

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

## WYBRANE PROBLEMY NOWEJ REGULACJI PRZEWOZU ŁADUNKU W POLSKIM PRAWIE MORSKIM

*Artykuł dotyczy morskiego prawa przewozowego, a szczególności potrzeby wykorzystania w nowym polskim Kodeksie morskim międzynarodowych standardów konwencyjnych. Omówione zostały kolejno etapy kształtowania jednolitych regulacji międzynarodowych w zakresie przewozu morskiego ładunku. Przedstawiono zwłaszcza trzy konwencje przewozowe: reguły hasko-visbijskie (1924/1968), reguły hamburskie (1978) i reguły rotterdamskie (2009).*

*Szczególne znaczenie przypisano jednak regulacjom krajowym, łączącym rozwiązania zawarte w różnych konwencjach, nazywanym hybrydowymi. Autor jest bowiem zwolennikiem koncepcji, by Polska w nowym k.m. wprowadziła regulację hybrydową przewozu morskiego ładunku.*

*Autor sugeruje konkretne rozwiązania legislacyjne, przedstawiając schemat odpowiedniego działu k.m. W rozwiązaniach tych starano się połączyć istniejące już rozwiązania oparte na systemie RHV z nowymi instytucjami prawnymi przyjętymi z regul hamburskich i zwłaszcza regul rotterdamskich.*

*Duży nacisk autor położył na omówienie niezwykle powszechnej, a nieunormowanej przez prawo polskie, instytucji kontraktu ilościowego (volume contract). Postuluje się wprowadzenie tej umowy przewozowej do nowego k.m. Poza tym artykuł omawia nowe przepisy regul rotterdamskich dotyczące jurysdykcji i arbitrażu.*

### 1. UWAGI WSTĘPNE

Prawo przewozowe stanowi nadal najważniejszą część morskiego prawa cywilnego. Ma ono nie tylko znaczący potencjał teoretyczny, o czym świadczą liczne prace naukowe i podręczniki akademickie z tej dziedziny prawa, ale przede wszystkim znaczenie praktyczne przewozów morskich jest nadal ogromne, czego dowodzi obszerna judykatura światowa. Wprawdzie w Polsce, w związku z wyraźnym kryzysem przewoźników morskich, problematyka przewozowa nie cieszy się zbyt dużym zainteresowaniem, a prawo morskie zdominowały kwestie publicznoprawne, wydaje się, że sytuacja ta w najbliższym czasie ulegnie zmianie. Pierwsze prace, publikowane na łamach „Prawa Morskiego”, wskazujące na konieczność badań w zakresie umowy przewozu

morskiego ładunku, inspirowane są przede wszystkim nowymi regulacjami międzynarodowymi<sup>1</sup>.

W ustawie z 18.09.2001 r. – Kodeks morski<sup>2</sup> przewozowi morskiemu poświęcono aż 85 artykułów (103–187), to jest bez mała trzecią część polskiej kodyfikacji morskiej. W pracach nad nowym k.m. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego rozpoczęła właśnie etap formułowania przepisów o przewozie morskim ładunku. Wydaje się przeto, że poniższe uwagi mogą być wykorzystane w pracach legislacyjnych.

## 2. AKTUALNY STAN PRAWNY – TRZY KONWENCJE

Próby ujednoczenia morskiego prawa przewozowego trwają od wielu lat. Wyróżnić można kilka etapów rozwoju regulacji przewozu morskiego ładunku. Pierwszym było przygotowanie w 1880 r. przez Association for the Reform and Codification of the Law of Nations<sup>3</sup> modelowej koncepcji konosamentu, w której starano się wyważyć interesy ładunku i przewoźnika<sup>4</sup>. Z inicjatywy Stowarzyszenia Prawa Morskiego w 1921 r. uchwalono tzw. **reguły haskie**, które określając przede wszystkim zasady odpowiedzialności przewoźnika morskiego, miały spełniać rolę „wzorcowego konosamentu”<sup>5</sup>.

Odrębnie rozwijało się przewozowe prawo angloamerykańskie, które, zdominowane przez kręgi armatorskie, eksponowało swobodę umów, akceptowało

---

<sup>1</sup> M. Czernis, *Reguły rotterdamskie – geneza powstania*, Prawo Morskie 2010, t. XXVI, s. 265–308; M. Dragun-Gertner, *Konosament elektroniczny w transporcie morskim*, Prawo Morskie 2004, t. XX, s. 107–120; *idem*, *Zbywalność konosamentu jako papieru wartościowego*, Prawo Morskie 2006, t. XXII, s. 99–111; *idem*, *Elektronizacja obrotu morskiego a polskie prawo morskie*, Prawo Morskie 2007, t. XXIII, s. 147–159; *idem*, *Zakres stosowania prawnego reżimu przewozu ładunku morzem według projektu konwencji UNCITRAL*, Prawo Morskie 2008, t. XXIV, s. 21–32; K. Kochanowski, *Pojęcie demurrage i detention zastosowane do obrotu kontenerowego w Polsce*, Prawo Morskie 2004, t. XX, s. 133–146; M.H. Koziński, *Zastosowanie instytucji indosu wekslowego w morskim obrocie handlowym*, Prawo Morskie 2006, t. XXII, s. 113–164; D. Lost-Siemińska, *Projekt konwencji UNCITRAL o umowach międzynarodowego przewozu ładunków*, Prawo Morskie 2008, t. XXIV, s. 13–20; *idem*, *Reguły rotterdamskie a inne konwencje przewozowe*, Prawo Morskie 2010, t. XXVI, s. 79–86; I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Odpowiedzialność odszkodowawcza załadowcy na podstawie konwencji UNCITRAL o umowie międzynarodowego przewozu ładunków w całości lub częściowo morzem (reguły rotterdamskie)*, Prawo Morskie 2009, t. XXV, s. 51–71.

<sup>2</sup> Dz.U. Nr 138, poz. 1545, tekst jednolity Dz.U. z 2009 r., Nr 271, poz. 1689, zob. M.H. Koziński, *Kodeks morski. Umowy międzynarodowe, przepisy Unii Europejskiej, akty wykonawcze*, Gdynia 2010.

<sup>3</sup> Była to pierwotna nazwa późniejszego Stowarzyszenia Prawa Międzynarodowego (International Law Association).

<sup>4</sup> Zob. P. Marburgh, *Uniformity or Unilateralism in the Law of Carriage of Goods by Sea?*, Victoria University of Wellington Law Review 2000, vol. 31, s. 355 i nast.

<sup>5</sup> Por. J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Przewóz ładunku*, [w:] *Prawo morskie*, t. II.1, red. J. Łopuski, Bydgoszcz 1998, s.320.

liczne klauzule zwalniające od odpowiedzialności, narzucało rozstrzyganie sporów przed wybranymi sądami. Przełomem w tym systemie prawa był amerykański **Harter Act** z 1893 r. Ustawa ta w dużym stopniu wpłynęła na kształtowanie się morskiego prawa przewozowego i stworzyła podstawy do ujednoczenia prawa w skali międzynarodowej. Rozwiązania wspomnianej ustawy pozwoliły ograniczyć autonomię kontraktową przez wprowadzenie przepisów o charakterze *iuris cogentis* w zakresie odpowiedzialności przewoźnika morskiego.

Najbardziej znaczącym etapem tworzenia jednolitego, morskiego prawa przewozowego jest Międzynarodowa konwencja o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z 25.08.1924 r. (**reguły haskie**)<sup>6</sup>. Konwencja przejęła wyżej wymienione reguły haskie z 1921 r. i stworzyła pierwsze konwencyjne standardy odpowiedzialności stron w umowie przewozu ładunku drogą morską.

Kolejnym etapem rozwoju prawa przewozów morskich są **reguły visbijskie**, przygotowane w 1963 r. przez Międzynarodowy Komitet Morski i wprowadzone do konwencji z 1924 r. protokołem brukselskim z 23.02.1968 r., który znacznie poprawił pozycję „ładunku”. Ostateczny kształt systemowi reguł hasko-visbijskich nadał protokół brukselski z 21.12.1979 r. System ten dominuje obecnie w praktyce obrotu morskiego<sup>6</sup> i jest podstawą regulacji zawartej w k.m.

Z inicjatywy UNCITRAL została przygotowana kolejna konwencja przewozowa, to jest konwencja hamburska z 31.03.1978 r. (**reguły hamburskie**). Konwencja ta formułowana głównie w interesie państw ładunkowych<sup>7</sup> znacznie ograniczyła swobodę umów przewozowych, tworząc, w interesie słabszego partnera umowy, swoistą gwarancję w postaci semiimperatywności<sup>8</sup> norm konwencji w odniesieniu do minimalnych wymagań w zakresie odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Konwencja wprowadziła nową definicję umowy przewozu, rozszerzyła zakres swego działania na przewozy potwierdzane innymi dokumentami niż konosament, odeszła od wielu anachronicznych regulacji reguł hasko-visbijskich, takich jak np. wymienianie tzw. przesłanek ekskulpacyjnych przewoźnika. Reguły hamburskie oparły odpowiedzialność przewoźnika morskiego na zasadzie winy domniemanej i wprowadziły odpowiedzialność za opóźnienie

---

<sup>6</sup> Stronami tej konwencji jest 86 państw; podkreślić należy, że szereg państw wystąpiło z systemu RH, np. Australia (1993), Dania, Finlandia, Norwegia, Szwecja (1984), Egipt (1987), Włochy (1984), Japonia (1992), Liban (1997), Holandia (1982), Rumunia (2002), Wielka Brytania (1977); stronami reguł visbijskich jest 26 państw, a protokołu z 1979 r. – 25 państw.

