

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

UMOWA PRZEWOZU MORSKIEGO ŁADUNKU – KIERUNKI ROZWOJU

Artykuł omawia nowe zjawiska w morskim prawie przewozowym. W szczególności analizuje wpływ nowych instytucji, takich jak: slot charter, volume contract, na kształt umowy przewozu morskiego ładunku. Przedstawiono także problematykę umów przewozu morskiego w związku z umowami przewozu innymi środkami transportu niż statek morski. W pracy porównuje się definicje umowy przewozu morskiego z regul: hasko-visbijskich, hamburskich i rotterdamkich. Autor dochodzi do wniosku, że współczesny obrót morski wymaga przewartościowania dotychczasowych poglądów na temat podziału umów na umowy czarterowe i bukingowe, umowy zawierane w żegludze regularnej i nieregularnej, na rzecz nowego ogólnego pojęcia umowy przewozu morskiego ładunku.

UWAGI WSTĘPNE

W ostatnich latach w polskim prawie morskim problematyka morskiego prawa przewozowego jest podejmowana sporadycznie i to na ogół jedynie w odniesieniu do nowych problemów, które stwarza międzynarodowy reżim prawny przewozu morskiego, określony przez reguły rotterdamkie.

Wydaje się, że prawo morskie stoi przed nowymi wyzwaniami o daleko większym znaczeniu dla przyszłości niż związane z pokonaniem kolejnego etapu legislacji morskiej. Różne czynniki ekonomiczne (m.in. długotrwała dekoniunktura żeglugaowa) i organizacyjne powodują, że trzeba się zastanowić nad kierunkami rozwoju morskiego prawa przewozowego.

Duża część opracowań poświęconych umowie przewozu morskiego straciła swoją aktualność. Definicje i klasyfikacje umów przewozu sięgają XIX w. Wyzwania dla nauki prawa morskiego stwarzają nie tylko nowe techniki w żegludze morskiej, ale i zacieśnianie się więzi między różnymi rodzajami transportu.

Poniżej przedstawiono kilka kolejnych uwag związanych z modyfikacją praktyki umownej w przewozach morskich, mając nadzieję na dalszą dyskusję

naukową na ten temat. Autor tego artykułu już w 2011 r.¹ zaprezentował wiele sugestii legislacyjnych dotyczących umów przewozu morskiego, w tym całościowy schemat legislacyjny, pozwalający na wprowadzenie nowych rodzajów umów przewozu do polskiego prawa morskiego.

1. HISTORIA UMOWY PRZEWOZU MORSKIEGO ŁADUNKU

Umowa przewozu morskiego ładunku jest zdecydowanie najstarszą instytucją prawa morskiego. Można zaryzykować tezę, że prawo morskie powstało wokół tej instytucji. Nie wydaje się celowe, by nawiązywać, jak czynił to S. Matysik, do czasów prawa rzymskiego czy nawet średniowiecznego prawa morskiego², bowiem współczesne umowy przewozu morskiego ładunku są bez wątpienia wytworem XIX-wiecznego morskiego obrotu handlowego³.

Większość literatury łączy rodzaje umów przewozu morskiego ładunku z najbardziej typowymi wówczas sposobami uprawiania żeglugi morskiej. Chodzi o podział żeglugi na regularną i nieregularną. Umowa czarterowa (ang. *charterparty*, hiszp. *fletamento*, wł. *nollegio*) ukształtowała się w żegludze trampowej, w której usługi żeglugowe oferowane bywały frachtującym, rozporządzającym znacznymi ilościami towarów, zwykle ładunków masowych⁴. Natomiast z żeglugą liniową należało wiązać raczej umowy bukingowe, ale już dawniej podział ten nie był ścisły i zdarzało się, że w żegludze nieregularnej można było spotkać umowę bukingową, a w żegludze regularnej na przykład wyczarterowanie określonej ładowni statku. Obecnie firmy przewozowe najczęściej uprawiają taką żeglugę, której wymaga konkretny frachtujący i ładunek, dlatego oba typy umów wyraźnie się uzupełniają. Trafnie podkreśla się, że „trudności w klasyfikacji umów zawieranych w przewozie morskim towarów wynikają z tradycjonalizmu prawa morskiego i przywiązania praktyki do pew-

¹ M.H. Kozinski, *Wybrane problemy nowej regulacji przewozu ładunku w polskim prawie morskim*, Prawo Morskie 2011, t. XXVII, s. 23–46.

² Por. S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. II, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1973, s. 10–11. Autor stwierdza, że już od XIII w. spisywano czarterpartię na ładunki, które całościowo wypełniały statek, zaś na towary „w sztukach” wystawiano konosament, a trzecim typem umowy była możliwość dysponowania statkiem przez określony czas i w tych formach trzeba upatrywać genezy obecnych umów: czarterowej, bukingowej i czarteru na czas.

