

MATEUSZ SZYMURA

Uniwersytet Wrocławski
e-mail: mateusz.szymura@prawo.uni.wroc.pl

Zobowiązania agentów morskich i agentów handlowych w dziełach szkockich pisarzy instytucjonalnych

Rola dzieł pisarzy instytucjonalnych w szkockim systemie źródeł prawa

Szkocki system prawny to jeden z najstarszych mieszanych systemów prawa. Z uwagi na dobrze zachowane źródła i rozwiniętą kulturę prawną jest również wdzięcznym obiektem badań naukowych. Robin Evans-Jones, odnosząc termin mieszanego systemu prawnego do współczesnej Szkocji, stwierdza, że posiada ona system prawny, który wykazuje cechy swoiste, właściwe zarówno dla tradycji prawa cywilnego, jak i angielskiego *common law*¹. W przypadku Szkocji mamy do czynienia z systemem, który kształtował się stopniowo. Wpływ prawa rzymskiego, bardzo silny aż do końca wojen napoleońskich, został ograniczony i zastąpiony przez rozwój szkockiego prawa precedensowego wzorowanego na prawie angielskim oraz kształtowanie się przepisów prawnych obowiązujących w jednakowym kształcie na obszarze całego państwa brytyjskiego. Esin Örücü porównała szkocki system prawny do „miski na sałatkę”², ponieważ zawiera historycznie odrębne elementy w ramach tych samych instytucji. Wskazuje to na stopniowe kształtowanie się systemu prawnego oraz odmienne czynniki wpływające na kształt instytucji prawnych na poszczególnych etapach rozwoju. Ta sama badaczka wskazała, że szkocki system bywa niedoceniany z uwagi na jego

¹ R. Evans-Jones, *Receptions of law, mixed legal systems and the myth of the genius of scots private law*, „Law Quarterly Review” 1998, 114, s. 228.

² E. Örücü, *Mixed and mixing systems: a conceptual search*, [w:] *Studies in legal systems: mixed and mixing*, red. E. Örücü, E. Attwooll, S. Coyle, Londyn 1996, s. 165.

funkcjonowanie w państwie unitarnym, choć — ze względu na hybrydowy charakter łączący dwie podstawowe tradycje prawne występujące w krajach Wspólnoty Europejskiej — może stanowić model dla współczesnego europejskiego *ius commune*³.

Konsekwencją faktu, że szkocki system prawny stanowi amalgamat regulacji wywodzących się z dwóch najważniejszych tradycji prawnych, jest jego skomplikowany system źródeł, który może być — zdaniem Reinharda Zimmermanna — „potencjalnym źródłem zarówno zamętu, jak i doskonałości”⁴. Gdyby charakter systemu prawnego dekodować na podstawie wiodącego typu źródeł prawa, to bez wątplenia w systemach pochodzących z angielskiego *common law* podstawowe znaczenie będzie mieć prawotwórcza rola sądów przejawiająca się w rozstrzygnięciach o precedensowym charakterze, natomiast w systemach prawnych wywodzących się z tradycji romańskiej prym wiedzie prawo stanowione na wzór kompilacji justyniańskiej. Za szczytowe osiągnięcie w zakresie prawa stanowionego uznawane są właśnie kodeksy regulujące w sposób kompleksowy daną gałąź prawa.

Szkocja stanowi na tym tle wyjątek, ponieważ należy do nielicznej grupy systemów, które, posiadając cywilistyczny rodowód, nie mają skodyfikowanego prawa prywatnego. Wynika to z faktu, że odkrycie prawa rzymskiego przez Szkotów było bardziej wynikiem ponownego zainteresowania antykiem w dobie Renesansu niż zaplanowanej recepcji. William Tetley wskazuje, że szkoccy adepci prawa, nie posiadając rodzimych uniwersytetów, kształcili się na uniwersytetach w Paryżu, Orleanie oraz Utrechcie, gdzie poznawali zarówno instytucje prawa rzymskiego, jak i dzieła wybitnych szesnastowiecznych i siedemnastowiecznych pisarzy ze szkoły humanistów. Ideały i konstrukcje prawa rzymskiego stanowiły w ich oczach wygodny instrument do uzupełnienia istniejących regulacji szkockiego prawa zwyczajowego. Biorąc za wzór prawo rzymskie, modyfikowali oni istniejące instytucje prawa szkockiego i przystosowywali do bieżących potrzeb obrotu prawnego (szczególnie w zakresie prawa handlowego), lub wypełniali za pomocą prawa rzymskiego istniejące luki prawne regulując kwestie, które wcześniej nie leżały w orbicie działalności prawodawczej królów szkockich⁵.

Równocześnie w ciągu XVII i XVIII w. można zaobserwować stopniowy rozpad europejskiego *ius commune*, opartego na prawie rzymskim, kanonicznym oraz feudalnym, na wiele narodowych systemów prawnych. Brak spisanego prawa prywatnego oraz potrzeba nadania obowiązującemu prawu narodowego charakteru był źródłem działalności prawników określanych jako pisarze instytucjonalni. Ich

³ E. Öricü, *Judge and jurist in Scotland: on the verge of a second renaissance*, „Tulane Law Review” 2003–2004, nr 78, s. 89.