<sup>7</sup> Por. D.C. Frederick, *Political Participation and Legal Reform in the International Maritime Rulemaking Process: From the Hague Rules to the Hamburg Rules*, *Journal of Maritime Law and Commerce* 1991, nr 81, s. 103–106.

<sup>8</sup> M.H. Kozłowski, *Zagadnienie nieważnych klauzul konosamentowych w pracach UNCITRAL*, *Problemy Prawne Handlu Zagranicznego* 1980, t. IV, s. 50 i nast.

w przewozie. Mimo że konwencja z 1978 r. weszła w życie w 1992 r., jej postanowienia z trudem adaptują się w obrocie morskim<sup>9</sup>.

Najnowszym osiągnięciem morskiej legislacji międzynarodowej są **reguły rotterdamskie**, czyli Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów w całości lub częściowo drogą morską, podpisana w Rotterdamie w dniu 23.09.2009 r.<sup>10</sup>. Konwencja ta, wbrew pozorom, nie jest regulacją radykalnie nową. Tradycjonalizm prawa morskiego ogranicza możliwość zmian rewolucyjnych. Reguły rotterdamskie w dużym stopniu opierają się na systemie dotychczasowych regulacji i w nowej konwencji łatwo można dostrzec wyraźne zapożyczenia z reguł hasko-visbijskich i reguł hamburskich. Można zaryzykować tezę, że najnowsza konwencja jest swego rodzaju hybrydą łączącą istniejące już regulacje z zupełnie nowymi instytucjami prawnymi. Zwłaszcza zwrócić można uwagę na dwie sprawy. Pierwsza to multimodalność konwencji. Nie jest to rozwiązanie doskonałe, ale teoretycznie fakt, że regulacja konwencyjna może mieć zastosowanie nie tylko do przewozu drogą morską, stanowił jedno z podstawowych założeń jej twórców. Druga kwestia to elektronizacja obrotu, a zwłaszcza nadanie rangi dokumentów przewozowych instrumentom elektronicznym – co do jakości jej unormowań można mieć wiele wątpliwości. Nie sposób w tym miejscu analizować innych licznych nowości tego obszernego aktu prawa międzynarodowego, trzeba jednak podkreślić, że w porównaniu do wcześniejszych konwencji przewozowych reguły rotterdamskie są unormowaniem wyjątkowo skomplikowanym<sup>11</sup> i trudna będzie ich adaptacja do krajowych porządków prawnych.

### 3. KWESTIA WYBORU CZY ROZWIĄZANIE HYBRYDOWE

Ustawodawca polski, przystępując do formułowania nowych zasad morskiego prawa przewozowego, stanął przed dylematem: czy dokonać wyboru jednej z wymienionych wyżej konwencji międzynarodowych, czy pójść własną drogą, tworząc hybrydowy system prawa krajowego. Przy czym, gdyby chodziło o wybór reguł hamburskich czy rotterdamskich, należałoby podjąć decyzję o ich ratyfikacji, a jednocześnie trzeba by było wypowiedzieć reguły hasko-visbijskie.

---

<sup>9</sup> Stronami reguł hamburskich jest 31 państw; są to: Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Kamerun, Chile, Czechy, Egipt, Gambia, Gruzja, Gwinea, Węgry, Jordania, Kenia, Liban, Liberia, Lesoto, Malawi, Maroko, Nigeria, Paragwaj, Rumunia, S. Vincent i Grenadyny, Senegal, Sierra Leone, Syria, Tunezja, Uganda, Tanzania, Zambia.

<sup>10</sup> Konwencję podpisało 15 państw (obecnie już 27 państw), w tym Polska; konwencja nie weszła dotychczas w życie. Ratyfikowała ją jedynie Hiszpania (19.01.2011 r.).

<sup>11</sup> Zob. m.in. W. Tetley, *A summary of some general criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)*, [w:] *Serving the role of international maritime law: essays in honour of Professor D.J. Attard*, red. N.A. Gutierrez, London, New York, Routledge-Cavendish 2010, s. 251–254.

Porównując liczbę państw, które ratyfikowały poszczególne konwencje, sprawa wydaje się dość oczywista. Należy jak najdłużej być w systemie RHV, gdyż większość państw rozwiniętych gospodarczo nadal akceptuje ten system. Z drugiej strony, tworząc nowy k.m. należałoby oprzeć się na rozwiązaniach z XXI wieku, a nie z wieku XIX. Poważnym argumentem za ratyfikacją reguł rotterdamskich jest stanowisko Unii Europejskiej. Nie jest ono wprawdzie wyrażone w sposób wiążący kraje członkowskie, ale w rezolucji z 23.03.2010 r. Parlamentu Europejskiego przyjęto stanowisko zachęcające kraje członkowskie do szybkiej ratyfikacji reguł rotterdamskich.

Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego w 2011 r. przeprowadziła wśród swoich członków akcję kwestionariuszową dotyczącą ewentualnej ratyfikacji przez Polskę reguł rotterdamskich. Wynik badania był jednoznaczny – Polska nie powinna ratyfikować konwencji z 2009 r.

Na obecnym etapie prac legislacyjnych przyjmuje się przeto, że polski k.m. powinien zawierać w zakresie przewozu morskiego **regulację hybrydową**. Autor tego opracowania od dawna optuje za pełną hybrydyzacją prawa przewozowego, przez którą rozumie połączenie w krajowym systemie wszystkich trzech morskich konwencji przewozowych, z wyeksponowaniem regulacji najnowszych. Jest to rozwiązanie bardzo trudne i mające swoje negatywne reperkusje na arenie międzynarodowej. Wydaje się jednak, że jakkolwiek uniwersalizm i jednolitość w morskim prawie przewozowym stają się mitem. Nawet w ramach systemu RHV są kraje, które nie przyjęły protokołów z 1968 i 1979 r. Szanse na zdominowanie obrotu morskiego przez reguły hamburskie, a tym bardziej reguły rotterdamskie, są niewielkie. Dlaczego zatem nie spróbować stworzyć wprawdzie tylko krajowego, ale nowoczesnego systemu prawa przewozu morskiego ładunku?

Polska nie byłaby w tym rozwiązaniu odosobniona. Od lat istnieją już systemy hybrydowe w zakresie przewozu ładunku morzem<sup>12</sup>. Do najbardziej znanych niewątpliwie należy **system skandynawski**. W prawie skandynawskim tradycyjnie zasadniczą rolę odgrywały RHV, po wejściu jednak w życie reguł hamburskich przyjęto nowy Kodeks morski krajów skandynawskich<sup>13</sup>, na podstawie którego sformułowano kodeksy Norwegii, Szwecji, Finlandii i Danii. Na przykład szwedzki kodeks morski z 1994 r. (*Swedish Maritime Code* – SMC) zawiera rodzaj kompromisu między konwencją brukselską i hamburską – hasko-visbijską zasadę *tackle-to tackle* zastąpiono hamburską formułą

<sup>12</sup> Były nawet próby łączenia różnych systemów konwencyjnych podejmowane na szczeblu międzynarodowym – tzw. reguły paryskie; por. M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontraktów żeglugowych*, Gdańsk 1996, s. 157.

<sup>13</sup> Zob. H. Tiberger, *Nordic Maritime Code*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 1995, no. 3, s. 525, J. Ramberg, *New Scandinavian Maritime Codes*, Diritto Marittimo 1994, vol. 96, no. 4, s. 1222.

*port-to-port*. Kraje skandynawskie odrzuciły w zasadzie listę przesłanek ekskulpacyjnych typową dla RHV<sup>14</sup>.

Do najbardziej znanych zwolenników regulacji hybrydowej należy niewątpliwie Australia. W COGSA (*Carriage of Goods by Sea Act*) z 1991 r. kraj ten wprowadził do swego prawa przewozów morskich poza RHV także RH. Wprowadzenie hybrydyzacji nie przyszło łatwo, bowiem wprowadzenie reguł hamburskich rezolucją parlamentu wstrzymała do 1997 r. Jednak *Carriage of Goods by Sea Amendment Act* z 1997 r. wprowadził stopniową implementację nowej konwencji, natomiast *Carriage of Goods by Sea Regulation* z 1998 r. po raz kolejny zmodyfikowała ustawy z 1991 i 1997 r. W prawie australijskim obowiązują m.in. hamburskie zasady odpowiedzialności przewoźnika w systemie *port-to-port*, a także za opóźnienie w przewozie<sup>15</sup>.

Mniej znane są próby hybrydyzacji reguł przewozu morskiego w Kanadzie. W zasadzie Kanada implementuje RHV w ustawie *Carriage of Goods by Water Act* z 1993 r. W tym akcie prawnym przewidziano przyszłą adaptację prawa kanadyjskiego także do reguł hamburskich. W 2001 r. w *Marine Liability Act* wprowadzono do prawa Kanady reguły hamburskie (art. 45). Kanada zatem respektuje w swym porządku prawnym oba reżimy konwencyjne.

