

MIROŚLAW H. KOZIŃSKI

RODZAJE ARBITRAŻU MORSKIEGO

Artykuł omawia różne rodzaje arbitrażu morskiego. Na wstępie dokonuje się podziału na arbitraż ad hoc i stałe morskie sądy arbitrażowe. Autor zwraca uwagę na fakt, że nie każda instytucjonalizacja arbitrażu oznacza, że mamy do czynienia ze stałym sądem polubownym. Poza tym zmienia się rola morskich sądów polubownych między innymi przez to, że coraz więcej arbitraży handlowych administruje postępowaniami w sprawach morskich.

Następnie w artykule omówiono strukturę i zasady proceduralne wielu morskich arbitraży. Autor podzielił je na: grupę anglosaską (arbitraże londyńskie i arbitraż nowojorski), grupę europejską (Morska Izba Arbitrażowa w Paryżu, Reguły Arbitrażowe ICC/CMI, Niemiecki Sąd Arbitrażowy, Holenderski Sąd Arbitrażowy, Rosyjska Morska Komisja Arbitrażowa), grupę wschodnią (arbitraże w Chinach, Japonii, Singapurze i Indiach).

Jednym z wniosków autora jest celowość nawiązania do tematyki morskiego arbitrażu w nowym polskim Kodeksie morskim, który przygotowuje Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego.

1. UWAGI WSTĘPNE

W polskiej literaturze prawniczej problematyka sądownictwa polubownego jest coraz bardziej modna¹, niestety niewiele się pisze o arbitrażu morskim². Dotychczasowe publikacje³ na temat praktyki polskiej raczej skupiały się na działalności Międzynarodowego Sądu Arbitrażowego dla Spraw Żeglugi Morskiej i Śródlądowej w Gdyni, który powstał w 1959 r. z inicjatywy izb handlu zagranicznego Polski, Czechosłowacji i Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Sąd ten był popularny w sporach morskich krajów należących do dawnej Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Obecnie MSA zmienił nazwę na Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy przy Krajowej Izbie Gospodarki Morskiej

¹ Por. Ł. Błaszczak, M. Ludwik, *Sądownictwo polubowne (arbitraż)*, Warszawa 2007 i cytowana tam literatura.

² Natomiast w literaturze obcej nie brakuje obszernych prac poświęconych temu arbitrażowi, zob. np. G. I. Zekos, *International Commercial and Marine Arbitration*, London, New York 2008.

³ Np. Z. Staniszewski, *Arbitraż morski w Gdyni*, Technika i Gospodarka Morska 1972, nr 9, s. 562 i nast., Z. L. Nanowski, *Z problematyki międzynarodowego arbitrażu handlowego w Polsce*, Warszawa 1984, S. Dalka, *Sądownictwo polubowne w PRL*, Warszawa 1987.

w Gdyni. Sąd ten nie tylko utracił swój międzynarodowy status, ale w dużej mierze stał się sądem o kompetencji ogólnej, zajmującym się sprawami morskimi dość rzadko. Jedyna praca omawiająca morskie sądownictwo polubowne w skali międzynarodowej powstała ponad 30 lat temu⁴. Poniższe uwagi mają charakter głównie informacyjny, przedstawiono w nich ważniejsze stałe morskie sądy arbitrażowe.

2. ARBITRAŻ MORSKI *AD HOC*

W większości umów czarterowych i innych umów dotyczących morskiego obrotu handlowego występują klauzule arbitrażowe. Wzory tych klauzul wskazują, że raczej nie są to typowe klauzule arbitrażu *ad hoc*. Są one bardziej rozbudowane. Spotyka się w nich bowiem nie tylko wskazanie miejsca arbitrażu, ale także często wskazanie przepisów, według których spór będzie rozstrzygany, kwalifikacje morskie arbitrów *etc.* Klasyczna formuła, że spór będzie rozstrzygnięty przez trzech arbitrów, albo jednego arbitra i podanie sposobu powołania sądu, bez wskazania prawa, jakim ma się on kierować, jest raczej rzadkością w stosunkach morskich. Nawet w najprostszymi kontraktach strony zwykle sięgają do wzorcowych regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej czy UNCITRAL. Arbitraże, całkowicie oderwane od wszelkich form morskiego arbitrażu instytucjonalnego, nadal się jednak zdarzają. Wydaje się, że za morski arbitraż *ad hoc* trzeba uznać każdy rodzaj arbitrażu w konkretnej sprawie, który nie opiera się na zapisie na wybrany stały sąd polubowny. G. I. Zekos uważa, że główna różnica między morskim arbitrażem *ad hoc* a morskim arbitrażem instytucjonalnym sprowadza się do tego, że w pierwszym strony same decydują o zasadach postępowania arbitrażowego, w drugim natomiast procedurę arbitrażową określa arbitraż instytucjonalny⁵. Coraz częstszym zjawiskiem jest administrowanie arbitrażem morskim *ad hoc* przez morskie sądy arbitrażowe. Sprzyja temu powstawanie centrów arbitrażowych, które zapewniają stronom obsługę „kompleksową”, w tym różne formy prearbitrażowe (mediacja, concyliacja).

Zdarzają się sprawy morskie przed ogólnymi sądami arbitrażowymi. Morski obrót handlowy jest ściśle związany z handlem międzynarodowym i innymi rodzajami przewozu. Nic zatem dziwnego, że w krajach, gdzie nie działają stałe morskie sądy polubowne, spotyka się zapisy na ogólne stałe sądy polubowne, które zajmują się problematyką gospodarczą, zwłaszcza handlem międzynaro-

⁴ Zob. P. Anders, *Organizacje i instytucje zajmujące się arbitrażem morskim*, Gdańsk 1977.

⁵ G. I. Zekos, *op.cit.*, s.24.

dowym. W Polsce sprawy morskie były wielokrotnie rozstrzygane przez Sąd Arbitrażowy przy Krajowej Izbie Gospodarczej w Warszawie.

3. MORSKIE SĄDY ARBITRAŻOWE

3.1. UWAGI WSTĘPNE

W obrocie morskim działają dziesiątki stałych morskich sądów arbitrażowych. Nie sposób zaprezentować wszystkich, nawet tych, które wydają dużą liczbę wyroków. W niniejszym opracowaniu wybrano zatem tylko sądy najbardziej znane. Podzielono je na grupy odzwierciedlające nie tyle kręgi prawa morskiego⁶, co raczej rynki żeglugowe. Należy w tym kontekście podkreślić, że wzrasta rola sądów arbitrażowych grupy wschodniej, gdyż w tych rejonach świata gospodarka morska rozwija się szczególnie intensywnie.

Ograniczono się w omawianiu struktury sądów do kwestii zasadniczych, starając się pomijać oczywistości proceduralne charakterystyczne dla wszystkich sądów polubownych. Postępowania arbitrażowe są odpłatne. Wysokość tych opłat jest w regulaminach sądów jednym z najistotniejszych elementów. Trudno jednak w tym krótkim artykule podawać szczegółowo wysokość i zasady wnoszenia opłat arbitrażowych. Kwestie te ograniczono zatem do minimum.

Granica między arbitrażem morskim *ad hoc*, orzekaniem w sprawach morskich przez ogólne sądy arbitrażowe i wreszcie specjalistycznym, instytucjonalnym arbitrażem morskim jest dość płynna. Chociaż w umowach morskich są na ogół zawarte klauzule arbitrażowe *ad hoc*, wyciągają z tego wnioski arbitrażowe stałe, które dążą do przejęcia tych spraw choćby w trybie administrowania tak tworzonymi sądami polubownymi. Zdarza się także, że ogólne sądy arbitrażowe „dopisują sobie” w regulaminach określenia „handel morski”, „żegluga morska” lub inne podobne rozszerzenia swej ogólnej działalności arbitrażowej. Mediacja, koncyliacja i inne podobne formy prearbitrażowe są charakterystyczne dla wszystkich współczesnych sądów arbitrażowych i trudno tu mówić o specyfice morskiej. Morskie sądy arbitrażowe stale popularyzują swoje klauzule i formy zapisów, które są nieodłączną częścią większości regulaminów arbitrażowych.