⁴ K. Reid, R. Zimmermann, *A history of private law in Scotland: introduction and property*, Oxford 2000, s. 7.

⁵ W. Tetley, *Mixed jurisdictions: common law v. civil law (codified and uncoded)*, „Louisiana Law Review” 2000, nr 3, s. 688–689.

dzieła — tworzone na kształt Instytucji Justyniana — miały stanowić kompletny wykład prawa prywatnego, a z uwagi na znaczenie, jakie przypisywała im praktyka prawa, zyskały moc prawną porównywalną do aktu prawa stanowionego. Fakt powstania dzieł instytucjonalnych nie jest zjawiskiem swoistym jedynie dla szkockiego systemu prawnego. Podobne dzieła powstały między innymi w Hiszpanii⁶ i we Francji⁷, z uwagi na ich zastąpienie przez kodeksy cywilne nie odegrały jednak w swoich krajach tak istotnej roli jak dzieła szkockich pisarzy instytucjonalnych. Do grona szkockich prawników, którzy zajmowali się problemem zobowiązań agentów morskich i handlowych, a których pisma zyskały rangę dzieł instytucjonalnych, powszechnie zalicza się Jamesa Darlymple'a⁸, pierwszego wicehrabiego Stair (1619–1695) — którego Reinhard Zimmermann nazywa „szkockim Grocjuzem”⁹, Andrew MacDougalla, Lorda Banktona (1685–1760)¹⁰ oraz Johna Erskina z Carncock (1695–1768)¹¹. Dzieła tych pisarzy instytucjonalnych stanowią wyjątkową cezurę w historii szkockiej myśli prawnej. Ukazują bowiem wyraźnie proces implementacji norm prawa rzymskiego do istniejącej struktury szkockiego prawa prywatnego (szczególnie w dziele hrabiego Staira) oraz rozwój tych instytucji na podstawie własnych obserwacji, potrzeb praktyki obrotu prawnego oraz niektórych regulacji wywodzących się z prawa angielskiego (Bankton i Erskine).

Zobowiązania agenta morskiego w prawie szkockim

Jedną z podstawowych form świadczenia usług na rzecz innych osób to w prawie szkockim zlecenie¹², które co do zasady było bezpłatne¹³. W przypadku zleceń, których przedmiotem był handel morski, Szkoci przyjęli inną formę zobowiązania, a co za tym idzie również inny reżim odpowiedzialności. Hrabia Stair stwierdza, że przyczyną takiego stanu rzeczy było „prawo użyteczności w handlu”¹⁴.

⁶ J.W. Cairns, *Institutional writings in Scotland reconsidered*, [w:] *New perspective in scottish legal history*, red. A.K.R. Kiralfy, H.L. MacQueen, London 1984, s. 81–84.

⁷ *Ibidem*, s. 84–87.

⁸ J. Darlymple, Viscount of Stair, *The Institutions of the Law of Scotland, Deduced from its Originals, and Collated with the Civil, Canon and Feudal Laws; and with the Customs of Neighboring Nations*, 1 ed., Edynburg 1681.

⁹ K. Reid, R. Zimmermann, *op. cit.*, s. 6.

¹⁰ A. MacDougall, Lord Bankton, *An Institute of the Laws of Scotland*, Edynburg 1751–1753.

¹¹ John Erskine of Carncock, *An Institute of the Law of Scotland*, 1 ed., Edynburg 1773 (wydana już po śmierci autora).

¹² Na określenie tej samej instytucji pisarze instytucjonalni stosowali wiele terminów, takich jak *mandatum*, *mandate* czy *commission*.

¹³ Choć zgodne z prawem było umówienie się na wynagrodzenie, a adwokatom i lekarzom z samej istoty ich funkcji należało się honorarium; Bankton, *op. cit.*, s. 392 (1.17.1.§2).

¹⁴ Stair, *op. cit.*, s. 115 (1.12.§18).

Stronami kontraktu zlecenia, którego przedmiotem był handel morski, byli armator i agent morski. Na określenie armatora pisarze instytucjonalni używają pochodzącego z prawa rzymskiego terminu *exercitor*. John Erskine wyjaśnia, że w prawie cywilnym — w odróżnieniu od prawa pretorskiego — żadna osoba nie mogła być zobowiązana w wyniku kontraktu lub czynu osoby trzeciej. Ten restrykcyjny wymóg został złagodzony w wyniku prawodawczej działalności pretorów, którzy zauważyli, że wymogi słuszności i konieczność rozwoju handlu wymaga, aby kontrakty zawierane przez kapitana statku (*magister navis*) zawarte w związku z wyposażeniem i naprawą statku wiązały bezpośrednio jego zleceniodawcę (*exercitor*) oraz jego kontrahenta. Erskine tłumaczy przy okazji etymologię terminu *exercitor* i wskazuje, że pochodzi on od czasownika *exercere*, co znaczy „używać” lub „zatrudniać”, a więc *exercitorem* w prawie rzymskim był ten, kto prowadził handel morski na swój własny rachunek, choć za pomocą innych osób¹⁵. Współcześnie osobę, która we własnym imieniu i na własny rachunek prowadzi żeglugę statkiem nazywa się — także w prawie polskim¹⁶ — armatorem. W prawie szkockim armatorem jest ten, kto czepie zysk z handlu morskiego¹⁷. Lord Bankton dodaje przy tym, że jest to „cały zysk”, a sytuacja prawna armatorów jest taka sama bez względu na to, czy działają oni na morzu, na rzece czy na jeziorze oraz bez względu na to, czy są oni właścicielami statku czy tylko jego najemcami¹⁸.

