



Iwona Zużewicz-Wiewiórowska

Uniwersytet Gdański

KILKA REFLEKSJI DOTYCZĄCYCH ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA SZKODY WYRZĄDZONE ZDERZENIEM STATKÓW Z PERSPEKTYWY PRAWA FRANCUSKIEGO

Niebezpieczeństwo, ryzyka i podwyższony stopień nieprzewidywalności – cechy charakteryzujące żeglugę morską¹ – w szczególny sposób zbiegają się, gdy dochodzi do zderzenia statków². Instytucja ta jest więc głęboko zakorzeniona w dawnych tekstach prawnych³. W oparciu o odpowiedzialności za szkody wyrządzone zderzeniem statków na zasadzie winy wyraża się partykularyzm prawa morskiego. Utrwalony we francuskim prawie krajowym system odpowiedzialności z tytułu zderzenia statków, wzorowany na tekstach konwencyjnych, nie poddaje się tendencjom zmierzającym do obiektywizacji odpowiedzialności cywilnej.

Francja jest związana postanowieniami konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących zderzeń, podpisanej w Brukseli 23 września 1910 r.⁴ Jej postanowienia znalazły swoje odzwierciedlenie w ustawie nr 67-545 z dnia 7 lipca 1967 r. dotyczącej wypadków morskich⁵ oraz dekrete nr 68-65 z dnia 19 stycznia 1968 r. dotyczącym wypadków morskich⁶. Podjęte we Francji zabiegi kodyfikacyjne zmierzające do scalenia w jednym akcie ustawowym rozproszonego i niejednorodnego zbioru przepisów obejmujących aspekty techniczne, gospo-

¹ Zob. M. Ndenté, [w:] *Droits maritimes*, red. J.-P. Beurier, Paris 2006, s. 374.

² Na temat zderzenia statków w prawie polskim: W. Adamczak, *Zderzenie statków*, [w:] *Prawo morskie*, red. J. Łopuski, t. II, Bydgoszcz 1998, s. 142 i n.

³ Przed konwencyjnym ujednoczeniem przepisów dotyczących zderzenia statków materia ta była regulowana we Francji przepisami kodeksu handlowego (*Code de commerce*) z 1807 r. Zawarta w nim treść normatywna odnosząca się do zderzenia statków oparta była w dużej mierze na postanowieniach francuskiego ordonansu z 1681, kodyfikującego prawo morskie, rozproszone w zbiorach zwyczajów i statutach (*L'Ordonance sur la marine de 1681*). Po wejściu w życie konwencji z 1910 r. ustawa z 15 lipca 1915 r. zmodyfikowała postanowienia kodeksu handlowego w celu zapewnienia ich zgodności z normami konwencyjnymi.

⁴ Ustawa z dnia 12 sierpnia 1912 r. oraz dekret z dnia 12 marca 1913 r., DP 1919.4.281.

⁵ Loi nr 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, JO 9.

⁶ Décret nr 68-65 du 19 janvier 1968 relative aux événements de mer, JO 25.

darcze, socjalne i środowiskowe poszczególnych gałęzi transportu, zaowocowały przyjęciem obowiązującego od 1 grudnia 2010 r. kodeksu transportowego (*Code des transports*). Uchwalenie kodeksu transportowego, zawierającego obszerną część poświęconą żegludze, transportowi morskiemu, portom morskim i zatrudnieniu marynarzy wpisano w szersze zamierzenie legislacyjne, stawiające sobie za cel uproszczenie i wyjaśnienie prawa oraz stosowanych procedur. Ustawa z dnia 7 lipca 1967 r. została uchylona przez ordonans z 2010 r. dotyczący części ustawowej kodeksu transportowego⁷, a jej postanowienia przeniesiono do kodeksu transportowego.

Zespół norm krajowych regulujących odpowiedzialność z tytułu zderzenia statków (art. L. 5131-1 do L. 5131-7 kodeksu transportowego) dość wiernie oddaje treść postanowień konwencji z 1910 r. Zderzeniem (*abordage*) określa się niezamierzone fizyczne zetknięcie się dwóch statków. Francuska judykatura i doktryna nie traktują natomiast w kategorii zderzenia statków celowego uderzenia w inny statek, stanowiącego akt agresji załogi wymierzony przeciwko załodze drugiego statku (np. w sytuacji celowej blokady wejścia lub wyjścia z portu w ramach prowadzonej akcji protestacyjnej)⁸.

Konwencja o zderzeniach wyraźnie ogranicza zakres swojego zastosowania do zderzeń, które miały miejsce między statkami morskimi albo między statkami morskimi a statkami żeglugi śródlądowej⁹. Wątpliwości co do zastosowania reżimu prawnego dotyczącego zderzenia statków powstają, gdy do kolizji na morzu dochodzi pomiędzy urządzeniami pływającymi, których status prawny, w świetle norm prawa morskiego jest problematyczny.

W jednym z najnowszych orzeczeń francuski Sąd Kasacyjny zastosował przepisy prawa morskiego dotyczące zderzenia statków do kolizji na morzu pomiędzy dwoma skuterami wodnymi (sprawa dotyczyła terminu przedawnienia roszczenia z tytułu odpowiedzialności za szkody wynikłe ze zderzenia¹⁰)¹¹. Przyjęcie takiego rozwiązania umożliwiły francuskie przepisy krajowe. Artykuł

⁷ Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du Code des transports, JO du 03/11/2010 (art. 7).

⁸ A. Vialard, *Droit maritime*, Paris 1997, s. 46. Zob. wyrok Cour d'appel de Caen z 19 października 1987 r. w sprawie *J. Chardon i in. v. L. Poett i B. de Canecaude (statek Kyra-of-Harviestoun)*, „Droit Maritime Français” 1988, nr 478, s. 743.