⁶ Na temat kręgów prawa morskiego i jego rozwoju zob. bliżej J. Łopuski, *Z dziejów prawa morskiego - procesy rozwojowe i ich uwarunkowania*, Prawo Morskie 1988, tom III, s. 5 i nast.; można zauważyć, tak jak w całym prawie morskim, także w arbitrażu morskim wyraźne tendencje unifikacyjne i modelową rolę największych sądów arbitrażowych, przede wszystkim londyńskich.

Stałe sądy arbitrażowe, mimo stosowania prawa morskiego opartego na licznych konwencjach międzynarodowych, a także tego, co niekiedy określa się jako *lex mercatoria maritima*⁷, będącego swoistym ponadnarodowym porządkiem prawnym, są jednak ściśle związane z prawem krajowym właściwym dla miejsca ich siedziby. Szczególnie nie da się oderwać regulaminów tych sądów od miejscowych zasad procedury cywilnej, albo specjalnych ustaw arbitrażowych, które obowiązują w wielu krajach. Procedury krajowe uzależniają wykonalność wyroków sądów polubownych od kontroli sądowej. To sądy państwowe orzekają o wykonalności obcych wyroków arbitrażowych. Niewątpliwie orzecznictwo sądów państwowych ma wyraźny wpływ na orzecznictwo arbitrażowe⁸.

3.2. GRUPA ANGLOSASKA

3.2.1. LONDYŃSKI MORSKI ARBITRAŻ HANDLOWY

Londyn jest jednym z najważniejszych ośrodków arbitrażu morskiego. Tradycje ustawodawstwa arbitrażowego w Wielkiej Brytanii sięgają XVIII w., obecnie podstawowym aktem prawnym jest *Arbitration Act* z 1996 r. Zanim zostanie omówiony brytyjski arbitraż należy zauważyć, że trudno jednoznacznie zakwalifikować brytyjskie instytucje arbitrażowe, bowiem nie mają one w zasadzie struktury stałych sądów arbitrażowych, a jedynie proponują własne reguły arbitrażowe dla arbitraży *ad hoc*. W porównaniu jednak z wieloma „stałymi” morskimi sądami polubownymi są to instytucje arbitrażowe o ogromnym znaczeniu praktycznym i utrwalonej pozycji w obrocie morskim. Przykładowo tylko w 2006 r. w ramach standardów arbitrażowych LMAA wszczęto 2500 sporów i wydano 360 orzeczeń arbitrażowych.

Londyńskie Stowarzyszenie Arbitrów Morskich (*London Maritime Arbitrators Association* – LMAA) powstało w 1960 r. Ta instytucja arbitrażowa, zrzeszająca arbitrów morskich, sformułowała *LMAA Terms* 2002, czyli jedne z najpopularniejszych reguł morskiego postępowania arbitrażowego. W rozumieniu tych warunków trybunał arbitrażowy oznacza jednego arbitra, dwóch lub więcej i superarbitra (*umpire*). Procedura odróżnia zwykły skład trzyosobo-

⁷ Sporo napisano na temat tej *sit venia verbo* typowej dla morskiego arbitrażu „podstawy prawnej” orzekania, zob. Np.: F. Galgano, *The New Lex Mercatoria*, Annual Survey of International and Comparative Law 1995, nr 2, s. 99; M. Pryles, *Application of the lex mercatoria in international arbitration*, Australian Law Journal 2004, nr 78, s. 396; M. Mustill, *The New Lex Mercatoria*, Arbitration International Law 1988, nr 4, s. 86; J. Allsop, *International Maritime Arbitration: Legal and Policy Issues*, World Maritime University, International Seminar on Maritime Law and Policy, 2007 (<http://www.acica.org.au/downloads/International/Arbitration>).

⁸ Por. M. Ball, *The Essential Judge: the Role of the Courts in a System of National and International Commercial Arbitration*, Arbitration International 2006, nr 1, s. 73 i nast.

wy, w którym jeden z arbitrów jest przewodniczącym, od składu z udziałem superarbitra. Arbitrów wybiera się z listy LMAA. Powinni oni rozstrzygać szybko i bezstronnie. Podkreśla się, że zaletą brytyjskiego arbitrażu jest profesjonalizm⁹, neutralność i bezstronność. Powiązania arbitrów głównie z firmami żeglugowymi powodują jednak niekiedy zarzut, że arbitraż LMAA jest zbyt zorientowany na interesy armatorów. Punkt 6 warunków stanowi o istocie arbitrażu LMAA – stwierdza bowiem, że gdy brak jest odmiennych postanowień umowy, cała procedura arbitrażowa opiera się na prawie angielskim, natomiast miejscem arbitrażu jest Anglia. Trybunał arbitrażowy może korzystać z opinii ekspertów. Punkt 12 warunków stwierdza, że o wszystkich kwestiach procesowych decyduje trybunał arbitrażowy, stosując w szczególności rozwiązania zawarte w drugim załączniku do warunków. Charakterystycznym rozwiązaniem proceduralnym jest tzw. posiedzenie wstępne (*preliminary meeting*). Zgodnie z pkt 15 trybunał może w każdym stadium postępowania uznać celowość takiego posiedzenia w celu przeglądu postępu sprawy. Trzeci załącznik zawiera wskazówki, jakie dokumenty i dane mają strony przygotować na takie posiedzenie. Trybunał ma termin do sporządzenia orzeczenia określony w pkt 20, jako odpowiedni do okoliczności sprawy, ale nieprzekraczający sześciu tygodni od zamknięcia postępowania. Integralną częścią *LMAA Terms* są załączniki (*schedules*). Pierwszy dotyczy opłat arbitrażowych, drugi obszernie uzupełnia warunki postępowania arbitrażowego w nawiązaniu do zasad nowej ustawy arbitrażowej z 1996 r. Załącznik trzeci reguluje szczegóły tzw. *preliminary meetings*, zaś czwarty – dotyczy tzw. *reconstitution of tribunal*, w tym zwłaszcza obliczania terminów dla dokonywania określonych czynności sądu (*relevant time-scale*).

Jedną z wad arbitrażu londyńskich, poza wysokimi kosztami, jest znaczna przewlekłość postępowania. Dlatego trzeba zwrócić uwagę na nowe procedury LMAA, czyli tzw. klauzule SCP i FALCA. Podzielono spory arbitrażowe na drobne – do 50 000 dolarów amerykańskich, średnie – od 50 000 do 250 000 dolarów i duże – ponad 250 000 dolarów. Wprowadzono procedury uproszczone SCP (*Small Claims Procedure*) i FALCA (*Fast an Low Cost Arbitration*). Według *LMAA Small Claims Procedure* z 1.01.2006 r. spory rozstrzygane są przez jednego arbitra. Jeżeli strony w ciągu 14 dni nie mogą zgodnie powołać arbitra, to mianuje go prezes LMAA. W zasadzie prawo brytyjskie nie zna reguły, że zapis na sąd polubowny eliminuje możliwość dochodzenia roszczenia przed sądem państwowym, w przypadku jednak procedury SCP strony muszą wyraźnie zrzec się możliwości apelacji do jakiegokolwiek sądu. Orzeczenie musi zapaść w ciągu miesiąca. Procedura SCP jest swoistym ekwiwalentem tak popularnych ostatnio procedur paraarbitrażowych, jak ADR.

