

**[S]formułowanie § 14 Protokołu Transportowego o polsko-czechosłowackiej współpracy za rok 1961, według którego „Zainteresowane przedsiębiorstwa ... przy zawieraniu wszelkich porozumień ... uzgodnią właściwość Międzynarodowego Sądu Arbitrażowego w Gdyni do rozstrzygania ewentualnych sporów...”, nie upoważnia do wniosku, iż przepis ten poddaje wszystkie wymienione w nim przyszłe spory pod rozstrzygnięcie sądu arbitrażowego.**

**Przepis § 14, jak na to wskazuje jego brzmienie, nakłada jedynie na przedsiębiorstwa obu umawiających się stron obowiązek zamieszczania w zawieranych umowach klauzul prorogacyjnych, wobec czego prawidłowe jest stanowisko zajęte w zaskarżonym postanowieniu, że skoro wiążąca strony umowa czarterowa klauzuli takiej nie zawiera, spór niniejszy podlega sądowi powszechnemu.**

**Postanowienie Sądu Najwyższego  
z dnia 22 kwietnia 1966 r.  
I CR 433/64**

Sąd Najwyższy w sprawie z powództwa Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji W. Oddział w G. przeciwko Czechosłowackiemu Towarzystwu Żeglutowemu C. w P. o odszkodowanie na skutek rewizji powoda od postanowienia Sądu Wojewódzkiego w Gdańsku z dnia 8 czerwca 1964 r. odrzucającego pozew uchylił zaskarżone postanowienie i przekazał sprawę wymienionemu Sądowi Wojewódzkiemu do ponownego rozpoznania.

**Uzasadnienie**

Powodowe Towarzystwo dochodzi w pozwie kwoty 28 136,88 zł na podstawie następującego stanu faktycznego.

Centrala Handlu Zagranicznego R. w W. zleciła stronie pozwanej, jako przewoźnikowi morskemu przywiezienie statkiem partii ryżu, w ilości 36 360 worków po 100 kg każdy, z portu Savona (Włochy) do portu Gdynia.

Kontrola ładunku przeprowadzona w Gdyni wykazała uszkodzenie worków i braki towaru. Szkodę pokryło powodowe Towarzystwo i w pozwie dochodzi z tytułu regresu uiszczonej kwoty od pozwanego odpowiedzialnego za szkodę.

Pozwany wniósł o odrzucenie pozwu podnosząc, że w sprawie niniejszej brak jest drogi sądowej ponieważ:

- 1) z mocy umowy zawartej w latach 1961–1965 w Pradze, między CSRS i PRL odnośnie zabezpieczenia przewozów morskich i wzajemnej wymiany usług przy przewozie towarów, a uzupełnianej corocznymi protokołami transportowymi o czechosłowacko-polskiej współpracy, sprawy sporne między stronami rozstrzyga Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy w Gdyni,
- 2) z mocy klauzuli konosamentowej Nr III zawartej w każdym z 7 konosamentów wszystkie spory powstałe z w/w konosamentów mają być rozstrzygane w Danii wg duńskiego prawa i tzw. Reguł Haskich.

Sąd Wojewódzki odrzucił pozew. Sąd uznał za słuszny zarzut pozwanego, że z mocy klauzul konosamentowych Nr III spory powstałe z w/w konosamentów mają być rozstrzygane w Danii.

Klauzula III każdego z załączonych do akt konosamentów wystawionych przez pozwanego a doręczonych CHZ R. stanowi że „wszelkie spory powstające w związku z tym konosamentem będą rozstrzygane w Danii i, wyjąwszy postanowienia klauzuli II, prawo duńskie będzie miało zastosowanie”.

Konosament ten został przez CHZ R. przyjęty bez żadnych zastrzeżeń i uwag. Jego postanowienia zatem obowiązują i stronę powodową, która weszła w prawa centrali R.