⁹ Art. 1 konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących zderzeń, podpisanej w Brukseli dnia 23 września 1910 r. (Dz. U. z 1938 r. Nr 101, poz. 670).

¹⁰ Terminy przedawnienia roszczeń z tytułu zderzenia statków określa art. L. 5131-6 kodeksu transportowego, recypujący postanowienia art. 7 konwencji o zderzeniach. Roszczenie o wynagrodzenie szkody wyrządzonej zderzeniem statków przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia zdarzenia. Dla roszczeń regresowych o sumę nadpłaconą na podstawie solidarnej odpowiedzialności statków, które zawiniły zderzenie, termin przedawnienia wynosi jeden rok. Termin przedawnienia nie biegnie, jeżeli statek nie mógł być zajęty na wodach poddanych jurysdykcji francuskiej (wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym); zob. bliżej R. Rodière, E. Pontavice, *Droit maritime*, Dalloz 1991, s. 366–367.

¹¹ Wyrok Cour de cassation (Ch. com.) z 3 lipca 2012 r. w sprawie *M. Ogeron v. M. Métayer*, „Droit Maritime Français” 2012, nr 741, s. 938 i n.

1 konwencji o zderzeniach został wprost przeniesiony do prawa wewnętrznego francuskiego. Ustawodawca, dokonując transpozycji norm konwencyjnych do prawa krajowego, doprecyzował jednak, że w celu zastosowania przepisów o zderzeniach, pod pojęciem statków morskich lub statków żeglugi śródlądowej należy rozumieć każde urządzenie pływające, z wyłączeniem tych trwale umocowanych do nabrzeża¹². Za stosowaniem przepisów o zderzeniach do kolizji pomiędzy skuterami wodnymi opowiadają się także przedstawiciele nauki prawa morskiego¹³. Jak się wydaje, za utrwalony we francuskiej doktrynie i judykaturze należy uznać pogląd, zgodnie z którym zderzenie pomiędzy dwoma ruchomymi urządzeniami pływającymi oceniane jest zgodnie z przepisami dotyczącymi zderzenia statków, nawet jeśli w zderzeniu nie uczestniczy żaden statek morski¹⁴. Nie jest to jednak równoznaczne z przyjęciem, że skuter wodny, na podstawie definicji legalnej statku morskiego przyjętej w kodeksie transportowym (art. L-5000-2) i w świetle orzecznictwa sądowego jest kwalifikowany jako statek morski¹⁵. W tej kwestii poglądy doktryny są wyraźnie zróżnicowane. Niektórzy autorzy zdecydowanie opowiadają się za uznaniem skuterów wodnych za statki morskie. W ich ocenie, za taką kwalifikacją przemawia uprawianie nimi żeglugi morskiej, obowiązkowa rejestracja przez administrację morską oraz zdolność do przeciwstawiania się ryzykom morskim¹⁶. Zaaprobowanie tej tezy otwierałoby drogę do skorzystania przez właściciela skutera z uprawnień do ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie – rozwiązania trudno akceptowalnego na gruncie prawa morskiego. Dominuje jednak przekonanie, iż skuter wodny nie należy do kategorii statków morskich¹⁷.

Sądy stosują przepisy prawa morskiego dotyczące zderzenia statków także do przypadków szkód wyrządzonych przez surferów w wyniku kolizji pomiędzy dwoma deskami windsurfingowymi¹⁸. Przedstawiciele francuskiej doktry-

¹² Zob. art. 1 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 1 lipca 1967 r. (obecnie art. L. 5131-1 Code des transports).

¹³ Zob. uwagi P. Bonassies do wyroku Cour de cassation (Ch. com.) z dnia 8 października 2003 r. w sprawie *Borsha Shipping Ltd i in. v. Axa Corporate Solutions i in.*, „Droit Maritime Français” 2004, nr 647, s. 334 i n.

¹⁴ Tamże, s. 336.

¹⁵ Zob. uwagi S. Miribel do wyroku Cour de cassation (Ch. com.) z dnia 3 lipca 2012 r. w sprawie *M. Ogeron v. M. Métayer*, „Droit Maritime Français” 2012, nr 741, s. 950.

¹⁶ Zob. uwagi P. Bonassies do wyroku Cour de cassation (Ch. com.) z dnia 8 października 2003 r. w sprawie *Borsha Shipping Ltd i in. v. Axa Corporate Solutions i in.*, „Droit Maritime Français” 2004, nr 647, s. 337.

¹⁷ Zob. Y. Tassel, *Le développement du droit applicable à la plaisance*, „Droit Maritime Français” 2009, nr 699, s. 83–84. Zob. też uwagi S. Miribel do wyroku Cour de cassation (Ch. com.) z dnia 3 lipca 2012 r. w sprawie *M. Ogeron v. M. Métayer*, „Droit Maritime Français” 2012, nr 741, s. 950.