Armatory mogli czerpać zysk z jednego statku lub z całej ich floty. Naturalnym jest, że nawet w tym pierwszym przypadku nie musieli być oni obecni na statku w trakcie jego podróży i zajmować się czynnościami związanymi bezpośrednio z żeglugą i handlem. Wyznaczali oni do tego celu wykwalifikowane osoby, które pełniły rolę kapitanów statku, a których pozycję prawną względem armatorów można określić właśnie w kategoriach specjalnego rodzaju zleceniobiorców — agentów morskich¹⁹.

W prawie szkockim uznawano, że agentem morskim jest osoba wykonująca na statku czynności wchodzące w zakres standardowych uprawnień kapitana — dla skutecznego kontraktowania z agentem nie było konieczne, aby ten legitymował się zleceniem udzielonym w formie pisemnej²⁰. Na równi ze zobowiązaniami kapitanów traktowano także te zaciągnięte przez wyznaczonych

¹⁵ Erskine, *op. cit.*, s. 759 (3.3.§43).

¹⁶ Art. 7 ustawy z dnia 18 września 2001 r. — Kodeks morski (Dz.U. z 2001, Nr 138, poz. 1545 z dalszymi zmianami).

¹⁷ Stair, *op. cit.*, s. 115 (1.12.§18).

¹⁸ Bankton, *op. cit.*, s. 397 (1.17.2.§20).

¹⁹ Opisując zleceniobiorcę tych specyficznych zleceń, szkoccy prawnicy również korzystali z terminologii łacińskiej i określali go jako *magister navis*, czyli „kapitana statku”. Z uwagi na to, że kapitan wykonywał nie tylko obowiązki związane bezpośrednio z żeglugą, ale pełnił jednocześnie funkcję agenta swojego mocodawcy, zasadne jest jednak używanie dla określenia jego osoby zarówno nazwy kapitana, jak i agenta morskiego.

²⁰ Stair, *op. cit.*, s. 115 (1.12.§18).

przez nich substytutów²¹. Bankton wskazuje przy tym, że podobną konstrukcję stosuje się w przypadku zleceń, których przedmiotem było wykonywanie urzędu publicznego. Podobieństwo obu typów zleceń sprowadzało się do tego, że wobec osoby, która wykonuje czynności tak jak zleceniobiorca domniemywano istnienie zlecenia, które mogło być obalone jedynie dowodem przeciwnym.²² Erskine jeszcze szerzej określa zakres tego domniemania. Stwierdza bowiem, że kontrakty zawierane przez osobę trzecią działającą w dobrej wierze z osobą, która ma faktyczne dowództwo nad statkiem, wiążą agenta i armatora nawet wtedy, gdy działa ona bez ustanowienia go przez agenta substytutem, bez wiedzy agenta lub nawet wbrew jego wyraźnym rozkazom. Autor ten dodaje też, że takie rozwiązanie wprowadzono dla ochrony osób, które dostarczają wyposażenie statku, albowiem nie mogą być one karane za swoją niewiedzę. Niewiedza ta mogła się odnosić bądź do tego, kto jest kapitanem lub jego substytutem, bądź do zakresu uprawnień udzielonych kapitanowi²³.

Zakres działalności kapitanów określono dosyć szeroko: mogli oni zawierać kontrakty — a w szczególności zaciągać pożyczki — których przedmiotem było wyposażenie statku, jego naprawa lub zatrudnienie marynarzy, oraz byli uprawnieni do przyjmowania na statek towaru i pasażerów²⁴. Dla odpowiedzialności armatora nie miało znaczenia, czy agent zaciągnął jedynie zobowiązanie, czy zapłacił za potrzebne dla statku towary za pomocą własnych pieniędzy. Miało to jedynie wpływ na to, kto stawał się wierzycielem armatora²⁵. Natomiast uprawnienie do zakupu towarów w porcie docelowym i dokonania ich załadunku nie wchodzi w zakres zwykłych obowiązków agenta morskiego. Wykonywanie takich czynności wymaga udzielenia mu osobnego zlecenia, a jeżeli podejmie się on tych czynności bez wyraźnego polecenia mocodawcy, to za kontrakty zawarte w związku z nimi — jako za wykraczające poza zakres podstawowego zlecenia — odpowiada wyłącznie agent²⁶. Bankton podaje, że w przypadku gdy agent, wykraczając poza zakres zlecenia, zakupi towar, istnieje możliwość uznania tego kontraktu przez armatora. Dzieje się to najczęściej poprzez przyjęcie towaru i zaakceptowanie ceny, którą zapłacił kapitan²⁷. Erskine wskazuje, że taka regulacja jest wynikiem zwyczaju narodów, ponieważ kapitanów ustanawia się nad statkiem, a nie nad towarem²⁸. W tym czasie upowszechniło się na wzór prawa angielskiego ustanawianie na statkach handlowych specjalnych oficerów handlowych (*supercargo*), do których obowiązków należało nadzorowanie handlu oraz

²¹ Bankton, *op. cit.*, s. 397 (1.17.2 §20).

