 k.c. (rozumowanie a contrario)²⁶.

UMOWNE WYLĄCZENIE LUB OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI DELIKTOWEJ — GRANICE DOPUSZCZALNEJ EKSKULPACJI

W doktrynie polskiej spotyka się pogląd, że granice, w których dopuszczalne jest umowne wyłączenie odpowiedzialności deliktowej, określają przepisy stojące na straży zasad „porządku publicznego”, ustanawiające pewne powszechne obowiązki, które wymagają bezwzględnego respektowania. Należą do nich:

1. obowiązki określone przepisami reżimu deliktowego o charakterze *iuris cogentis*;

2. obowiązki nie należące do sfery stosunków względnych, których niewykonanie jest zagrożone sankcją karną²⁷.

Nie ma oczywiście wątpliwości, że uprawniony nie może z góry skutecznie zrezygnować z ochrony, jaką mu dają przepisy o odpowiedzialności deliktowej o charakterze *iuris cogentis*; rezygnacja taka będzie bowiem nieważna *ex lege*. Jeśli chodzi natomiast o drugą grupę obowiązków, to poglądu tego nie można przyjąć bez pewnego zastrzeżenia. Mianowicie, umowna rezygnacja z ochrony przepisów określających obowiązki, których niewykonanie jest zagrożone sankcją karną (a nie należące do sfery stosunków względnych), tylko wtedy nie doprowadza do upadku roszczenia deliktowego, jeżeli naruszenie obowiązku miało charakter umyślny; ponadto, w przypadku rażącego niedbalstwa, mogą temu stać na przeszkodzie zasady współzycia społecznego. W istocie bowiem konkurencja roszczenia deliktowego, której otwiera drogę art. 443 k.c., będzie wymagała każdorazowo ustalenia, w jakim zakresie treść zobowiązania wyłączyła to roszczenie, a tutaj granicą będą: art. 473 § 2 k.c., szczególnie przepisy obligatoryjne i zasady współzycia społecznego.

Wyłączenie odpowiedzialności z tytułu nieumyślnie popełnionych deliktów występuje w żeglugowych stosunkach umownych m. in. jako ustawowe (lub umowne) zwolnienie przewoźnika z odpowiedzialności za szkody spowodowane uchybieniami w zakresie nawigacji lub administracji statku. Uchybienia te często polegają na naruszeniu przepisów prawa drogi morskiej (a więc przepisów powszechnie obowiązujących) i powodują wypadki żeglugowe, które uzasadniają stosowanie sankcji karnej

²⁶ Por. A. Ohanowicz (*Zbieg norm...*, op. cit., s. 124), który wskazuje, że nie istnieją względy natury społecznej i gospodarczej, które by zabraniały uprawnionemu podmiotowi swobodnego dysponowania roszczeniami odszkodowawczymi, tak kontraktowymi, jak deliktowymi, jeżeli ustawa lub zasady współzycia społecznego ze szczególnych względów tego wyraźnie nie zabraniają.

²⁷ W. Czachórski, op. cit., s. 108.

z art. 215 § 2 k.k.²⁸ Do przepisów wyłączających zarówno kontraktową jak i deliktową odpowiedzialność dłużnika należałoby zaliczyć: art. 156 § 2 pkt 1 i 2 k.m. (odpowiedzialność przewoźnika ładunku za winę podwładnych w zakresie nawigacji i administracji statku oraz za spowodowanie pożaru), art. 172 § 1 k.m. w związku z art. 156 § 2 pkt 1 i 2 (odpowiedzialność przewoźnika za bagaż), oraz art. 172 § 2 k.m. (odpowiedzialność za rzeczy podręczne pasażera). Wszystkie te przepisy wyłączają odpowiedzialność deliktową przewoźnika opartą na art. 430 k.c., a ostatni (art. 172 § 2 k.m.) również opartą na art. 415 k.c., gdyż z treści jego należałoby rozumieć, że wyłączenie obejmuje również własną winę przewoźnika, nie mającą cech umyślności lub rażącego niedbalstwa.