³ H. Gross, J.T. Hołowiński, *Czartery w polskim handlu morskim*, Warszawa 1952, s. 15. Zasadniczą rolę w ukształtowaniu się współczesnego systemu umów żeglugowych odegrała zasada wolności kontraktowej, a że armatorzy byli stroną silniejszą, więc bez trudu wymuszali warunki zabezpieczające ich interesy, z jawną niekiedy szkodą dla czarterujących. Według J. Łopuskiego (*Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969, s. 147) nadużywanie zasady swobody umów w żadnej dziedzinie gospodarczej nie przyjęło form tak drastycznych, jak w żegludze morskiej.

⁴ Por. J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Przewóz ładunku* [w:] W. Adamczak, M. Dragun-Gertner, M.H. Kozinski, J. Łopuski, M. Nesterowicz, *Prawo morskie*, t. II, *Prawo żeglugi morskiej*, Bydgoszcz 1989, s. 326.

nych tradycyjnych instytucji prawa”⁵. Trzeba jednak podkreślić, z punktu widzenia dalszych rozważań, że regulacje konwencyjne zawarte zarówno w regulach hasko-visbijskich, regulach hamburskich, jak i w regulach rotterdamskich wyraźnie preferują takie przewozy, które nie są oparte na oddawaniu przez przewoźnika do dyspozycji frachtującego powierzchni ładunkowej statku, lecz na wykonaniu konkretnej usługi przewozowej (osiągnięciu rezultatu przewozowego) w odniesieniu do określonego ładunku.

Na kierunki rozwoju morskich umów przewozowych wpływa nadal także rozróżnienie na umowy frachtowe i umowy przewozowe. Zwłaszcza w doktrynie francuskiej, brytyjskiej i niemieckiej wyróżniano pojęcie umowy frachtowej. Za umowę frachtową uznawano umowę, na której podstawie stawiano do dyspozycji statek w zamian za zapłatę świadczenia pieniężnego zwanego frachtem⁶. Wprawdzie umowa taka nie wykazuje zasadniczych różnic w odniesieniu do umowy przewozu, ale tradycje prawa morskiego nadal odróżniają umowy, na których podstawie wynajmuje się przestrzeń ładunkową, od umów, na których mocy zobowiązuje się do przewiezienia określonego ładunku.

Przeciwstawiając umowie przewozu morzem ładunku umowę frachtową, akcentowano, że dotyczy ona nie statku, ale ładunku, a ponadto wynika z niej obowiązek osiągnięcia rezultatu przewozu⁷. Wydaje się jednak, że podział na umowy frachtowe i przewozowe należy już do przeszłości⁸.

Nie ulega żadnej wątpliwości, że od wielu lat na kształt umów przewozu morskiego mają wpływ regulacje międzynarodowe. Najczęściej dostrzega się trzy etapy morskiej legislacji przewozowej utożsamiane z regulami hasko-visbijskimi (1924/1968), hamburskimi (1978) i rotterdamskimi (2009), ale wydaje się, że takich punktów zwrotnych w rozwoju prawa morskiego było więcej. Zdecydowanym przełomem w morskim prawie przewozowym stała się amerykańska ustawa z 1893 r. (*The Harter Act*), która między innymi zabraniała stosowania przez przewoźników morskich klauzul zwalniających od odpowiedzialności i wymagała zachowania szczególnej staranności w relacjach kontraktowych. Ustawa Hartera wprowadziła do morskiego prawa przewozowego ustawowe ograniczenie swobody umownego regulowania odpowiedzialności, które przez cały wiek było uznawane za zasadniczą wytyczną morskiego prawa przewozowego.

Ogólnie oceniając morskie konwencje przewozowe, należy się zgodzić, że każda z nich od początku budziła liczne kontrowersje, wprowadzane były „w ślimaczym tempie”, a co szczególnie istotne, żadna nie uzyskiwała rangi *lex*

⁵ *Ibidem*, s. 317.

⁶ S. Matysik, *Prawo morskie... op.cit.*, s. 11.

⁷ Por. M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontraktów żeglugowych*, Gdańsk 1996, s. 12.

⁸ Zob. bliżej J. Łopuski, *Time charter under Polish Maritime Law: Some questions of its juridical nature*, *Derecho de la Navegación en Europa* 1988, t. 6, s. 1821–1822, a także H. Gross, J.T. Hołowiński, *op.cit.*, s. 12.

maritima we wspólnocie międzynarodowej⁹. Równolegle istnieją więc trzy różne reżimy prawa przewozowego (RHV, RH i RR), a nawet cztery, bowiem nie wszystkie kraje przyjęły reguły visbijskie. Trzeba ponadto przyjąć istnienie na świecie dość licznej grupy rozwiązań hybrydowych¹⁰ (łączyjących w ustawodawstwie krajowym różne regulacje konwencyjne). Wydaje się, że teza o wyraźnym kryzysie morskiej legislacji międzynarodowej w dziedzinie przewozu morskiego ładunku daje się w pełni uzasadnić. Wynika z tego wniosek, że ustawodawcy krajowi nie mają już obecnie wyraźnych wytycznych w zakresie regulowania umów przewozu morskiego ładunku.