²² *Ibidem*, s. 399 (1.17.2. §27).

²³ Erskine, *op. cit.*, s. 759 (3.3. § 43).

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ Erskine, *Principles of the Law of Scotland*, s. 321 (3.3. §14).

²⁶ Stair, *op. cit.*, s. 115 (1.12. §18).

²⁷ Bankton, *op. cit.*, s. 398 (1.17.2. §24).

²⁸ Erskine, *An Institute of...*, s. 759 (3.3. §43).

zawieranie pożyczek związanych z transakcjami handlowymi. Za zobowiązania tych oficerów ich mocodawcy byli odpowiedzialni nawet wtedy, gdy z udzielonego im zlecenia nie wynikało uprawnienie do zawierania pożyczek²⁹.

Poruszona kwestia odpowiedzialności jest tym, co najbardziej odróżnia zobowiązania zaciągane przez agentów morskich od tych, które wynikają z działań zwykłych zleceniobiorców. Stair podaje, że ci drudzy, zawierając kontrakty związane z wypełnieniem zlecenia, są zobowiązani do przekazania swojemu mandantowi wszystkiego, co uzyskali w wyniku tego kontraktu, zaś ich zleceniodawca musi pokryć szkody i wydatki, jakie ponieśli w związku z wypełnieniem zlecenia³⁰. Nie powstaje więc zobowiązanie bezpośrednio pomiędzy mandatem a osobą trzecią — kontrahentem mandatariusza. Odmienna sytuacja ma miejsce przy zobowiązaniach zawieranych przez agentów morskich, bowiem rodzą one odpowiedzialność względem osoby trzeciej za wykonanie kontraktu nie tylko po stronie agenta, ale również armatora. Lord Bankton zwraca uwagę na procesową konsekwencję tej regulacji. Wierzytiele agentów morskich mogą pozywać wedle swojego uznania albo agentów, albo bezpośrednio ich mocodawców lub oba te podmioty łącznie. Jednocześnie autor stwierdza, że zasada solidarnej odpowiedzialności agenta i armatora obowiązuje nie tylko w odniesieniu do odpowiedzialności kontaktowej, ale także w ramach reżimu odpowiedzialności deliktowej, dodając, że odpowiedzialność ta rozciąga się poza zasadę winy. Agenci i armatorzy odpowiadają za szkody w przyjętym na pokład towarze, będące wynikiem działania załogi i pasażerów z tytułu *custodia* na podobieństwo uregulowanych w edyktie pretora zobowiązań przewoźników, właścicieli stajni i właścicieli gospód³¹.

Zdarzało się jednak, że odpowiedzialność ponosił jedynie armator. Co do zasady agentami ustanawiano osoby posiadające pełną zdolność do czynności prawnych, czego konsekwencją była ich — wspomniana wyżej — solidarna odpowiedzialność z armatorem względem kontrahenta. Jak jednak wspomina John Erskine „każda osoba może zostać mianowana agentem morskim bez względu na jej wiek, płeć czy stan — nawet pupile i kobiety zamężne, ponieważ ich działania prowadzą do powstania zobowiązań armatorów, chociażby oni sami nie mogli zaciągać własnych zobowiązań”³². W tym rozwiązaniu widać, że podstawą wyznaczenia danej osoby agentem morskim jest zaufanie, jakie łączy go bezpośrednio z mocodawcą. Specyfika handlu morskiego wykonywanego bez bezpośredniego nadzoru zleceniodawcy nad agentem wymaga wysokiego stopnia zaufania i jego trwałości w czasie. Z drugiej strony taka regulacja jest warunkiem *sine qua non* kontraktowania z osobą nieposiadającą pełnej zdolności do czynności prawnych, gdyż bez zabezpieczenia odpowiedzialności armatora za kontrakty takiej osoby

²⁹ W. Bell, *A dictionary and digest of the law of Scotland*, Edynburg 1838, s. 956, s.v. *super-cargo*.

³⁰ Stair, *op. cit.*, s. 110 (1.12.§10).

³¹ Bankton, *op. cit.*, s. 399 (1.17.2.§26).

³² Erskine, *An Institute of...* s. 759 (3.3.§43).

nie sposób wyobrazić sobie, kto podjąłby ryzyko udzielenia pożyczki osobie, która nie może zaciągać własnych zobowiązań.