¹⁸ Wyrok Cour d’appel d’Aix-en-Provence (10^e Ch.) z dnia 24 czerwca 2008 r. w sprawie *M.D. v. M.A. i Winterthur Assurances*, „Droit Maritime Français” 2010, nr 715, s. 516; wyrok Cour d’appel de Rennes (4^e Ch.) z dnia 4 maja 1982 r. w sprawie *M.G. Le Douaran i MAIF v. C i F. Lesquel*, „Droit Maritime Français”: 1983, nr 409, s. 40. Przeciwno stosowaniu przepisów o zderzeniu statków do kolizji pomiędzy dwoma deskami windsurfingowymi zdecydowanie opowiada się A. Vialard, *Droit maritime...*, s. 47.

ny prawa morskiego zdecydowanie odrzucają tezę o zakwalifikowaniu deski windsurfingowej do kategorii statków morskich, nawet jeśli mieści się w kategorii urządzeń pływających (*engins flottants*) w rozumieniu art. L. 5131-1 kodeksu transportowego, do których stosuje się przepisy o zderzeniu statków. Do kategorii urządzeń pływających nie zostanie zaliczony wrak statku, chociażby zachował cechę pływalności¹⁹. Charakter wód, na których doszło do zderzenia statków nie ma znaczenia dla zastosowania szczególnego reżimu prawnego określającego odpowiedzialność za szkody wyrządzone tym wypadkiem.

Odpowiedzialność za zderzenie statków oparta jest na zasadzie winy. Zgodnie z założeniami konwencyjnym, ustawodawca francuski rozróżnił zderzenia zawinione przez jeden lub kilka statków (*abordage fautif*) oraz zderzenia przypadkowe i wątpliwe (*abordage fortuit ou douteux*). Jeśli zderzenie nastąpiło z winy jednego ze statków, naprawienie szkody obciąża statek, który ją ponosi. Jeżeli zderzenie jest przypadkowe, jeżeli jest spowodowane siłą wyższą albo jeżeli istnieją wątpliwości co do przyczyn zderzenia, szkodę ponosi ten, kto jej doznał. W przypadku zderzenia z winy kilku statków, odpowiedzialność każdego z nich następuje proporcjonalnie w stosunku do stopnia swojej winy. Jeśli nie da się określić, w jakim stopniu każdy ze statków przyczynił się do powstania szkody albo stopień winy jest jednakowy, winę rozkłada się w równych częściach na wszystkie współwinnne statki. Na gruncie norm prawa morskiego funkcjonuje oryginalna zasada przewidująca, że za szkodę wyrządzoną czynem niedozwolonym współodpowiedzialni odpowiadają w sposób niesolidarny. Prawo francuskie, podobnie jak czyni to konwencja z 1910 r., statuuje solidarną odpowiedzialność współwinnnych statków w stosunku do osób trzecich jedynie w odniesieniu do szkód na osobie (art. L. 5131-4 kodeksu transportowego). Statkowi, który zapłacił część większą od tej, którą powinien ponieść, przysługuje roszczenie zwrotne do innych statków o sumę nadpłaconą.

Wykazanie przez poszkodowanego winy (*faute prouvée*) jednego lub kilku statków (*faute commune*) otwiera mu drogę do uzyskania odszkodowania. Ustawodawca francuski nie przyjął żadnej normy interpretacyjnej pozwalającej określić, co należy rozumieć pod pojęciem „winy statku”. Mierząc się z pojęciem „winy statku” komentatorzy wyraźnie odrzucają koncepcję uznania jej za odrębną od winy armatora, czy winy kapitana lub innego członka załogi, kategorię. Wyjaśniają, że użycie w tekście prawnym takiego sformułowania podyktowane było potrzebą ujęcia w jednym pojemnym wyrażeniu każdego rodzaju winy, która może być udziałem osób odpowiedzialnych za zapewnienie statkowi zdolności do żeglugi lub kierowanie nim (armatora, kapitana, członka załogi, pilota)²⁰. Nie uzyskała poparcia teoria, zgodnie z którą, w razie nieprawidłowego zachowa-

¹⁹ R. Rodière, E. Pontavice, *Droit maritime...*, s. 357.

²⁰ Zob. R. Rodière, *La faute dans l'abordage*, „Droit Maritime Français” 1971, nr 386, s. 195; D. Le Prado, *Abordage et droit commun: dernières précisions de la Cour de cassation*, „Droit Maritime Français” 2006, nr 676, s. 995; A. Montas, *Droit maritime*, Paris 2012, s. 127.

nia się statku i w sytuacji, gdy nie można określić konkretnej winy kapitana ani armatora w utrzymaniu statku w odpowiednim stanie, koncepcja „winy statku” pozwalałaby na pociągnięcie do odpowiedzialności jego armatora²¹.

Ustalenie odpowiedzialności z tytułu zderzenia statków na zasadzie winy wyklucza stosowanie ogólnych przepisów prawa cywilnego statuujących odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez rzeczy (*responsabilité du fait des choses*) (art. 1384 fr. k.c.)²², opartych na idei odpowiedzialności obiektywnej. Poszkodowany w takim przypadku zwolniony jest z obowiązku udowodnienia winy sprawcy szkody, ograniczając swoją aktywność do wykazania roli sprawczej owej rzeczy (w tym przypadku statku) w powstaniu szkody²³. Odpowiedzialność ponosi osoba sprawująca pieczę nad rzeczą, z możliwością uwolnienia się od odpowiedzialności w razie wykazania jednej z przesłanek egzoneracyjnych: winy poszkodowanego, winy osoby trzeciej lub siły wyższej²⁴.