2. RODZAJE OBECNIE STOSOWANYCH UMÓW PRZEWOZU MORSKIEGO

Polski k.m. definiuje umowę przewozu morskiego w art. 103, a ściślej biorąc, pojęcie umowy przewozu można wywieść z art. 103–105. Przypomnieć bowiem można starą kontrowersję dotyczącą tej kwestii. W literaturze do zapisu art. 103 (dawniej 94 k.m.) sformułowano zastrzeżenia jego niekompletności¹¹, a także niewłaściwych relacji między art. 103 i 104 (dawnymi art. 94 i 95)¹². Zwrócono także uwagę na niekonsekwencję używania w art. 103 określeń „ładunek” i „rzecz”¹³.

W sumie od 1961 r. istnieje następująca definicja umowy przewozu ładunku: „Przez umowę przewozu ładunku przewoźnik podejmuje się, za wynagrodzeniem, przewiezienia rzeczy drogą morską”¹⁴. Z tego przepisu można byłoby wnosić, że umowa przewozu morskiego ma charakter jednolitej umowy prze-

⁹ Por. P. Marburgh, *Uniformity or Unilateralism in the Law of Carriage of Goods by Sea?*, Victoria University of Wellington Law Review 2000, vol. 22, s. 3. Zob. także H. Honka, *The Legislative Future of Carriage of Goods by Sea: Could it not be UNCITRAL Draft?*, <http://www.scandinavianlaw.sc/pdf/46-4>, s. 95 – autor podkreśla wieloletnie próby wdrożenia reguł hamburskich.

¹⁰ Por. M.H. Koziński, *Wybrane problemy... op.cit.*, s. 26–29. Autor podaje przykłady wielu regulacji hybrydowych, m.in. skandynawskiej, australijskiej, kanadyjskiej, amerykańskiej, chińskiej, tajlandzkiej, koreańskiej.

¹¹ Zob. S. Matysik, *Podręcznik prawa morskiego*, Gdynia 1963, s. 147; *idem*, *Prawo morskie... op.cit.*, s. 13 – autor proponował następującą definicję umowy przewozu morskiego ładunku: „Przez umowę przewozu ładunku (rzeczy) przewoźnik podejmuje się za wynagrodzeniem przewiezienia rzeczy drogą morską, a frachtujący zobowiązuje się rzeczy te dostarczyć przewoźnikowi do przewozu i zapłacić wynagrodzenie zwane frachtem”.

¹² Por. J.T. Hołowiński, *Umowa o przewóz ładunku drogą morską. Istota i charakter prawny*, Gdynia 1964, s. 174. Por. także J. Siedlecki, *Komentarz do działu I kodeksu morskiego (Tytuł IV Umowy) Zeszyt 2, Rozdział 1: Przepisy ogólne*, Gdańsk–Szczecin 1971, s. 4–5.

¹³ Por. A. Krasicki, *Umowa przewozu ładunku drogą morską w świetle zmian i tendencji rozwoju prawa morskiego*, Gdańsk–Słupsk–Szczecin 1981, s. 25.

¹⁴ Warto w tym miejscu podkreślić, że kodeksowa definicja nie jest zgodna z RHV, które wiążą integralnie umowę przewozu z konosamentem albo podobnym dokumentem (*bill of lading or any similar document*).

wozowej. Dopiero następny przepis k.m. wyjaśnia, że „umowa przewozu ładunku występuje w dwóch odmianach: jako umowa czarterowa lub umowa bukingowa” (art. 104 k.m.)¹⁵.

Polskie prawo morskie nie reguluje podczarteru ani *slot charteru*, ani kontraktu ilościowego (*volume contract*). W 2001 r. ograniczono ponadto możliwość stosowania w czarterze przewozowym kryterium czasowego. Nie będzie więc umową czarterową umowa, w której przewoźnik morski odda frachtującemu powierzchnię ładunkową „na czas”.

W sumie, chociaż większość przepisów k.m. o przewozie morskim ma charakter dyspozytywny, katalog umów przewozu morskiego jest nadzwyczaj skromny i nie odpowiada współczesnej praktyce żeglujowej. Wiele morskich kontraktów przewozowych, z punktu widzenia k.m., należy traktować jako umowy nienazwane.

Jak się wydaje, wadą obecnej regulacji umowy przewozu jest także brak wyodrębnienia w osobnych częściach k.m. uregulowań dotyczących obu rodzajów umowy przewozu morskiego ładunku.

Nowsze definicje umowy przewozu morskiego zawierają reguły hamburskie i reguły rotterdamskie. Według RH: *contract of carriage by sea means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another*. Elementem unowocześniającym tę definicję jest nawiązanie do multimodalizmu. Druga część definicji mówi bowiem, że: *however, a contract which involves carriage by sea and carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea only in so far as it relates to the carriage by sea*.

