

MAREK CZERNIS\*  
ANDRZEJ CZERNIS\*\*

## INTERPRETACJA „CLAUSE PARAMOUNT” W KONOSAMENCIE – ANALIZA SPRAWY „THE SUPERIOR PESCADORES”

### WPROWADZENIE

Według ostrożnych szacunków ok. 90 procent międzynarodowych przewozów ładunków morzem regulowane jest umowami przewozów, których integralną część stanowią przepisy konwencji brukselskiej określane jako Reguły Haskie lub Reguły Hasko-Visbijskie.

Precyzyjnie rzecz ujmując, przez powyższe nazwy rozumieć należy trzy, w istocie odrębne, zespoły przepisów międzynarodowych:

- 1) Międzynarodową konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, Podpisana w Brukseli 25.08.1924 r. („Reguły Haskie”)<sup>1</sup>.

---

\* Partner zarządzający w Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego. Radca prawny przy OIRP w Szczecinie, absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu. Członek Komisji Prawa Morskiego przy PAN, Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego i Wiceprezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego, Arbiter Międzynarodowego Sądu Arbitrażowego w Gdyni. Uczestnik prac International Maritime Organization, European Community Shipowners Associations, Baltic and International Maritime Council, Comite Maritime International.

\*\* Prawnik w Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego. Prawnik, absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. W trakcie studiów odbył praktyki w Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego jak również w angielskich Kancelariach Prawniczych Clyde & Co, Holman Fenwick Willan, Ince & Co, Curtis Davis Garrard LLP oraz w maltańskiej Kancelarii Dingli&Dingli Law Firm. Ukończył 42nd Maritime Law Short Course, odbywającym się w Southampton. W czerwcu 2016 roku ukończył z wyróżnieniem kurs Graduate Diploma in Law w Kaplan Law School w Londynie i kontynuuje dalszą edukację w BPP Law School London (Holborn).

<sup>1</sup> “International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading” (Hague Rules), Aug. 25, 1924. 120 L.N.T.S 155.

- 2) Protokół zmieniający międzynarodowe konwencje o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, sporządzony w Brukseli 25.02.1968 r. („Reguły Visbijskie”)<sup>2</sup>.
- 3) Protokół zmieniający międzynarodową konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, sporządzony w Brukseli 21.12.1979 r. („Protokół SDR”)<sup>3</sup>.

Powyższe przepisy przyjmowane są przez poszczególne kraje i wprowadzone do ich obszaru jurysdykcyjnego, zasadniczo rzecz ujmując, w trojaki sposób, to jest przez:

- 1) Ratyfikację (lub inną podobną formę przyjęcia) danej konwencji w całości, w identycznym kształcie w jakim została ona przyjęta na forum międzynarodowym.
- 2) Ratyfikację z jednoczesnym wprowadzeniem przepisów danej konwencji do określonego porządku prawnego w zmodyfikowanej formie (tak jak to ma miejsce np. w angielskiej COGSA 1971 czy amerykańskiej COGSA 1936).
- 3) Ratyfikowanie konwencji wraz z równoległym wprowadzeniem do krajowego porządku prawnego przepisów wewnętrznych, w którym inkorporuje się (często w bardzo zmodyfikowanej i wrywkowej formie), określone przepisy konwencyjne. Tak ma to miejsce, na przykład w Art. 103 do 171 polskiego kodeksu morskiego.

Międzynarodowy obrót morski związany z przewozem ładunków morzem wypracował dokumentacyjnie, kontraktową praktykę przywoływania i włączania szeroko pojętych przepisów Reguł Haskich, Visbijskich i Protokołu SDR do poszczególnych umów przewozów ładunków morzem, niezależnie od tego czy dana umowa występuje w formie umowy na podstawie konosamentu, umowy czarterowej czy innej tego typu umowy. Jednakże, wspomniana praktyka kontraktowa wykazuje się dużą różnorodnością w przyjętych rozwiązaniach.

I tak, jednego typu umowy zawierają postanowienia odwołujące się do Reguł w kształcie inkorporowanym w kraju właściwym dla portu załadunku. Innego typu umowy przewidują odesłanie do samych Reguł, wreszcie inne jeszcze umowy odnoszą się, w interesującym nas zakresie, tylko do poszczególnych, konkretnie wyspecyfikowanych przepisów konwencyjnych (np. Art. III i IV Reguł Haskich itp.)<sup>4</sup>.