Warto także zwrócić uwagę na prawo USA. Amerykanie implementowali, z drobnymi zmianami, RHV na mocy US COGSA z 1936 r. Amerykańskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego przygotowało nowy projekt COGSA, przedstawiony Senatowi w 1996 r. – omówiony tam jako COGSA 1999. Projekt ten łączył reguły hasko-visbijskie z regułami hamburskimi. Miał on znaczący wpływ na koncepcję reguł rotterdamskich<sup>16</sup>.

Powoływano się wyżej na przykłady regulacji europejskich i państw dotychczas eksponowanych w obrocie morskim. Centra współczesnej żeglugi są obecnie jednak coraz częściej na Dalekim Wschodzie. Dlatego warto zwrócić uwagę na hybrydyzację przewozu ładunków w krajach rzadziej omawianych w europejskich opracowaniach prawniczych.

Do takich krajów należą niewątpliwie Chiny. W ich k.m. z 1992 r. są wyraźne nawiązania do reguł hamburskich, choćby w definicjach: umowy przewozu, przewoźnika, tzw. *actual carrier*. Okres odpowiedzialności przewoźnika jest

---

<sup>14</sup> Inaczej S.R. Mandelbaum (*Creating Uniform World Wide Liability Standards for Sea Carriage of Goods Under the Hague, COGSA, Visby and Hamburg Convention*, *Transport Law Journal* 2006, vol. 23, s. 471), który twierdzi, że kraje te nadal utrzymują obronę przewoźnika za pomocą przesłanek ekskulpacyjnych: „pożaru” i „błędu nautycznego”.

<sup>15</sup> Zob. S. Derrington, M. White, *Australian Maritime Law Update: 1998*, *Maritime Law and Commerce* 1999, vol. 30, s. 419–420.

<sup>16</sup> Por. M. Czernis, *op.cit.*, s. 273.

określany hamburską formułą *port-to-port*, istnieje także solidarna odpowiedzialność przewoźnika i przewoźnika faktycznego, jak również odpowiedzialność za opóźnienie<sup>17</sup>.

Tajlandia przyjęła pierwszą COGSA w 1991 r. W zasadzie opiera się ona na RHV, ale jako uzupełnienie przyjmuje postanowienia reguł hamburskich. Prawo tajlandzkie zawiera m.in. zasadę *port-to-port* i 2,5-krotność frachtu jako ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika za opóźnienie<sup>18</sup>.

Republika Korei tradycyjnie reguluje prawo morskie w V księdze Koreańskiego kodeksu handlowego. W 1991 r. wprowadzono do *Korean Commercial Code* zasady RHV, przy czym warto zwrócić uwagę, że Korea nie jest stroną tej konwencji. Jednak w nowej regulacji koreańskiej nawiązano jednocześnie do reguł hamburskich – między innymi okres odpowiedzialności przewoźnika wyznacza formuła *port-to-port*<sup>19</sup>. KCC zawiera tylko 11 przesłanek ekskulpacyjnych przewoźnika, wyraźnie wyłączono „pożar” i „błąd nautyczny”<sup>20</sup>.

Przykładów regulacji hybrydowych w zakresie przewozu morskiego ładunku można podać więcej, np. regulację japońską, ale z punktu widzenia polskich potrzeb legislacyjnych warto przytoczyć pogląd A.G. Hamida i Khin Maung Seina, którzy wysuwają sugestie legislacyjne dla Malezji. Uważają oni, że należałoby stworzyć krajowy system prawa przewozowego, obejmujący m.in.: z reguł hasko-visbijskich – wybrane przesłanki ekskulpacyjne z art. 4.2, kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika (666,67 SDR za jednostkę ładunku lub 2 SDR za kilogram), z *ASEAN Framework Agreement*<sup>21</sup> z 2005 r. – definicje umowy przewozu, przewoźnika, przewoźnika faktycznego, zasady stosowania konosamentów i innych dokumentów przewozowych, okres odpowiedzialności *port-to-port*, zasady odpowiedzialności opartej na winie domniemanej (*presumed fault*), odpowiedzialność za opóźnienie, klauzule jurysdykcyjne i arbitrażowe.

Systemy hybrydowe mają zalety, ale i zasadnicze wady. Główną wadą jest niewątpliwie podważanie sensu międzynarodowego ujednoczenia morskiego prawa przewozowego. Państwa, które decydują się na takie rozwiązanie, jak

---

<sup>17</sup> Por. A.H. Hamid, Khin Maung Sein, *A New Carriage of Goods by Sea Act of Malaysia: A Holistic Approach on the Basis of International Practice*, Journal of International Maritime Law 2006, vol.12, no. 4, s. 206 i nast.; zob. także J. Lin, *CMI transport law draft: material contribution on the China Maritime Code*, Journal of International Maritime Law 2003, no. 9, s. 370 i nast.

<sup>18</sup> *Ibidem*, s. 210 i nast.

<sup>19</sup> Zob. In Hyeon Kim, *An introduction to Korean Law Governing Carriage of Goods by Sea*, Journal of Maritime Law and Commerce 2005, vol. 36, s. 447–449, *idem*, *Korean Maritime Law Update:2007 Focused on the Revised Maritime Law Section in the Korean Commercial Code*, Journal of Maritime Law and Commerce 2008, vol. 39, s. 433 i nast.

<sup>20</sup> Por. A.H. Hamid, Khin Maung Sein, *op.cit.*, s. 206 i nast.

<sup>21</sup> Ta umowa wyprzedziła znacznie reguły rotterdamskie w zakresie multimodalności; jej konstrukcja opiera się na wybranych rozwiązaniach zaczerpniętych z RH, konwencji genewskiej NZ o transporcie multimodalnym z 1980 r., a także umowy państw Ameryki Południowej (*Andean Group*) o przewozie multimodalnym.

pisze P. Marburgh, wybierają „żeglugę między Scyllą i Charybdą”<sup>22</sup>. Wydaje się jednak, że wyraźny kryzys legislacji międzynarodowej w zakresie prawa przewozowego i „ślimacze” tempo wdrażania rozwiązań konwencyjnych zmuszają poszczególne państwa do tworzenia na własne potrzeby odrębnych systemów morskiego prawa przewozowego, nawiązujących jednak w znacznym stopniu do istniejących standardów międzynarodowych.

#### 4. JAK WPROWADZAĆ REGULY ROTTERDAMSKIE W RAMACH HYBRYDOWEJ REGULACJI DO KODEKSU MORSKIEGO

##### 4.1. UWAGI OGÓLNE

Aby stworzyć regulację przewozu ładunku w k.m., nie wystarczy jedynie oprzeć się na regulach rotterdamskich i adaptować tę nieratyfikowaną, a także nieobowiązującą konwencję do polskiego prawa morskiego nie wystarczy dla sformułowania przepisów polskiego prawa morskiego o przewozie morskim ładunku. Należy to podkreślić w kontekście wybranej formuły hybrydowej. W stanowisku zespołu przygotowującego te przepisy widać bowiem – jak się wydaje – nadmierną troskę o recepcję konkretnych rozwiązań reguł rotterdamskich. RR mają być rozwiązaniem modelowym, a zatem projektując przepisy, trzeba korzystać także z innych komponentów morskiego prawa przewozowego, to jest reguł hasko-visbijskich i reguł hamburskich. Nadmierna fascynacja nową konwencją – zdaniem autora – utrudni legislację. Trudne normy RR trzeba raczej przyswajać polskiemu prawu, a nie odwrotnie – zmieniać cały system prawa morskiego na potrzeby wdrażania RR. Celowo przytoczono wyżej przykłady rozwiązań hybrydowych, które dość wyraźnie eksponują rolę reguł hamburskich.

Trzeba zwrócić uwagę na jeszcze jeden element, który bezspornie musi uwzględnić polski legislator. Chodzi o zakres podmiotowy i przedmiotowy przepisów nowego k.m. o przewozie morskim ładunku. Zakres ten powinien być pełny, to znaczy musi obejmować wszystkie potencjalne rodzaje przewozu morskiego ładunku.

---

<sup>22</sup> P. Marburgh, *op.cit.*, s. 361.