⁹ P. N. Tassios, *op.cit.*, s. 35–357, zwraca jednak uwagę, że większość z arbitrów LMAA nie ma „kwalifikacji morskich” (*are non - seagoing persons*) – są to bowiem brokerzy i prawnicy (15 z 38 arbitrów to adwokaci).

LMAA, nie akceptując tych form, stara się maksymalnie uprościć postępowanie arbitrażowe. Podobne znaczenie ma procedura FALCA, która obejmuje spory od 50 000 do 25 000 dolarów. Jak w poprzednim postępowaniu również w tym trybie rozstrzyga jeden arbiter i w braku wyboru przez strony jest on mianowany przez prezesa LMAA. Nie przewiduje się typowego dla normalnego postępowania harmonogramu wymiany dokumentów przez strony, rozpoznanie ogranicza się w zasadzie do dokumentów, wyrok powinien być wydany w terminie 8 miesięcy, zabrania się apelacji od wyroku do sądu państwowego. W obu procedurach uproszczonych są znacznie niższe koszty.

Proponowana forma klauzuli arbitrażowej LMAA jest obecnie wariantowa:

This contract is governed by English Law all disputes arising under or in connection with it shall be referred to arbitration in London. The arbitration shall be conducted in accordance with one of the following LMAA procedures:

- i) where the amount claimed by the claimants is less than US\$ 50,000, excluding interest, the reference shall be to a sole arbitrator and the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA FALCA Rules;*
- ii) where the amount claimed by the claimants is less than US\$ 50,000, excluding interest, the reference shall be to a sole arbitrator and arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure;*
- iii) in any case where the LMAA procedures referred to above do not apply the reference shall be to three arbitrators (One to be appointed by each of the parties and the third by the arbitrator chosen) in accordance with LMAA Terms in force at the relevant time.*

Znacznie dłuższą tradycję ma Arbitraż Lloyd'a, zorganizowany przez Komitet Lloyd'a. Trudno przecenić znaczenie wyjątkowej w skali światowej instytucji, jaką jest Lloyd's. Powstała ona w XVII w. w kawiarni Edwarda Lloyd'a i od tego czasu stanowi centrum ubezpieczeń morskich. Jedną z dodatkowych działalności tej organizacji jest prowadzenie arbitrażu morskiego w sprawach zderzeń statków i ratownictwa morskiego. Właściwość tego arbitrażu wynika z klauzul zawartych w formularzach umownych od lat popularyzowanych przez Lloyd'a i powszechnie stosowanych na świecie. Wzorce te to *Lloyd's Standard Form of Arbitration Agreement in Cases of Collision* i *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement*.

Pierwszym etapem postępowania jest wyznaczenie przez każdą ze stron swego przedstawiciela w Londynie dla reprezentowania jej interesów i złożenie zabezpieczenia finansowego w wysokości określonej przez Komitet Lloyd'a. Postępowanie arbitrażowe jest dwuinstancyjne. W pierwszej instancji rozstrzyga jeden arbiter wyznaczony przez Komitet. W przypadku zderzeń orzeka on o odpowiedzialności za zderzenie. Odpowiedzialność za zderzenia statków opiera się na zasadzie winy. W dalszym etapie arbiter może orzec o wysokości

odszkodowania. W sprawach umów o ratownictwo składa się Komitetowi Lloyda zabezpieczenie w wysokości żądanego przez ratownika wynagrodzenia, jeżeli jego wysokość nie zostanie zakwestionowana w określonym terminie, to wynagrodzenie jest wypłacane. W razie sprzeciwu o wysokości wynagrodzenia decyduje arbiter wyznaczony przez Komitet. Od orzeczenia strony mogą złożyć odwołanie do Komitetu Lloyda, który wyznacza arbitra lub arbitrów rozpoznających sprawę w drugiej instancji. Arbitrzy Lloyda mogą korzystać z pomocy tzw. ławników nautycznych, czyli osób mających fachową wiedzę morską niezbędną do rozstrzygnięcia sprawy. Orzeczenie odwoławcze jest ostateczne. Arbitraż Lloyda działa według prawa angielskiego materialnego i procesowego.

3.2.2. ARBITRAŻ NOWOJORSKI

Drugim co do znaczenia ośrodkiem arbitrażu morskiego jest niewątpliwie Nowy Jork. Arbitraż ten od 1963 r. prowadzi nowojorskie Stowarzyszenie Arbitrów Morskich (*Society of Maritime Arbitrators* – SMA). Arbitrzy nowojorscy prowadzą rocznie około 4000 spraw¹⁰. Zdecydowana większość sporów opiera się na klauzulach *ad hoc* zawartych w umowach czarterowych. Zwraça się szczególnie uwagę na fachowość morskich arbitrów amerykańskich. Sąd Apelacyjny USA zaproponował wręcz pewną formułę oceniania, według której mają to być *individuals who have substantial, practical, commercial experience and who work or have worked for commercial persons*. Arbitrzy wpisani na listę SMA powinni mieć co najmniej 10-letnią praktykę zawodową. Arbitrzy SMA rozstrzygają spory z typowo morskich umów, takich jak: czarterowe, także *bareboat charter*, przewozy morskie za konosamentem, sprzedaż statków, budowa i remont statków; ponadto z umów dostaw rządowych i porozumień żeglugi liniowej.

SMA opracowało *Maritime Arbitration Rules* z 10.05.1994 r., zmienione 15.09.2003 r., które są zalecane jako podstawa postępowania arbitrażowego, prowadzonego przez arbitrów SMA. Miejscem arbitrażu jest Nowy Jork. Nie może być wybrana arbitrem osoba, która może mieć finansowy lub osobisty interes w wyniku postępowania, albo posiada informacje na temat przedmiotu sporu. Jest to szczególnie istotne, gdyż w USA wyrok arbitrażowy może być stosunkowo łatwo uchylony ze względu na „oczywistą stronniczość” arbitra.

Procedura nie jest tak skomplikowana, jak w arbitrażu londyńskim. Skład sądu zależy od stron, zwykle jest to formuła trzech arbitrów. Każda ze stron wybiera po jednym, a ci wybierają trzeciego arbitra. Strony mogą również wyrazić zgodę na jednego arbitra. Specyficznym rozwiązaniem dla procedury

¹⁰ Por. D. Zubord, *The History of Maritime Arbitration in New York*, *The Arbitrator* 2001, nr 2, s. 1 i nast., zob. także P. N. Tassios, *op.cit.*, s. 359.

SMA jest tzw. konsolidacja postępowania¹¹, polegająca na połączeniu kilku uczestników i kilku sporów, jeśli związane są z jednym stanem faktycznym, w jedno postępowanie arbitrażowe przed tym samym sądem arbitrażowym. Zgodę na powołanie, na ogół trzysobowego, składu sądu w tak skonsolidowanym postępowaniu wyrażają wszyscy jego uczestnicy. Praktyka wielu arbitraży amerykańskich wskazuje, że postępowania mogą być maksymalnie uproszczone i ograniczają się wielokrotnie do wymiany informacji pisemnych, bez konieczności formalnego przesłuchania stron lub świadków. Nie ma konieczności deklarowania, że strony godzą się na taki tok postępowania. Spór nierzadko wszczyna się drogą elektroniczną. Reguły SMA przewidują w § 27 uproszczoną procedurę postępowania pisemnego. Dodatek C do Reguł SMA przewiduje, że sąd arbitrażowy zobowiązuje strony do złożenia depozytu na zabezpieczenie opłat i wydatków.