Wina, którą poszkodowany musi udowodnić, jest także podstawą odpowiedzialności w przypadku tzw. zderzeń bezstykowych²⁵ (*abordage sans heurt*)²⁶. Zasada ta znajduje swoje potwierdzenie w przyjmowanych przez sądy rozstrzygnięciach przypominających, że prawo nie ustanawia domniemania winy w odniesieniu do sytuacji statku manewrującego w basenie portowym, który wywołaną przez swój ruch falą doprowadza do zerwania z cum statku zacumowanego przy nabrzeżu²⁷. Reguły dotyczące zderzenia znajdują zastosowanie do sytuacji, w których nie doszło do fizycznego zetknięcia się statków. Artykuł L. 5131-7 kodeksu transportowego przewidujący, iż reguły dotyczące odpowiedzialności za szkody wyrządzone zderzeniem statków znajdują zastosowanie do naprawienia szkód, które statek albo przez wykonanie lub zaniechanie jakiegoś manewru, albo przez nieprzestrzeganie przepisów, wyrządził innemu statkowi,

²¹ R. Garron, *La faute du navire dans l'abordage*, „Droit Maritime Français” 1964, nr 190, s. 579 i n. Zob. też J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969, s. 226 i n. Por. wyrok Cour de cassation (Ch. com.) z 20 maja 1997 r. w sprawie kapitana pogłębiarki „Johanna Henrika” i in. v. Gruel i in. oraz Rapport de M. le Conseiller référendaire Rémy, „Droit Maritime Français” 1997, nr 576, s. 976 i n.

²² Zgodnie z art. 1384 ust. 1 fr. k.c. ponosi się odpowiedzialność nie tylko za szkodę, którą się wywoła przez swoje własne zachowanie, ale także za szkodę która wynika z zachowania osób lub rzeczy, nad którymi sprawuje się pieczę (*On est responsable non seulement du dommage que l'on cause de son propre fait, mais encore du dommage qui résulte du fait des personnes ou des choses que l'on a sous sa garde*).

²³ Zob. uwagi A. Vialard do wyroku Cour de cassation (Ch. civ.) z dnia 10 czerwca 2004 r. w sprawie SNCM v. Mme A. épouse O., „Droit Maritime Français” 2005, nr 656, s. 113.

²⁴ Bliżej na temat odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez rzeczy w prawie francuskim: J. Kuźmicka-Sulikowska, *Odpowiedzialność deliktowa w prawie wybranych państw obcych*, Prace Naukowe Wydziału Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego; E-Monografie nr 10, Wrocław 2011, s. 28 i n.

²⁵ W. Adamczak, *Zderzenie statków...*, s. 153.

²⁶ Wyrok Cour de cassation (Ch. com.) z dnia 1 października 1991 r. w sprawie *Cetra v. Sokolovsky, Novorossiysk Shipping CY, Cotraloire i Sagmar*, „Droit Maritime Français” 1991, nr 511, s. 707 i n.

²⁷ Wyrok Cour d'appel de Rennes (2^{ème} Ch.) z dnia 20 września 1989 r. w sprawie *Cetra v. Sokolovsky, Novorossiysk Shipping CY, Cotraloire i Sagmar*, „Droit Maritime Français” 1990, nr 496, s. 431.

mieniu lub osobom znajdującym się na nim, nawet wówczas gdy zderzenie nie nastąpiło, stanowi dosłowną recepcję postanowienia art. 13 Konwencji z 1910 r.

Szczególny reżim dotyczący zderzenia statków znajduje zastosowanie także do sytuacji, w których statki, lub jeden z nich, są zacumowane lub zakotwiczone²⁸. I w tym przypadku brak podstaw do przyjęcia prawnego domniemania winy statku będącego w ruchu. W sytuacji, w której statek będący w ruchu uderza w inny statek zacumowany przy nabrzeżu, na poszkodowanym spoczywa ciężar udowodnienia winy²⁹. Do zderzenia w sensie prawnym może dojść także w sytuacji, gdy oba statki są zacumowane, a do kolizji dochodzi na skutek zerwania z cum jednego z nich. Wadliwe cumowanie i brak podjęcia koniecznych środków ostrożności w sytuacji kilkukrotnie ponawianych ostrzeżeń o złej sytuacji pogodowej przesądziło o winie statku zerwanego z cum³⁰. Kontrola kasacyjna wyroku potwierdziła trafność ustaleń sądu apelacyjnego, iż warunki meteorologiczne, ogłoszone w odpowiednim czasie, nie miały charakteru zdarzenia niemożliwego do zapobieżenia co do jego skutków, co pozwoliłoby na zakwalifikowanie go jako przypadku siły wyższej³¹. W innej sprawie Sąd Kasacyjny przyjął, iż w przypadku szkody spowodowanej przez statek, który w porcie pod wpływem działania silnego wiatru zerwał się z cum i uderzył w inny statek, niewykazanie przez poszkodowanego, że warunki cumowania statku wyrządzającego szkodę były niewystarczające skutkuje przyjęciem, iż zderzenie miało charakter przypadkowy³². Reguła odpowiedzialności na zasadzie winy pozostaje niezmienniona, a konkretne rozwiązania prawne w pozornie tożsamyh stanach faktycznych uzależnione są od okoliczności danego przypadku.

Wykładnia pojęcia zderzenia statków i szkód, które mogą z tego tytułu wyniknąć, przesądza o odrzuceniu przez judykaturę francuską stosowania prawnego reżimu zderzeń do szkód na mieniu, które zostały wyrządzone na lądzie³³. Szczególne przepisy dotyczące zderzeń nie znajdują zastosowania także w przypadku wyrządzenia przez statek szkody osobom znajdującym się poza statkiem³⁴. Ocena takich zdarzeń dokonywana jest przez pryzmat ogólnych przepisów regu-

²⁸ Wyrok Cour de cassation (Ch. Civ. 2^{ème}) z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie *M. Chiocca v. M. Jaubert i C.P.A.M. des Yvelines*, „Droit Maritime Français” 2000, nr 603, s. 315.

²⁹ Wyrok Cour d’appel de Paris (2^e Ch.) z dnia 16 grudnia 2011 r. w sprawie *E.I.S. Finance v. Star Voyages Antilles i in.*, „Droit Maritime Français” 2012, nr 737, s. 509.