Z punktu widzenia odpowiedzialności armatora niezwykle istotne było określenie, czy odpowiada on za wszystkie zobowiązania zaciągane przez agenta. W tym przedmiocie pisarze instytucjonalni są zgodni – armator odpowiadał jedynie za kontrakty zawierane w związku z naprawą i wyposażeniem statku oraz zatrudnieniem załogi³³. Dlatego istotnym problemem było określenie, kiedy osoba trzecia, pożyczając pieniądze agentowi, będzie mogła dochodzić zaspokojenia swoich roszczeń także od armatora. Regulacja w tym przedmiocie opierała się na ochronie kontrahenta działającego w dobrej wierze, który jednak w swoich działaniach winien zachować odpowiedni stopień staranności. Stair podaje, że kontrahent dochował staranności w sytuacji, gdy udzielając agentowi pożyczki, wiedział o istnieniu potrzeb związanych ze statkiem lub planowaną podróżą, na które pożyczka miała być przeznaczona³⁴. Odmiennie tę kwestię przedstawia lord Bankton, który wskazuje, że powyższe — zaczerpnięte z prawa rzymskiego — rozwiązanie jest obecnie nieaktualne. Zgodnie z obowiązującym prawem kontrahent agenta musiał jedynie udowodnić, że działał w dobrej wierze i pożyczał pieniądze na cele związane ze statkiem i podróżą morską, nie musiał zaś dowodzić istnienia takich potrzeb³⁵. Erskine precyzuje, że kontrahent nie musi wyznaczać nadzorca lub samemu sprawdzać faktycznego zastosowania środków pochodzących z pożyczki. W jego ocenie staranność kontrahenta przejawia się w jego znajomości stanu statku i potrzeb związanych z jego wyposażeniem. Dodatkowo, jeżeli pożyczka zabezpieczona była wekslem, to w jego treści należało podać powód jej zaciągnięcia. Autor podkreśla, że regulacja ta ma na celu ochronę armatora, brak bowiem ograniczenia jego odpowiedzialności za zobowiązania agenta skutkowałby uzależnieniem całego jego majątku od uczciwości poszczególnych agentów³⁶.

Istotnym problemem jest sytuacja wspólnego prowadzenia interesów przez większą liczbę armatorów oraz wspólnego wykonywania zlecenia przez grupę agentów. Stair wyjaśnia, że jeżeli jeden z agentów przyjmuje zlecenie do wykonania, to efektem jest powstanie zobowiązania wspólnego dla wszystkich agentów, którzy są odpowiedzialni za wykonanie zobowiązania *in solidum*³⁷. Odnośnie do armatorów Bankton stwierdza, że ponoszą oni jednakową odpowiedzialność zarówno za kontrakty zawierane przez agenta, jak i za szkody będące wynikiem działania agenta, wynajętej załogi lub pasażerów. Odpowiedzialność ta jest proporcjonalna do zysków oraz zawsze ograniczona do łącznej wartości statku, jego wyposażenia oraz należnego im wynagrodzenia. Armator mógł zwolnić się z długu i przekazać swoim wierzycielom swój udział w statku. W przypadku gdyby

³³ Erskine, *Principles...*, s. 321 (3.3.§14).

³⁴ Stair, *op. cit.*, s. 115 (1.12.§18).

³⁵ Bankton, *op. cit.*, s. 398 (1.17.2.§29).

³⁶ Erskine, *An Institute of...* s. 759 (3.3.§43).

³⁷ Stair, *op. cit.*, s. 115 (1.12.§18).

uprawnionych do odszkodowania było więcej, a łączna wartość wymienionych wyżej elementów przewyższała łączną wysokość roszczeń, następowało zaspokojenie wierzytelności dłużników proporcjonalnie do poniesionych strat (odpowiedzialność *pro rata*)³⁸. Erskine również powołuje się na wynikającą z prawa rzymskiego odpowiedzialność *in solidum* armatorów i wskazuje, że decyzja osoby trzeciej o wejściu w relację handlową z grupą armatorów może wynikać z obecności w tej grupie jednostki, której potencjalny kontrahent jest gotowy zaufać. Jednocześnie, autor zauważa, że wprowadzenie nieograniczonej odpowiedzialności byłoby niezmiernie niekorzystne dla armatorów, dlatego też ich odpowiedzialność winna być ograniczona do wartości statku i znajdujących się na nim towarów. Erskine jako źródło tego rozwiązania przedstawia przemyslenia zawarte w dziele Grocjusza *De iure belli ac pacis*³⁹. Regulacji holenderskich nie stosowano jednak wprost, z uwagi na fakt, że kwestia ta nie była przedmiotem rozpoznania przed szkockim Sądem Najwyższym (*Court of Session*), to, zdaniem Erskine'a, w tym zakresie należy się kierować ustawą brytyjską wzorowaną właśnie na wyżej przedstawionych rozwiązaniach holenderskich⁴⁰.

Agent morski zawierał w imieniu armatora kontrakty, których przedmiotem był przewóz towaru lub pasażerów. Było to zobowiązanie odpłatne, a wynagrodzenie z tego tytułu określano jako fracht⁴¹. Wynagrodzenie to stawało się co do zasady wymagalne w momencie ukończenia podróży, a dla jego zabezpieczenia przyznawano agentom prawo zastawu na przewożonych towarach⁴². Lord Bankton wskazuje, że jeżeli ładunek przepadł bez winy kapitana i w wyniku siły wyższej, to i tak agent nie może domagać się wynagrodzenia. Prowadziłoby to bowiem do powstania dodatkowej straty po stronie kupca, którego towary przepadły. W przypadku gdyby część towarów została uratowana, agent mógłby domagać się proporcjonalnej części wynagrodzenia⁴³. Jeżeli w trakcie przewozu doszłoby do uszkodzenia statku i transport morski miałby być kontynuowany na innym statku, to wynagrodzenia było należne w proporcji odpowiadającej przebytej podróży. Wynagrodzenie określano zazwyczaj konkretnie w odniesieniu do danego transportu. Jednocześnie, Bankton wspomina o dwóch odmiennych sposobach regulacji wysokości frachtu. Pierwszym z nich było wynagrodzenie liczone według masy towaru. W tej sytuacji dla wysokości wynagrodzenia agenta nie miało znaczenia, ile ton towaru przewidziano do przewiezienia w umowie stron, tylko ile ton faktycznie przewieziono. Drugi model uzależniał wysokość wynagrodzenia od czasu służby. W tej sytuacji, jeżeli statek rozbiłby się przed przybyciem do por-

³⁸ Bankton, *op. cit.*, s. 400 (1.17.2.§30).