Brak również podstaw dla stosowania odmiennej zasady w odniesieniu do wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika przewidzianego w art. 159 k.m. (świadomie nieprawdziwa deklaracja załadowcy co do rodzaju lub wartości ładunku) lub art. 172 § 3 k.m. (odpowiedzialność przewoźnika pasażerskiego za szczególnie cenną zawartość bagażu, która nie została należycie zadeklarowana), jeżeli przyjmiemy, że skuteczność tych ustawowych wyłączeń nie ma charakteru bezwzględnego — w szczególności, że nie skutkują one w przypadku umyślnej winy przewoźnika, i w innych przypadkach, kiedy powołanie się przewoźnika na powyższe ustawowe wyłączenia stanowiłoby nadużycie prawa (art. 5 k.c.)²⁹.

Ograniczenia zakresu wysokości odszkodowania wynikające z treści zobowiązania a odnoszące się do tych stanów faktycznych, które uzasadniają ich kwalifikowanie jako delikt, mają zastosowanie również do odszkodowania dochodzonego na podstawie przepisów reżimu deliktowego.

²⁸ Por. art. 156 § 2 pkt 1 k.m., który wyłącza odpowiedzialność przewoźnika za szkody spowodowane m. in. deliktami nawigacyjnymi kapitana, innych członków załogi, lub pilota, a więc wypadki, w których odpowiedzialność deliktową przewoźnika mogłaby opierać się na art. 430 k.c. Jednak nawet w takim przypadku — który zdarza się jeszcze w stosunkach żeglugi kapitalistycznej — kiedy kapitan jest równocześnie przewoźnikiem, umowne wyłączenie jego odpowiedzialności za własne nieumyślne delikty nawigacyjne nie naruszałoby zasad „porządku publicznego”, a więc ograniczałoby odpowiednio konkurencję roszczenie deliktowego opartego na art. 415 k.c. Podobnie skuteczne będą w odniesieniu do roszczeń dochodzonych *ex delicto* umowne wyłączenia odpowiedzialności za uchybienia nautyczne w przypadku czarteru na czas, umowy holowania itp.

²⁹ Inaczej w doktrynie niemieckiej, jeśli chodzi o jej poglądy dotyczące znaczenia § 609 n.k.h. (będącego odpowiednikiem art. 159 k.m.), gdzie z jednej strony uznaje się skuteczność wyłączenia odpowiedzialności również w przypadku własnej umyślnej winy przewoźnika, a z drugiej strony uważa się, że przepis ten nie ma wpływu na odpowiedzialność deliktową (Schaps-Abraham, op. cit., s. 474 i cytowana tamże literatura). Poglądy te wydają się sprzeczne z nurtującą nauką prawa potrzebą szukania jednolitych rozwiązań zasady odpowiedzialności, nawet przy akceptacji dualizmu reżimów. Ponadto pogląd, że omawiany przepis może wyłączać odpowiedzialność przewoźnika w przypadku jego „własnego” rozmyślnego działania na szkodę, jest trudny do przyjęcia, aczkolwiek fałszywa deklaracja wartości może mieć znaczenie dla wysokości przyznanego odszkodowania.

Skoro bowiem treść istniejącego uprzednio zobowiązania może wykluczyć konkurujące roszczenia deliktowe, to należałoby przyjąć, że może je również ograniczyć (*argumentum a maiori ad minus*)³⁰.

Tym samym przez oparcie roszczenia odszkodowawczego na delikcie nie będzie można obejść przepisów kodeksu morskiego ograniczających odpowiedzialność ze stosunku umownego, takich jak art. 157 § 1 (ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika z tytułu szkody w ładunku do jego zwykłej wartości) lub art. 158 § 1 (kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika ładunku)³¹. To samo odnosi się do art. 171 § 1 (kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika za szkody na osobie pasażera) i art. 213 k.m. (częściowe wyłączenie i ograniczenie odpowiedzialności