Dla klauzul tego typu, niezależnie od wspomnianych różnic, przyjęto wspólną nazwę – „Clause Paramount”. Stały się one niemal nieodłącznym elementem składowym większości umów przewozu w międzynarodowym obrocie morskim.

---

<sup>2</sup> Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Visby Rules), Feb. 23, 1968, 1412 U.N.T.S. 128.

<sup>3</sup> Protocol Amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (SDR Protocol). Dec. 21, 1979, 1984 Gr. Brit. T.S. No 28 (Comnd, 9197).

<sup>4</sup> „The Sonia” [2003] 2 Lloyds Rep. 201; zob Cl. 28 Polcoalvoy Charter, czy Cl. 32 Sovorecon.

Powszechność ich zastosowania, jest jednak wprost proporcjonalna do rozmaitości konkretnych zapisów kontraktów i wynikającej z tego rozbieżności interpretacyjnej skutkujących bardzo dużą ilością sporów, postępowań sądowych i arbitrażowych.

Tylko przykładowo można wymienić, w samej jurysdykcji angielskiej, następujące sprawy precedensowe, których przedmiotem była interpretacja rozważanej tu „Paramount Clause”.

- *Dairy Containers Ltd v Tasman Orient Line CV (The Tasman Discoverer)* (PC) [2004] UKPC 22; [2004] 2 Lloyd’s Rep 647; [2005] 1 WLR 215;
- *Hollandia (sub nom The Morviken), The* (HL) [1983] 1 Lloyd’s Rep 1; [1983] AC 565;
- *JCB Sales Ltd v Wallenius Lines (The Seijin)* 124 F.3d 132 (1997);
- *Lauritzen Reefers v Ocean Reef Transport Ltd SA (The Bukhta Russkaya)* [1997] 2 Lloyd’s Rep 744;
- *Nea Agrex SA v Baltic Shipping Co Ltd (The Agios Lazaros)* (CA) [1976] 2 Lloyd’s Rep 47; *Noranda Inc v Barton (Time Charter) Ltd (The Marinor)* [1996] 1 Lloyd’s Rep 301;
- *Parsons Corporation v CV Scheepvaartonderneming Happy Ranger (The Happy Ranger)* [2001] 2 Lloyd’s Rep 530; (CA) [2002] EWCA Civ 694, [2002] 2 Lloyd’s Rep 357;
- *Rosa S, The* [1988] 2 Lloyd’s Rep 574; [1989] QB 419;
- *Seabridge Shipping AB v A C Orsleff’s A/S* [1999] 2 Lloyd’s Rep 685;
- *Trafigura Beheer BV v Mediterranean Shipping Co SA (The MSC Amsterdam)* (CA) [2007] EWCA Civ 794; [2007] 2 Lloyd’s Rep 622.

W tej długiej liście precedensowej na uwagę zasługuje ostatnie orzeczenie, lub precyzyjnie rzecz ujmując – orzeczenia, a mianowicie: Sądu Gospodarczego – Commercial Court (Queen’s Bench Division) z 2014 r.<sup>5</sup> oraz Sądu Apelacyjnego (Court of Appeal) z 2016 r.<sup>5a</sup> w sprawie: “Yemgas Fzco and Others v. Superior Pescadores S.A. Panama” (“The Superior Pescadores”).

Dokonana w obu orzeczeniach szczegółowa analiza wcześniejszych precedensów oraz zaproponowana nowa interpretacja jurydyczna zapisów „Paramount Clause” – która to interpretacja oddziaływać będzie, przez następne lata, zarówno na linię orzecznictwa angielskiego jak i na praktykę kontraktowo-legislacyjną międzynarodowego obrotu morskiego – wymaga bardziej szczegółowego omówienia.

<sup>5</sup> “Yemgas FZCO and others v. Superior Pescadores Sa Panama” (The “Superior Pescadores” [2014] EWHC 971 (Comm); [2014] 1 Lloyd’s Rep 660; [2014] 1 CLC 496; Queen’s Bench Division (Commercial Court) 21 March; 2<sup>nd</sup> April 2014 Mr. Justice Males.

<sup>5a</sup> The „Superior Pescadores” – Court of Appeal, 15 December, 24 February 2016 „Yemgaz FZCO and others v. Superior Pescadores SA” [2016] EWCA CIV 101 [2016] 1 Lloyd’s Rep 561. Lord Justice Longmore, Lord Justice Tomlinson, Lord Justice MC Combe.

