

## Termin przedawnienia roszczeń z tytułu umowy przewozu ładunku drogą morską

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 20 grudnia 2019 r., I ACa 271/16

Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski w sposób odmienny reguluje termin przedawnienia roszczeń z umowy przewozu i konosamentu. Zgodnie z art. 108 § 1 kodeksu morskiego, roszczenia z umowy przewozu przedawniają się z upływem dwóch lat od dnia wymagalności. Roszczenia wynikające z konosamentu, na podstawie art. 108 § 2 kodeksu morskiego przedawniają się z upływem roku od dnia, w którym wydanie ładunku nastąpiło lub miało nastąpić. Roczny termin przedawnienia roszczeń ma zastosowanie do roszczeń legitymowanego posiadacza konosamentu w stosunku do przewoźnika. Termin ten jednak nie ma zastosowania do roszczeń między przewoźnikiem a frachtującym jako stronami umowy przewozu ładunku drogą morską, nawet jeżeli został wystawiony konosament.

### Jakub Puzkarski

Uniwersytet Gdański

[jakub.puzkarski@prawo.ug.edu.pl](mailto:jakub.puzkarski@prawo.ug.edu.pl)

ORCID: 0000-0002-4066-6363

<https://doi.org/10.26881/gsp.2022.3.12>

### Glosa

Komentowane orzeczenie Sądu Apelacyjnego w Łodzi<sup>1</sup> jest niezwykle istotne dla instytucji przedawnienia roszczeń. Zasadniczym wątkiem, który determinował orzeczenie sądu I instancji oraz postępowanie apelacyjne, była kwestia ustalenia, czy podniesiony przez pozwaną w toku procesu zarzut przedawnienia był skuteczny. Zarówno sąd I instancji, jak i sąd odwoławczy, poddał interpretacji treść art. 108 kodeksu morskiego<sup>2</sup> i dokonał rozróżnienia w zakresie roszczeń kierowanych w stosunku do przewoźnika ze strony frachtującego i legitymowanego posiadacza konosamentu. Wątpliwości budził fakt zastosowania krótszego, rocznego terminu przedawnienia roszczeń, na podstawie

<sup>1</sup> Wyrok SA w Łodzi z dnia 20 grudnia 2016 r., I ACa 271/16, LEX/el.

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r., poz. 2175; dalej: kodeks morski, k.m.).

art. 108 § 2 k.m., w stosunkach pomiędzy frachtującym a przewoźnikiem, w sytuacji gdy w ramach przewozu wystawiony został konosament.

## Stan faktyczny

Powódka, spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B., jako generalny wykonawca zawarła z inwestorem A.G. umowę o realizację budowy elektrowni wiatrowych wraz z infrastrukturą techniczną. Realizacja budowy miała nastąpić w systemie generalnego wykonawstwa. Powódka zobowiązała się do wykonania przedmiotu umowy z materiałów własnych, podwykonawców i dostawców urządzeń. Strony uzgodniły również, że materiały powinny odpowiadać stosownym wymogom jakościowym. Rozpoczęcie robót strony ustaliły na dzień 1 sierpnia 2010 r., a termin zakończenia na 30 czerwca 2011 r. Zakup elementów elektrowni wiatrowych spoczywał na inwestorze, powódka natomiast zobowiązała się do dostarczenia zakupionych elementów i ich montażu w miejscu, gdzie realizowano inwestycję. Powódka, z udziałem inwestora, zawarła z pozwaną – spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w S., umowę najmu, której przedmiotem był najem dwóch żurawi niezbędnych do montażu czterech siłowni wiatrowych, a także transport czterech kompletów elektrowni wiatrowych typu FL MD 77. Strony uzgodniły cenę za montaż i transport umówionych elementów. Strony ustaliły, że w kwestiach nieuregulowanych zastosowanie mają przepisy kodeksu cywilnego<sup>3</sup>, a w części dotyczącej transportu elementów elektrowni – regulacje konwencji CMR<sup>4</sup>. Strony w umowie najmu nie uzgodniły środka transportowego, jaki miał zostać użyty przez pozwaną, aby dostarczyć podzespoły na miejsce realizacji inwestycji. Wyboru rodzaju środków transportowych dokonała pozwana spółka. Cztery komplety śmigieł wraz ze stelażami miały zostać przetransportowane z Hiszpanii z miejscowości C. do portu w W. transportem drogowym, a następnie statkiem do portu w S., gdzie w dalszą drogę do miejsca przeznaczenia miały zostać przetransportowane samochodami ciężarowymi. Transport śmigieł elektrowni wiatrowych z portu w W. do portu w S., na zlecenie pozwanej, wykonywał podmiot trzeci z siedzibą w S. W ramach transportu na odcinku morskim został wystawiony konosament<sup>5</sup>. W dniu 16 października 2010 r., na podstawie zawartej umowy czarterowej, w porcie w W. nastąpił załadunek dwunastu śmigieł elektrowni wiatrowej na statek morski, który w tym samym dniu wyruszył do portu w S. Załadowcą była spółka z Hiszpanii. W dniu 25 października inwestor A.G. został poinformowany przez osobę działającą w imieniu pozwanej o całkowitym uszkodzeniu w trakcie transportu i podczas sztormu dziewięciu sztuk śmigieł. Uszkodzeniu uległy również trzy komplety stelaży,