Wszystkie trzy wyżej omówione konwencje przewozowe nie są kompleksowymi regulacjami przewozu morskiego ładunku. RHV dotyczą „umów przewozu ujętych w konosamencie lub podobnym papierze wartościowym”. RH wyłączają z zakresu swej regulacji umowy czarterowe. RR są regulacją fragmentaryczną, a nie całościowym reżimem prawnym przewozu morskiego ładunku. Przypomnieć należy, że konwencja dotyczy tylko umów przewozu zawieranych w żegludze regularnej, czyli „usług transportowych oferowanych publicznie w drodze ogłoszenia lub w inny sposób i obejmuje transport statkami pływającymi pomiędzy określonymi portami, według powszechnie dostępnego rozkładu rejsów” (*publicly available timetables of sailing dates*). Nie ulega żadnej wątpliwości, że tego typu żegluga nie obejmuje całokształtu obecnie występujących przewozów ładunków. Umowy czarterowe i podobne, w tym kontrakty ilościowe, są szeroko stosowane w żegludze nieregularnej. Dlatego k.m. nie może się ograniczyć do recepcji RR, lecz powinien zawierać regulacje obejmujące także żeglugę nieregularną. Zamierzając czerpać z RR, nie można – wbrew konwencji – narzucać jej rozwiązań umowom zawieranych w żegludze nieregularnej, z wyjątkiem sytuacji, gdy przewóz jest wykonywany na podstawie umowy niebędącej umową czarterową albo inną umową opartą na korzystaniu ze statku lub jego powierzchni ładunkowej, jak również w przypadku wydania w takim przewozie dokumentu przewozowego lub elektronicznego dokumentu przewozowego<sup>23</sup>. Jak się wydaje, może istnieć znaczna grupa umów przewozu w transporcie nieregularnym, które wymagają odrębnej, „klasycznej” regulacji w k.m. Jeśli do tego dodać wszystkie czarterowe i „czarteropodobne” umowy z żeglugi regularnej, do których RR nie mają zastosowania, to wyraźnie widać, że przepisy k.m. muszą być formułowane dwutorowo:

- regulacje adaptujące RR,
- regulacje „klasyczne” (żegluga nieregularna, czartery przewozowe i inne umowy „nawiązujące do powierzchni przewozowej statku”, np. *slot charter*, a także „kontrakt ilościowy”).

Nie można wykluczyć, że będzie jeszcze trzeci kierunek unormowań – mieszanych, czyli takich, które można wykorzystać w obu wcześniej wymienionych reżimach prawnych. Takimi przepisami – zdaniem autora – powinny być m.in. przepisy o dokumentacji przewozu i o odpowiedzialności przewoźnika.

Zwrócić należy uwagę, że tylko w reżimie RR można k.m. uzupełnić skromnymi wtrętami o multimodalności. Była o tym mowa w trakcie dyskusji w Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego. Wynikło z niej, że generalnie nie ma

---

<sup>23</sup> Przy okazji uwaga odnośnie do ujednoczenia nazewnictwa. Mimo że RR używają określenia *transport dokument*, autor uważa, że skoro reguluje się „przewóz ładunku” i „umowy przewozu”, to w k.m. powinny występować „dokumenty przewozowe”. Należy dodać, że w k.m. nie ma i nie planuje się definicji pojęcia „transport”, a nawet „transport morski”.

woli, by k.m. nadać charakter multimodalny<sup>24</sup>. Zdaniem autora tej pracy należałoby jednak choćby w definicji umowy przewozu wspomnieć o tym sztandarowym rozwiązaniu nowej konwencji.

Mając powyższe na uwadze, można zaproponować następującą koncepcję zmiany obecnego tytułu VI k.m. – *Umowy*, działu I – *Przewóz ładunku*. Dział ten dzieli się na dziewięć rozdziałów. Część obecnych przepisów należałoby pozostawić w nowym k.m. Polski k.m., znający – jak wiadomo – dwa rodzaje umów przewozu morskiego: czarterową i bukingową, niestety nie rozdziela wyraźnie unormowań właściwych dla obu typów przewozu. Dlatego należałoby to zmienić i odrębnie uregulować różne rodzaje umów przewozu morskiego ładunku.

Rozwiązania prawne zawarte w regułach rotterdamskich – poza odrębnością rodzajów umów – wprowadzają jeszcze jedno kryterium rozróżnienia, jakim jest rodzaj żeglugi, którego dotyczy dany typ przewozu morskiego ładunku. Chodzi o **żeglugę regularną i nieregularną**. Jak się wydaje, jest to nawiązanie do tradycyjnej żeglugi liniowej i trampowej. Na odmienną regulację stosunków w obu tych rodzajach żeglugi zwracano uwagę w literaturze<sup>25</sup>. Wprawdzie obecnie podział ten traci na znaczeniu, ale skoro reguły rotterdamskie wyraźnie się na nim opierają, to wydaje się, że należałoby go wprowadzić do k.m. Należy sądzić, że proces legislacyjny ułatwiłoby wydzielenie części przepisów, bezpośrednio recypujących RR, stosowanych do „żeglugi regularnej” i części unormowań dotyczących pozostałych stosunków żeglugowych. W tej drugiej należałoby pozostawić, wspominaną wyżej, grupę norm dotychczasowych. Jest to tym bardziej celowe, że nie zamierza się (przynajmniej na razie) wypowiedać reguły hasko-visbijskich i muszą mieć one nadal odzwierciedlenie w k.m.

## 4.2. SCHEMAT TYTUŁU VI DZIAŁU I KODEKSU MORSKIEGO

### DZIAŁ I

#### *Przewóz ładunku*

### Rozdział 1

#### *Przepisy wstępne*

1. Pojęcie żeglugi regularnej i nieregularnej (na podstawie RR).
2. Zakres stosowania przepisów niniejszego działu:

---

<sup>24</sup> Skromna regulacja konwencyjna w tym zakresie wywołuje najwięcej krytyki. Zob. m.in. A. von Ziegler, *Compensation for Damage: The Rotterdam Rules Appraised*, European Journal of Commercial Contract Law 2010, no. 1/2, s. 56 – zwraca on uwagę na zróżnicowanie wysokości limitów odszkodowawczych w różnych konwencjach przewozowych (CMR – 8,33 SDR za kg ładunku, CIM – COTIF – 17 SDR za kg ładunku, CMNI (wody śródlądowe) – 2 SDR za kg, 666,67 SDR za jednostkę ładunku, 1 500 SDR za kontener, 25 000 SDR za ładunek w kontenerze, konwencja montrealaska – 19 SDR za kg, 19 SDR za kg (opóźnienie).

<sup>25</sup> Zob. J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *op.cit.*, s. 315.

„§1. Przepisy niniejszego działu stosuje się do każdej umowy przewozu ładunku drogą morską, chyba że przepisy poniższe stanowią inaczej.

§ 2. Przepisy rozdziału drugiego nie mają zastosowania do umów czarterowych i innych umów o korzystanie ze statku lub z jego przestrzeni ładunkowej, zawieranych w żegludze regularnej.

§ 3. Przepisy rozdziału drugiego mogą mieć zastosowanie do przewozów ładunku w żegludze nieregularnej, jeżeli strony nie zawarły umowy, o której mowa w § 2, albo jeżeli wystawiono dokument przewozowy lub elektroniczny list przewozowy”.

3. Słowniczek: przewoźnik, przewoźnik faktyczny<sup>26</sup>, frachtujący, odbiorca, fracht, kontener, ładunek. Szczególnie dużą rolę należałoby nadać tej normie. Zważywszy na dużą liczbę oryginalnych definicji w RR, wydaje się konieczne ich wyjaśnienie. Niestety, może się zdarzyć, że to samo pojęcie będzie co innego oznaczać w regulacji rotterdamskiej, a co innego w regulacji RHV. Definicje ustawowe muszą to przesądzać jednoznacznie, np. „w żegludze regularnej załadowca oznacza...”.
4. Przedawnienie. Tradycją polskiego prawa jest określanie terminu przedawnienia roszczeń z konkretnych umów, o ile są one różne od ogólnych terminów przedawnienia. W przypadku RR jest to tym bardziej zasadne, że postanowienia art. 62–63 tej konwencji dość specyficznie regulują ten problem. Na przykład art. 63 zabrania zawieszania i przerywania biegu terminu przedawnienia.
5. Przesyłki pocztowe. Chociaż obecnie to anachronizm, celowe byłoby zachowanie dotychczasowego art. 109 k.m.
6. Forma. Rozważenia wymaga także kwestia formy pisemnej czynności prawnych w tym dziale. Jest to zresztą zagadnienie ogólniejsze, które dotyczy całego k.m. Problem komplikuje – jak wiadomo – art. 74 § 3 Kodeksu cywilnego, znoszący formę pisemną *ad probationem* między przedsiębiorcami. W związku z tym trzeba zwrócić uwagę, że formę pisemną dla wielu czynności prawnych związanych z przewozem morskim ładunku zastrzega art. 3 RR. Konwencja wprowadza także pojęcie „wiadomości elektronicznej”, czyli „informacji generowanej, otrzymywanej lub przechowywanej przy użyciu elektronicznych, optycznych, cyfrowych lub innych podobnych środków, z tym skutkiem, że zachowany jest dostęp do przekazanej informacji, umożliwiający późniejsze do niej odwołanie”.

---

<sup>26</sup> Pojęcie przewoźnika faktycznego tak bardzo się zaadaptowało w prawie morskim, że warto je wprowadzić do niniejszego działu, tym bardziej że drugi dział tego tytułu zna takie pojęcie. Być może dałoby się pojęcie przewoźnika faktycznego powiązać z właściwym dla RR pojęciem *performing party* i *maritime performing party*.

## Rozdział 2

*Umowa przewozu ładunku w żegludze regularnej*

## 1. Pojęcie umowy:

„§ 1. Na mocy umowy przewozu ładunku przewoźnik zobowiązuje się przewieźć drogą morską oznaczony ładunek, a frachtujący zobowiązuje się zapłacić fracht.

§ 2. Za zgodą stron umowy i odbiorcy umowa przewozu ładunku może obejmować oprócz przewozu statkiem, także przewóz innymi środkami transportu”.