³⁰ W kwestii tej wypowiada się W. Czachórski (op. cit., s. 122—123) w sensie przeciwnym, nie uzasadniając jednak szerzej swojego poglądu i podając jako przykład odpowiedzialność przechowawcy, który przywłaszcza sobie rzecz oddaną na przechowanie. Oczywiście, w takim przypadku (wina umyślna dłużnika) nie może być mowy ani o wyłączeniu, ani o ograniczeniu odpowiedzialności, zarówno deliktowej, jak kontraktowej. W swojej późniejszej wypowiedzi w tej samej materii pod rządem przepisów nowego kodeksu cywilnego (*Odpowiedzialność kontraktowa i jej stosunek do odpowiedzialności deliktowej*, Nowe Prawo 1964 nr 10, s. 959) tenże autor uznaje dopuszczalność wyłączenia odpowiedzialności deliktowej i ograniczenia wysokości odszkodowania na podstawie umowy stron lub przepisów ustawowych odnoszących się do danej umowy. A. Ohanowicz (*Zbieg norm...*, op. cit., s. 121 i n.) bez zastrzeżeń natomiast uznawał jeszcze pod rządem przepisów k.z. dopuszczalność ograniczenia w umowie odpowiedzialności *ex delicto* w granicach zakreślonych przez art. 240 § 2 k.z. i zasady współżycia społecznego.

³¹ Kwestia stosowania powyższych ograniczeń odpowiedzialności do roszczeń dochodzących *ex delicto* jest szerzej dyskutowana w niemieckiej doktrynie prawa morskiego, która ogólnie zajmuje co do tego stanowisko pozytywne, kierując się potrzebą jednolitości (por. Schaps Abraham, op. cit., s. 630 i 635), choć nie wolne od zastrzeżeń. Niektórzy przedstawiciele doktryny niemieckiej (H. Wüstendörfer, op. cit., s. 286, 287; H. Gramm, *Das neue deutsche Seefrachtrecht*, Berlin 1938, s. 177) odmawiają bowiem stosowania tych ograniczeń do roszczeń deliktowych opartych na przepisach prawa cywilnego. W literaturze francuskiej natomiast, a także amerykańskiej i angielskiej, dyskutowane jest przede wszystkim zagadnienie charakteru i stopnia winy przewoźnika (niedbalstwo własne, umyślne, rażące) i ich wpływu na stosowanie przepisów ograniczających odpowiedzialność przewoźnika. Zakładając istniejącą w obrocie morskim potrzebę poszukiwania jednolitych rozwiązań zasady odpowiedzialności w przypadku zbiegu roszczeń musiałbym zrewidować własny pogląd o niestosowaniu ograniczeń z art. 157 § 1 i 158 § 1 k.m. do roszczeń deliktowych (*Kodeks cywilny a problematyka prawno-morska*, Państwo i Prawo. 1965, nr 8/9 s. 283). Dopuszczając ich stosowanie mamy jednak do czynienia z pewną kombinacją przepisów reżimu kontraktowego i deliktowego; wydaje się ona nieunikniona, skoro treść zobowiązania, o którym mowa w art. 443 k.c., określona jest zarówno tym, co strony uzgodniły, jak i tym, co wynika z przepisów odnoszących się do tego zobowiązania. Konkurujące roszczenie poszkodowanego konstruowane jest oczywiście wyłącznie na podstawie przepisów reżimu deliktowego, jednak dłużnikowi przysługiwać będzie obrona polegająca na wykazaniu, że za szkodę spowodowaną okolicznością, na której poszkodowany opiera swoje roszczenie deliktowe, odpowiedzialność dłużnika została treścią zobowiązania wyłączona lub ograniczona.

przedsiębiorstwa lub instytucji zatrudniającej pilota), szczególnie że niewątpliwą intencją tych ostatnich przepisów było regulowanie tak odpowiedzialności kontraktowej, jak i deliktowej.

Na trudności wiążące się ze stosowaniem kontraktowych wyłączeń i ograniczeń odpowiedzialności do konkurujących roszczeń *ex delicto* wskazuje fakt, że w noweli z 18 XII 1965 r. do szwajcarskiego prawa morskiego zdecydowano się uregulować tę kwestię pozytywnym przepisem, jeśli chodzi o odpowiedzialność przewoźnika morskiego. Odpowiedni przepis nie wyłącza konkurencji roszczenia *ex delicto*, jednak poszkodowany nie będzie mógł na tej podstawie uzyskać odszkodowania w szerszym zakresie niż na podstawie przepisów dotyczących odpowiedzialności umownej³².