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (tekst jedn.: Dz. U. z 2020 r., poz. 1740).

<sup>4</sup> Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania, sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238; dalej: konwencja CMR).

<sup>5</sup> Dokument przewozowy wystawiany przez przewoźnika morskiego na żądanie załadowcy.

które miały za zadanie zabezpieczenie śmigieł podczas przewozu morskiego. Inwestor poinformował o tym fakcie powódkę. Zniszczone śmigła zostały przetransportowane do portu w S. i zostały rozładowane na placu składowym. Elementy elektrowni wiatrowej, które nie uległy zniszczeniu, wydano powódce na placu budowy w H. w dniu 10 listopada 2010 r. W związku ze szkodą, do której doszło w czasie przewozu morskiego, inwestor dokonał zakupu trzech dodatkowych kompletów śmigieł. W dniu 7 marca pełnomocnik powódki wezwał do zapłaty pozwaną w nieprzekraczalnym terminie do dnia 21 marca 2011 r. określonej kwoty tytułem m.in. odszkodowania za uszkodzony ładunek, a także kwoty z tytułu kosztów uprzątnięcia placu składowego. W związku z brakiem płatności ze strony pozwanej, powódka złożyła pozew do Sądu Okręgowego w Łodzi w dniu 28 listopada 2012 r.

### **Stanowisko Sądu Okręgowego w Łodzi**

Sąd Okręgowy uznał, że powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie z uwagi na skutecznie podniesiony przez stronę pozwaną zarzut przedawnienia. Sąd I instancji w związku ze skutecznością zarzutu przedawnienia nie badał przesłanek odpowiedzialności pozwanej. Sąd wziął pod uwagę, że strony w umowie najmu umówiły się, iż w sprawach nieuregulowanych zastosowanie znajdą przepisy kodeksu cywilnego, a w zakresie transportu – postanowienia konwencji CMR, jednakże przyjął, że wbrew twierdzeniem powódki treść umowy nie wyklucza zastosowania przepisów kodeksu morskiego. Sąd wziął pod uwagę, że przewóz śmigieł odbywał się drogą morską, a transport drogowy miał jedynie charakter pomocniczy. Zatem zgodnie z art. 108 § 2 kodeksu morskiego roszczenia do przewoźnika związane z przewozem ładunku na podstawie konosamentu przedawniają się z upływem roku od dnia, w którym wydanie ładunku nastąpiło lub miało nastąpić. Wydanie ładunku nastąpiło 10 listopada 2010 r., zatem roczny termin przedawnienia upłynął 10 listopada 2011 r. sąd okręgowy uznał również, że wniosek o zawezwanie do próby ugodowej z dnia 3 listopada 2011 r. nie był skuteczny i nie doprowadził do przerwania biegu przedawnienia. W tym stanie rzeczy sąd okręgowy oddalił powództwo oraz zasądził od strony powodowej na rzecz pozwanej zwrot kosztów procesu.