## 1. ANALIZA ORZECZENIA SĄDU GOSPODARCZEGO – (SĘDZIA MALES)

Przedmiotem sporu w niniejszej sprawie było roszczenie odbiorcy o odszkodowanie z tytułu uszkodzenia ładunku (urządzenia i wyposażenie terminala LNG w Jemenie).

Ładunek załadowany został na statek m/v „Superior Pescadores” w Antwerpii (Belgia) na początku stycznia 2008 r. W dniu 11.01.2008 r. armator/przewoźnik Superior Pescadores SA Panama wydał sześć „setów” konosamentów (ABA 01 do ABA 06) potwierdzających załadowanie ładunku na statek („shipped on board”) ze standardowym zapisem „in apparent good order and condition” – do przewozu na trasie Antwerpia do Balhaf (Jemen). Każdy „set” konosamentu odnosił się do ustalonej liczby jednostek ładunkowych („packages”) i zawierał na drugiej stronie konosamentu (grzbiecie) następującą „Paramount Clause”: „2. Paramount Clause”.

The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25<sup>th</sup> August, 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsory applicable, the terms of the said Convention shall apply”.

Chociaż wydany, przy tej sprawie, konosament nie był standardowym formularzem „Congen bill” to jak łatwo skonstatować, zapis „paramount clause” był bardzo podobny, do standardowych zapisów tego rodzaju powszechnie wykorzystywanych w formularzach konosamentowych.

Statek wypłynął z Antwerpii w dn. 12.01.2008 r. Pięć dni później, podczas przechodzenia przez wody Zatoki Biskajskiej, nastąpiło przesunięcie ładunku w ładowni nr 1 skutkujące jego uszkodzeniem. Według szacunków odbiorcy wysokość doznanej szkody wynosiła ponad USD 3.6 mln (bez uwzględnienia ograniczenia odpowiedzialności).

Przed ostatecznym sformułowaniem roszczenia strony sporu ustaliły umownie, iż prawo i jurysdykcja angielska będzie właściwa do rozstrzygnięcia tego sporu. W uznaniu prawa angielskiego strony potwierdziły, iż Reguły Hague-Visby (1924/1968)<sup>6</sup> inkorporowane przez Carriage of Goods Act 1971 (COGSA 1971) będą miały zastosowanie z mocy prawa (Belgia – kraj rozpoczęcia podróży, jest stroną Reguł Hague-Visby).

<sup>6</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading; signed at Brussels on 25th August, 1924 with the Amendments adopted in the Protocol done at Brussels on 23<sup>rd</sup> February, 1968 [120 L. N. T. S. 155] [1412 U. N. T. S. 128]

Postępowanie przed Sądem Gospodarczym zostało wszczęte przez odbiorców ładunku dopiero w styczniu 2012 r. Jak z tego wynika, strony parokrotnie przedłużyły, w drodze umowy, jednoroczny (przewidziany Regulami Hage-Visby) okres przedawnienia roszczeń z tytułu uszkodzenia lub utraty ładunku.

Podstawą materialno-prawną roszczenia zawartego w pozwie złożonym przez odbiorców ładunku była konosamentowa „clause paramount”, inkorporująca – zdaniem strony powodowej – Reguły Haskie z 1924 r. nie zaś Reguły Hasko-Visbijskie 1924/1968. Stanowisko takie było motywowane wysoce praktycznymi powodami – Reguły z 1924 r. przewidywały wyższe niż Reguły z 1968 r. kwoty ograniczenia odpowiedzialności za jednostki ładunkowe, które uległy uszkodzeniu – umożliwiały zatem odbiorcy uzyskanie, w finalnym rozrachunku, wyższego poziomu odszkodowania.

W rozważanej sprawie, specyfika przewożonego ładunku – w zakresie „sztuki ładunku” czy „jednostki ładunkowej” do których odnosiły się poszczególne konosamenty – powodowały, iż w niektórych z nich, Reguły Haskie wyznaczały wyższy poziom ograniczenia odpowiedzialności, w innych zaś konosamentach poziom ten był wyższy przy zastosowaniu Reguł Hasko-Visbijskich. Przy konosamencie nr 4 – wspomniane rozbieżności zachodziły nawet w obrębie poszczególnych „jednostek ładunkowych” objętych tym jednym konosamentem.