Należałoby wprowadzić jednak do nowego k.m. element multimodalności, ale tylko z woli stron i odbiorcy. Konwencja RR właściwie tylko w definicji umowy przewozu i art. 26 oraz art. 82 nawiązuje wyraźnie do przewozów multimodalnych, ale w całej konstrukcji tej umowy międzynarodowej, m.in. w ukształtowaniu obowiązków stron umowy, istnieją elementy multimodalności.

W dalszej części tego rozdziału powinny znaleźć się te przepisy RR które ustawodawca uzna za niezbędne, np. art. 11–16, a także art. 24–25. Gdyby przyjęć powyższą definicję umowy przewozu, to należałoby w skróconej wersji nawiązać do art. 26. W tym reżimie prawnym charakterystyczne są także art. 28 i 29. W skróconej wersji należałoby nawiązać również do art. 43–48, z naciskiem na zróżnicowanie sytuacji, gdy wystawiono dokument zbywalny lub go nie wystawiono.

Jeżeli przyjęto by koncepcję „dwutorowości” regulacji przewozu, czyli hybrydowości łączącej „stary” system RHV i „nowy” system RH i RR, to niestety trzeba założyć, że niektóre sformułowania z reżimu regularnej żeglugi mogą się powtórzyć w reżimie nieregularnej żeglugi. Po prostu są one już w k.m. na podstawie RHV i należy sądzić, że dla klasycznego czarteru nadal istotna jest nota gotowości, przestojowe *etc.* Zapewne poszerzy to k.m. o kilkadziesiąt norm, ale – jak się wydaje – nie ma żadnej szansy na sformułowanie całościowego, jednolitego reżimu prawnego przewozu morskiego ładunku w obecnym stanie prawnym. Jak wspomniano, tylko pewne elementy regulacji przewozu morskiego ładunku można próbować ujednoczyć.

## Rozdział 3

*Umowa przewozu ładunku w żegludze nieregularnej*

## 1. Pojęcie umowy:

„§ 1. Umowa przewozu ładunku może polegać na:

- 1) oddaniu przez przewoźnika całej albo określonej części powierzchni ładunkowej statku pod ładunek na jedną lub więcej podróży (umowa czarterowa);

- 2) oddaniu przez dysponującego powierzchnią ładunkową statku, wyrażoną w TEU, części tej powierzchni na jeden lub więcej kontenerów (umowa podczarteru kontenerowego); jest to próba zastąpienia nazwy *slot charter*<sup>27</sup>;
- 3) przewozie poszczególnych rzeczy lub ładunku określonych według rodzaju, ilości, miary lub wagi (umowa drobnicowa); zamiast niefortunnego określenia >>umowa bukingowa<<, proponuje się – wzorem niemieckim – przyjąć takie określenie tej umowy;
- 4) przewozie określonej ilości towarów w serii wysyłek, w określonym czasie, przy czym specyfikacja ilości towaru może określać jego minimum, maksimum lub pewien przedział (umowa ilościowa)”.

Jak widać, powyższe trzy rodzaje umów przewozu ładunku nie są sprzeczne z definicją umowy przewozu w żegludze regularnej, tak więc – jeśli będą zgodne z przepisami wstępnymi tego działu – mogą być zawarte także w żegludze regularnej, jednak są przede wszystkim charakterystyczne dla żeglugi nieregularnej. Osobne miejsce w wśród tych umów zajmuje *volume contract*. Dlatego zostaną mu poświęcone osobne uwagi w dalszej części artykułu.

Być może – z zastosowaniem podrozdziałów – należałoby w dalszej części tego rozdziału umieścić niezbędne, wybrane przepisy z art. 105–107, art. 110–128, 140–152 k.m. Jeszcze raz należy przypomnieć, że celowe byłoby jasne wyodrębnienie norm właściwych wyłącznie dla poszczególnych czterech rodzajów umów przewozowych. Komisja Kodyfikacyjna podkreśliła rangę zasady swobody umów w regulacjach przewozowych, dlatego w obu nowych umowach należy wyeksponować wolę stron. Wydaje się, że, mając to na uwadze, niektóre dotychczasowe unormowania k.m. można skrócić, a nawet pominąć.

W tej części przepisy powinny bliżej określić cechy umowy podczarteru kontenerowego (np. że do takiej umowy nie mają zastosowania przepisy o składaniu noty gotowości oraz że frachtujący wyjątkowo nie płaci frachtu, tylko uiszcza opłatę za przewóz). Podobnie należy stosunkowo lakonicznie, lecz nie zdawkowo, unormować cechy kontraktu ilościowego, opierając się na ustalonej praktyce. W przypadku *slot charteru* i *volume contract* szczególnie trzeba podkreślić możliwość stosowania wzorców umownych, a także zwyczajów.

---

<sup>27</sup> W pracach nad nowym k.m. Komisja Kodyfikacyjna przyjęła, że zostanie wyodrębniona część ustawy dotycząca „korzystania z cudzego statku”. Miałaby ona objąć umowy czarteru na czas, *bareboat charteru* i *slot charteru*. Wydaje się, że klasyczny czarter *slothire* stanowi formę działalności tzw. armatorów bez statków, czyli przewoźników NVOCC (*Non Vessel Owning Common Carrier*). Zob. J. Łopuski, *Umowy o korzystanie z cudzego statku*, [w:] *Prawo morskie*, t. II.1, Bydgoszcz 1998, s. 549 i nast. Typowo przewozowy charakter tej umowy potwierdza *Standard Slot Charter Party* „Slothire” przygotowany przez BIMCO. Wprawdzie praktyka modyfikuje ten typ umowy w rodzaj najmu części powierzchni statku niebędącego kontenerowcem, ale nie wydaje się, by był to wystarczający argument do regulowania takiej umowy jako *slot charteru* w części dotyczącej korzystania z cudzego statku.

## Rozdział 4

### Dokumentacja przewozu

Należy sformułować jednolity system dokumentów przewozowych dla żeglugi regularnej i nieregularnej. Tak jak wyraziła to w dyskusji na forum Komisji Kodyfikacyjnej prof. M. Dragun-Gertner, autor byłby za utrzymaniem tradycyjnej nazwy **konosament**. W niezbędnym zakresie należałoby wprowadzić elektronizację. Można tu wykorzystać RR. Autor uważa, że należałoby w tym rozdziale, w jednym lub kilku przepisach, odnieść się do pojęcia listu gwarancyjnego i sankcji za stosowanie oszukańczych listów gwarancyjnych. Wzorem mogą być reguły hamburskie.

Odnosnie do dokumentów przewozowych warto podnieść kilka kwestii związanych z ich charakterem prawnym. A w szczególności z konosamentem bądź innym dokumentem przewozowym jako **towarowym papierem wartościowym**. Sprawa jest wyjątkowo dyskusyjna teoria prawa papierów wartościowych nie wypracowała bowiem jednoznacznej definicji papieru wartościowego (ani doktrynalnej, ani normatywnej). Z najnowszej wypowiedzi prof. J. Łopuskiego<sup>28</sup> wynika, że podstawowe uprawnienie z konosamentu polega na tym, iż „wynika z niego zobowiązanie przewoźnika do wydania ładunku osobie legitymowanej z treści konosamentu i wydanie ładunku następuje za zwrotem konosamentu”. Co najmniej te dwie okoliczności muszą być zawarte w nowym brzmieniu przepisów o dokumencie przewozowym, który ma być w polskim systemie prawa uznany za towarowy papier wartościowy. Definicja *negotiable transport document* z art. 1.15 RR nie może być wystarczająca, by objęty nią dokument mógł być uznany za papier wartościowy w rozumieniu polskiego prawa cywilnego. Wprowadzenie do dokumentu przewozowego określenia „zbywalny” lub innego odpowiedniego sformułowania (a już zupełnie „szokująco” brzmi drugi wariant konwencyjny, w którym dokument nie jest wyraźnie zdefiniowany jako „niezbywalny”) nie tworzy z takiego dokumentu papieru wartościowego. Aby wybrane do nowej regulacji dokumenty przewozowe były traktowane jako towarowe papiery wartościowe, należy w k.m. nadać im taki charakter przez odpowiednie sformułowanie przepisów.

Przypomnieć trzeba, że w prawie morskim brakuje zasad przenoszenia praw ze „zbywalnych” papierów wartościowych. Warto by było dwa–trzy przepisy poświęcić indosowi<sup>29</sup> i połączyć tę grupę norm z przepisami RR dotyczącymi „namiastki indosu elektronicznego” (m.in. art. 9 RR). Konieczne jest także wprowadzenie odpowiednika rozdziału 11 RR. I na koniec jeszcze jedna nowa regulacja RR, tylko częściowo znana prawu papierów wartościowych. Chodzi

<sup>28</sup> J. Łopuski, *Konosamenty*, [w:] M.H. Koziński, J. Łopuski, M. Orlicki, W. Pyziół, M. Romanowski, *System Prawa Prywatnego*, t. 18 – *Prawo papierów wartościowych*, red. A. Szumański, Warszawa 2010, s. 419.

<sup>29</sup> Por. M.H. Koziński, *Zastosowanie instytucji indosu wekslowego...*, *op.cit.*, s. 113–165.

o możliwość zamiany zbywalnego papieru przewozowego na elektroniczny list przewozowy i odwrotnie.