Jednym z bardziej charakterystycznych rozwiązań Reguł SMA jest wyeksponowanie w postępowaniu roli przysięgi, której wzory są załącznikiem do reguł. Przysięgę składa: arbiter – „uroczyście przysięgam, że będę rzetelnie badał sprawę i wydam wyrok zgodnie z najlepszą wiedzą”, świadek – „uroczyście przysięgam, że będę mówił całą prawdę”, tłumacz – „uroczyście przysięgam, że będę wiernie i rzetelnie tłumaczył z języka ... na język lub odwrotnie, w formie ustnej lub pisemnej”. Właściwym dla nowojorskiego arbitrażu jest także wspomniany obowiązek sprawdzenia, czy arbitrzy nie są w jakikolwiek sposób powiązani ze stronami. Zwraca się również uwagę na to, że arbitrzy amerykańscy opierają się nie tyle na wykładni prawa, co na stosowaniu zwyczajów handlowych i zasad uczciwości kupieckiej. Wreszcie cechą morskiego arbitrażu w USA jest jego transparentność, wyrażająca się m.in. w publikowaniu wszystkich orzeczeń arbitrażowych. Zarzuty, które są stawiane arbitrażowi SMA, to przewlekłość postępowania, a także wspieranie „ładunku”, czyli frachtujących – w przeciwieństwie do londyńskich arbitrow, preferujących stronę armatorską.

3.3. GRUPA EUROPEJSKA

3.3.1. MORSKA IZBA ARBITRAŻOWA W PARYŻU (CAMP)

Chambre Arbitrale Maritime – CAM powstała w Paryżu w 1929 r. z inicjatywy armatora L. Luis-Dreyfusa. Miała ona na celu zapewnienie pozasądowego rozstrzygnięcia sporów związanych z handlem morskim. CAMP jest stałym sądem polubownym działającym przy Komitecie Armatorów Francuskich, rodza-

¹¹ Zob. H. Miller, *Consolidated Arbitration in New York Maritime Disputes*, International Business Lawyer 1986, vol. 14, nr 3, s. 58 i nast.

ju samorządu armatorskiego. Na czele Izby stoi Prezydent i Komitet, funkcje organizacyjne spełnia Sekretariat.

Zgodnie z art. 1 Reguł Arbitrażowych Izby „organizuje ona arbitraż” w sprawach: eksploatacji, żeglugi, transportu, czarterowania, budowy i naprawy, sprzedaży statków handlowych, rybackich i rekreacyjnych, platform wiertniczych i podobnych instalacji oraz urządzeń, ubezpieczeń morskich, zarządzania statkiem, operacji multimodalnych, wypadków morskich. Reguły Izby mają zastosowanie tylko wtedy, gdy wynika to z woli stron sporu wyrażonej w umowie arbitrażowej. Wzór klauzuli arbitrażowej jest dość typowy i ma następujące brzmienie: *All disputes arising in connection with the present contract shall by finally settled under the Rules of Arbitration of the Chambre Arbitrale Maritime by one or three arbitrators appointed in accordance with the said Rules.* Art. II bis Reguł podkreśla dużą rolę w postępowaniu arbitrażowym IV księgi nowego francuskiego Kodeksu Postępowania Cywilnego, z których część jest wręcz integralną częścią Reguł. Przepisy procedury cywilnej mają zastosowanie w kwestiach nieuregulowanych w Regułach. Jak każdy stały sąd arbitrażowy Izba prowadzi listę arbitrów, którzy nie muszą być obywatelami francuskimi. Spory są rozstrzygane przez jednego lub trzech arbitrów. Każda strona wyznacza jednego arbitra, a ci wyznaczają trzeciego. W braku wyboru w określonym terminie trzeciego arbitra może powołać Komitet Izby. W wypadku specyficznego charakteru sporu można powołać arbitra spoza listy.

Jednym z bardziej swoistych rozwiązań proceduralnych CAMP jest rodzaj dwuinstancyjności w niektórych sprawach. Zgodnie z art. XV Reguł, jeżeli wartość roszczenia przekracza 30000 EURO, każda ze stron może po zapadnięciu wyroku wystąpić o ponowne zbadanie sprawy (*second degree examination*). W świetle art.1455 francuskiego k.p.c. takie żądanie powoduje, że orzeczenie arbitrażowe „pierwszej instancji” nie jest prawomocne. Na wniesienie tej swoistej rewizji strony mają 30 dni od dnia wydania orzeczenia arbitrażowego. Do rozpoznania sprawy w „drugiej instancji” trzyosobowy skład trybunału arbitrażowego wyznacza Komitet Izby, mianując jednocześnie jego przewodniczącego. Z wielu regulaminów morskich sądów arbitrażowych Reguły CAMP najbardziej przypominają postępowanie przed sądem państwowym.

3.3.2. REGUŁY ARBITRAŻOWE ICC/CMI

W dniu 1.01.1978 r. weszły w życie ICC/CMI *International Maritime Arbitration Organisation Rules*. Zarówno Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryżu (ICC), jak i Międzynarodowy Komitet Morski (CMI) uznały, że potrzeby obrotu międzynarodowego oraz specyfika stosunków morskich wymagają stworzenia podstaw organizacyjnych dla rozstrzygania sporów w morskim obrocie handlowym. Obie organizacje podjęły się świadczenia usług związanych z polubownym rozstrzygnięciem sporów, jak również formułowania odpowiednich regulacji, odnoszących się do arbitrażu morskiego m.in. w sprawach umów

czarterowych, przewozów morskich, transportu multimodalnego, ubezpieczeń morskich, ratownictwa, awarii wspólnej, budownictwa i remontu statków, sprzedaży statków i umów dotyczących praw na statkach.

Powołany został instytucjonalny organ organizujący arbitraż morski ICC/CMI o nazwie *Standing Committee on Maritime Arbitration*. Ten Stały Komitet ma zapewnić wdrażanie zasad arbitrażowych ICC/CMI. Komitet składa się z 12 członków powoływanych na 3-letnią kadencję w równej części przez obie organizacje. Obie organizacje wyznaczają przewodniczącego i po jednym wiceprzewodniczącym Komitetu. Sekretariat Komitetu prowadzi ICC. Siedzibą Komitetu jest Paryż. Wzór klauzuli arbitrażowej jest następujący: „Wszelkie spory wynikające z niniejszej umowy/umowy czarterowej będą ostatecznie rozstrzygane zgodnie z ICC/CMI International Maritime Arbitration Rules przez jednego lub więcej arbitrów wyznaczonych zgodnie z regułami”.

Jeżeli strony uzgodniły, że spory między nimi będą rozpatrywane zgodnie z Regułami Arbitrażowymi ICC/CMI, to wniosek o arbitraż powód składa w dwóch egzemplarzach do sekretariatu Stałego Komitetu. We wniosku należy podać m.in. dane o liczbie i powołaniu arbitrów. Pozwany w ciągu 21 dni od otrzymania wniosku może się wypowiedzieć o składzie sądu i mianować arbitra. Jeśli strony nie powołają arbitrów, wyznacza ich Stały Komitet. Komitet może także wyznaczyć jedynego arbitra. Komitet określa też wysokość kaucji (*deposit*) na zabezpieczenie ewentualnych kosztów postępowania. Sąd nie podejmie żadnych czynności, jeśli nie otrzyma z sekretariatu informacji o złożeniu przez powoda odpowiedniej kaucji. Strony ustalają miejsce arbitrażu – jeśli tego nie uczynią, decyduje Stały Komitet. W świetle art. 10 reguł strony mają swobodę określenia prawa właściwego, które ma być stosowane przez sąd arbitrażowy co do istoty sporu. W braku takiego wyboru sąd stosuje to prawo, które wskażą właściwe normy kolizyjne. Rozstrzyganie w formie *amiable compositeur* jest dopuszczalne tylko, gdy strony się na to zgodzą.

