

Zważywszy, że Sąd polubowny nawet nie musi rozstrzygać na podstawie przepisów prawa materialnego, nie można mylnej jego wykładni oceniać jako uchybienie praworządności. Nie można również wymagać, aby Sąd polubowny nie mógł stosować przepisów o przedawnieniu i prekluzji. Uzasadniony byłby raczej odwrotny pogląd, że niezastosowanie tych przepisów, ustanowionych głównie w interesie ochrony porządku prawnego (*quieta non movere*) i zasądzenie przedawnionych należności mogłoby uzasadnić zarzut uchybienia praworządności.

**Wyrok Sądu Najwyższego
z dnia 21 grudnia 1973 r.
I CR 663/73**

Sąd Najwyższy w sprawie z powództwa Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji „W” przeciwko greckiemu armatorowi J.K. o uchylenie wyroku sądu polubownego na skutek rewizji powoda od wyroku Sądu Wojewódzkiego w Gdańsku z dnia 21 maja 1973 r. – rewizję oddalił.

Uzasadnienie

Umową czarteru z 1 sierpnia 1970 r. zawartą między polskim przedsiębiorstwem „P.” a pozwanym greckim armatorem statku „*Kapa Trader*” armator ten zobowiązał się przewieźć 3 000 ton metrycznych asfaltu z Durres (Albania) do jednego z portów polskich. W porcie Durres załadowano 9 678 beczek asfaltu, co zostało potwierdzone konosamentem podpisanym przez kapitana statku. W czasie rozładunku tej partii towaru w Gdańsku w dniach 13–16 .IX.1970 r. stwierdzono uszkodzenie jednego bębna, a po zakończeniu rozładunku ustalono brak w stosunku do ilości konosamentowej 232 bębnow asfaltu.

Powódka wypłaciła wymienionemu przedsiębiorstwu odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia ładunku asfaltu i uzyskała przelew roszczenia z tytułu utraty części ładunku w stosunku do pozwanego przewoźnika. Wobec bezskuteczności ugodowych pertraktacji strony poddały spór do rozstrzygnięcia Sądu polubownego. Sąd ten wyrokiem z daty Sopot, dnia

20.X.1972 r. oddalił powództwo z powodu prekluzji z art. 99 § 2 k.m., wyrażając pogląd, że – mimo umowy czarteru – przepis ten znajduje zastosowanie, gdy na ładunek wystawiony został konosament, a roszczenia do przewoźnika z tytułu uszkodzenia lub utraty ładunku nie da się uzasadnić inaczej, jak tylko treścią konosamentu (np. co do pierwotnej ilości przyjętego do przewozu ładunku).

Zdaniem powódki powyższy pogląd jest do tego stopnia mylny, że wymieniony wyrok Sądu polubownego uchybia praworządności. Dlatego powódka wystąpiła ze skargą o uchylenie wymienionego wyroku.

Sąd Wojewódzki w Gdańsku wyrokiem z 21.V.1973 r. oddalił skargę. Sąd ten doszedł do wniosku, że Sąd polubowny przy wydaniu zaskarżonego wyroku nie uchybił praworządności, gdyż nie można uznać za uchybienie praworządności ewentualnie błędnej interpretacji prawa materialnego w sytuacji, gdy właściwe zastosowanie prawa nie jest oczywiste, a sama rzekoma błędność rozstrzygnięcia wątpliwa.

W związku z rewizją powódki od powyższego wyroku Sądu Wojewódzkiego Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Już w skardze powódka nadmieniła, że zapis na Sąd polubowny sporządziła z powodu klauzuli nr 14 umowy czarteru, w której strony przewidziały arbitraż dla rozstrzygnięcia sporów mogących wyniknąć z powyższej umowy. W zapisie jednak z 5.II.1972 r. powódka nawet nie wspomniała o powyższej klauzuli. Zapisem tym strony wskazały wyżej przedstawiony spór zgodnie z art. 698 § 2 k.p.c. Nie ma zatem żadnych podstaw do podważania zapisu. Dodać też należy, że powódka nie wymieniła jako podstawy swej skargi ewentualnych wadliwości zapisu, lecz powołała się jedynie na podstawę wymienioną w art. 712 § 1 pkt 4 k.p.c. twierdząc, że rozstrzygnięcie Sądu polubownego uchybia praworządności. Kwestionowanie więc właściwości Sądu polubownego (aczkolwiek bardzo ostrożne poprzez zarzut mylnej wykładni wyżej wymienionej klauzuli czarterowej) jest spóźnione i dlatego nie mogło doprowadzić do uwzględnienia rewizji.

Powódka swoją rewizją zmierza do uzyskania wyjaśnienia, czy w przypadkach, gdy odbiorca ładunku jest czarterującym i jednocześnie odbiorcą i posiadaczem konosamentu wystawionego na tenże ładunek, jego roszczenia do przewoźnika z tytułu uszkodzenia lub utraty

ładunku ulegają dwuletniemu przedawnieniu stosownie do art. 99 § 1 k.m., czy też jednorocznej prekluzji z § 2 tego przepisu.