SKUTKI PRAWNE DOPUSZCZENIA KONKURENCJI ROSZCZEŃ DELIKTOWYCH Z KONTRAKTOWYMI, PRZY RÓWNOCZESNYM STOSOWANIU OGRAŃCZEŃ WYNIKAJĄCYCH Z TREŚCI ZOBOWIĄZANIA

Należałoby więc przyjąć, że konkurencja roszczeń deliktowych, wynikających z tych samych stanów faktycznych, które stanowią naruszenie uprzednio istniejącego zobowiązania, dopuszczalna jest tylko w tym zakresie, w jakim odpowiedzialność dłużnika z tytułu tych właśnie stanów faktycznych nie została skutecznie wyłączona lub ograniczona treścią zobowiązania—przy czym treść tą określają zarówno postanowienia umowne, jak i przepisy ustawowe odnoszące się do danego stosunku prawnego. Przy przyjęciu tego rozwiązania dopuszczenie zbiegu odpowiedzialności nie ma wpływu na zakres roszczenia odszkodowawczego, jednak wzmacnia sytuację prawną wierzyciela pod innymi względami, a w szczególności:

1. pozwala mu na dochodzenie roszczeń odszkodowawczych w terminach przewidzianych dla roszczeń z czynów niedozwolonych (art. 442 k.c), które są dłuższe od terminów dla roszczeń *ex contractu*, przewidzianych w k.m. (art. 99, 176 § 3, 189, 197, 203, 209, 215);

2. umożliwia solidarne zaskarżenie osób winnych spowodowania szkody i osób odpowiedzialnych z mocy ustawowych przepisów za działanie lub zaniechanie sprawców szkody.

Ponadto oparcie roszczenia odszkodowawczego na delikcie może mieć znaczenie, w szczególności w stosunkach międzynarodowych, z punktu widzenia przepisów międzynarodowego prawa prywatnego (jeśli chodzi o właściwości prawa, na którym roszczenie może być oparte — np. art.

³² W. Müller, *Nouvelle évolution du droit maritime suisse* (DMF 1966, s. 497). Umowne wyłączenie lub ograniczenie odpowiedzialności deliktowej dopuszcza również prawo belgijskie; egzoneracja może być milcząca lub wynikać ze zwyczaju. Por. J. Van Ryn, *Le problème du cumul de la responsabilité contractuelle et délictuelle*, Rapport National-Belgique, Revue de Droit International et de Droit Comparé 1962, nr 2, s. 149.

27 § 1 pkt 2 i art. 31 § 1 międzynarodowego prawa prywatnego)³³ oraz przepisów prawa procesowego w sprawie właściwości sądu i jurysdykcji krajowej³⁴.

JEDNOLITE SYSTEMY ODPOWIEDZIALNOŚCI

Trudności, jakie pociąga za sobą, szczególnie w obrocie międzynarodowym, konkurencja roszczeń deliktowych z kontraktowymi, powodująca niepewność co do prawa, stanowią źródło tendencji do wprowadzania jednolitych (unitarystycznych) systemów odpowiedzialności. Polegają one na tym, że odpowiedzialność wynikająca z określonych okoliczności może być realizowana wyłącznie na podstawie przepisów jednolitego reżimu, bez względu na to, czy roszczenie opiera się na kontrakcie czy delikcie. Systemy takie spotykamy w międzynarodowych konwencjach dotyczących transportu, a w szczególności w konwencji warszawskiej z dnia 12 X 1929 r. o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (art. 24)³⁵ i w konwencji brukselskiej z dnia 2 V 1961 r. o ujednoliceniu niektórych przepisów dotyczących przewozu pasażerów morzem (art. 10), dotychczas przez Polskę nie ratyfikowanej³⁶. Projektowane jest wprowadzenie odpowiedniego uzupełnie-

³³ Ustawa z 12 XI 1965 r. (Dz. U. nr 46, poz. 290).