Według RR: *contract of carriage means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another*. Jest to najprostsza z możliwych definicji – jak się wydaje – jednolitej umowy przewozowej¹⁶. Wprawdzie z treści reguł rotterdamskich wynika, że wyróżniają one także np. umowy przewozu, w których nawiązuje się do najmu powierzchni ładunkowej (czartery), do których regulacja konwencyjna się nie odnosi. Rozróżniają również umowy w żegludze regularnej i nieregularnej, a także kontrakty ilościowe, ale podstawową formą jest wyżej zdefiniowany typ umowy przewozowej. W zasadzie wszystkie rodzaje umów przewozowych w RR są odmianami podstawowej umowy przewozu¹⁷.

¹⁵ J. Łopuski, M. Dragun - Gertner, *op.cit.*, s. 322.

¹⁶ W literaturze zwraca się uwagę na możliwość sprzeczności definicji z art. 1.1 RR z art. 5.1 tej konwencji. Zob. T. Nikaki, B. Soyer, *A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive AND Efficient, or Just Another One for the Shelves*, Berkeley Journal of International Law 2012, vol. 30, no. 2, s. 322.

¹⁷ Xiaochen Yu, Tianseng Li, *A Legal Analysis of the Provisions of Volume Contract under Rotterdam Rules*, Frontiers of Law in China 2012, vol. 7, s. 7.

3. WYZWANIA MULTIMODALIZMU

Przewóz tego samego ładunku różnymi rodzajami transportu nie jest zjawiskiem nowym, jednakże zmiany jakościowe i ilościowe w tego typu przewozach zmuszają tradycyjne prawo morskie do większego zainteresowania tą formą przewozu ładunków. Odpowiedzią prawa morskiego na przewozy bezpośrednie, polegające na tym, że frachtujący uzyskiwał od przewoźnika morskiego nowy rodzaj świadczenia, polegający na dostarczeniu towaru odbiorcy różnymi, następującymi po sobie, środkami przewozowymi (niekoniecznie statkami morskimi), była koncepcja umowy przewozu bezpośredniego¹⁸. Cytowani autorzy, powołując się na wiele innych autorytetów¹⁹, proponują wręcz definicję **umowy przewozu bezpośredniego**. Jest to umowa, „mocą której przewoźnik zobowiązuje się wobec frachtującego do dostarczenia towaru do miejsca przeznaczenia za pomocą następujących po sobie środków przewozowych, wystawiając jeden dokument przewozowy i za zapłatą frachtu obejmującego całość przewozu”. Jak widać, już przed kilkudziesięciu laty dostrzegano potrzebę sformułowania nowego typu umowy przewozu morskiego ładunku.

Elementy multimodalizmu zawarte były – jak wspomniano – w regułach hamburskich, są także w regułach rotterdamskich. Wydaje się, że przewozy przy użyciu różnych rodzajów środków transportowych stały się obecnie regułą. Wynika to m.in. z dominacji systemów kontenerowych w łańcuchach transportowych²⁰. Reguły rotterdamskie nazywane są konwencją *maritime plus*²¹, bowiem dotyczą przede wszystkim przewozu drogą morską, ale również przewozów innymi środkami transportu niż statek morski. Reguły rotterdamskie nie są konwencją w pełni multimodalną. Wydaje się, że element multimodalizmu miał decydujący wpływ na przekształcenie zasad odpowiedzialności kontraktowej w umowach przewozu morskiego. Granice odpowiedzialności uległy zmianom, z pierwotnego systemu *tacle-to tacle* na *port-to-port*, aż do typowej dla dzisiejszych przewozów *door-to-door*. Mimo to omawiana konwencja nie tworzy nowego typu multimodalnej umowy przewozu morskiego ładunku. Jest to nadal umowa przewozu morskiego z możliwością rozciągnięcia jej działania na inne rodzaje transportu, ale umowę tę trzeba zakwalifikować jako kontrakt

¹⁸ Por. L. Babiński, J. Siedlecki, *Konosament bezpośredni w rozwoju obrotu międzynarodowego*, Szczecin 1963, s. 24.

¹⁹ Zob. np. M. Pappenheim, *Handbuch des Seerechts*, t. II, Monachium–Lipsk 1918; G. Ripert, *Traite de droit maritime*, Paris 1952.

²⁰ Por. D. Dąbrowski, *Reguły rotterdamskie a unimodalne konwencje przewozowe*, *Studia Iuridica Toruniensia*, vol. 12, s. 47; zob. także Z. Kwaśniewski, *Umowa multimodalnego przewozu towarów w obrocie międzynarodowym*, Toruń 1989, s. 15 i nast.

²¹ D. Dąbrowski, *op.cit.*, s. 52; E. Eftestol-Wilhelmsson, *The Rotterdam Rules in European multimodal context*, *Journal of International Maritime Law* 2010, vol. 16, s. 274; J. Schelin, *The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: Harmonization or De-Harmonization?*, *Texas International Law Journal* 2009, vol. 44, s. 324–325.

w tzw. ograniczonym reżimie sieciowym (*limited network regime*)²², to znaczy, że szkody powstałe na różnych odcinkach transportowych są regulowane przepisami dotyczącymi poszczególnych odcinków transportowych. W świetle art. 26 RR postanowienia tej konwencji dotyczące zasad odpowiedzialności nie mają pierwszeństwa przed konwencjami unimodalnymi właściwymi dla innych niż morski odcinków transportu²³. Tezę o niemultimodalnym charakterze umowy przewozu potwierdza także konstrukcja hipotetycznej umowy, jaką zawarłby nadawca z przewoźnikiem odcinkowym, innym niż przewoźnik morski, przewidziana w RR. W zakresie przewozów multimodalnych RR są niewątpliwie „krokiem naprzód”²⁴, zwłaszcza jeśli chodzi o szkody, które nie są „zlokalizowane” na konkretnych odcinkach przewozu, ale strukturę umowy przewozu morskiego ładunku pozostawiają, w zasadzie, bez zmian.