Klauzula ta zdaniem Sądu mogła by być uznana za nieważną tylko wtedy, gdyby tak stanowiły specjalne przepisy. Skoro zdaniem Sądu ani k.p.c., ani międzynarodowe prawo prywatne wyraźnie nie zakazują zawierania takich umów, przeto klauzula III konosamentu obowiązuje strony w sprawie niniejszej.

Natomiast zarzut pozwanego, że sprawa podlega rozpoznaniu przez Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy w Gdyni uznał Sąd Wojewódzki w Gdyni za nieuzasadniony. Z treści bowiem § 14 Protokołu Transportowego o polsko-czechosłowackiej współpracy w roku 1961 wynika,

że przedsiębiorstwom obu stron zalecono przy zawieraniu wszelkich porozumień w zakresie żeglugi morskiej i śródlądowej uzgodnienie właściwości Międzynarodowego Sądu Arbitrażowego w Gdyni do rozstrzygnięcia ewentualnych sporów wynikających z realizacji tych porozumień, a nie nakazano im by w każdym przypadku poddały się orzecznictwu tego sądu.

Skoro zatem umowa przewozu, z której wynika dochodzone roszczenie, nie zawierała klauzuli o poddaniu sporów sądownictwu arbitrażowemu, sprawa nie podlega Sądowi Arbitrażowemu.

W rewizji od powyższego postanowienia strona powodowa zwalcza pogląd Sądu Wojewódzkiego przyjmujący w sprawie niniejszej wyłączenie jurysdykcji sądu polskiego na rzecz sądu duńskiego i wnosi o uchylenie postanowienia.

W odpowiedzi na rewizję, strona pozwana wniosła o jej oddalenie, przyczym aprobując stanowisko zajęte przez Sąd Wojewódzki w przedmiocie jurysdykcji sądu duńskiego, równocześnie popierała pogląd, że wbrew zapatrywaniu wyrażonemu w zaskarżonym postanowieniu jurysdykcja sądów polskich w sprawie niniejszej została również wyłączona umową międzynarodową zawartą pomiędzy Polską a Czechosłowacją w dniu 26 września 1960 r. łącznie z protokołem transportowym o polsko-czechosłowackiej współpracy w roku 1961.

Sąd Najwyższy zważył co następuje:

Kwestionowany w rewizji pogląd Sądu Wojewódzkiego co do wyłączenia jurysdykcji krajowej na rzecz sądu duńskiego jest oczywiście błędny.

Przyjmując, że strony wiąże klauzula jurysdykcyjna zamieszczona w konosamentach, Sąd Wojewódzki pominął, że CHZ R. łączyła z pozwanym zawarta formalnie umowa czarterowa, na podstawie której wystawione zostały konosamenty. W sytuacji, gdy konosamenty wystawione są na podstawie umowy czarterowej, przy ocenie stanu prawnego istniejącego pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą ładunku należy rozróżnić czy odbiorcą ładunku jest kontrahent umowy czarterowej, czy też posiadacz konosamentu.

W doktrynie i w praktyce międzynarodowego handlu morskiego przyjęty jest powszechnie pogląd oparty na postanowieniach Międzynarodowej Konwencji Brukselskiej z 25 sierpnia 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów (ratyfikowanej przez Polskę ustawą z dnia 20 lutego 1936 r., Dz. U. Nr 15, poz. 139. Tekst

konwencji został ogłoszony w Dz. U. Nr 33 z roku 1937 pod poz. 258), według którego konosament stanowi podstawę stosunku prawnego pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą ładunku jedynie wówczas, gdy odbiorcę nie łączy z przewoźnikiem umowa czarterowa. Sytuacja taka może mieć miejsce w dwóch wypadkach. Po pierwsze – gdy frachtujący nie zawarł z przewoźnikiem umowy czarterowej i umowa przewozu jest stwierdzona tylko samym konosamentem (tzw. przewóz za konosamentem). Po wtóre – gdy wprowadzie umowa czarterowa została zawarta, lecz odbiorcą ładunku jest posiadacz konosamentu będący osobą trzecią nie związaną z przewoźnikiem umową czarterową. Chodzi tu o posiadacza legitymującego się formalnym nabyciem konosamentu. Nabywca konosamentu uzyskuje prawo do dysponowania ładunkiem i jego odbioru i związany jest tylko treścią konosamentu, umową zaś przewozu tylko o tyle, o ile treść konosamentu do niej odsyła.