³⁴ Ten aspekt ma szczególne znaczenie w międzynarodowych stosunkach żeglugowych z uwagi na rozpowszechnioną praktykę narzucania słabszym partnerom przez stronę silniejszą i lepiej zorganizowaną dogodnej dla niej jurysdykcji. Nowsze konwencje międzynarodowe, wyprowadzające jednolite systemy odpowiedzialności dla określonych stosunków, uwzględniają to zagadnienie i przewidują nieważność wszelkich uzgodnień poprzedzających powstanie odpowiedzialności, a dotyczących jurysdykcji sądowej lub arbitrażu (por. art. 9 konwencji brukselskiej z 1961 r. w sprawie przewozu pasażerów). Również konwencja brukselska z 1962 r. w sprawie odpowiedzialności armatorów statków atomowych zawiera bezwzględnie obowiązujące przepisy w przedmiocie jurysdykcji (art. X). Wychodząc z założenia, że oparcie roszczenia odszkodowawczego na delikcie nie powinno być środkiem do obchodzenia postanowień umownych, trudno jednak generalnie przyjąć, aby w ten sposób można było obejść uzgodnienia w zakresie właściwości prawa lub jurysdykcji sądowej w odniesieniu do roszczeń objętych określonym stosunkiem prawnym. Mimo ostrości zagadnienia, doktryna i judykatura prawa morskiego nie wskazuje na poważniejsze próby w tym kierunku. Por. studium prawnoporównawcze V. Hoffmeyera, *Die Gerichtswahlklausel im Konnossement*, Karlsruhe 1962.

³⁵ Dz. U. z 1933 r., nr 8, poz. 49; zmiany: Dz. U. z 1934 r. nr 78, poz. 737, i Dz. U. z 1963 r., nr 33, poz. 189 (protokół haski). Pogląd o jednolitym reżimie odpowiedzialności wprowadzonym przez konwencję warszawską wypowiada J. G. Sauveplanne, *Responsabilité et assurance en droit aérien*, Rapports généraux au VI^e Congrès international de droit comparé. Bruxelles 1964, s. 621; podobnie Schaps-Abraham, op. cit., s. 434.

³⁶ Mimo braku ratyfikacji, zasady tej konwencji przyjęte zostały za podstawę uregulowania w kodeksie morskim odpowiedzialności przewoźnika za szkodę na osobie pasażera (art. 170—171 i 175—176) i chociaż kodeks nie przejął treści art. 10

nia do konwencji brukselskiej z 1924 r. dotyczącej konosamentu, które by wyraźnie zapewniło przewoźnikowi możliwość powołania się na uregulowanie odpowiedzialności zawarte w konwencji, bez względu na to, czy roszczenie odszkodowawcze dochodzone jest *ex contractu* czy *ex delicto*³⁷. Podobny przepis zawiera projekt konwencji Międzynarodowego Komitetu Morskiego, dotyczącej odpowiedzialności przewoźnika za bagaż pasażerski (art. 10)³⁸. W formującym się powoli międzynarodowym morskim prawie odszkodowawczym wprowadzanie jednolitych reżimów odpowiedzialności staje się więc regułą. Również w systemach prawnych poszczególnych państw, w których — podobnie jak to jest w prawie polskim — prawo morskie jest zależne od ogólnie przyjętej w danym systemie prawnym koncepcji stosunku reżimów odpowiedzialności deliktowej i kontraktowej, poszukuje się rozwiązań unitarystycznych dla poszczególnych dziedzin stosunków — niekiedy przez przejmowanie uregulowań konwencyjnych. Dążenie do unitaryzmu w tej materii, uzasadnione potrzebami obrotu żeglugowego, jest wyraźną cechą nowoczesnego morskiego prawa odszkodowawczego.