Postępowanie rozpoznawcze jest podobne, jak w innych sądach polubownych, przy czym warto zwrócić uwagę na wytyczną zawartą w art. 11.3 reguł: „Arbiter powinien działać tak szybko, jak to jest możliwe dla ustalenia stanu faktycznego sprawy”. Art. 12.2. przewiduje, że wyrok powinien zapaść w sześć miesięcy od ukonstytuowania się trybunału arbitrażowego. Stały komitet może w uzasadnionych wypadkach przedłużyć ten okres. Jak wspomniano, reguły eksponują kwestię kosztów postępowania, które obejmują koszty arbitrów, opłaty, wynagrodzenia ekspertów, zwykle koszty sądowe ponoszone przez strony, koszty administracyjne. W orzeczeniu arbitrażowym określa się wysokość kosztów i decyduje, która ze stron lub w jakich proporcjach obie strony mają je ponieść. Orzeczenie arbitrażowe jest ostateczne. Strony, poddając swój spór Regułom ICC/CMI, zobowiązują się uznać wyrok i wykonać go bez zwłoki, nie korzystając z żadnych form odwołania. Oryginały każdego orzeczenia są przechowywane w sekretariacie Stałego Komitetu.

3.3.3. NIEMIECKI SĄD ARBITRAŻOWY (GMAA)

Początków hamburskiego morskiego sądu polubownego można szukać w inicjatywie hamburskich armatorów i ubezpieczycieli, którzy utworzyli w 1913 r. jednoinstancyjny morski sąd polubowny. Początkowo orzekał on tylko w sprawach ratownictwa morskiego, zderzeń i wydobywania mienia z morza. Obecnie arbitrażem morskim zajmuje się Niemieckie Stowarzyszenie Arbitrażu Morskiego (GMAA). Według § 3 Reguł Arbitrażu GMAA z 2007 r. trybunał arbitrażowy składa się z dwóch arbitrów, chyba że strony uzgodniły, że składa się on z trzech arbitrów lub jednego arbitra. Strony mają swobodę wyboru arbitrów, chyba że w umowie arbitrażowej określono szczególne kwalifikacje, jakie musi posiadać arbiter. Osoby, które w sprawie były wcześniej rozjemcami, mediatorami lub pełniły podobne funkcje, nie mogą być arbitrami. Mając na uwadze fakt, że w przypadku dwóch arbitrów, każdego wyznaczonego przez jedną ze stron, trudno o jednomyślność, regulamin GMAA przewiduje, że w braku zgody muszą oni niezwłocznie powołać trzeciego arbitra. Przewiduje się także możliwość mianowania arbitrów, gdy strona lub dwaj arbitrzy tego nie uczynią, przez Prezesa Zarządu GMAA. Jeśli strony tego nie uzgodniły, miejscem arbitrażu na mocy § 8 jest Hamburg lub Brema.

Przed wszystkim trybunał arbitrażowy decyduje, czy umowa arbitrażowa jest ważna i czy ma jurysdykcję w danym sporze. Zasadą postępowania jest proces ustny, chyba że strony zgodziły się wyłącznie na przedstawienie odpowiednich dokumentów. Trybunał arbitrażowy może badać fakty przedstawione przez strony i w tym celu wydawać stronom polecenia, wzywać i przesłuchiwać świadków, żądać okazania dokumentów i innych dowodów. Postępowanie prowadzone jest w języku niemieckim, chyba że trybunał nakaze stosować angielski, inne języki mogą być wykorzystane tylko za zgodą sądu i stron. W braku innego stanowiska stron uważa się, że prawem właściwym dla postępowania arbitrażowego jest prawo niemieckie. Trybunał w świetle § 12 pkt 2 „bierze pod uwagę zwyczaje przyjęte w handlu”. Trybunał, jeśli został do tego upoważniony przez strony, może orzekać na zasadzie słuszności. Trybunał arbitrażowy nie ma prawa konsultować wyroku z doradcami.

3.3.4. HOLENDERSKI SĄD ARBITRAŻOWY (TAMARA)

Holenderska Fundacja Arbitrażu Transportu i Gospodarki Morskiej Rotterdam-Amsterdam (TAMARA) założona w 1988 r. przez prawników morskich i grupy interesów z dziedziny żeglugi morskiej, transportu i handlu międzynarodowego, utworzyła stały sąd polubowny dla sporów morskich i związanych z handlem międzynarodowym. TAMARA stała się uznanym ośrodkiem arbitrażowym, zajmującym się m.in. sporami związanymi z budową statków morskich (jachty, platformy wiertnicze), finansowaniem obrotu morskiego i ubezpieczeni-

niami, umowami czarterowymi, sztautowaniem, agencją morską i innymi usługami dla statków *etc.*

Ambicją sądu TAMARA jest konkurowanie z arbitrażem londyńskim. Między innymi w tym celu został znowelizowany w 2001 r. regulamin tego sądu, co miało znacznie przyspieszyć procedurę, jak również wprowadzić stawki opłat niższe niż w sądach angielskich. Proponowana klauzula arbitrażowa brzmi: „Wszelkie spory wynikające lub pozostające w związku z niniejszą umową będą rozstrzygane przez arbitraż w Rotterdamie, zgodnie z TAMARA Arbitration Rules”.

Obecnie obowiązujące Reguły Arbitrażowe TAMARA zostały przyjęte 1.07.2008 r. Sąd arbitrażowy składa się z trzech arbitrów: po jednym powołanym przez strony, trzeciego powołują wybrani arbitrzy. Istnieje możliwość wyboru jednego arbitra. Przy określaniu wynagrodzenia arbitrów stosuje się stawkę godzinową. Istnieje obowiązek złożenia przez powoda kaucji zabezpieczającej przyszłe wynagrodzenia i koszty postępowania. W zakresie nieuregulowanym w regułach arbitrażowych stosuje się przepisy holenderskiego Kodeksu postępowania cywilnego. Dotyczy to m.in. przeprowadzania dowodów, przesłuchiwanie świadków, powoływania biegłych, wizji lokalnych, zobowiązania do osobistego stawiennictwa *etc.*

3.3.5. ROSYJSKA MORSKA KOMISJA ARBITRAŻOWA

Morska Komisja Arbitrażowa (*Morskaja Arbitražnaja Komisija* – MAK) została powołana w 13.12.1930 r. jako stały sąd arbitrażowy dla rozpatrywania spraw morskich. Obecnie określa się MAK jako organizację społeczną niezależną od państwa. W świetle pkt 1 Statutu Komisji działa ona zgodnie z prawem Federacji Rosyjskiej przy Izbie Przemysłowo-Handlowej Federacji Rosyjskiej. Początkowo zakres przedmiotowy działania MAK był bardzo wąski i ograniczał się do kwestii ratownictwa morskiego. W 1933 r. zakres ten poszerzono o sprawy zderzeń statków i uszkodzeń urządzeń portowych przez statki. W 1936 r. do zakresu działania MAK włączono spory związane z frachtowaniem statków, ich obsługą agencyjną, a także z przewozami morskimi, w tym za konosamentem, oraz sztautowaniem statków. Dalej poszerzano kompetencje MAK na umowy holowania, ubezpieczenia morskiego i rybołówstwo. Obecnie MAK jest właściwa do rozpatrywania sporów „wynikających z umownych i innych stosunków o cywilnoprawnym charakterze, powstających w związku żeglugą morską” (*all disputes from contractual and other civil law relations arising from commercial navigation*).

MAK jest właściwy nie tylko w sporach dotyczących statków morskich pływających po wodach morskich, ale także tych statków znajdujących się na rzeckach międzynarodowych, jak również statków śródlądowych odbywających podróże międzynarodowe. Poza typowymi sprawami związanymi z przewozem morskim ładunków, w tym przewozami morsko-rzecznyimi, do właściwości

MAK należą kwestie holowania różnych obiektów (nie tylko statków), ubezpieczenia morskie (ale także reasekuracja), hipoteka morska, pilotowanie, prowadzenie statków po lodach, badania naukowe na statkach, wydobywanie minerałów i inne prace podwodne, ratownictwo morskie i rzeczne, kolizje, uszkodzenia przez statki urządzeń portowych i pomocy nawigacyjnych, uszkodzenia sieci rybackich i innych urządzeń połowowych, szkody związane z rybołówstwem morskim. Ważnym uzupełnieniem zakresu przedmiotowego jest pkt 3 statutu MAK, który przewiduje właściwość tego sądu w sprawach określonych w umowach międzynarodowych, których stroną jest Federacja Rosyjska. Statut wyraźnie podkreśla, że obecna MAK stanowi kontynuację prawną Komisji powołanej w 1930 r.