Przyczyną „techniczno-monetarną” rzeczonych różnic była różna waga poszczególnych „sztuk/jednostek” ładunkowych. I tak, w przypadku jednostki ładunkowej ważącej poniżej 10 ton – reżim Reguł Haskich przewidywał wyższą kwotę ograniczenia odpowiedzialności, podczas gdy przy ładunku z wagą przekraczającą 10 ton – Reguły Hague-Visby ustalały wyższą kwotę ograniczenia odpowiedzialności.

W odpowiedzi na pozew odbiorcy ładunku armator w piśmie procesowym złożonym w maju 2012 r. – uznał swoją odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia ładunku do kwoty ograniczenia odpowiedzialności przewidzianej w Regulach Hague-Visby – to jest do kwoty nieco ponad USD 400.000 podnosząc jednocześnie, iż „it is not open to the Claimants to pick and choose between the Hague-Visby package limit and the Hague package limit, depending on which gives them more”.

Niekwestionowaną, ustaloną według Reguł 1924/1968 kwotę odszkodowania (wraz z odsetkami) armator/przewoźnik wypłacił odbiorcy ładunku.

Wobec zasadniczej rozbieżności pomiędzy uznaną i wypłaconą przez przewoźnika kwotą odszkodowania a stanowiskiem odbiorcy domagającego się ustalenia wysokości odszkodowania według limitu Reguł Haskich – co w przeliczeniu było równoznaczne z żądaniem zapłaty dodatkowych USD 200.000 – Sąd Gospodarczy, został zobowiązany do rozstrzygnięcia trzech następujących kwestii:

- a) Prawidłowej interpretacji „clause paramount” w sformułowaniu – “the Hague Rules (...) as enacted in the country of shipment”. W szczególności – jak należy rozumieć taki zapis w sytuacji, w której kraj miejsca załadunku jest stroną Reguł Hague-Visby.
- b) Interpretacji Art. IV (5)(g) Reguł Hague-Visby, przewidującej możliwość umownego ustalenia, pomiędzy stronami umowy przewozu, wyższej kwoty ograniczenia odpowiedzialności – niż kwota określona w Art. IV (5)(a); wreszcie
- c) Odpowiedzi na pytanie, czy zgodnie z Art. IV (5) oraz Art. IX Reguł Haskich – za datę ustalenia przelicznika wymiany waluty według parytetu złota winno się przyjąć datę wyroku (zasądzającą określoną kwotę odszkodowania) czy jakąś datę wcześniejszą.

W odpowiedzi na pierwsze pytanie sędzia Males uznał, iż: „The clause paramount was to be construed as providing for the application of the Hague Rules, not the Hague-Visby Rules”<sup>7</sup>.

Podejmijmy próbę przeanalizowania argumentów reprezentowanych przez strony sporu i przyjętego ostatecznie stanowiska sądu.

Przesłanką, która legła u podstaw roszczeń strony powodowej (odbiorców ładunku) był argument, iż strona ta jest uprawniona do powołania się na poziom ograniczenia odpowiedzialności przewidziany przez inkorporowane „clause paramount” Regułami Haskimi, które są wyższe, w rozpatrywanym tu przypadku, niż poziom przewidziany Regułami Hasko-Visbijskimi. Jednocześnie odbiorcy, nie kwestionowali faktu, iż w rozważanej tu sytuacji, w której przewóz następował z portu załadunku kraju będącego stroną Reguł Hague-Visby, te Reguły mają zastosowanie automatycznie, z mocy prawa, zgodnie z sec. 1(2) COGSA 1971 oraz Art. X Reguł. Ale jednocześnie, właśnie z tego faktu wywodzili, iż Art. IV (5)(g)<sup>8</sup> Reguł umożliwia stronom, w drodze umowy przyjąć wyższą kwotę ograniczenia odpowiedzialności niż kwota „ustawowa” przewidziana w Art. IV (5)(a)<sup>9</sup> Reguł.

---

<sup>7</sup> Zobacz wypowiedzi, na które powołano się przy wydaniu tego orzeczenia, tj. sędziego Tomlinsona oraz sędziego Tuckey’a w „The Happy Ranger” [2001] 2 Lloyd’s Rep 530 (CA) [2002] 2 Lloyd Rep 357.

<sup>8</sup> Art. IV (5)(g) Reguł Hague-Visby: “Umowa między przewoźnikiem, kapitanem lub przedstawicielem przewoźnika a frachtującym, może określić inne kwoty maksymalne niż wymienione w Art. IV (5)(a), jednakże maksymalna kwota tak określona nie może być niższa od odpowiedniej kwoty maksymalnej wymienionej w Art. IV (5) (a).”