³⁹ Grocjusz, *De iure belli et pacis* (2.11.§13).

⁴⁰ Erskine, *An Institute of...* s. 759 (3.3.§45).

⁴¹ Bankton, *op. cit.*, s. 398 (1.17.2.§21).

⁴² *Ibidem* (1.17.2.§23).

⁴³ *Ibidem* (1.17.2.§22).

tu przeznaczenia, wynagrodzenie należy się w wysokości odpowiedniej do czasu, przez jaki wykonywał transport na rzecz kupca⁴⁴.

Dla potwierdzenia, jakie towary oraz w jakiej ilości zostały załadowane na statek, agenci wydawali kupcom specjalne pokwitowania (*bill of loading*). Potwierdzały one zobowiązanie agenta i armatora do dostarczenia tych towarów do miejsca przeznaczenia w odpowiednim stanie bez względu na szkody, które mogły powstać z wyniku zaniedbań lub zawinionego działania załogi, jak również te, które były efektem działań pasażerów lub wynikały z wad statku. Jednocześnie, odpowiedzialność ta nie rozciągała się na niebezpieczeństwa tradycyjnie związane z morzem, do których należały sztormy lub ataki piratów. Od takich sytuacji kupiec winien się ubezpieczyć sam lub zaakceptować fakt, że mogą one powodować utratę jego towarów⁴⁵.

Zasada wymagalności frachtu w momencie ukończenia podróży miała dwa istotne wyjątki. Jeżeli podróży nie ukończono lub była ona utrudniona z przyczyn leżących po stronie kontrahentów agenta, to w takiej sytuacji całość wynagrodzenia z tytułu frachtu stawała się wymagalna. Drugim przypadkiem była natomiast sytuacja, gdy strony w umowie określiły czas załadunku towarów na pokład statku, a jedna ze stron nie była do niego gotowa. W tej sytuacji, gdy stroną nieprzygotowaną był agent, to kupiec mógł dochodzić naprawienia swoich szkód, gdy zaś opóźnienie w załadunku wynikało z winy kupca, to po stronie agenta powstawało uprawnienie do żądania wynagrodzenia⁴⁶.

Zobowiązania agentów handlowych w prawie szkockim

Burzliwe dzieje szkocko-angielskiego sąsiedztwa doprowadziły do rozwoju kontaktów handlowych i kulturowych Szkocji z państwami Europy kontynentalnej. Bez wątplenia było to jednym z głównych czynników rozwoju instytucji agencji morskiej. Równocześnie taka regulacja była nieadekwatna dla potrzeb szkockiego rynku wewnętrznego i handlu lądowego. Dlatego, wzorując się na zobowiązaniach agentów morskich, stworzono instytucję agencji handlowej. Stair podkreśla rzymski rodowód tej instytucji i wskazuje, że tak samo jak pretor, wzorując się na skardze *exercitorów*, wprowadził na mocy swoje edyktu zobowiązania *institorów*, tak w prawie szkockim — analogicznie do zobowiązań agentów morskich — wprowadzono kontrakty, które na lądzie zawierają agenci handlowi⁴⁷. Erskine stwierdza, że łaciński termin służący do określania agentów

⁴⁴ *Ibidem* (1.17.2.§21).

⁴⁵ *Ibidem*, s. 399 (1.17.2.§25).

⁴⁶ *Ibidem*, s. 398 (1.17.2.§23).

⁴⁷ Stair, *op. cit.*, s. 115 (1.12.§19).

handlowych — *institor*, jest w dalszym ciągu aktualny, ponieważ wywodzi się od czasownika *instare*, co znaczy „nadzorować”, a rola agentów handlowych polega właśnie na nadzorze nad interesem prowadzonym przez nich w imieniu ich mocodawcy⁴⁸. Przedmiotem działalności agentów handlowych mogło być prowadzenie rozmaitych działalności mających przynieść zysk ich mocodawcom. Ich działanie mogło więc polegać na prowadzeniu negocjacji handlowych, sklepu, manufaktury⁴⁹, browaru, kopalni węgla, farmy⁵⁰, kantoru bądź na sprzedaży lub zakupie towarów, zarządzaniu nieruchomością lub prowadzeniu jeszcze innego interesu⁵¹. Z uwagi na analogiczne stosowanie w odniesieniu do agencji handlowej regulacji powstałych na gruncie agencji morskiej, pisarze instytucjonalni najwięcej uwagi poświęcili dwóm zasadniczym różnicom, które odróżniają agencję handlową od jej morskiego pierwowzoru.