LA RELATION DE LA RESPONSABILITÉ DÉLICTUELLE À LA
RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE DANS LE DROIT RÉGLANT
'LES RAPPORTS LIÉS À LA NAVIGATION MARITIME

R é s u m é

Le problème du concours de la responsabilité contractuelle et délictuelle possède son acuité particulière dans les relations étrangères relatives à la navigation maritime. Cela est lié à la possibilité de l'ingérence de la responsabilité délictuelle dans les relations contractuelles, en perdant la confiance en règlement conventionnel de la responsabilité des parties des transactions de navigation. Le droit maritime des Etats particuliers ne contient qu'exceptionnellement une réglementation particulière de ce problème et les solutions qui ont lieu dans de divers systems juridiques ne sont nullement uniformes.

konwencji (jak to uczyniła francuska ustawa z 18 VI 1966 r. o umowach frachtowych i przewozu morskiego, art. 42), to jednak nie powinno ulegać wątpliwości, że odpowiedzialność przewoźnika za szkody na osobie przewożonego pasażera zawiera w sobie elementy należące do obu reżimów, a określające ją przepisy kodeksu morskiego stanowią *lex specialis* o wyłącznym zastosowaniu. Tendencje do jednolitych rozwiązań w odniesieniu do wypadków odpowiedzialności łączącej elementy z obu reżimów obserwujemy również w stanowisku judykatury dotyczącym odpowiedzialności za wypadki w zatrudnieniu (dekret z 25 VI 1954 r., Dz. U. nr 30, poz. 116). Por. także uwagi S. Garlickiego (*Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki*, Warszawa 1959, s. 18) w sprawie art. 88 dekretu kolejowego z dnia 24 XII 1952 r., który przewiduje wyłączne stosowanie przepisów o odpowiedzialności deliktowej do odpowiedzialności za szkodę powstałą w stosunku umownym.

³⁷ Biuletyn Międzynarodowego Komitetu Morskiego dotyczący XXVI konferencji międzynarodowej, Stockholm 1963.

³⁸ Ibidem.

La disponibilité des dispositions du droit maritime concernant la responsabilité contractuelle est mise en valeur par le mieux organisé groupe des intérêts dans la navigation internationale que sont les entrepreneurs de navigation, ceux-ci agissant au moyen de leurs organisations internationales, tendent à l'introduction dans les transactions maritimes des formulaires de contrat et d'autres documents dont le contenu limite considérablement leur responsabilité concernant des prestations des services de navigation. La référence aux dispositions concernant la responsabilité délictuelle dans les relations contractuelles est devenue l'un des moyens de s'opposer aux clauses d'exonération contenues dans ces formulaires. Les tendances de ce genre ont comme le but la protection des créanciers des prétention de dommages-intérêts.

La pénétration de l'ingérence trop poussée des dispositions du régime délictuel dans les rapports contractuels pourrait affaiblir l'efficacité du règlement conventionnel de ces rapports possédant l'importance fondamentale dans les échanges maritimes internationaux. De plus, à l'abus de la liberté des contrats par des entrepreneurs de navigation s'opposent de plus en plus efficacement des dispositions du droit, introduites récemment par des conventions obligatoires, internationales, qui marquent les limites de l'exonération conventionnelle.

Les prétentions délictuelles concurrentes, issues des faits qui constituent également le non-accomplissement au l'accomplissement impropre de l'obligation existant préalablement, doivent être soumises aux restrictions et exclusions contractuelles. Cette opinion semble réaliser l'article 443 du code civil. La limite de l'exonération conventionnelle par rapport aux prétentions concurrentes délictuelles seront donc les dispositions de nature „ius cogens", l'article 473 § 2 du code civil et les principes de la vie commune sociale. L'admission de la concurrence de la prétention délictuelle gardera malgré cela l'importance pour le créancier à cause de la possibilité de se référer aux délais plus longs de la prescription, à cause de tirer profit des dispositions concernant la solidarité et étant donné les dispositions du droit de procès et du droit international privé. Dans de nouvelles conventions internationales relatives au droit maritime et aérien on observe des tendances à l'introduction des régimes uniformes de la responsabilité par l'application des clauses prévoyant que des dispositions de la convention relative à la responsabilité d'un préjudice ont l'application sans égard à cela si la prétention est fondée sur le délit ou sur le contrat.