<sup>9</sup> Art. IV (5)(a) Reguł Hague-Visby “Jeżeli rodzaj i wartość ładunku nie zostały zadeklarowane przez frachtującego przed załadowaniem i wpisane do konosamentu, to ani przewoźnik ani statek nie będą w żadnym wypadku ponosić odpowiedzialności za jakąkolwiek stratę lub szkodę w ładunkach lub związane z ładunkami, przekraczającą kwotę stanowiącą równowartość 666,67 SDR za sztukę ładunku lub jednostkę ładunku, albo też SDR za kilogram ciężaru brutto ładunków utraczonych lub uszkodzonych w zależności od tego, która kwota jest wyższa.

Strona powodowa twierdziła, iż do takiej umowy doszło przez skuteczne inkorporowanie (drogą „paramount clause”) poziomu ograniczenia odpowiedzialności przewidzianej w Regułach Haskich.

Aby odpowiedzieć na pytanie czy do takiej inkorporacji doszło skutecznie prawnie (tj. iż poprzez „paramount clause” – nastąpiło przyjęcie w warunkach konosamentowych Reguł Haskich, a nie Reguł Hasko-Visbijskich) kluczowym jest poprawna interpretacja zapisu klauzuli: „(...) the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment (...)”.

Wiążące, w systemie prawa angielskiego, na datę rozstrzygnięcia niniejszego sporu, zasady interpretacji przyjmują, iż jeżeli wyżej przytoczony zapis nie odwołuje się (lub nie może się odwoływać) do Reguł Hague-Visby, które zostały przyjęte przez Belgię (kraj załadunku), wówczas to Reguły Haskie a nie Reguły Hasko-Visbijskie winny być inkorporowane do konosamentowych warunków przewozowych.

Strona powodowa (odbiorca ładunku) prezentowała pogląd, iż kwestia ta jest rozstrzygnięta na jej korzyść, w sposób bezsporny, w orzeczeniu precedensowym sędziego Tomlinsona w „The Parsons Corporation v. CV Scheepvaartonderneming Happy Ranger” („The Happy Ranger” [2001] 2 Lloyd’s Rep. 530) jak również poparte jest to innymi autorytetami jurydycznymi. W efekcie powyższego, zdaniem odbiorców, w przypadku gdy klauzula jest jednoznaczna językowo w inkorporowaniu Reguł Haskich nie zaś, na przykład – „Reguł Haskich ze zmianami” itp. – wówczas sformułowanie „Hague Rules contained in the International Convention for Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924” przywołuje wyłącznie oryginalne Reguły Haskie z 1924 r.

Z drugiej strony, przewoźnik stał na stanowisku, iż precedens „The Happy Ranger”, nie jest właściwym źródłem prawa dla rozpatrywanej sprawy i winien być wyłączony („distinguish”) <sup>10</sup>. Reguły Hague-Visby mogą być objęte kontraktowym wyrażeniem „The Hague Rules (...) as enacted in the country of shipment” szczególnie w sytuacji w której rozważany zapis nie zawiera odrębnych zastrzeżeń, które wskazywałyby, iż takie objęcie terminologiczne jest, *expressis verbis*, wyłączone.

Warto w tej części rozważań zwrócić uwagę na fakt, iż przy ustalaniu, które precedensy winny być brane pod uwagę, przy niniejszej sprawie, koniecznym jest dokonanie rozróżnienia na najczęściej występujące sprawy czarterowe w których dokonywana jest ogólna interpretacja klauzul umownych typu „paramount

<sup>10</sup> In law „distinguish” a case means a court decides the holding or legal reasoning of a precedent case will not apply due to materially different facts between the two cases. Malleon, Kate and Moules Richard – “The legal System”, Oxford University Press, 2010.

clause” – „without spelling out what the terms of such clause paramount are intended to be” oraz na sprawy konosamentowe (klauzule zawarte w konosamentach) w których zazwyczaj następuje szczegółowa analiza konkretnych odniesień konwencyjno-statutowych.

Przy takim podziale, warto również przypomnieć, iż do warunków czarterowych ma, w dalszym ciągu, zastosowanie pełna swoboda kontraktowa stron („freedom of contract”), gdzie strony umowy są uprawnione do nieskrępowanego cywilnoprawnie ukształtowania wzajemnych praw i obowiązków<sup>11</sup>.