Pierwszą z nich jest brak domniemania istnienia umocowania osoby działającej jako agent, a co za tym idzie, odpowiedzialności jego mocodawcy. Te domniemanie na gruncie handlu morskiego — jak słusznie wskazuje Erskine — wywodzi się z faktycznych trudności w nawiązaniu kontaktu między kontrahentem agenta morskiego a armatorem (strony mogły przebywać na terenie różnych państw). Brak domniemania odpowiedzialności armatora prowadziłby do sytuacji, w której kontrahent musiałby się opierać jedynie na zaufaniu do agenta morskiego, co skłonni byli czynić jedynie nieliczni. Przeszkody tego typu nie istniały w przypadku handlu lądowego, gdzie znacznie łatwiej można było uzyskać informacje odnośnie do osób mocodawcy i agenta oraz zakresu umocowania tego drugiego⁵². Z brakiem istnienia domniemania umocowania osoby podającej się za agenta wiąże się zakaz wyznaczania przez agentów handlowych swoich substytutów. Jak wskazuje Bankton, uprawnienie te posiadali agenci morscy z uwagi na specyfikę handlu morskiego — w trakcie wykonywania zlecenia mogli się oni stać niezdolni do wykonywania swoich zadań, a gdy przebywali w takiej sytuacji za granicą, to ich zleceniodawca nie miał możliwości wyznaczenia w ich miejsce innej osoby⁵³.

Drugą istotną różnicą było to, kto mógł zostać agentem. Choć Erskine⁵⁴ wskazywał, że zdarzały się przypadki ustanawiania w charakterze agentów morskich osób nieposiadających pełnej zdolności do czynności prawych, to można się domyślać, że były to przypadki sporadyczne. Kontrahent agenta był znacznie bardziej zainteresowany uzyskaniem roszczenia skutecznego względem dwóch podmiotów zamiast jednego. W przypadku agentów handlowych sytuacja wyglądała zupełnie inaczej. Zawierali oni kontrakty nie we własnym imieniu, a w imie-

⁴⁸ Erskine, *An Institute of...*, s. 760 (3.3.§46).

⁴⁹ *Ibidem*.

⁵⁰ Bankton, *op. cit.*, s. 400 (1.17.2.§31).

⁵¹ Stair, *op. cit.*, s. 115 (1.12.§19).

⁵² Erskine, *An Institute of...*, s. 760, (3.3.§46).

⁵³ Bankton, *op. cit.*, s. 402 (1.17.2.§36).

⁵⁴ *Vide* przyp. 33.

niu mocodawcy, dlatego Erskine porównuje ich sytuację prawną do opiekunów i kuratorów, którzy choć sami dokonują czynności prawnych, to skutki prawne wywołują one względem ich podopiecznych⁵⁵. Dla ważności ich ustanowienia nie miały znaczenia: wiek, płeć czy stan społeczny⁵⁶. Fakt, że agent pełnił jedynie funkcje pośrednika w zawarciu kontraktu pomiędzy zleceniodawcą a osobą trzecią, sprawiał, że strony tego kontraktu dysponowały powództwami jedynie względem siebie. Lord Bankton zauważa, że jest to niezgodne z „literą prawa rzymskiego”, które wprawdzie umożliwiało wytoczenie powództwa przez mocodawcę *institora* bezpośrednio przeciwko jego kontrahentowi, wytoczenie takie powództwa musiała jednak poprzedzać próba dochodzenia należności od samego *institora*, jeżeli był on osobą wolną lub od jego pana, gdy ten był niewolnikiem. Jedynie wyjątkowo agent handlowy odpowiadał solidarnie ze swoim mocodawcą, podstawą takiego obowiązku agenta było jednak jego przyrzeczenie, że spełni on świadczenie, które obciążało jego mocodawcę⁵⁷.

Bezpośrednie związanie mocodawcy agenta kontaktami zawieranymi za pomocą tego drugiego w połączeniu z nieograniczoną co do wysokości odpowiedzialnością mocodawcy za zobowiązania zaciągnięte przez agenta⁵⁸ oraz odpowiedzialnością *in solidum* w przypadku wielości mocodawców⁵⁹ wymaga precyzyjnego określenia granicy odpowiedzialności mocodawcy.

Nie ulega wątpliwości, że odpowiedzialność ta nie będzie się rozciągać na zobowiązania wykraczające poza zakres udzielonego zlecenia⁶⁰. Bankton precyzuje, że granice zlecenia mogą być określone w sposób wyraźny lub w sposób dorozumiany. Jako przykład obrazujący tę drugą sytuację prawnik wskazuje zobowiązania agenta, który na podstawie zlecenia był uprawniony do zakupu wyposażenia sklepu. *A contrario* z treści i charakteru zlecenia wynika, że nie miał on uprawnień do ich sprzedaży⁶¹.

Zdaniem Staira mocodawcy nie są odpowiedzialni za zobowiązania zawarte przy pomocy agenta handlowego, jeżeli wcześniej zaprosili jego kontrahenta do zawarcia umowy bezpośrednio z nimi⁶².