³⁰ Wyrok Cour d’appel d’Aix-en-Provence (2^e Ch.) z dnia 16 września 1999 r. w sprawie *Tourship Ltd. v. SNCM (statek Ile de Beauté)*, „Droit Maritime Français” 2001, nr 617, s. 611.

³¹ Wyrok Cour de cassation z dnia 29 maja 2001 r. (*statek Ile de Beauté*), „Droit Maritime Français” 2002, Hors série nr 6, s. 35.

³² Wyrok Cour de cassation (Ch. com.) z dnia 12 czerwca 2001 r. w sprawie *M. Dupont v. M. Pichon i in.*, „Droit Maritime Français” 2002, nr 624, s. 208.

³³ Wyrok Cour d’appel de Rouen (2^e Ch.) z 21 maja 1992 r. w sprawie *kapitana statku Gina-Juliano v. Le-cureur*, Albingia i kapitanowi statku Akademik-Sechenov, „Droit Maritime Français” 1993, nr 528, s. 339 z krytyczną głosem Y. Tassel, opowiadającego się za zastosowaniem w sprawie przepisów dotyczących tzw. zderzeń bezstykowych.

³⁴ Wyrok Cour de cassation (Ch. civ.) z dnia 10 czerwca 2004 r. w sprawie *SNCM v. Mme A. épouse O.*, „Droit Maritime Français” 2005, nr 656, s. 109.

lujących odpowiedzialność deliktową. Do sytuacji, w której wytworzone przez przepływający statek fale spowodowały utratę równowagi przez spacerowicza przechadzającego się przy pięknej pogodzie i spokojnym morzu po łatwo dostępnych dla pieszych stromych zboczach zatoczki i jego wpadnięcie do wody, a w konsekwencji utonięcie, stosuje się postanowienia wspomnianego wyżej francuskiego kodeksu cywilnego regulującego odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez rzeczy (art. 1384 fr. k.c.). Przepisy dotyczące zderzenia statków nie znajdują zastosowania również do sytuacji, w których pomiędzy statkami, które się zderzyły, istnieje więź kontraktowa, wynikająca z zawartej uprzednio umowy. Tytułem przykładu można przywołać kolizję pomiędzy statkami holowanym i holującym, poddaną odrębnym przepisom regulującym holowanie, określającym zasady odpowiedzialności za szkody powstałe w trakcie wykonywania usług holowniczych (art. L. 5342-1 kodeksu transportowego)³⁵.

Obowiązek naprawienia szkody wyrządzonej statkowi, znajdującym się na nim ładunkom i rzeczom należącym do załogi oraz pasażerów, a także znajdującym się na nim osobom nie ogranicza się tylko do poniesionej przez poszkodowanego straty (*damnum emergens*), ale obejmuje także utracone przez niego w wyniku zaistniałego wypadku korzyści (*lucrum cessans*)³⁶. Zakres naprawienia szkody określa art. 1149 kodeksu cywilnego (*Code civil*), znajdujący zastosowanie zarówno do odpowiedzialności deliktowej, jak i kontraktowej. Dodatkowych wskázówek udziela orzecznictwo. Dla przykładu: armator, który poniósł całkowitą stratę na skutek zatonięcia jego statku w wyniku zderzenia, jest uprawniony do uzyskania tytułem odszkodowania równowartości utraconego statku oraz wyrównania szkód wynikłych z pozbawienia go możliwości korzystania ze statku³⁷. Armator statku oddanego w czarter na czas będzie uprawniony do uzyskania odszkodowania nie tylko pokrywającego koszty naprawy statku, przywracającej mu pełną zdadność do żeglugi, ale także wyrównującego straty z tytułu utraty opłaty czarterowej przez okres unieruchomienia statku³⁸.

Interesujące wnioski płyną z rozstrzyganych przez sądy francuskie spraw dotyczących zastosowania konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 20 października 1972 r. (COLREG)³⁹. W przedstawionym Sądowi Apelacyjnemu w Aix-en-Provence do rozstrzygnięcia stanie faktycznym piloci dwóch statków o napędzie mechanicznym idących

³⁵ A. Montas, *Droit maritime...*, s. 125.

³⁶ M. Ndendé, [w:] *Droits maritimes...*, s. 385.

³⁷ Wyrok Tribunal de commerce de Narbonne z dnia 3 lipca 2002 r. (*statki L'Inglais i François-Delphine*), „*Droit Maritime Français*” 2003, Hors série nr 7, s. 41.

³⁸ Wyrok Cour d'appel d'Aix-en-Provence (2^e Ch.) z dnia 16 września 1999 r. w sprawie *Tourship Ltd. v. SNCM*, „*Droit Maritime Français*” 2001, nr 617, s. 611.

³⁹ Convention sur le Règlement international du 20 octobre 1972 pour prévenir les abordages en mer (RIPAM); dekret nr 77-733 z dnia 6 lipca 1977, D. 1977, s. 273; dekret nr 77-778 z dnia 7 lipca 1977 r., zmieniony przez dekret nr 81-229 z dnia 9 marca 1981 r., JO 11 marca 1981 r. Konwencja weszła w życie we Francji dnia 15 lipca 1977 r.

przecinającymi się kursami na wodach portowych uzgodnili, że odstąpią od stosowania konwencyjnych prawideł międzynarodowego prawa drogi morskiej i zastosują odmienne reguły dostosowane do okoliczności, zgodne ze zwyczajami portowymi portu Fos-sur-Mer⁴⁰. Jeden ze statków dostosował się do uzgodnień zmieniających, drugi zaś postąpił zgodnie z postanowieniami COLREG. Sąd przesądził o wyłącznej winie za zderzenie statku, który nie zastosował się do poczynionych uzgodnień. Fakt, że jego postępowanie było zgodne z międzynarodowym prawem drogi morskiej, nie miało w tej sprawie znaczenia. Odstąpienie od prawideł COLREG w konkretnej sytuacji i ustalenie w zawartym porozumieniu odmiennej zasady pierwszeństwa było dopuszczalne, jako że postanowienia konwencji pozbawione są cech obligatoryjnych norm prawnych⁴¹. Zawarte przez strony porozumienie zmieniające stało się dla nich wiążące.