4. UMOWA SLOTCHARTERU

Tak zwany *slothire* stanowi nowy rodzaj umowy, powstały przede wszystkim w związku z konteneryzacją, a także przewozami multimodalnymi. W literaturze jest ona określana nie jako umowa przewozowa, tylko jako umowa o korzystanie z cudzego statku. Wydaje się, że taka klasyfikacja zaprzecza genezie i celowi tej umowy. Definicja jej jest następująca: „*slotcharter* to umowa zawierana przez czarterującego na podstawie umowy zawartej z armatorem, dającej mu prawo do dysponowania częścią powierzchni ładunkowej statku udającego się w określoną podróż w celu przewiezienia bądź własnych ładunków, bądź ładunków osób trzecich, z którymi czarterujący zawiera umowy przewozu we własnym imieniu, przy czym najmowane na statku miejsce oznacza się w jednostkach kontenerowych (TEU)”²⁵. Niewątpliwie jest to więc rodzaj umowy integralnie związany z inną umową przewozową, która opiera się na koncepcji oddania do dyspozycji części lub całości powierzchni ładunkowej. Specyfiką tej odmiany podczarteru, zawieranej z kontrahentami przez tzw. armatorów bez statków, jest określenie wynagrodzenia jako *hire*, a nie fracht.

²² *Ibidem*.

²³ Na temat relacji między regułami rotterdamskimi a innymi konwencjami przewozowymi zob. np.: E. Rosæg, *Conflicts of Conventions in the Rotterdam Rules*, *Journal of International Maritime Law* 2009, no. 3, s. 243 i nast.; D. Dąbrowski, *op.cit.*, s. 59 i nast.; D. Lost-Siemieńska, *Reguły rotterdamskie a inne konwencje przewozowe*, *Prawo Morskie* 2010, t. XXVI, s. 79 i nast. oraz P. Krężel, *Unifikacja europejskiego prawa transportowego a reguły rotterdamskie*, *Prawo Morskie* 2011, t. XXVII, s. 147 i nast. T. Nikaki i B. Soyer (*op.cit.*, s. 327) zwracają uwagę nie tylko na konflikty RR z konwencjami przewozowymi, ale także z *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits*, 2007.

²⁴ E. Eftestøl-Wilhemsson, *op.cit.*, s. 274–275.

²⁵ Por. J. Łopuski, W. Adamczak, *Umowy o korzystanie z cudzego statku* [w:] *Prawo morskie*, t. II, red. J. Łopuski, Bydgoszcz 1998, s. 594.

Umowa ta jest stosowana obecnie nie tylko do przewozu kontenerów²⁶. Można ją spotkać w tych typach przewozów, w których chodzi o przewiezienie ładunków wymagających wyodrębnienia powierzchni statku lub stworzenia specyficznych warunków ładunkowi na statku. Nie wydaje się jednak, aby – zdaniem autora – ten rodzaj umowy przewozu morskiego ładunku, a nie korzystania z cudzego statku, w istotny sposób wpływał na rozwój umowy przewozu. Jest to bowiem umowa zależna, niesamodzielna, a co do istoty prawnej porównywana wręcz do umów najmu czy czarteru na czas.

5. KONTRAKT ILOŚCIOWY

Już w art. 2.4 RH nawiązano do „umowy, która przewiduje przyszły przewóz towarów w serii wysyłek w uzgodnionym okresie”. RR zawierają pełniejszą definicję kontraktu ilościowego: *volume contract as a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of cargo in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.*

Wydaje się, że w świetle przytoczonej wyżej definicji kontrakt ilościowy jest nową formą umowy przewozu. W związku z tym niewątpliwie ma do niego zastosowanie art. 79 RR, który tworzy imperatywne ramy²⁷ dla każdej umowy przewozu morskiego ładunku. Nieważna jest zatem umowa, która bezpośrednio lub pośrednio wyklucza bądź ogranicza obowiązki przewoźnika – bez wątpienia chodzi tu o obowiązki konwencyjne. Nieważne są także umowy przewozowe, które bezpośrednio lub pośrednio wykluczają odpowiedzialność konwencyjną przewoźnika, jak również umowa, która formułuje przywilej ubezpieczenia towaru na rzecz przewoźnika.