### **Stanowisko Sądu Apelacyjnego w Łodzi**

Sąd Apelacyjny w Łodzi rozpoznawał sprawę w wyniku apelacji powódki, która zaskarżyła wyrok w całości. Powódka w apelacji wskazała na naruszenie przepisów prawa materialnego, które skutkowało przyjęciem, że zawezwanie do próby ugodowej nie przerwało biegu terminu przedawnienia (art. 123 § 1 pkt 1 i 2 k.c.) i uznaniem zarzutu przedawnienia za skuteczny. Powódka powoływała się również na naruszenie przepisów postępowania, tj. art. 187 § 2 oraz art. 227 k.p.c.

Sąd apelacyjny nie podzielił stanowiska sądu I instancji i uznał, że apelacja jest uzasadniona. Głównym problemem rozpatrywanym w postępowaniu apelacyjnym była kwestia przedawnienia roszczenia. Sąd rozpatrywał, po pierwsze – kwestie skuteczności wniosku o zawezwanie do próby ugodowej, a po drugie – zastosowanie rocznego terminu przedawnienia roszczeń z umowy przewozu ładunku drogą morską, zgodnie z art. 108 § 2 k.m. Sąd apelacyjny wskazał, że sąd I instancji trafnie przyjął, iż do zniszczenia ładunku doszło w trakcie transportu morskiego, co determinuje zastosowanie przepisów o przedawnieniu roszczeń z kodeksu morskiego. Nie podzielił jednak stanowiska sądu okręgowego w przedmiocie zastosowania rocznego terminu przedawnienia roszczeń wynikającego z konosamentu. Zdaniem sądu apelacyjnego, skrócony, roczny termin przedawnienia roszczeń stosuje się do roszczeń legitymowanego posiadacza konosamentu w stosunku do przewoźnika. Termin ten nie ma natomiast zastosowania do roszczeń wynikających z umowy przewozu pomiędzy frachtującym a przewoźnikiem, nawet w sytuacji gdy konosament został wystawiony. Sąd Apelacyjny nie podzielił również poglądu sądu okręgowego, że powódka, wnosząc o zawezwanie do próby ugodowej, nie doprowadziła do przerwania biegu przedawnienia. Sąd odwoławczy uznał, że doszło do przerwania biegu przedawnienia, zgodnie z art. 123 k.c. W konsekwencji sąd apelacyjny uchylił wyrok i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia sądowi okręgowemu.

## Ocena stanowiska sądów orzekających w sprawie

W pierwszej kolejności należy uznać stanowisko sądu apelacyjnego w przedmiocie interpretacji treści art. 108 k.m. za zasadne i wyrazić aprobatę dla rozstrzygnięcia w postępowaniu apelacyjnym.

W judykaturze instytucja przedawnienia roszczeń z umowy przewozu ładunku drogą morską uregulowana w kodeksie morskim nie jest jednoznacznie interpretowana. W art. 108 § 1 k.m. została ustanowiona generalna reguła w zakresie terminu przedawnienia roszczeń wynikających z wykonania, nienależytego wykonania lub niewykonania umowy przewozu ładunku drogą morską<sup>6</sup>. Artykuł 108 § 2 k.m. reguluje przedawnienie roszczeń na podstawie konosamentu i jest zarazem przykładem implementacji postanowień konwencji międzynarodowych w sprawach morskich do polskiego porządku prawnego. Artykuł 108 § 2 k.m. odpowiada art. 3 ust. 6 regułu hasko-visbijskich<sup>7</sup>, który w części przybiera następujące brzmienie: „Z zastrzeżeniem postanowień ustępu

<sup>6</sup> K. Kochanowski, *Komentarz do art. 108 [w:] Kodeks morski. Komentarz*, red. D. Pyć, C. Łuczywek, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2022, s. 408.