W innym wyroku, Sąd Apelacyjny w Aix-en-Provence, orzekając w przedmiocie odpowiedzialności karnej, musiał ocenić, czy kapitan jachtu, naruszając prawidła zawarte w międzynarodowej konwencji COLREG, pogwałcił ciężący na nim określony obowiązek prawny (kierowany przez niego jacht z nadmierną prędkością niebezpiecznie zbliżył się do strefy nurkowania i prawidłowo oznakowanych nurków, nie powodując jednak żadnej szkody)⁴². Kapitanowi postawiono zarzut narażenia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu poprzez umyślne naruszenie szczególnego obowiązku zachowania ostrożności lub bezpieczeństwa, określonego w przepisach prawa⁴³.

Rozstrzygając sprawę, sąd przyjął, że konwencja zawiera wytyczne dla kapitanów statków, których zastosowanie pozostawione jest ich ocenie⁴⁴. Sąd odmówił przepisom międzynarodowego prawa drogi morskiej charakteru normatywnego. Prawidła zawarte w konwencji ustanawiają ogólne zasady, które pozostawiają kapitanom dużą swobodę w podjęciu środków, które uznają za najbardziej adekwatne do okoliczności konkretnego przypadku i sytuacji na morzu. W ocenie sądu, postanowienia konwencyjne nie ustanawiają szczegółowych obowiązków dotyczących w szczególności szybkości statku czy bezpiecznej odległości, które powinny być bezwzględnie przestrzegane przez nawigatorów. Komentatorzy

⁴⁰ Wyrok Cour d'appel d'Aix-en-Provence (2^e Ch.) z 6 listopada 2008 r. w sprawie *SA Fouquet Sacop i in. v. SA Compagnie Fluviale de Transport de Gaz (statki FS Louise i Pampero)*, „Droit Maritime Français” 2010, nr 717, s. 677 i n.

⁴¹ Tamże, s. 681.

⁴² Wyrok Cour d'appel d'Aix-en-Provence (Ch. corr.) z dnia 22 lutego 2010 r. w sprawie *Ministère Public i in. v. Wilkinson Mark (statek Illusion)*, „Droit Maritime Français” 2010, nr 720, s. 971 i n.

⁴³ Przepięstwo określone w art. 223-1 francuskiego kodeksu karnego. Na temat odpowiedzialności karnej i dyscyplinarnej w przypadku zderzenia statków zob. M. Ndendé M., [w:] *Droits maritimes...*, s. 382–383. Zob. też C. De Cet Bertin, *La Chambre criminelle de la Cour de cassation et l'application du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (CDPMM) au capitaine de navire*, [w:] *Le droit pénal et la mer*, red. A. Cudennec, Rennes 2006, s. 73 i n.

⁴⁴ Wyrok Cour d'appel d'Aix-en-Provence (Ch. corr.) z dnia 22 lutego 2010 r. w sprawie *Ministère Public i in. v. Wilkinson Mark (statek Illusion)*, „Droit Maritime Français” 2010, nr 720, s. 971 i n.

podkreślają, że reguły te mają zbyt ogólny charakter, aby mogły być uznane za prawnie wiążące⁴⁵. Konwencja nie nakłada imperatywnych norm prawnych, ale ustala jedynie wytyczne, które nie są bezpośrednio sankcjonowane⁴⁶. W takiej sytuacji, uznanie iż nie doszło do naruszenia szczególnego obowiązku zachowania ostrożności lub bezpieczeństwa, ustanowionego w drodze ustawy lub rozporządzenia przesądza, że odpowiedzialność karna nie może być przypisana sprawcy.

Przedmiotem zainteresowania judykatury i doktryny francuskiego prawa morskiego była ocena prawna zderzenia statków w trakcie trwania regat żeglarskich⁴⁷. W przypadku rozgrywania zawodów żeglarskich zastosowanie znajdują przepisy regatowe tworzone przez Międzynarodową Federację Żeglarską (*International Sailing Federation – ISAF*), których normatywny charakter nie jest kwestionowany⁴⁸. Dyskwalifikacja przez sędziów jachtu, który uległ zderzeniu, na podstawie przepisów regatowych żeglarstwa ISAF, jest wyraźnym sygnałem, iż winę za zderzenie ponosi zdyskwalifikowany statek. Tribunal de Commerce de Marseille w wydanym w 2004 r. wyroku uznał nadrzędny charakter przepisów regatowych w stosunku do uregulowań ustawowych określających odpowiedzialność za zderzenie statków⁴⁹. Traktowane jako przepisy szczególne, stosowane są z pierwszeństwem przed ogólnymi przepisami ustawy, określającej odpowiedzialność z tytułu zderzenia statków. Komentatorzy nie odczytują jednak rozwiązania przyjętego przez Tribunal de Commerce de Marseille w kontekście alternatywnego stosowania regulacji ustawowych dotyczących odpowiedzialności za zderzenie oraz przepisów tworzonych przez ISAF. Opowiadają się za stosowaniem kumulatywnym tych dwóch zbiorów reguł uznając, iż przepisy regatowe uzupełniają ustawę w tym znaczeniu, że pozwalają scharakteryzować winę zawodników uczestniczących w regatach⁵⁰. Nie ma natomiast zgodności poglądów co do tego, czy zderzenie statków uczestniczących w regatach wchodzi w zakres

⁴⁵ Zob. uwagi A. Montas do wyroku Cour d'appel d'Aix-en-Provence (2^e Ch.) z 6 listopada 2008 r. w sprawie *SA Fouquet Sacop i in. v. SA Compagnie Fluviale de Transport de Gaz*, „Droit Maritime Français” 2010, nr 717, s. 681 oraz wyroku Cour d'appel d'Aix-en-Provence (Ch. corr.) z dnia 22 lutego 2010 r. w sprawie *Ministère Public i in. v. Wilkinson Mark (statek Illusion)*, „Droit Maritime Français” 2010, nr 720, s. 977.