Proponowana w Komisji Kodyfikacyjnej formuła, aby kwestię elektronicznych dokumentów rozwiązać poprzez sformułowanie „morski dokument przewozowy może być wydany w formie elektronicznej, o ile przewoźnik i załadowca (frachtujący) wyrażą na to zgodę” jest niewystarczająca. Po pierwsze, rozwiązanie to może sugerować tzw. dematerializację już istniejącego papierowego dokumentu. Pod drugie, należy zdefiniować „formę” takiego papieru wartościowego, wykorzystując choćby definicję z art. 1.17 i 1.18 RR. Po trzecie, powinny być określone elementy istotne dla papieru wartościowego, o czym wyżej była mowa. Po czwarte, rekwizyty minimalne muszą być w normie prawnej, a nie wynikać z woli stron; może to być zrobione przez odesłanie do konosamentu.

## Rozdział 5

### *Należności przewoźnika*

RR definiują pojęcie frachtu (art. 1.28) jako „wynagrodzenie płatne przewoźnikowi za przewóz towaru na podstawie umowy przewozu”. Wydaje się, że definicja ta mogłaby uzupełnić dotychczasowy art. 153 k.m., chyba że znajdzie się ona w słowniczku, jak to wyżej zaproponowano. Należy sądzić, że przepisy k.m. o wynagrodzeniu, eksponujące rolę umowy, nie stoją w sprzeczności z regulacjami konwencyjnymi. Dotyczy to także instytucji „frachtu dystansowego”.

## Rozdział 6

### *Przywileje na ładunku*

Należy rozważyć celowość utrzymania tego rozdziału. Trzeba podkreślić, że RR znają tylko prawo zatrzymania (*retention of goods*)<sup>30</sup>.

## Rozdział 7

### *Wygaśnięcie umowy*

W k.m. brakuje przepisów o nieważności umowy przewozu. Wprowadzić art. 79 RR raczej kreuje typową dla obecnych konwencji semiimperatywność, ale wydaje się, że na podstawie tej normy można by było sformułować krótki przepis mówiący o nieważności umowy przewozu. Zapis ten zapewne mógłby podnieść rangę nielicznych przepisów *iuris cogentis* w tym dziale k.m.

---

<sup>30</sup> Zob. bliżej M.H. Kosiński, *Ius retentionis w handlu morskim*, Problemy Prawne Handlu Zagranicznego 1984, t. VIII, s. 65–82; *idem*, *Handlowe prawo zatrzymania (ius retentionis) – przeszłość, stan obecny, przyszłość*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Gdańsku 2003, t. II, s. 63–100.

## Rozdział 8

### Odpowiedzialność przewoźnika

W tej materii raczej należałoby optować za przyjęciem prostych i jednoznacznych rozwiązań z reguł hamburskich. Niewątpliwie należy przejść na winę domniemaną. Trzeba przypomnieć, że reguły hamburskie w odróżnieniu od reguł rotterdamskich wyraźnie przerzucają ciężar dowodu (*onus probandi*) z frachtującego na przewoźnika morskiego. Zdecydowanie – wzorem wielu cytowanych wyżej systemów hybrydowych – należy odejść od katalogu przesłanek ekskulpacyjnych, który, niestety, zawierają reguły rotterdamskie. Jak się wydaje, **zasady odpowiedzialności powinny być jednolite dla wszystkich reżimów prawnych przewozu**. Przewoźnik morski powinien być w tym zakresie poddany przepisom o charakterze *iuris cogentis*, w duchu zasad *Harter Act*. Rozdział ten powinien być wewnętrznie podzielony na: „Odpowiedzialność za utratę lub uszkodzenie ładunku”, „Odpowiedzialność za opóźnienie w przewozie”, „Ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika”. Wydaje się, że definicja zwłoki jest lepsza w RH niż w RR. W kwestii zróżnicowania limitów ograniczenia w RHV i RR autor obawia się, że gdyby dla obu rodzajów żeglugi (regularnej i nieregularnej) przyjąć różne limity, to przewoźnicy uznałyby to za absurd. Dlatego mimo wyższych limitów w RR należy przyjąć limit niższy – z RHV.

## 5. TRUDNY PROBLEM KONTRAKTU ILOŚCIOWEGO

Zagadnienie kontraktu ilościowego nie jest nowe w prawie morskim. Już wiele lat temu podnoszono w literaturze, że „w obecnych czasach cały nacisk w czarterach położony jest na przedmiot przewozu, na ładunek. Zawiera się umowy na przewóz wielkich ilości towarów masowych w ogóle bez wymieniania statków, które je przewiozą”<sup>31</sup>. Ocena charakteru prawnego morskich umów przewozowych zawsze stanowiła kłopot, a jeśli chodzi o kontrakty ilościowe to nawet były próby nietraktowania ich jako umów przewozowych, tylko uznawania za umowy wstępne, ramowe (*contrat cadre*)<sup>32</sup>. Próbę zdefiniowania *volume contract* podjęto w regułach hamburskich. W świetle art. 2.4 tej konwencji, „jeżeli umowa przewiduje przyszły przewóz towarów w serii wysyłek w uzgodnionym okresie”, to przepisy mają zastosowanie do każdej z takich wysyłek. Zdaniem M. Dragun-Gertner i J. Łopuskiego ilościowy kontrakt przewozowy zobowiązuje przewoźnika morskiego do przewiezienia określonej, zazwyczaj

<sup>31</sup> Por. H. Gross, J.T. Hołowiński, *Czartery w polskim handlu morskim*, Warszawa 1952, s. 11.

<sup>32</sup> Por. M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie...*, *op.cit.*, s. 16–17; zob. także A. Olejniczak, *Charakter prawny porozumień przygotowujących zawarcie umowy w prawie francuskim*, *Problemy Prawne Handlu Zagranicznego* 1992, t. 16, s. 112 i nast.

znacznej ilości ładunku w ustalonym okresie i zgodnie z ustalonym programem rejsów, a frachtującego – do dostarczenia ładunku do wysyłki i zapłacenia frachtu. Podstawowym jednak elementem takiej umowy jest osiągnięcie rezultatu przewozu, zaś element najmu statku jest w niej niemal niewidoczny<sup>33</sup>.

Przed omówieniem przepisów reguł rotterdamskich o kontrakcie ilościowym wypada nawiązać do koncepcji amerykańskich, dotyczących tej kwestii, czyli tzw. koncepcji umowy „usługi morskiej” (*United States Concept of Service Contract*). Podczas prac grupy roboczej delegacja amerykańska zaproponowała tzw. *Ocean Liner Service Agreement* (OSLA), który miał być nieobligatoryjną częścią RR wzorowaną na przepisach amerykańskiej ustawy *Shipping Act* z 1984 r. (ten typ umowy zawierał również projekt amerykańskiej COGSA 1999). Według art. 3 (19) SA umowa ta miałaby mieć następującą definicję<sup>34</sup>:

*...a written contract, other than a bill of lading or a receipt, between one or more shippers and an individual ocean common carrier or an agreement between or among ocean carriers in which the shipper or shippers makes a commitment to provide a certain volume or portion of cargo over a fixed time period, and the ocean common carrier or the agreement commits to certain rate or rate schedule and defined service level such as assured space, transit time, port rotation, or similar service features...*

Propozycja ta stała się punktem wyjścia do dyskusji nad treścią definicji kontraktu ilościowego w art. 1.2 reguł rotterdamskich i nad art. 80 tej konwencji. Koncepcja amerykańska wpłynęła na formę regulacji tej umowy jako kontraktu opartego na zasadzie wolności umów, wykazującego daleko większą elastyczność niż inne umowy przewozowe poddane reżimowi konwencyjnemu<sup>35</sup>.

Reguły rotterdamskie uznają za kontrakt ilościowy „**umowę przewozu przewidującą przewóz określonej ilości towaru w serii wysylek (*series of shipments*) w ustalonym czasie. Specyfikacja ilości może określać minimum, maksimum lub pewien przedział (*certain range*)**”. Najważniejszą jednak regulację dotyczącą *volume contract* zawiera art. 80 konwencji. Należy zauważyć, że regulacja dotycząca miejsca kontraktu ilościowego w systemie umów przewozu morskiego ładunku zawarta jest w końcowej części konwencji w rozdziale dotyczącym ważności umów poddanych jej unormowaniom. Artykuł 79 RR określa semiimperatywność (w zakresie odpowiedzialności przewoźnika) i imperatywność (w zakresie obowiązków innych uczestników stosunku prawnego przewozu). Artykuł 80 pozwala kontraktowi ilościowemu określać „**mniejszy lub większy zakres praw, obowiązków i odpowiedzialności niż**

<sup>33</sup> M. Dragun-Gertner, J. Łopuski, *op.cit.*, s. 328.

<sup>34</sup> Definicja jest oparta na znowelizowanej w 1998 r. wersji ustawy, ale sama formuła *service contract* jest znana w prawie amerykańskim od dawna, poprzednia bowiem wersja (art. 3 (21) zawierała formułę *certain minimum quantity of cargo over fixed time period*, por. J.W. McConnell, Jr., *The US Shipping Act of 1984*, London, New York, Hamburg, Hong Kong 1985, s. 67.

<sup>35</sup> Por. P.K. Mukherjee, A. Basu Bal, *A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective*, s. 6, <http://www.rotterdamrules.2009.com>.