<sup>7</sup> Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z 1924 r. (Dz. U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258; dalej: reguły haskie); protokół brukselski z 1968 r. zmieniający Międzynarodową konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów (Dz. U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48; dalej: reguły visbijskie) oraz protokół brukselski z 1979 r. zmieniający Międzynarodową konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów zmienioną protokołem z 23 lutego 1968 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 9, poz. 26).

6bis przewoźnik i statek w każdym razie będą zwolnieni od jakiejkolwiek odpowiedzialności związanej z towarami, jeśli powództwo nie zostanie wniesione w ciągu roku od wydania towarów lub od dnia, w którym powinny być wydane". Problematyczne jest określenie terminu przedawnienia roszczeń w sytuacji, kiedy przewóz był realizowany na podstawie umowy i jednocześnie konosamentu. W doktrynie i praktyce wątpliwości budzi w szczególności podmiotowy zakres art. 108 k.m.

Do kodeksu morskiego nie została wprowadzona definicja legalna konosamentu. Konosament jest dokumentem przewozowym, którego wystawienia przez przewoźnika może żądać załadowca<sup>8</sup>. Konosament stanowi dowód przyjęcia określonego w nim ładunku do przewozu. Jednocześnie przewoźnik zobowiązuje się do wydania ładunku odbiorcy uwidocznionemu w konosamencie. W doktrynie przyjmuje się, że konosament jest zbywalnym papierem wartościowym, a obowiązek jego wystawienia spoczywa na przewoźniku<sup>9</sup>.

Sąd Najwyższy wypowiedział się przynajmniej dwukrotnie w przedmiocie przedawnienia roszczeń z umowy przewozu ładunku drogą morską, zajmując jednocześnie odmiennie stanowisko. Podkreślenia wymaga fakt, że obydwa stanowiska zostały ukształtowane na gruncie przepisów kodeksu morskiego z 1961 r., w którym przedawnienie roszczeń określał art. 103, który w takim samym brzmieniu został przyjęty jako art. 108 w ustawie z 2001 r. W pierwszym orzeczeniu Sądu Najwyższego z dnia 22 kwietnia 1966 r., w sprawie I CK 433/64<sup>10</sup>, zarysował się pogląd, że konosament stanowi podstawę dla stosunku prawnego łączącego przewoźnika z odbiorcą ładunku tylko wtedy, gdy odbiorcę nie łączy z przewoźnikiem umowa przewozu. W praktyce występują sytuacje, w których frachtujący nie zawarł z przewoźnikiem umowy przewozu, a przewóz wykonywany jest tylko na podstawie konosamentu. W tej sytuacji do roszczeń miałyby zastosowanie krótszy, roczny termin przedawnienia. Warto przytoczyć również treść art. 105 § 1 k.m, w którym ustawodawca poddaje umowie przewozu stosunek pomiędzy przewoźnikiem a frachtującym: „Umowa przewozu określa stosunek pomiędzy przewoźnikiem a frachtującym (czarterującym lub bukującym)”. Sąd Najwyższy na tej podstawie przyjął, że konosamentowi wyznacza się rolę normującą stosunek między przewoźnikiem a odbiorcą ładunku.

Odmienny pogląd na zagadnienie przedawnienia roszczeń wyraził Sąd Najwyższy w sprawie I CR 663/73<sup>11</sup>. Sąd Najwyższy podzielił stanowisko sądu polubownego w przedmiotowej sprawie, że przewozem na podstawie konosamentu jest każdy przewóz morski, w którym przyjęcie ładunku na statek zostało potwierdzone konosamentem. Sąd zaznaczył, iż roszczenia w stosunku do przewoźnika powinny mieć uzasadnienie w treści konosamentu i wynikać z umowy. W tej sytuacji roszczenia powinny być dochodzone w ciągu roku od dnia, w którym nastąpiło lub miało wystąpić wydanie ładunku.

<sup>8</sup> D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, Warszawa 2020, s. 176.