Według nowego regulaminu MAK z 2006 r. spór przeważnie rozpoznaje dwóch arbitrów wybranych przez każdą ze stron, jeśli nie osiągną jednomyślności, to w ciągu 10 dni powołują superarbitra, który rozstrzyga sprawę ostatecznie. W braku zgody co do wyboru superarbitra wyznacza go przewodniczący MAK. Procedura dopuszcza także rozstrzyganie sporów przez jednego arbitra wyznaczonego przez przewodniczącego MAK, jeśli strony wyraziły zgodę na wybór składu sądu przez MAK. Specyfiką procedury rosyjskiej jest możliwość wyboru tzw. arbitrów rezerwowych. Każda ze stron może odwołać arbitra, jeśli okoliczności wskazują, że brakuje mu bezstronności i niezależności. Postępowanie toczy się ustnie przy drzwiach zamkniętych. Art. 12 regulaminu przewiduje możliwość zastosowania przez trybunał arbitrażowy „tymczasowych środków ochronnych” w stosunku do przedmiotu sporu, jak również domaganie się od stron odpowiedniego zabezpieczenia w związku z zastosowaniem tych środków. Trybunał arbitrażowy może za zgodą stron ograniczyć się tylko do zbadania pisemnych materiałów, jednakże jeżeli okażą się one niewystarczające, zawsze możliwe jest przeprowadzenie przesłuchania stron lub świadków. Przy wyrokowaniu sąd bierze pod uwagę prawo materialne wybrane przez strony, a w braku wyboru – prawo wskazane przez normy kolizyjne. Arbitrzy mają uwzględniać zwyczaje handlowe. Wyrok wydany przez dwóch arbitrów musi być jednomyślny, przez trzech jednomyślny lub przyjęty większością głosów; przegłosowany arbiter może do wyroku dołączyć pisemne zdanie odrębne.

3.4. GRUPA WSCHODNIA

3.4.1. CHIŃSKIE ARBITRAŻE CMAC i HKMAG

W 1958 r. została powołana do życia Morska Izba Arbitrażowa, jako stały sąd polubowny przy Chińskiej Radzie Wspierania Handlu Międzynarodowego. Obecnie jest to *China Maritime Arbitration Commission* (CMAC) z siedzibą w Pekinie, mająca od 2003 r. swój oddział w Szanghaju. W Szanghaju od 2003 r.

działa CMAC *Fishery Resolution Center* specjalizujący się w sporach związanych z rybołówstwem morskim.

CMAC działa na podstawie *Arbitration Rules* z 22.11.2000 r., zmienionych 5.07.2004 r. W świetle § 2 zasad Chińska Komisja Arbitrażu Morskiego jest sądem, który niezależnie i bezstronnie rozstrzyga spory morskie, logistyczne i inne spory umowne lub pozaumowne. Zakres przedmiotowy właściwości tego sądu morskiego jest większy niż innych podobnych arbitraży. W szczególności są to spory z umów: czarterowych, przewozów multimodalnych towarów, przewozu pasażerów, przewozu za konosamentem. Także z umów: budowy, remontu i sprzedaży statków, jak również spory związane ze: zderzeniami, wydobywaniem wraków, ubezpieczeniami morskimi, awarią wspólną, odszkodowaniami morskimi. Regulamin wręcz wspomina o sporach dotyczących „bezpieczeństwa morskiego”. Sąd jest właściwy także dla sporów dotyczących dostaw paliwa, stosunków pośrednictwa pracy marynarzy lub pracowników obsługi portowej. CMAC zajmuje się również sporami z eksploatacji i wykorzystania zasobów morskich i odpowiedzialnością za szkody w środowisku morskim, jak również sporami związanymi z rybołówstwem morskim. Na szczególną uwagę zasługuje poszerzenie zakresu działania tego morskiego arbitrażu na spedycję, transport kolejowy, składowanie kontenerów, przechowywanie, szeroko rozumianą logistykę (aż do zarządzania informacją), sprzedaż, najem środków transportowych, ubezpieczenia związane z logistyką *etc.* Taki zakres działania sądu z jednej strony zwiększa potencjalną ilość spraw, które mogą do niego trafić, z drugiej jest w pełni zgodny z nowymi technikami przewozowymi.

Procedura arbitrażowa nie różni się od innych tego typu sądów. Komisja prowadzi panel arbitrów, którzy mogą być obcokrajowcami. Ciekawym rozwiązaniem organizacyjnym jest istnienie biur Komisji, które zajmują się doradztwem, *public relation*, promocją działalności CMAC. Wniosek o arbitraż (art.13, pkt 3 zasad) powinien być opłacony z góry, zgodnie z taryfą opłat arbitrażowych. Strony mogą upoważnić Przewodniczącego CMAC do powołania arbitrów. Możliwe jest upoważnienie do wyznaczenia jednego arbitra. Zasadą jest postępowanie ustne, ale sąd może się ograniczyć tylko do zbadania dokumentów. Rzadkim w regulaminach arbitrażowych przepisem jest art. 47 mówiący o zawieszeniu postępowania, np. gdy strony „pracują nad ugodą”, konieczne jest rozstrzygnięcie innej sprawy, postępowanie uniemożliwia *vis maior*. Wyrok winien zapaść w ciągu 9 miesięcy od ukonstytuowania się sądu polubownego. Art. 69 zasad przewiduje postępowanie uproszczone dla spraw o wartości do 500000 juanów.

CMAC ma obszerną regulację regulaminową. Jednym z cenniejszych jej elementów, które mogą przynieść owoc w postaci rosnącej liczby spraw, są różne wzorce umowne. Poza modelowymi klauzulami arbitrażowymi, które strony powinny wprowadzać do swoich umów, tj. *Model Arbitration Clause CMAC*, istnieje odrębna klauzula „rybacka” – *Model Arbitration Clause CMAC Fishery*

Dispute Resolution Center, są pewne wzorce kontraktowe CMAC, naturalnie już z gotowymi klauzulami arbitrażowymi, np. *Fixture Note of Voyage Charter Party*, *Letter of Guarantee*.

Honkong jest od 1997 r. do 2047 r. specjalnym regionem administracyjnym Chińskiej Republiki Ludowej. Prawo arbitrażowe Hongkongu jest jednak odrębne i opiera się na wzorcach brytyjskich. W 1985 r. zostało powołane *Hong Kong International Arbitration Centre* (HKIAC). Początkowo finansowane przez przedsiębiorców i rząd Hongkongu, obecnie jest niezależne finansowo i samodzielne. HKIAC świadczy następujące usługi arbitrażowe: mianowanie arbitrów, administrowanie działalności zespołów arbitrów krajowych i międzynarodowych, proponowanie własnych reguł arbitrażowych.