**ustanowiony w konwencji**". Dalsze postanowienia art. 80 precyzują, w jaki sposób strony kontraktu ilościowego mogą wprowadzić odstępstwa od wymagań konwencji, przewidzianych dla innych umów przewozowych. Jak się wydaje, jest to kwintesencja reguł rotterdamskich. Jest bowiem regulacja konwencyjna, która obejmuje kontrakt ilościowy, a jednocześnie woła stron można ten typ umowy wyłączyć spod działania niektórych zasad konwencji. Naturalnie *volume contract* nie daje nieograniczonych możliwości odstępstw od konwencji. Przykładowo art. 80.4 RR nie pozwala na odejście od obowiązków przewoźnika wynikających z art. 14 RR (przygotowanie statku i utrzymanie go w stanie zdatności żeglugowej, właściwe skompletowanie załogi, zaopatrzenie statku), art. 29 RR (przekazywanie przez załadowcę przewoźnikowi informacji, instrukcji i dokumentów związanych z towarem, których przewoźnik nie może w inny rozsądny sposób uzyskać, w celu właściwego przeładunku i przewozu, a także aby zapewnić zgodność działania przewoźnika z prawem), art. 32 RR (w przypadku ładunków niebezpiecznych załadowca musi informować przewoźnika o niebezpiecznym charakterze towaru, oznaczać lub etykietować niebezpieczne towary zgodnie z obowiązującym prawem). Jak widać, kontrakt ilościowy promuje swobodę umów, ale w określonych granicach.

Można jednak zadać oczywiste pytanie po co twórcy konwencji tworzą taką „furtkę prawną”, zdecydowanie osłabiającą rangę wszystkich wcześniejszych przepisów, a wręcz nasuwającą podejrzenia, że najnowsze regulacje międzynarodowe niejako obchodzą ideę *Harter Act*. Otóż motywy takiego działania są czytelne, w literaturze amerykańskiej pisze się eufemistycznie o „deregulacji” w prawie morskim, zaś powód jest jasny: **obecnie kontrakty ilościowe obejmują niemal 90% przewozów towarów morzem**. Nie tylko dominują w przewozach masowych, żegludze zbiornikowcowej, ale także w przewozach kontenerowych. Trudno było twórcom RR abstrahować od faktów istniejących we współczesnej żegludze morskiej.

Powstaje zatem problem, czy warto do polskiego prawa morskiego wprowadzić *volume contract*. Wydaje się, że regulacja tej umowy w k.m. jest ważniejsza niż cała pozostała część przepisów o przewozie morskim ładunku. Umowa ta musi się zatem znaleźć w k.m. Jednak ustawodawca – wzorem twórców RR – musi uwzględnić fakt, że przewozy morskie obecnie zdominowane są przez swobodę umów wyrażaną w kontraktach ilościowych, a zatem trudno będzie narzucić stronom korzystającym z tej konstrukcji, stworzonej przez praktykę morskiego obrotu handlowego, zbyt daleko idących ograniczeń prawnych.

Czy istnieją poza konwencją jakieś wzorce legislacyjne? Wydaje się, że można przytoczyć dwie regulacje krajowe. Pierwsza była zawarta w nieistniejącym już k.m. Niemieckiej Republiki Demokratycznej z 05.02.1976 r. Kodeks w § 6 regulował tzw. kontrakt masowy (*Mengenkontrakt*). Definicja tej umowy była prosta: „Przez kontrakt masowy przewoźnik zobowiązuje się przewieźć łączną masę rzeczy większą ilością statków w ciągu ustalonego czasu lub według bliżej ustalonych terminów wyjścia statków. Frachtujący zobowiązuje się

dostawić łączną masę rzeczy do przewozu i opłacić fracht<sup>36</sup>. Nie było jasności w ocenie charakteru prawnego tej umowy<sup>36</sup>.

W większym stopniu ustawodawca polski mógłby się wzorować na prawie skandynawskim. W nordyckich k.m. unormowany jest kontrakt ilościowy dość szczegółowo. W szwedzkim k.m. (SMS) są to art. 14:42–14:51<sup>37</sup>. Przepisy te poza definicją *volume contract* mówią m.in. o: uprawnieniu czarterującego do określenia ilości ładunku w każdej wysyłce, planach wysyłek i relacji między ilością wysyłek, czasem i ilością, obowiązku notyfikacji poszczególnych przesyłek, wyborze statku, opóźnieniu wysyłki i wyboru statku, zwłoce w zapłacie frachtu, wpływie sytuacji wojennych na umowę<sup>38</sup>.

Jeśli do tego dodać, że od lat istnieją międzynarodowe wzorce kontraktów ilościowych, np., „VOLCOA”, czyli *BIMCO Standard Volume Contract of Affreightment for Transportation of Bulk Dry Cargoes* z 1982 r., to ustawodawca polski jest w stanie unormować tę umowę w polskim k.m.

## 6. JURYSDYKCJA I ARBITRAŻ

Pozornie problem właściwości sądu bądź możliwość rozstrzygnięcia sporu w trybie arbitrażowym mogą być traktowane w regulacji umowy przewozu morskiego ładunku jako drugorzędne. Wszak rozstrzygania sporów dotyczą przepisy proceduralne, które mogą dotyczyć praktycznie każdego stosunku żeglugowego.

Kwestie właściwości sądu i umów arbitrażowych podnosi się tylko dlatego, że są one tradycją w konwencjach przewozowych sformułowanych pod auspicjami UNCITRAL. Takie rozwiązania zawierały także reguły rotterdamskie. W sumie regulacje te określane są jako *cargo friendly*. Już RH wyraźnie podważały sens wyboru prawa właściwego dla kontraktów przewozowych. Powód może bowiem nie respektować klauzul jurysdykcyjnych, gdyż konwencja proponuje „punkty zaczepienia” pozwalające wnieść powództwo do innych sądów niż wskazane w klauzuli jurysdykcyjnej. RH, zwalczając praktykę *forum shopping*, ograniczyły również możliwość swobody wyboru miejsca arbitrażu.

---

<sup>36</sup> Według M. Chorzelskiego (*Analiza instytucji nowego prawa morskiego i cywilnego NRD i ZSRR nieznanych prawu polskiemu*, Gdańsk–Szczecin–Słupsk 1978, s. 70) kontrakty ilościowe należy zaliczyć do umów czarterowych, natomiast A. Krasicki (*Umowa przewozu ładunków drogą morską w świetle zmian i tendencji rozwoju prawa morskiego*, Gdańsk–Słupsk–Szczecin 1981, s. 44) uważa, że cechy kontraktu ilościowego nie odpowiadają ani umowie czarterowej, ani bukingowej.

<sup>37</sup> Zob. bliżej L. Gorton, *Volume Contracts of Affreightment – Some Features and Principles*, Stockholm Institute for Scandinavian Law, s. 70 i nast. (<http://www.scandinavianlaw.se>).

<sup>38</sup> L. Gorton (*op.cit.*, s. 89–90) zwraca uwagę na typowe dla umów długoterminowych, stosowanie klauzul pozwalających na dostosowanie kontraktu ilościowego do zmiany stosunków (*Hardship Cluses*).

Wprawdzie W.A. Tetley uznał te regulacje za „pragmatyczne i odzwierciedlające realny układ stosunków w żegludze”<sup>39</sup>, ale akceptacja tego typu rozwiązań w praktyce może być bardzo trudna.

Podobnie kwestie te rozwiązują reguły rotterdamskie. Konkretnie są to przepisy rozdziału 14 RR (art. 66–74) – *Jurisdiction* i 15 (art. 75–78) – *Arbitration*. Na wstępie trzeba zaznaczyć, że oba te rozdziały są fakultatywne. W art. 74 i 78 stwierdza się, że wspomniane przepisy konwencji „są wiążące jedynie dla tych umawiających się państw, które oświadczą, że przepisy te będą dla nich wiążące”. Według art. 91 konwencji oświadczenia takie mogą być złożone depozytariuszowi konwencji na piśmie w każdym czasie. Oświadczenia takie mogą być także w każdym czasie wycofane. Status przepisów RR o jurysdykcji i arbitrażu jest więc odmienny od pozostałych przepisów tej konwencji.

Zgodnie z art. 1103 polskiego Kodeksu postępowania cywilnego „sprawy rozpoznawane w procesie należą do jurysdykcji krajowej, jeżeli pozwany ma miejsce zamieszkania lub miejsce zwykłego pobytu albo siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej”. Jeśli do tego dodać treść art. 1102<sup>7</sup> wspomnianego kodeksu, to trzeba uznać, że właściwość polskich sądów jest szeroka i naturalnie obejmuje umowy przewozu morskiego ładunku z udziałem kontrahentów zagranicznych. Konwencja z 2009 r. w art. 66 daje poza tym powodowi wytaczającemu powództwo następujące wskazówki jurysdykcyjne. Po pierwsze, może on wytoczyć je w sądzie właściwym dla: miejsca zamieszkania przewoźnika (*domicile of carrier*), miejsca odbioru towaru określonego w umowie przewozu (*place of receipt*), miejsca dostawy towaru określonego w umowie przewozu (*place of delivery*) i portu, w którym pierwotnie załadowano towar na statek, albo portu, w którym nastąpił ostateczny wyładunek towaru ze statku. Po drugie, strony umowy przewozu morskiego ładunku mogą określić sąd lub sądy właściwe dla sporów z tej umowy. Taka umowa (umowa derogacyjna)<sup>40</sup>, zwykle raczej klauzula, wyłączając jurysdykcję konkretnego kraju, ma w świetle RR charakter wyłączny, gdy jej strony tak postanowią i jeśli została zawarta w **kontrakcie ilościowym**. I to jest główny powód, dla którego kwestię tę przedstawiono w niniejszym opracowaniu. Po raz kolejny kontrakt ilościowy jest traktowany odmiennie niż inne umowy przewozowe. Wydaje się zresztą logiczne, że skoro RR dają większą swobodę kontraktową stronom tej umowy, to ich autonomia powinna obejmować także właściwość sądu.