⁴⁶ A. Montas, *Droit maritime...*, s. 124.

⁴⁷ Zob. O. Jambu-Merlin, *A l'abordage! Pour une unicité du régime de l'abordage*, „Droit Maritime Français” 2009, nr 702, s. 380–381.

⁴⁸ Zob. art. 17 ustawy nr 84–610 z dnia 16 lipca 1984 r. w sprawie organizacji i promocji aktywności fizycznej i sportu (*Loi n°84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives*), określający zasady delegowania związkom sportowym uprawnienia do organizowania zawodów sportowych. Zob. też uwagi O. Raison do wyroku Tribunal de Commerce de Marseille z 24 sierpnia 2004 r. w sprawie *Assoc. ENTPE Nouvelle Vague i in. v. Abalone Sport i in.*, „Droit Maritime Français” 2005, nr 661, s. 655.

⁴⁹ Wyrok Tribunal de Commerce de Marseille z dnia 24 sierpnia 2004 r. w sprawie *Assoc. ENTPE Nouvelle Vague i in. v. Abalone Sport i in.*, „Droit Maritime Français” 2005, nr 661, s. 652.

⁵⁰ Uwagi O. Raison do wyroku Tribunal de Commerce de Marseille z dnia 24 sierpnia 2004 r. w sprawie *Assoc. ENTPE Nouvelle Vague i in. v. Abalone Sport i in.*, „Droit Maritime Français” 2005, nr 661, s. 656; M. Ndendé M., [w:] *Droits maritimes...*, s. 379.

stosunków kontraktowych łączących uczestników tego typu zawodów sportowych. W piśmiennictwie można spotkać poglądy zdecydowanie kwestionujące powstawanie relacji kontraktowych pomiędzy uczestnikami regat (dopuszczające jedynie uznanie kontraktowego charakteru stosunków pomiędzy uczestnikiem regat i ich organizatorem), których autorzy prezentują stanowisko zgodne z którym, przystąpienie do regulaminu zawodów nie tworzy jeszcze pomiędzy konkurującymi ze sobą zawodnikami więzów kontraktowych⁵¹.

Inni przedstawiciele francuskiej nauki prawa morskiego opowiadają się za kontraktowym charakterem stosunków powstających w trakcie regat żeglarskich zarówno pomiędzy każdym z uczestników zawodów a ich organizatorem, jak i w układzie pomiędzy wszystkimi uczestnikami regat, związanymi milczącym porozumieniem, którzy z własnej woli uczestniczą w tych samych zawodach, zobowiązują się do przestrzegania tych samych reguł i korzystają z takich samych praw, a także pomiędzy członkiem załogi statku biorącego udział w regatach i jego kapitanem⁵². Sąd Kasacyjny w sprawie kolizji dwóch katamaranów w trakcie trwania regat (sprawa dotyczyła roszczenia wniesionego przez członka załogi jednego z katamaranów przeciwko jego kapitanowi) wyraźnie jednak opowiedział się za stosowaniem do zderzenia przepisów ustawowych regulujących deliktową odpowiedzialność za zderzenie statków (w tym przypadku przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1967 r.), niezależnie od tego, czy nastąpiło ono podczas regat, czy też nie⁵³. Nie przyjął argumentacji opowiadającej się za wyłączeniem spod działania reguł ustawowych zderzeń na morzu, do których dochodzi pomiędzy uczestnikami zawodów sportowych. Odrzucił rozumowanie, opierające się na idei, iż udział w regatach wymaga przystąpienia do regulaminu zawodów, który zastępuje uregulowania prawne ustawy z dnia 7 lipca 1967 r., tworząc w ich miejsce relacje kontraktowe określające sytuację prawną jachtów, które zderzyły się podczas regat⁵⁴.

Tezę o kontraktowym charakterze relacji łączących uczestników regat i stosowaniu do zderzenia statków przepisów określających odpowiedzialność kontraktową odrzucił także w ostatnim czasie Sąd Apelacyjny w Aix-en-Provence uznając, że zderzenie statków w czasie regat żeglarskich jest regulowane postanowieniami ustawy z 1967 r. dotyczącej wypadków morskich (obecnie art. L. 5131-1 i n. kodeksu transportowego)⁵⁵. W celu ustalenia statku winnego zderzeniu sąd

⁵¹ O. Jambu-Merlin, *A l'abordage! Pour une unicité du regime...*, s. 381; zob. też Y. Tassel, *Le développement du droit applicable...*, s. 85–86.

⁵² P. Bonassies i Ph. Delebecque, *Observations. L'Abordage chasserait-il le contrat?*, „Droit Maritime Français” 2008, nr 694, s. 673.

⁵³ Wyrok Cour de cassation (Ch. com.) z dnia 18 marca 2008 r. w sprawie M. X. V. GIE Navimut, M. Z., CPAM de Paris i M. T., „Droit Maritime Français” 2008, nr 694, s. 665 i n.