W 2000 r. w ramach HKIAC powstała *Hong Kong Maritime Arbitration Group* (HKMAG), która prowadzi odrębną listę arbitrów morskich. Strony mogą dokonać swobodnie wyboru arbitrów, zarówno przed, jak i po powstaniu sporu. Mogą być stosowane w postępowaniach nie tylko reguły HKMAG, ale i przepisy londyńskiego LMAA lub regulaminu UNCITRAL. Procedura arbitrażowa HGMAG jest oparta na modelowym prawie UNCITRAL, przy czym morski sąd arbitrażowy musi mieć pewne cechy szczególne, jak choćby to, że arbitrami muszą być osoby mające doświadczenie w zakresie morskiej żeglugi handlowej. Podobnie jak w praktyce LMAA w HKMAG wprowadzono postępowanie arbitrażowe w sprawach drobnych – jest to szczególnie przydatne w sporach z zakresu żeglugi morskiej. Procedurę tę można stosować, gdy wartość przedmiotu sporu nie przekracza 50000 dolarów amerykańskich. Postępowanie to jest prostsze i szybsze. Strony wyznaczają tu jednego arbitra, ograniczony jest czas wymiany pism między stronami. Odmianą tej procedury jest forma postępowania wyłącznie pisemnego. HKMAC proponuje dwie formy klauzul arbitrażowych: „długa” – zawierającą m.in. wybór prawa, trzyosobowy skład trybunału arbitrażowego i sposób jego powoływania, możliwość powołania jednego arbitra, możliwość zastosowania arbitrażu dla drobnych roszczeń *etc.*, „krótka” – np. „arbitraż w Hongkongu, zgodnie z Morską Klauzulą Arbitrażową Hongkongu”. Można wybrać arbitraż w Hongkongu ze stosowaniem prawa angielskiego, w tym brytyjskiej ustawy arbitrażowej z 1996 r.

3.4.2. TOKIJSKA MORSKA KOMISJA ARBITRAŻOWA

W Japonii arbitrażem morskim zajmuje się powstała w 1933 r. *Japan Shipping Exchange Incorporation*. Kraj ten ma pewną tradycję w zakresie arbitrażu morskiego, gdyż początki tej działalności sięgają XIX w. W ramach JSE powstała wyodrębniona *Tokyo Maritime Arbitration Commission* – Tokijska Morska Komisja Arbitrażowa (TOMAC). Obecnie TOMAC ma trzy zestawy reguł postępowania arbitrażowego: reguły zwykłe, regulamin postępowania uproszczonego i regulamin postępowania w sprawach drobnych roszczeń. W zwykłym

trybie postępowanie trwa średnio 9 miesięcy, uproszczone zasady – wprowadzone w 1985 r. – pozwalają znacznie skrócić postępowanie (od 3 do 5 miesięcy), a w postępowaniu w sprawach drobnych roszczeń (SCAP) regulamin wprowadzony w 1999 r. mógł być dotychczas stosowany, gdy wartość przedmiotu sporu nie przekraczała 20 mln jenów. TOMAC rozstrzyga sprawy dotyczące: własności statków, umów czarterowych, przewozów morskich ładunków, transportu multimodalnego, holowania, ubezpieczeń morskich, sprzedaży statków, remontów statków, ratownictwa morskiego i inne o morskim charakterze. Można zatem uznać ten sąd za typowo specjalistyczny morski sąd arbitrażowy.

Procedura TOMAC nie odbiega zasadniczo od innych sądów polubownych i opiera się na *Maritime Arbitration Rules* opracowanych przez JSE. Klauzula arbitrażowa TOMAC jest taka sama jak w innych tego typu sądach: „wszelkie spory wynikające z niniejszej umowy lub pozostające w związku z umową będą rozstrzygane w postępowaniu arbitrażowym, które odbędzie się w Tokio w ramach Tokijskiej Komisji Arbitrażu Morskiego, zgodnie z regulaminem TOMAC, a jej orzeczenia będą ostateczne i wiążące dla stron”. Regulamin przewiduje powództwo wzajemne. Miejscem arbitrażu jest Tokio lub Kobe. Jednym z problemów charakterystycznych dla stałych sądów arbitrażowych jest wybór arbitrów. Przede wszystkim arbitrów wybiera się z panelu arbitrów TOMAC. Rzadko spotyka się osoby spoza tego kręgu, chociaż regulamin to dopuszcza, „jeśli jest taka konieczność”. Jeśli strony zgodnie wybiorą jednego arbitra, to staje się on sądem arbitrażowym. Najczęściej jednak każda ze stron wybiera (nominuje) do 7 arbitrów, a z tych grup TOMAC wybiera po jednym i mianuje trzeciego. Gdy strony nie nominują arbitrów, TOMAC może wyznaczyć jednego lub trzech arbitrów. Regulamin przewiduje także zastępczych arbitrów na wypadek śmierci lub rezygnacji arbitra. Dość precyzyjnie regulamin reguluje kwestię odwołania arbitra w razie powiązań handlowych lub innych ze stronami. Paragraf 24 regulaminu wspomina o „immunitacie arbitrów”, co należy – jak się wydaje – rozumieć jako wyłączenie ich odpowiedzialności cywilnej za szkody, jakie mogą powstać w wyniku arbitrażu.

W 2001 r. wprowadzono szereg nowości proceduralnych – m.in. obecny rodzaj postępowania mediacyjnego, z którego strony mogą skorzystać przed zwykłą procedurą lub procedurą uproszczoną, zmierzającego do pojednania stron. Wprowadzono szeroko możliwość internetowej formy działania sądu, np. pozw i dowody mogą być przesyłane e-mailem. Jednakże wysłuchanie stron nie może nastąpić przez Internet, „chyba że szczególne okoliczności tego wymagają”. Niezwykle daleko poszedł liberalizm TOMAC w zakresie uzależnienia rodzaju postępowania od wartości przedmiotu sporu, bowiem obecnie postępowanie uproszczone jest możliwe przy roszczeniach do 20 mln jenów, a postępowanie w sprawach drobnych roszczeń – do 5 mln jenów. Pewnym *novum* tokijskiej procedury arbitrażowej jest rodzaj postępowania zabezpieczającego dla ochrony interesów wierzyciela. Jeśli w wyniku orzeczenia arbitrażowego

należałoby zwolnić zatrzymany statek, to musi być to zabezpieczone odpowiednią kwotą pieniężną lub w inny sposób, np. gwarancją ubezpieczyciela.

3.4.3. ARBITRAŻ MORSKI W SINGAPURZE

W Singapurze działa SIAC (*Singapore International Arbitration Centre*). Prawo singapurskie sprzyja generalnie arbitrażowi, o czym może świadczyć fakt, że w 2005 r. Sąd Najwyższy Singapuru nadał klauzulę wykonalności 10 zagranicznym orzeczeniom arbitrażowym¹². W 2007 r. przyjęto nowy regulamin arbitrażowy SIAC. Centrum zajmowało się także arbitrażem morskim, jednakże w 2004 r. *Singapore Maritime Foundation* powołała *Singapore Chamber of Maritime Arbitration* (SCMA) dla promocji arbitrażu morskiego w Singapurze. W Singapurze ma siedzibę ponad 4000 morskich i związanych z morzem przedsiębiorców, którzy są głównymi klientami arbitrażu. Rules of the Singapore Chamber of Maritime Arbitration są bardzo obszerne i obejmują aż 47 reguł. Arbitraż działa w składzie jednego arbitra lub trzech arbitrów. Arbitrów można wybrać tylko z panelu SCMA. Reguła 18 przewiduje możliwość usunięcia przez przewodniczącego SCMA arbitra, który nie jest zdolny w sensie psychicznym lub fizycznym brać udziału w postępowaniu albo odmawia udziału w pracach arbitrażu. W świetle reguły 21 trybunał arbitrażowy stosuje prawo wskazane przez strony jako właściwe dla danego sporu. W braku wyboru prawa stosuje się prawo wskazane przez właściwe normy kolizyjne. Trybunał może działać na zasadzie *amiable compositeur* lub *ex aequo et bono* tylko za wyraźną zgodą stron. W każdym przypadku trybunał działa zgodnie z umową, opierając się na zwyczajach handlowych, które mogą mieć zastosowanie do danej transakcji. W ciągu 7 dni strony mogą zawrzeć porozumienie o języku lub językach właściwych dla postępowania. W jego braku arbitraż prowadzony jest w języku angielskim. Za zgodą stron trybunał może wyłączyć ustne przesłuchania i ograniczyć się do formy pisemnej postępowania. Reguła 34 daje szczególne uprawnienia trybunałowi m.in. do przedłużania lub do końcowego orzeczenia. Bardzo obszernie unormowano kaucję zabezpieczającą koszty i wydatki sądowe. Generalnie powód musi z góry skracania wszelkich terminów określonych w Regulach SCMA, poddawania inspekcji wszelkiej własności stron, a nawet – za zgodą stron – dopuszczenia do postępowania innych uczestników, którzy będą objęci, wpłacić co najmniej połowę opłat uiszczanych po zakończeniu postępowania. Reguła 46 wprowadza tzw. *Small Claims Procedure* (do 75 000 dolarów).