Wprawdzie RR obwarowują taką wyłączną klauzulę derogacyjną licznymi warunkami (indywidualne negocjowanie, to znaczy, że wybór nie powinien następować drogą formularzową, powinno się wskazać w kontrakcie ilościowym,

---

<sup>39</sup> W.A. Tetley, *The Hamburg Rules – A commentary*, Lloyd's Maritime and Commerce Law Quarterly 1979, nr 1, s. 8.

<sup>40</sup> Umowę taką dopuszcza art. 1105 k.p.c.; można dodać, że niedopuszczalne jest zawarcie umowy, która wyłączałaby tylko jurysdykcję sądów polskich wobec jednej ze stron umowy, oraz że umowa derogacyjna wymaga dokumentu pisemnego z podpisami obu stron. Wymóg taki spełnia także klauzula derogacyjna w umowie np. przewozowej.

w jakim punkcie dokonuje się wyłącznego wyboru sądu, wskazany powinien być konkretny sąd państwa strony RR). Warto podkreślić, że taki wyłączny wybór sądu może być wiążący także dla osób niebędących stronami *volume contract*, jeżeli spełnione zostaną kolejne warunki z art. 67.2 RR.

Problematyka właściwości sądu należy – jak wspomniano – do prawa procesowego, dlatego nie wydaje się celowe wprowadzanie tych zagadnień do nowego k.m., zwłaszcza w dziale dotyczącym przewozu. Czy przy ewentualnej ratyfikacji RR należałoby w ogóle przyjąć rozdział 14? Wydaje się, że ma on znaczenie dla ogólnej koncepcji kontraktu ilościowego, więc warto by było to rozważyć.

Natomiast rozdział 15 konwencji należałoby bezwzględnie przyjąć, chociaż jego wpływ na kształt międzynarodowego arbitrażu morskiego, po doświadczeniach reguł hamburskich, oceniono wyżej raczej sceptycznie. Do czasu ewentualnej ratyfikacji RR w odległej, jak się wydaje, przyszłości, w nowym k.m. warto choćby nawiązać do przepisów konwencyjnych o arbitrażu morskim. Autor tego opracowania sugerował jeszcze podczas omawiania projektu części ogólnej nowego k.m., by w tej ustawie znalazły się krótkie przepisy o arbitrażu morskim<sup>41</sup>. Obecnie reguły rotterdamskie są kolejnym argumentem wspierającym wspomniane sugestie.

Arbitraż morski ma obszerną literaturę<sup>42</sup>, zwłaszcza nowe przepisy RR na ten temat wywołały dyskusję<sup>43</sup>. Artykuł 75 RR zawiera formułę, które mogłaby się znaleźć w części ogólnej k.m.: „Strony mogą uzgodnić, że wszelkie spory związane z przewozem towaru w ramach niniejszej konwencji należy poddać pod arbitraż”. Poza poszerzeniem miejsc potencjalnego arbitrażu, konwencja, podobnie jak było to z wyborem sądu, ponownie eksponuje kontrakt ilościowy<sup>44</sup>. W art. 75.3 jest mowa o „wiążącej umowie w zakresie miejsca arbitrażu, jeżeli została zawarta w umowie ilościowej”. Cechy tej umowy są następujące: wyraźne oznaczenie stron (nazwiska i adresy stron), indywidualnie negocjowana, zawiera oświadczenie, w jakiej części *volume contract* jest zawarta klauzula

<sup>41</sup> M.H. Koziański, *Projekt przepisów części ogólnej nowego Kodeksu morskiego*, Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego, Gdynia 2009, s. 7.

<sup>42</sup> Por. m.in. M.H. Koziański, *Arbitraż morski*, [w:] *System Prawa Handlowego*, red. S. Włodyka, t. 8 – *Arbitraż handlowy*, red. A. Szumański, Warszawa 2010, s. 721–766; zob. także F. Sparka, *Jurisdiction and arbitration clauses in maritime transport documents: a comparative analysis*, Heidelberg, London 2010.

<sup>43</sup> Zob. np. P.H.F. Bekker, D. Ginzburg, *The „Rotterdam Rules” and arbitration: questions and warning signs*, *Dispute Resolution Journal* 2010, vol. 65, nr 1, s. 2–5; F.A. Berlingieri, *Freedom of contract under the rules: forum and arbitration clauses*, *Transportrecht* 2004, vol. 27, nr 7–8, s. 303–308; R. Heber, *Jurisdiction and arbitration; should the convention contain rules on these subjects?*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 2002, nr 3, s. 405–417; S. Hetherington, *Jurisdiction and arbitration*, *CMI Yearbook* 2003, Antwerpen, s. 245–249; C.L. Sun, *The arbitration chapter in UNCITRAL draft transport law*, *ICMA XVI Congress Papers*, Singapore 2007, s. 207–307; W.A. Tetley, *Jurisdiction and forum non conveniens in carriage of goods by sea*, [w:] *Jurisdiction and forum selection in international maritime law: essays in honor of Robert Force*, Hague 2005, s. 183–281.

<sup>44</sup> Zob. P.H.F. Bekker, D. Ginzburg, *op.cit.*, s. 4.

arbitrażowa<sup>45</sup>. Podobnie – jak to miało miejsce przy wyborze jurysdykcji – RR przewidują, że klauzula arbitrażowa może być skuteczna także wobec osób niebędących stronami kontraktu ilościowego. Warunki tego są następujące: miejsce arbitrażu musi być „konwencyjne”, umowa lub klauzula arbitrażowa muszą być zawarte w dokumencie przewozowym (jak się wydaje, przesądza to kontrowersje w zakresie tzw. konosamentowych klauzul arbitrażowych<sup>46</sup>) lub elektronicznym liście przewozowym, osoba, dla której miejsce arbitrażu ma być wiążące, musi w stosownym czasie otrzymać powiadomienie o miejscu arbitrażu, prawo obowiązujące w miejscu arbitrażu musi zezwalać, by umowa arbitrażowa była wiążąca dla osoby niebędącej stroną kontraktu ilościowego. Artykuł 77 RR przewiduje, że po powstaniu sporu strony mogą poddać go arbitrażowi w dowolnym miejscu.

## 7. UWAGI KOŃCOWE

Trudno przesądzić, na ile powyższe uwagi mogą być pomocne przy tworzeniu nowego polskiego morskiego prawa przewozowego. Należy mieć nadzieję, że Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego w tej kadencji uda się zamknąć pewien etap prac nad nowym k.m.

Jeśli jednak nie udałoby się sfinalizować prac nad projektem, to bezsprzecznie powinny one być kontynuowane. Byłoby dalece niefortunne, gdyby trzyletni wysiłek polskich prawników morskich został zaprzepaszczony. Należy też mieć nadzieję, że nowy rząd RP nada właściwą rangę pracom legislacyjnym z zakresu prawa morskiego.

Wysoce skomplikowany stan prawny w zakresie morskiego prawa przewozowego pilnie wymaga dostosowania polskiego prawa morskiego do potrzeb morskiego obrotu handlowego. Nowoczesny k.m. może być poważnym atutem w walce o powrót armatorów pod polską banderę.

---

<sup>45</sup> Przykładowo w formularzu VOLCOA jest to *box 27 – If agreed and stated in Box 27 this Contract shall be governed by English Law and any dispute arising out of this Contract shall be referred to arbitration in London...*

<sup>46</sup> Por. M.H. Koziński, *Arbitraż morski*, *op.cit.*, s. 752 i nast.

SELECTED PROBLEMS OF NEW REGULATION  
ON CARRIAGE OF GOODS IN POLISH MARITIME LAW  
(Summary)

*The Article concerns law on maritime carriage of goods, and more specifically, incorporation of international standards into the new Polish maritime code. The Author discusses stages of development of those common standards, including the Hague-Visby rules (1924/1968), Hamburg Rules (1978) and Rotterdam Rules (2009). The focus however is on a unique feature of Polish domestic law, often referred to as hybrid approach, due to its characteristic amalgamation of formulas originating from different conventions.*

*The Author advocates for such hybrid approach and proposes an introduction of a dedicated chapter on carriage of goods into the new code. The proposal merges existing regulation, based on the Hague-Visby model, with new solutions derived from the Hamburg Rules and, more importantly, the Rotterdam Rules.*

*Particular emphasis is being put on a common but unregulated practice regarding volume contracts. The Author argues for incorporation of volume contract into the new code.*

*Finally, the article examines Rotterdam Rules' provisions regarding jurisdiction and arbitration.*