Swoją imperatywność konwencja eksponuje ponadto w zakresie ewentualnych klauzul umownych zwalniających, ograniczających obowiązki załadowcy i odbiorcy oraz innych uczestników stosunku umownego. Można powiedzieć, że art. 79 RR tworzy nowy, swoisty „model umowy przewozu morskiego ładunku”. Dlatego twórcy konwencji musieli dokonać pewnego wyłomu w tym modelu dla *volume contract*. Odpowiednią regulację zawarli w art. 80, który jest wyjątkiem w stosunku do art. 79. Nasuwa się pytanie, czy RR nawiązuje do wyżej prezentowanej formuły odrębnej umowy przewozu bezpośredniego. Wy-

²⁶ W 1993 r. BIMCO wydała wzorcowy formularz tej umowy – *Standard Slot Charter Party „SLOTHIRE”*. W zasadzie formularz dotyczy przewozu kontenerów (zgodnych z konwencją CSC), ale według BIMCO *Special Circular* nr 7 z 1993 r. jeżeli kontenerowiec nie jest wykorzystywany wyłącznie do przewozu ładunków w kontenerach, opierając się na *slot charter*, można przewozić ładunki nieskonteneryzowane, niestandardowe kontenery, żywe zwierzęta *etc.*

²⁷ Por. P.K. Mukherjee, A. Basu Bal, *A Legal and Economic Analysis of Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective*, *Journal of Maritime Law and Commerce* 2009, vol. 40, s. 595.

daje się, że tak, chociaż RR nie idą drogą na przykład skandynawskich kodeksów morskich, w których próbuje się określić konkretną treść *volume contract*, sformułować nowy rodzaj umowy nazwanej. Na przykład art. 362–371 norweskiego k.m.²⁸ przewidują między innymi prawo wyboru ilości przewożonego ładunku w każdej podróży, zawiadomienie o gotowości do przewozu, wskazanie statku, możliwość wycofania się z zawiadomienia o gotowości do przewozu i wskazania statku, zasady płatności frachtu, a także wpływ na kontrakt ryzyka wojennego. RR idą inną drogą – opierając się na generalnej koncepcji umowy przewozu, pozwalają na to, by kontrakt ilościowy określał mniejszy lub większy zakres praw, obowiązków i odpowiedzialności (*greater or lesser rights, obligations and liabilities*), niż przewiduje konwencja dla innych umów przewozu. Wydaje się, że dla typizacji nowej umowy przewozu morskiego ładunku, jaką jest kontrakt ilościowy, istotne są dodatkowe warunki jej wyodrębnienia, o których mowa między innymi w art. 80 ust. 2 RR. Po pierwsze, umowa taka musi „zawierać wyraźne oświadczenie, że stanowi odstępstwo od konwencji RR”, a ponadto, że „została wynegocjowana indywidualnie i w treści umowy są wyraźnie wyszczególnione odstępstwa od zasad konwencji”. Regulacja RR kładzie duży nacisk na ochronę praw kontrahenta przewoźnika morskiego. Powinien on być powiadomiony, że istnieje możliwość zawarcia umowy przewozu w pełni odpowiadającej konwencji, czyli wybiera *volume contract* dobrowolnie. Warunki kontraktu nie są mu narzucane – ani w innym dokumencie, ani jakkolwiek czynnością adhezyjną.

Poza ogólnym podporządkowaniem kontraktu ilościowego regułom konwencji w art. 80 ust. 4 są jeszcze bardziej kategoryczne zakazy co do treści kontraktu ilościowego. Cytowani wyżej autorzy nazywają je zasadami *super-mandatory*²⁹. W szczególności przewoźnik nie może wyłączyć swego obowiązku w zakresie przygotowania i utrzymania zdatności statku do żeglugi i właściwego skompletowania załogi. Przewoźnik, nawet za zgodą swego kontrahenta, nie może w żadnym przypadku wyłączyć zasady, że przywilej ograniczenia odpowiedzialności nie może być stosowany, gdy szkoda została spowodowana umyślnie lub w wyniku rażącego niedbalstwa. Warto zauważyć, że konwencja tworzy granice kontraktowe także dla drugiej strony kontraktu ilościowego (*shipper*). Otóż nie można z kontraktu wyłączyć odpowiedzialności za przekazywanie przez frachtującego przewoźnikowi informacji, instrukcji i dokumentów oraz za deklaracje dotyczące ładunków niebezpiecznych.

Jeśli to wszystko podsumować, to kontrakt ilościowy jawi się jako odmiana umowy przewozu morskiego ładunku, która wprawdzie cechuje się zwiększonym zakresem swobody umów, ale nie jest to umowa całkowicie oderwana od systemu konwencyjnego. Dlatego wejście w życie RR miałyby ogromne zna-

²⁸ Ustawa z 24.06.1994 r. nr 39, zm. ustawą z 7.06.2013, nr 30.

²⁹ P.K. Mukherjee, A. Basu Bal, *op.cit.*, s. 596.

czenie praktyczne dla zdyscyplinowania uczestników obrotu morskiego przy stosowaniu *volume contracts*.