Z drugiej strony, w sprawach odnoszących się do zobowiązań konosamentowych, zgodnie z prawem angielskim (sec. 1 COGSA 1971 oraz Art. X Hague Visby Rules) – Reguły 1924/ 1968 obowiązujące z mocy prawa, w sposób znaczący zawężają swobodę kontraktową stron umowy.

Kluczowym, dla analizy niniejszej sprawy jest przywołanie następujących precedensów:

- „Nea Agrex S.A. v Baltic Shipping Co. Ltd.” („The Agios Lazaros”) [1976] 2 Lloyd’s Rep. 47;
- „Noranda Inc. v Barton (Time Charter) Ltd.” („The Marinor”) [1996] 1 Lloyd’s Rep. 301;
- „Lauritzen Reefers v. Ocean Reef Transport Ltd. SA” („The Bukhta Russkaya”) [1997] 2 Lloyd’s Rep. 447;
- „Seabridge Shipping A.B. v A.C. Orsleff’s Eftf’s A/S [1999] 2 Lloyd’s Rep. 685.
- „Trafigura Beheer BV v. Mediterranean Shipping Co. SA” („The MSC Amsterdam”) [2007] 2 Lloyd’s Rep 622.

Pierwszy z wyżej wymienionych precedensów „The Agios Lazaros” z 1976 r. - dotyczył umowy czarteru zawierającej „paramount clause” bez bliższego sprecyzowania warunków tej klauzuli (tj. cl. 31 czarteru przewidywała, że: „(...) paramount clause are deemed to be incorporated in this Charter Party”).

Lord Denning (MR) postawił wówczas zasadnicze „pytanie-kryterium” – co „paramount clause” lub „clause paramount” znaczy dla „praktyków shippingowych” – ludzi bezpośrednio uczestniczących i związanych z międzynarodowym obrotem morskim. W odpowiedzi na tak postawione pytanie – sąd opowiedział się za wąskim rozumieniem tego pojęcia – to jest odnoszącego się wyłącznie do Reguł Haskich z 1924 roku.

W szczególności, Lord Denning stwierdził, iż: „It seems to me that when the „paramount clause” is incorporated, without any words of qualification, it means that all the Hague Rules are incorporated. If the parties intended only to incorporate part of the rules (for example, Art. IV) or only so far as compulsory applicable, they say so. In the absence of any such qualification, it seems to me that

<sup>11</sup> „Lyon v. Mells” (1804) 5 East, 428.



a „clause paramount” is a clause which incorporate all the Hague Rules. I mean, of course, the accepted Hague Rules and not the Hague-Visby Rules which are of later date”.

Warto, w tym kontekście zwrócić uwagę, że będący członkiem składu orzekającego sędzia Goff, choć podzielał pogląd Lorda Denninga co do tego, iż jedynie Reguły z 1924 roku winny być objęte rozważaną klauzulą, to za podstawę takiej konkluzji przyjął fakt iż na datę orzekania (1976) Reguły Hasko-Visbijskie miały ograniczony międzynarodowo zakres oddziaływania – co przy przyjętym kryterium – „mean to shipping men” wykluczało je z interpretacji klauzulowej.

Sędzia Shaw, „wpisując” się w filozofię interpretacyjną Lorda Denninga stwierdził dodatkowo, co następuje: „A more productive approach in the circumstances of this case is to ask what the shipowners would have supposed the charterers had in mind when the words “paramount clause” were inserted: and then ask the same question with the parties reserved. In the absence of any express words of variation or abbreviation or extension each party must have assumed that the other party had the Hague Rules in mind in their original form without modification or qualification. This approach does provide a clue as to what the respective party had in contemplation, namely that by the phrase „paramount clause” they meant simply the Hague Rules”.

Oczywiście przytoczone powyżej rozważania i konkluzje precedensu „The Agios Lazaros” są wiążące prawnie w zakresie, wyraźnie określonej kontraktowo sytuacji – to jest znaczenia samych słów „paramount clause” wprowadzonych do warunków czarterowych bez żadnych dodatkowych uzupełnień, zmian czy modyfikacji. Zatem powołany precedens niedokładnie odpowiada rozważanej tu okoliczności kontraktowej w której „klauzula paramount” zawarta była w konosamencie i miała znacznie bardziej rozbudowaną treść.