Rację ma Sąd Wojewódzki (a także pozwany), gdy wyjaśnienie powyższej kwestii prawnej ocenili jako leżące w sferze wykładni prawa, a ewentualną mylną wykładnię – tylko jako naruszenie prawa materialnego. **Zważywszy, że Sąd polubowny nawet nie musi rozstrzygać na podstawie przepisów prawa materialnego, nie można mylnej jego wykładni oceniać jako uchybienie praworządności. Nie można również wymagać, aby Sąd polubowny nie mógł stosować przepisów o przedawnieniu i prekluzji. Uzasadniony byłby raczej odwrotny pogląd, że niezastosowanie tych przepisów, ustanowionych głównie w interesie ochrony porządku prawnego (*quieta non movere*) i zasądzanie przedawnionych należności mogłoby uzasadnić zarzut uchybienia praworządności.** Krajowe jednostki uczestniczące w handlu morskim są wszystkie jednostkami gospodarki uspołecznionej, podlegającymi państwowemu arbitrażowi gospodarczemu. W stosunkach między tymi jednostkami najdłuższy termin przedawnienia wynosi 1 rok; został on ustanowiony dla wzmocnienia dyscypliny gospodarczej i finansowej oraz umocnienia zasad rozrachunku gospodarczego. Względ ten również – a może tym bardziej – ważny w stosunkach z zagranicznymi kontrahentami, z którymi nasze jednostki rozliczają się dewizami. Okoliczność ta dodatkowo przemawia przeciwko stawianiu znaku równości między ewentualnym naruszeniem art. 99 k.m. a uchybieniem praworządności.

Powyższe już uzasadniało oddalenie rewizji powódki. Niemniej dla rozwiania wątpliwości powódki Sąd Najwyższy nadmienia, że nie dopatruje się naruszenia prawa materialnego w przedmiotowym wyroku Sądu polubownego. Jak widać, Sąd polubowny, złożony ze znawców prawa morskiego, nie przychylił się do wyjaśnień zawartych w postanowieniu Sądu Najwyższego z dnia 22.IV.1966, I CR 433/64, OSPIKA 1967 poz. 7 (na które powoływała się powódka), przeciwstawiających przewóz „na podstawie umowy czarterowej” przewozowi „na podstawie konosamentu”, a które to przeciwstawienie opiera się głównie na brzmieniu art. 160 k.m.. W świetle art. 95 k.m. umowa czarterowa jest przeciwstawieniem bukingowej, a konosament może być wystawiony w wykonaniu obu tych umów. Ich zawarcie musi wyprzedzać wystawienie konosamentu. Są to bowiem umowy konsensualne, a konosament może być wydany dopiero po przyjęciu ładunku na statek, tj. po częściowym już wykonaniu umowy przewozu (art. 120 i nast.

k.m.). Z tych przyczyn nie można wyklądać pojęcia przewozu „na podstawie konosamentu” jako przewozu w wypadku, gdy frachtujący nie zawarł z przewoźnikiem umowy przewozu.

Konosament jest nie tylko dowodem przyjęcia na statek wymienionego w nim ładunku, lecz także papierem wartościowym legitymującym do rozporządzania ładunkiem i do jego odbioru (art. 122 § 1 k.m.). Konosament spełnia swoje podstawowe dwie funkcje (potwierdzenia przyjęcia ładunku i zapewnienia dostawy) również wtedy, gdy pozostał w ręku załadowcy (tj. gdy załadowca nie sprzedał ładunku w trakcie przewozu). Wtedy także z konosamentem są związane domniemania przyjęcia na statek ładunku w takiej ilości i w takim stanie, jak to uwidoczono w konosamencie (art. 122 § 2 k.m.) oraz odebrania ładunku w tejże ilości i w takimże stanie, jeżeli odbiorca nie wykona czynności stosownie do art. 139 § 1 k.m. Również w takim wypadku konosament pociąga za sobą ograniczenie zobowiązań odbiorcy ładunku, przewidziane w art. 137 § 2 k.m. Powyższe przykładowo wybrane przepisy nie zawierają bowiem zastrzeżenia, by ich dyspozycje odnosiły się jedynie do przypadków, gdy konosament „przeszedł w trzecie ręce”. Dlatego nie widać oparcia dla wykładni upatrującej przewóz „na podstawie konosamentu” w takim tylko przypadku, gdy ładunek odbiera posiadacz konosamentu nie związany umową czarterową z przewoźnikiem (nabywca ładunku po jego załadowaniu na statek).

Przepis § 2 art. 99 k.m. jest recepcją art. 3 ust. 6 konwencji podpisanej 25.VIII.1924 r. w Brukseli o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów (Dz. U. 1937 r., Nr 33 poz. 258). Otóż według art. 5 ust. 2 tejże konwencji jej postanowień „nie stosuje się do umów frachtowych; jeżeli jednak konosamenty są wydane w przypadku, gdy statek objęty jest umową frachtową, podlegają one warunkom” konwencji. Postanowienie to może być argumentem natury historycznej dla poszukiwanej wykładni.

Uwzględniając ten argument oraz wyżej przytoczone, wynikające z przytoczonych przepisów k.m., Sąd Najwyższy podziela pogląd Sądu polubownego wyrażony w wyroku z 20.X.1972 r., że przewozem „na podstawie konosamentu” jest po prostu każdy przewóz ładunku, którego przyjęcie przewoźnik stwierdził konosamentem, jeżeli treścią konosamentu uzasadniane są roszczenia do przewoźnika, wynikające z umowy przewozu. Okoliczności przy tym, jakiego rodzaju umowę przewozu zawarł przewoźnik oraz czy załadowca przeniósł konosament na inną osobę, są bez znaczenia dla powyższego pojęcia użytego w art. 99 § 2 k.m.

Jeżeli tylko konosament został wystawiony i jeżeli treścią konosamentu jest uzasadnione roszczenie do przewoźnika z tytułu uszkodzenia lub utraty ładunku, roszczenie to powinno być dochodzone w ciągu roku od dnia, w którym nastąpiło lub miało nastąpić wydanie ładunku, gdyż inaczej wygasa (art. 99 § 2 k.m.).

Źródło: OSPiKA 1975, nr 1, poz. 4