¹² Wydaje się, że w tym rejonie świata jest to tendencja ogólna, o czym może świadczyć fakt nadania mocy obowiązującej w latach 1998–2001 w Chinach 1474 obcym orzeczeniom arbitrażowym, w tym 36 tajwańskim.

3.4.4. INDYJSKIE MORSKIE REGUŁY ARBITRAŻOWE

W dniu 1.04.2004 r. Indyjska Rada Arbitrażu (*Indian Council of Arbitration*), działająca przy Federacji Indyjskich Izb Przemysłowo-Handlowych, przyjęła ICA *Maritime Arbitration Rules*. Reguły te stanowią podstawę krajowego i międzynarodowego arbitrażu morskiego w Indiach. Powołany został *Maritime Arbitration Committee*, złożony z członków nominowanych przez ICA, a także Ministra Żeglugi, Indyjskie Stowarzyszenie Armatorów i inne ugrupowania żeglugowe. Zadaniem Morskiego Komitetu Arbitrażowego są: tworzenie panelu arbitrów, formułowanie ogólnych zasad dotyczących postępowania arbitrażowego, określanie skali wynagrodzeń arbitrów, publikacja orzeczeń arbitrażowych. Arbitrami mogą być „ludzie biznesu (*commercial men*) mający odpowiednią wiedzę i reputację w morskim świecie (*maritime world*)”.

Indyjskie reguły arbitrażowe są bardzo ściśle związane z krajowym prawem arbitrażowym, to znaczy z *Arbitration and Conciliation Act of 1996*. Wszystkie postępowania arbitrażowe prowadzone zgodnie z ICA MAR podlegają wspomnianej ustawie. Zgodnie z pkt. 7 reguł mają one zastosowanie do sporów morskich dotyczących: interpretacji umów czarterowych i innych umów frachtowych oraz konosamentów, przewozu morskiego ładunków, ratownictwa morskiego, holowania statków i innych obiektów pływających, szkód spowodowanych przez zderzenia, wejścia na mieliznę, pożar i inne wypadki w porcie lub na morzu, interpretacji jakichkolwiek dokumentów morskich, własności statków, w tym zastawów i hipotek, awarii wspólnej i umów ubezpieczenia morskiego, podnoszenia wraków i zanieczyszczenia morza, jak również w innych sprawach związanych z żeglugą morską.

Jak we wszystkich postępowaniach rozpoczyna je pisemny wniosek powoda do sekretarza Komitetu. Reguły uzależniają wszczęcie postępowania od uiszczenia opłaty rejestracyjnej (niepodlegającej zwrotowi). Sąd arbitrażowy składa się z trzech lub jednego arbitra. Arbitrów wybierają strony. Miejsce arbitrażu wybierają strony dowolnie w Indiach – jeśli nie ustalą miejsca arbitrażu, to odbywa się on w New Delhi. Wszystkie postępowania arbitrażowe są prowadzone w języku angielskim. Zgodnie z pkt 16.1. reguł strony mogą zdecydować o poprzedzeniu postępowania arbitrażowego koncyliacją. Także w regułach indyjskich zwraca się uwagę na szybkość postępowania (*the tribunal shall make the award as expeditiously as possible*), ale okres wyrokowania jest dość długi, gdyż wynosi od 6 miesięcy do 2 lat.

Dodatkiem do wspomnianych reguł arbitrażowych jest ICA *Code of Conduct*, który składa się z czterech części, obejmujących zasady postępowania: Komitetu Arbitrażowego, arbitra, stron postępowania arbitrażowego, Rady. Kodeks postępowania nie jest częścią reguł arbitrażowych, ale niewątpliwie ma wpływ na arbitraż morski w Indiach, gdyż formułuje fundamentalne zasady arbitrażu i pozwala zagwarantować przestrzeganie reguł etycznych. Między innymi zabrania, by arbitrami byli członkowie Komitetu, stawia wysokie wy-

magania arbitrom, którzy mają działać *with honesty, integrity, diligence and dignity*, a dalej Kodeks wymaga, by orzekali, stosując następujące zasady: *patience, courteousness, and equality*. Interesujące jest, czego domaga się Kodeks od stron postępowania arbitrażowego. Otóż strony także mają wykazać troskę o *dignity of proceedings and shall act with honesty and diligence*. Wydaje się, że domaganie się od uczestników postępowania, by ich działania były uczciwe i staranne, jest bardzo pożądane, ale można się obawiać, że troska o ochronę własnego interesu może być dla stron ważniejsza niż przestrzeganie zasad Kodeksu. W dokumentacji indyjskiego Komitetu Arbitrażu Morskiego znajduje się także wzór *Arbitrator's Declaration of Acceptance of Responsibility and Statement of Independence*, którą podpisuje w każdej sprawie arbiter. Zobowiązuje się w niej m.in. działać zgodnie z regułami arbitrażowymi, uczestniczyć w pracach trybunału w godzinach biurowych, sporządzić wyrok w terminie 15 dni od zakończenia przesłuchań stron.

4. UWAGI KOŃCOWE

Bez wątplenia powyższe omówienie ważniejszych morskich sądów arbitrażowych nie wyczerpuje tego, istotnego dla praktyki morskiego obrotu handlowego, tematu. Założono na wstępie przede wszystkim informacyjny charakter tego opracowania. Celowe wydaje się rozwinięcie tej problematyki, w tym charakteru prawnego klauzul arbitrażowych, kontrowersyjnej kwestii uznawania zapisów na sąd polubowny w umowach morskich i konosamentach, zaleceń konwencyjnych co do arbitrażu *etc.* Morskie prawo arbitrażowe jest obszerną dziedziną mało znaną w naszym kraju. Przy okazji należałoby podnieść zagadnienie, aktualne w związku z pracami nad nowym polskim kodeksem morskim, czy nie należałoby nawiązać do arbitrażu morskiego w tym akcie prawnym. Metoda polubownego rozstrzygania sporów jest przecież standardem w morskim obrocie handlowym.

TYPES OF MARITIME ARBITRATION

(Summary)

This article discusses different types of maritime arbitration. In the introduction, the author distinguishes between ad hoc arbitration and permanent courts of maritime arbitration. The author draws attention to the fact that not every institutionalization of arbitration means that we are dealing with a permanent court of conciliation. In addition, the role of maritime courts of conciliation is changing because inter alia an increasing amount of business arbitration is dealt with via proceedings in maritime cases.

Next the article discusses the structure and procedural principles of many examples of maritime arbitration. The author divides these into the following: the Anglo-Saxon group (London and new York arbitrations); the European group (The Maritime Chamber of Arbitration in Paris, the ICC/CMI Arbitration regulations, The German Court of Arbitration, The Dutch Court of Arbitration, The Russian Maritime Arbitration Commission); and the Eastern group (examples of arbitration in China, Japan, Singapore, and India).

One of the author's conclusions is the necessity of referring to the subject of maritime arbitration in the new Polish Maritime Codex which is being prepared by the Maritime Law Codification Commission.