Jednocześnie szkoccy prawnicy dużą rolę przywiązują do ochrony kontrahenta agenta handlowego, który działał w dobrej wierze. Dlatego zobowiązania zaciągane przez agenta handlowego nie wiążą jego mocodawcy, dopiero od momentu publicznego poinformowania o odwołaniu zlecenia lub złożenia oświadczenia woli o tożsamej treści bezpośrednio kontrahentowi. W przypadku gdy mo-

⁵⁵ Erskine, *An Institute of...*, s. 760 (3.3.§46).

⁵⁶ Stair, *op. cit.*, s. 115 (1.12.§19).

⁵⁷ Bankton, *op. cit.*, s. 401 (1.17.2.§ 33).

⁵⁸ *Ibidem*, s. 402 (1.17.2.§ 36).

⁵⁹ *Ibidem*, s. 401 (1.17.2.§ 32).

⁶⁰ Stair, *op. cit.*, s. 115 (1.12.§19).

⁶¹ Bankton, *op. cit.*, s. 401 (1.17.2.§ 34).

⁶² Stair, *op. cit.*, s. 115 (1.12.§19).

codawca zmarł, a jego spadkobierca nie odwołał zlecenia, uznaje się, że trwa ono dalej zatwierdzone brakiem działania dziedzica⁶³. W ten sam sposób mocodawca musi poinformować o ograniczeniu uprawnień agenta lub o tym, że zabroniono mu zawierania umów w jego imieniu. Także tutaj względy słuszności nakazują respektowanie umów osoby trzeciej, która w dobrej wierze zawiera kontrakt z takim agentem⁶⁴.

Podsumowanie

Niecałe sto lat, jakie minęły pomiędzy opublikowaniem dzieła hrabiego Staira a wydaniem prac Johna Erskina, pozwoliły na zaobserwowanie rozwoju instytucji agencji morskiej i handlowej. Instytucje te, nieznane wcześniej w prawie szkockim, zostały tam wprowadzone dzięki Stairowi. Wzorował się on w tym zakresie na prawie rzymskim. Nie wszystkie rozwiązania przyjęły jednak się na gruncie szkockim, a praktyczne potrzeby nowożytnego obrotu handlowego stawiały pytania, których odpowiedzi nie sposób było znaleźć w tekście justyńskiego kompilacji. Na te pytania odpowiadali lord Bankton i John Erskine, posiłkując się logiką, zwyczajem oraz regulacjami istniejącymi w innych krajach, choć tutaj bez wątplenia widać największy wpływ prawa holenderskiego. Prawo angielskie również miało swój udział w rozwoju instytucji obu agencji, z których najbardziej widoczną jest upowszechnienie wyznaczania obok kapitana także specjalnego oficera handlowego.

Fascynujące zderzenie dwóch tradycji prawnych pokazuje, że nie zawsze muszą one ze sobą rywalizować, a mieszane systemy prawne nie stanowią „pola bitwy”, na którym pozostać może tylko jeden zwycięzca. Prawo cywilne i prawo precedensowe w tym ujęciu jawią się bardziej w charakterze heglowskich tezy i antytezy, których zestawienie prowadzi do powstania nowej jakości — syntetycznego, mieszanego systemu prawnego.

Liabilities of shipping agents and commercial agents in the works of Scottish institutional writers

Abstract

In this work the development of the Scottish institutions of maritime and mercantile agency from the second half of the 17th to the second half of the 18th century in Scottish law was presented. It was a period of transition between an independent civilian-based Scottish legal system and the earliest stage of development of a hybrid legal system which Scotland has today.

⁶³ Bankton, *op. cit.*, s. 401 (1.17.2.§ 35).

⁶⁴ Stair, *op. cit.*, s. 115 (1.12.§19).

The text consists of three distinct parts. The first one describes Scottish law as a mixed legal system and shows the important role of institutional writings as the source of law. The second focuses on the relation between maritime agent and his principal and their liability to agent's contractor. The last part describes the institution of mercantile agent and the similarities and differences in comparison to maritime agency.

Die Verpflichtungen der See- und Handelsagenten in den Werken der Schottischen institutionellen Schriftsteller

Zusammenfassung

In dem Beitrag wurde die Entwicklung der Institution der Seeagentur und Handelsagentur von der 2. Hälfte des 17. Jh. bis zur 2. Hälfte des 18. Jh. im schottischen Recht geschildert. Das war eine Übergangszeit zwischen dem Rechtssystem, das seine Quellen in der zivilistischen Tradition hatte und der frühesten Entwicklungsphase des hybriden Systems.

Der Text besteht aus drei Teilen. In dem ersten wurde das schottische Recht als ein hybrides Rechtssystem geschildert und weist auf die wichtige Rolle der Werke der institutionellen Schriftsteller, die sie in dem schottischen System der Rechtsquellen spielten. Gegenstand der Überlegungen im zweiten Teil des Beitrags ist das Verhältnis zwischen einem Seeagenten und seinem Vollmachtgeber/Auftraggeber, und ihrer Verantwortung dem Kontrahenten des Agenten gegenüber. Der letzte Teil ist der Institution der Handelsagentur gewidmet, hier werden die Ähnlichkeiten und Differenzen zwischen ihr und der Seeagentur geschildert.

Keywords: agency, institor, exercitor, mixed jurisdictions, Scotland, institutional writers, James Darymple, Andrew MacDougall, John Erskine.