<sup>9</sup> R. Aikens, R. Lord, M. Boole *et al.*, *Bill of Lading*, New York 2021, s. 60.

<sup>10</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 22 kwietnia 1966 r., I CK 433/64, OSPIKA 1967, nr 1, poz. 7.

<sup>11</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 grudnia 1973 r., I CR 663/73, OSPIKA 1975, nr 1.

Podobny pogląd w doktrynie, oparty na powyższym orzeczeniu, wyraził Krzysztof Kochanowski<sup>12</sup>. Z kolei odmienne stanowisko, tożsame ze stanowiskiem SN w sprawie I CK 433/64, prezentują Jan Łopuski i Maria Dragun-Gertner. Autorzy wskazali, że skrócony, a zatem roczny termin przedawnienia roszczeń stosuje się do roszczeń osoby legitymowanej z konosamentu w stosunku do przewoźnika. Termin ten nie ma natomiast zastosowania w stosunku między frachtującym a przewoźnikiem jako stronami umowy przewozu, choćby na podstawie tej umowy konosament był wystawiony<sup>13</sup>.

Podsumowując, należy uznać, że pogląd w zakresie terminu przedawnienia roszczeń z umowy przewozu ładunku drogą morską prezentowany w glosowanym orzeczeniu jest trafny. Zasadne było przyjęcie przez Sąd Apelacyjny w Łodzi, że w przypadku kiedy dochodzenie roszczeń pomiędzy przewoźnikiem a frachtującym następuje na podstawie umowy przewozu, zastosowanie ma art. 108 § 1 k.m., określający dwuletni termin przedawnienia roszczeń. Bez znaczenia jest również fakt, czy na podstawie tej samej umowy przewozu wystawiony został konosament.

## Literatura

Aikens R., Lord R., Bools M., Bolding M., Toh K.S., *Bill of Lading*, New York 2021.

Pyć D., Łuczyniec C., Zużewicz-Wiewiórowska I., *Kodeks morski. Komentarz*, Warszawa 2022.

Pyć D., Zużewicz-Wiewiórowska I., *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, Warszawa 2020.

Szumański A., *Prawo papierów wartościowych. System Prawa Prywatnego*, t. 18, Warszawa 2016.

## Streszczenie

*Jakub Puszkarski*

### Termin przedawnienia roszczeń z tytułu umowy przewozu ładunku drogą morską

Autor poddaje analizie wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi w zakresie interpretacji treści art. 108 kodeksu morskiego. Komentowany wyrok porusza zagadnienie terminu przedawnienia roszczeń z umowy przewozu ładunku drogą morską. Autor podziela stanowisko sądu apelacyjnego, w którym uznaje, że roczny termin przedawnienia ma zastosowanie do roszczeń legitymowanego posiadacza konosamentu w stosunku do przewoźnika. Termin ten jednak nie ma zastosowania do roszczeń między przewoźnikiem a frachtującym jako stronami umowy przewozu ładunku drogą morską, nawet jeżeli został wystawiony konosament.

**Słowa kluczowe:** przedawnienie; umowa przewozu; przewóz ładunku; przewóz morski; konosament.

<sup>12</sup> K. Kochanowski, *Komentarz...*, s. 408.

<sup>13</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Konosamenty* [w:] *Prawo papierów wartościowych. System Prawa Prywatnego*, t. 18, red. A. Szumański, Warszawa 2016.

## Summary

*Jakub Puzkarski*

### Limitation Period for Claims under a Contract for Carriage of Goods by Sea

The Author analyses the judgment of the Court of Appeal in Łódź regarding the interpretation of art. 108 of the Maritime Code. The commented judgment raises the issue of the limitation period for claims under a contract for carriage of goods by sea. The Author shares the standpoint of the Court of Appeal which acknowledges that the one-year limitation period applies to claims of a legitimate holder of a bill of lading against a carrier. However, this time limit does not apply to claims between the carrier and the freight forwarder as parties to a contract for carriage of goods by sea, even if a bill of lading has been issued.

**Keywords:** limitation period; carriage contract; carriage of goods by sea; bill of lading.