⁵⁴ Krytycznie odnieśli się do tej tezy P. Bonassies i Ph. Delebecque, *Observations. L'Abordage chasserait-il le contrat?*, s. 671 i n.

⁵⁵ Wyrok Cour d'appel d'Aix-en-Provence z dnia 12 października 2011 r. w sprawie Tarbat Investment Ltd. i in. v. Eric D., „Droit Maritime Français” 2012, nr 738, s. 679.

odwołał się do przepisów regatowych przyjętych przez Francuską Federację Żeglarską (*Fédération Française de Voile – FFV*) i zaaprobowanych przez ISAF. Wyjaśnił przy tym, że decyzja międzynarodowego jury regat dyskwalifikująca jeden ze statków nie skutkuje automatycznym obciążeniem zdyskwalifikowanego obowiązkiem naprawienia szkody poniesionej przez drugi statek, ale otwiera drogę do zastosowania przepisów regulujących zderzenie statków i poddania kwestii odpowiedzialności autonomicznej ocenie sądu.

Warto odnotować, że Francja, podobnie jak i Polska⁵⁶, jest stroną Międzynarodowej konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących jurysdykcji cywilnej w sprawach zderzeń z 1952 r., z którą jest związana od 25 maja 1957 r. Zastosowanie konwencji nie było przedmiotem sporów sądowych. Pierwsze orzeczenie stosujące konwencję odnotowano dopiero w 2012 r.⁵⁷ Przepisy konwencyjne wprowadzają regułę, zgodnie z którą powództwo z tytułu zderzenia zaistniałego między statkami morskimi lub między statkami morskimi a statkami żeglugi śródlądowej może być jedynie wniesione: a) przed sąd właściwy dla miejsca stałego pobytu pozwanego lub miejsca, w którym wykonuje on swoją działalność albo b) przed sąd właściwy dla miejsca, w którym dokonano zajęcia statku pozwanego lub jakiegokolwiek innego statku należącego do pozwanego, który może być zajęty zgodnie z prawem lub w miejscu, w którym zajęcie mogło być dokonane, a złożono kaucję lub inne zabezpieczenie albo c) przed sąd właściwy dla miejsca zderzenia, jeśli nastąpiło ono w granicach portu lub wód wewnętrznych (art. 1 ust. 1). Prawo wyboru sądu należy do powoda (art. 1 ust. 2). Francuski sąd apelacyjny, na podstawie art. 1 ust.1 lit. c konwencji z 1952 r., uznał swoją kompetencję do orzekania w przedmiocie odpowiedzialności cywilnej z tytułu zderzenia statków, które miało miejsce na wodach wewnętrznych francuskich. Istota sporu zasadzała się na ustaleniu, czy zderzenie statków, które nastąpiło w pobliżu Ile de la Tradelière, miało miejsce w granicach wód wewnętrznych Francji, czy też jej morza terytorialnego. Przesądzenie, iż do zderzenia doszło w granicach wód wewnętrznych pozwoliło powodowi wnieść powództwo z tytułu zderzenia statków przed sąd właściwy dla miejsca zderzenia i uniknąć prowadzenia sporu za granicą przed sądem właściwym dla miejsca stałego pobytu pozwanego lub miejsca, w którym wykonuje on swoją działalność, który byłby właściwy, gdyby wypadek wydarzył się na morzu terytorialnym.

Uregulowania przyjęte we Francji dość wiernie oddają w prawie krajowym treść przyjętych na arenie międzynarodowej konwencyjnych zasad, określających odpowiedzialność za szkody wyrządzone zderzeniem statków. Szczególna reguła odpowiedzialności za zderzenie na zasadzie winy wyróżnia się na tle

⁵⁶ Zob. międzynarodową konwencję o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących jurysdykcji cywilnej w sprawach zderzeń, sporządzoną w Brukseli dnia 10 maja 1952 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 110, poz. 532).

⁵⁷ Wyrok Cour d'appel d'Aix-en-Provence z dnia 4 października 2012 r. w sprawie *André Gabry i Allianz Global v. Mannheimer Versicherung (statek Triton II)* wraz z uwagami P. Bonassies, „Droit Maritime Français” 2013, nr 746, s. 310.

francuskiego prawa odszkodowawczego, w którym dominuje odpowiedzialność obiektywna⁵⁸. Objęcie swoim zakresem zastosowania szerokiej gamy urządzeń pływających, także takich, których kwalifikacja do kategorii statków jest problematyczna (skuter wodny, deska windsurfingowa, ponton), nadaje francuskiemu reżimowi prawnemu określającemu zderzenia statków wymiar niemal uniwersalny.

Iwona Zużewicz-Wiewiórska

**SOME REFLECTIONS ON THE LIABILITY FOR DAMAGE
CAUSED BY THE COLLISION OF VESSELS
FROM THE PERSPECTIVE OF FRENCH LAW**

The article presents the regulation of the liability for damage caused by the collision of vessels under French law. The Author discusses basic principles characterizing the institution of a collision of ships from the perspective of civil law. The analysis of normative legal texts is supported by the extensive overview of the case law of the French courts of appeal and the Court of Cassation and the views of the French doctrine of maritime law. French national law has adopted the provisions of the Brussels Convention of 1910, which codified certain rules concerning collisions. However, it has widened the scope of the application of the legal regime concerning the collision of ships to all categories of floating devices, including those which qualification for the category of vessels remains problematic in the light of maritime law. The adoption of the principle of guilt as a basis to determine the liability for the collision of vessels is an exception in French compensation law, in which objective responsibility is dominating.

⁵⁸ Zob. D. Le Prado, *Abordage et droit commun...*, s. 991.