Jest wiele negatywnych ocen praktyki wypierania przez kontrakty ilościowe dotychczas stosowanych umów przewozu. Kontrakty ilościowe, jak się wydaje, nie mogą być już dzisiaj traktowane tylko jako umowy organizujące obrót morski, umowy ramowe (franc. *contrat cadre*), lecz stały się pełnoprawną formą umowy przewozowej. Rzeczywistość powinna dawać do myślenia, bowiem już zdecydowana większość przewozów ładunku odbywa się na podstawie *volume contract* lub umów do nich zbliżonych. Różnie się to określa – nawet na 70 procent przewozów, przy czym w niektórych krajach, np. w USA, *volume contracts* praktycznie całkowicie wyparły inne umowy przewozu³⁰. W żegludze liniowej, w tym nawet w transporcie kontenerowym, kontrakty ilościowe zaczynają wyraźnie dominować. Czy optymalnym stanem prawnym w zakresie przewozów morskich jest zjawisko marginalizacji dotychczasowych umów przewozu morskiego? Naturalnie trudno to zjawisko w pełni zaakceptować, gdyż brakuje precyzji prawnej w ukształtowaniu kontraktu ilościowego. Bez wątplenia praktyka poszła tu znacznie dalej niż teoria prawa morskiego. Kontrakty ilościowe w pewnym sensie podważają także osiągnięcia legislacji morskiej. Przewoźnicy morscy, a także część ich kontrahentów³¹, dążą do rozerwania krępującego ich „gorsetu” prawa jednolitego.

6. CZYŻBY POWRÓT DO NIEOGRANICZONEJ WOLNOŚCI UMÓW?

Wspomniano wyżej, że nieograniczona swoboda umów w obrocie morskim prowadzi na manowce. Ustawa Hartera stała się początkiem ograniczania swobody umów w prawie morskim³². Ograniczenia te zawdzięcza się głównie morskiej legislacji międzynarodowej. W związku z tym, jaki jest obecnie jej stan w zakresie przewozów morskich ładunków, nasuwa się pytanie, czy zaufanie do tego sposobu kształtowania zasad obrotu morskiego nie jest zbyt przesadne. Imperatywny międzynarodowy porządek prawny, który gwarantowałby realizację zasad słuszności i sprawiedliwości, nie wydaje się realistyczny. Zmieniają się relacje żeglugowe, wpływy poszczególnych państw, powstają nowe centra handlu morskiego, nowe siły decydują o zasadach współpracy. Prawo morskie,

³⁰ Wiąże się to niewątpliwie z amerykańską koncepcją tzw. *service contract*; zob. M.H. Koziński, *Wybrane problemy... op.cit.*, s. 39.

³¹ Zdarza się, że przewoźnicy morscy proponują dwie stawki frachtu: wyższą w przypadku stosowania obligatoryjnych reguł prawa i niższą, gdy umowa będzie się opierać tylko na zasadzie swobody umów. Por. H. Honka, *Scope of Application, Freedom of Contract*, CMI Year Book 2009, s. 266.

³² Podobne ustawy powstały także w innych krajach, np. australijska *Carriage of Goods Act* z 1904 r., nowozelandzka *Shipping and Seaman Act* z 1908 r., kanadyjska *Water Carriage of Goods Act* z 1910 r.

jak zwykle, nie nadają. Prawo to, tworzone w formie „przetargu” między poszczególnymi krajami, nie może się opierać wyłącznie na przeciwstawianiu interesów „statku” i „ładunku”³³.

Należy podkreślić, że ograniczenia swobody umów nigdy nie były w prawie morskim bezwzględne. Można przypomnieć, że wszystkie trzy konwencje wyłączają w zasadzie przewozy czarterowe w żegludze nieregularnej, czyli w tym rodzaju przewozów zakres swobody umów jest zdecydowanie większy niż w przewozach „konwencyjnych”. Poza tym rynek żeglugowy od dawna próbuje walczyć z ograniczeniami, które skupiają się na przewozach za konosamentem, poprzez tworzenie nowych form dokumentacji przewozów, np. morskich listów przewozowych. Sposobem unikania niewygodnych ograniczeń swobody umów jest także wybór prawa oraz klauzule jurysdykcyjne. Można postawić tezę, że na zaostrenie imperatywnych reguł przez legislację krajową i międzynarodową uczestnicy obrotu zwykle znajdowali odpowiedź. Dążenie do większej swobody umów w stosunkach żeglugowych nie jest zatem zjawiskiem nowym.

Czy jednak możliwy jest powrót do nieograniczonej autonomii woli stron w prawie morskim? Nie wydaje się to możliwe, a co najważniejsze – nie byłoby to wskazane. Przede wszystkim zbyt silnie rozwinęły się normy, a także zasady prawne związane na przykład z ochroną słabszej strony umowy, ochroną konsumentów i konkurencji, ochroną środowiska morskiego i bezpieczeństwem morskim, by można było do umowy przewozowej wprowadzić każdą klauzulę, akceptowaną przez strony.