Powyższe rozróżnienie zostało również przyjęte przez kodeks morski z 1961 r., który w art. 96 § 1 poddaje umowie przewozu stosunek pomiędzy przewoźnikiem a frachtującym, natomiast konosamentowi wyznacza rolę normującą stosunek pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą ładunku.

W świetle powyższego poglądu istniejąca w sprawie niniejszej umowa czarterowa, zawarta pomiędzy C.H.Z. „R.” jako frachtującym a pozwanym jako przewoźnikiem, stanowi wyłączną podstawę łączącego kontrahentów stosunku prawnego, a zatem również i stosunku pomiędzy pozwanym i powodem jako następcą prawnym C.H.Z. „R.”. Na powyższą ocenę nie ma wpływu okoliczność, że odbiór ładunku nastąpił na podstawie konosamentów, oraz że powód według treści pozwu na konosamentach oparł swoje roszczenie.

Jeśli ładunek został przyjęty za wystawieniem konosamentu, jego odbiór musi nastąpić zawsze na podstawie konosamentu i za jego zwrotem, konosament bowiem stanowi dowód przyjęcia ładunku i równocześnie stanowi dokument legitymujący do rozporządzenia ładunkiem i do jego odbioru. Bez zwrotu więc konosamentu ładunek nie może być wydany. Nieistotne jest również oświadczenie zawarte w treści pozwu, że roszczenie oparte jest na konosamentach. O podstawie powództwa decyduje zespół okoliczności faktycznych, z których wynika dochodzone roszczenie, a nie samo oświadczenie powoda. Roszczenie powoda wynika z umowy przewozu morskiego, konosament zaś jest dowodem przyjęcia na statek ładunku towarów w ilości i stanie uwidocznionym w treści konosamentu, stanowi więc podstawę określenia rozmiarów szkody, za którą przewoźnik jest odpowiedzialny.

Skoro więc stosunek prawny pomiędzy stronami nie jest oparty na załączonych do akt sprawy konosamentach, zamieszczona w nich klauzula jurysdykcyjna nie ma mocy prawnej.

Natomiast wbrew odmiennemu zaopatrzeniu strony pozwanej Sąd Najwyższy podziela w całości pogląd Sądu Wojewódzkiego, uznający, że sprawa niniejsza nie podlega orzecznictwu Międzynarodowego Sądu Arbitrażowego w Gdyni.

**Trafna jest argumentacja Sądu Wojewódzkiego, że sformowanie § 14 Protokołu Transportowego o polsko-czechosłowackiej współpracy na rok 1961, według którego „Zainteresowane przedsiębiorstwa ... przy zawieraniu wszelkich porozumień ... uzgodnią właściwość Międzynarodowego Sądu Arbitrażowego w Gdyni do rozstrzygnięcia ewentualnych sporów...”, nie upoważnia do wniosku, iż przepis ten poddaje wszystkie wymienione w nim przyszłe spory pod rozstrzygnięcie sądu arbitrażowego.**

**Przepis § 14, jak na to wskazuje jego brzmienie, nakłada jedynie na przedsiębiorstwa obu umawiających się stron obowiązek zamieszczenia w zawieranych umowach klauzul prorogacyjnych, wobec czego prawidłowe jest stanowisko zajęte w zaskarżonym postanowieniu, że skoro wiążąca strony umowa czarterowa klauzuli takiej nie zawiera, spór niniejszy podlega sądowi powszechnemu.**

Z tych wszystkich przyczyn zaskarżone postanowienie z mocy art. 384 k.p.c. podlega uchyleniu.

Źródło: OSPiKA 1967 nr 1 poz. 7