Poza tym legislacja morska rozwinęła się do tego stopnia, że próba jej całkowitego zlekceważenia na przykład w zakresie odpowiedzialności kontraktowej, przywileju ograniczenia odpowiedzialności *etc.* byłaby niekorzystna dla samych stron umowy. Poza tym racjonalizm, wręcz wygoda, nie pozwala odebrać się całkowicie od niezwykle rozpowszechnionych standardów umownych, przygotowywanych przez organizacje międzynarodowe. Te zaś opierają się oczywiście na legislacji międzynarodowej.

Powstanie *volume contract* jest jednak zjawiskiem nowym w walce o swobodę umów żeglugowych. Jego skala wskazuje, że nie jest to jedynie kolejna reakcja środowisk żeglugowych na zbyt dolegliwe regulacje prawne, ale rodzaj czerwonej kartki dla prawa morskiego ze strony praktyki. Być może zostały przekroczone granice, do których należy stosować normy imperatywne, albo prawo za bardzo odstało od praktyki żeglugowej. Jak jest to ważne, widać w RR, które na zasadzie; „jak nie możesz zwalczyć, to się przyłącz”, próbują wpłynąć na praktykę stosowania kontraktów ilościowych.

³³ M. Dragun-Gertner, *op.cit.*, s. 152.

UWAGI KOŃCOWE

Współczesny morski obrót handlowy wymaga zdefiniowania umowy przewozu morskiego na nowo, uwzględniając istniejące warunki przewozów morskich. Przede wszystkim konteneryzacja spowodowała, że typowe umowy o przewóz „drobnicy” stają się rzadkością. Niemal wszystkie ładunki są przewożone w kontenerach, co podnosi znaczenie umów multimodalnych. Wydaje się, że prawo morskie, mimo oporów ze strony przedstawicieli poszczególnych działów prawa transportowego, powinno zrobić kolejny krok w kierunku pełnego multimodalizmu, być może, nawiązując do niezrealizowanych rozwiązań konwencji NZ o multimodalnym przewozie towarów z 1980 r.

W prawie morskim, za sprawą choćby *volume contracts*, będzie wzrastała tendencja do odchodzenia od imperatywnej czy semiimperatywnej formy kształtowania elementów stosunku kontraktowego. Można odnieść wrażenie, że coraz bardziej niechętnie przyjmuje się proces socjalizacji prawa morskiego i problematyczne staje się założenie, leżące u podstaw wielu norm prawa przewozowego, ochrony słabszej strony kontraktu, bowiem obecnie w stosunkach żeglugowych nie zawsze występuje dominacja przewoźnika morskiego. Należy zatem raczej określać typologię umów przewozowych, niż szczegółowe elementy umowy przewozu morskiego. Prawo powinno tworzyć niejako ramę dla inicjatywy stron, co nie jest sprzeczne z duchem morskiego prawa cywilnego, które zawsze stawiało na autonomię woli stron.

Biorąc pod uwagę aktualny stan jednolitego prawa przewozów morskich, wydaje się, że nie trzeba unikać procesu hybrydyzacji rozwiązań legislacyjnych. Zbyt wiele nowych rozwiązań RR może prowadzić do dalszego zróżnicowania prawa morskiego, a niektóre rozwiązania tej konwencji są trudne do zaadaptowania przez prawo krajowe. Prawo wewnętrzne powinno zatem wybierać z regulacji konwencyjnych te rozwiązania, które sprawdziły się w praktyce, a odrzucać normy nadmiernie formalizujące obrót morski. Regulacje krajowe muszą dawać możliwość takiego formułowania stosunku umownego, który będzie ułatwiał obrót, dostosowywał się do potrzeb stron. Anachronizmem jest różnicowanie unormowań przewozowych w zależności od typu żeglugi (regularna czy nieregularna), rodzaju zobowiązania przewoźnika (oddanie powierzchni ładunkowej czy przewóz określonego ładunku). Powinno się zaproponować zasadnicze cechy ogólnej umowy przewozu morskiego ładunku, łączące wszystkie jej odmiany.

Powyższe uwagi dowodzą, że tworząc prawo, trzeba mieć na uwadze najważniejszy czynnik rozwoju żeglugi morskiej, czyli konkurencję. Umowa przewozu morskiego ładunku powinna pozwalać na wprowadzanie takich postanowień, które będą tworzyć pozycję konkurencyjną na rynku żeglugowym. Naturalnie prawo zawsze będzie czynnikiem dbającym, by eksperymenty kontraktowe były uczciwe i by nie dochodziło do oczywistych nadużyć.

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

CONTRACT FOR CARRIAGE OF GOODS BY SEA — NEW PERSPECTIVES

(Summary)

The article discusses new developments in law controlling carriage of goods by sea, namely — the effect of phenomena such as slot charter or volume contract on drafting carriage contract terms. The analysis of carriage contract definitions as set out in Hague-Visby Rules, Hamburg Rules and Rotterdam Rules is offered in context of carriage contracts by modes other than the sea. The author concludes that present-day maritime trade calls for revision of common views on traditional dichotomies such as charter/booking contract or liner/tramp services in favour of a new, broader concept of a maritime carriage contract.