Tym niemniej warto pamiętać, iż ten istotny i wiążący aktualnie w systemie prawa angielskiego precedens jurydyczny ustala jednoznacznie – iż w przypadku samego „paramount clause” – należy rozumieć przez to wyłącznie Reguły Haskie z 1924 roku bez jej kolejnych zmian w 1968 i 1979 roku.

Wobec braku pełnej adekwatności fatycznej i kontraktowej precedensu z 1976 zasadnym jest, zajęcie się analizą drugiego z wymienionych precedensów a mianowicie – „The Mariner” z 1996 roku. Sprawa ta, będąca znowu związana z interpretacją warunków umowy czarterowej dotyczyła, inter alia, specyficznej „paramount clause” przyjmowanej dla potrzeb jurysdykcji kanadyjskiej. Rozważana klauzula przewidywała w szczególności, iż “(...) the provision of the Carriage of Goods by Water Act (...) as amended, enacted by the Parliament of Canada”. Na datę rozpatrywania tej sprawy, Kanada uchylila Reguły Haskie z 1924 r., przyjęła nowe ustawodawstwo inkorporujące Reguły Hasko-Visbijskie 1924/1968 r. Czarterujący podnosili w swojej argumentacji, iż biorąc pod uwagę, że Kanada

uchyliła („repealed”) Reguły Haskie a nie „zmieniła” („amended”) jak było to określone w przytoczonej „paramount clause”, należy przyjąć w interpretacji rzeczony klauzuli, iż nie inkorporuje ona Reguł Hasko-Visbijskich.

Jednakże rozpatrujący sprawę sędzia Colman stanął twardo na stanowisku, iż tak sformułowana „paramount clause” przesądza o skutecznej prawnie inkorporacji Reguł Hague-Visby. W uzasadnieniu swojej konkluzji sędzia Colman, stwierdził co następuje: „The words “as amended” in rider A are, in my view, intended to provide for legislative changes, which may subsequently be made in respect of the subject matter of the existing Act identified in the clause paramount. Whether, those changes were affected by a subsequent Act which introduced amendments into the Act specified or by a subsequent Act, which repealed the Specified Act and replaced it with an Act containing amended provisions in respect of the same subject matter would be wholly irrelevant to the owners and charterers of Mariner. The obvious purpose of incorporating the rider is to make sure that throughout the period of the time charter the current Canadian Carriage of Goods by Sea legislation is contractually incorporated. I therefore hold that the 1993 Canadian Act came to be incorporated with it the Hague-Visby Rules”.

Przy dalszej analizie interpretacyjnej „paramount clause” jest oczywistym odniesienie do kolejnego, istotnego jurydycznie precedensu z 1997 r. „The Bukhta Russkaya”.

To kolejna sprawa z kategorii spraw czarterowych, zawierających w warunkach umownych odesłanie ogólne do „paramount clause” bez żadnego dodatkowego uzupełnienia, czy doprecyzowania takiej klauzuli. Podobnie też, jak w poprzednich, cytowanych powyżej sprawach, koniecznym było rozstrzygnięcie kwestii głównej czy sformułowanie „paramount clause” inkorporuje w swojej treści Reguły Haskie z 1924 r. czy też ich późniejszą zmodyfikowaną wersję Hasko-Visbijską z 1968 r.

Przyjęty punkt wyjścia rozważań, poszedł torem interpretacji sądowej z cytowanego już precedensu „The Agios Lazaros” co zatem, przyjmując „systemowo – funkcjonalną” konstrukcję całej umowy z rozważaną „paramount clause”, „would shipping men mean by that phrase”?

Do odpowiedzi na to pytanie dopuszczono dowód w postaci, szeroko stosowanej w praktyce obrotu morskiego „BIMCO general paramount clause”. Przewiduje ona, co następuje:

- „a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading dated Brussels 25<sup>th</sup> August 1924, as enacted in the country of shipment, shall apply to this Bill of Lading. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments

to which no such enactments are compulsorily applicable the terms of the said convention shall apply;

- b) Trades where Hague – Visby Rules apply. In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the protocol signed at Brussels on 23<sup>rd</sup> February, 1968 the Hague – Visby Rules apply compulsory, the provision of respective legislation shall apply this Bill of Lading ;
- c) The carrier shall in no case be responsible for loss or damage to cargo howsoever arising prior to the lading into and after discharge from the Vessel or while the cargo in the charge of another carrier, nor in respect of deck cargo or live animals”.

W oparciu o interpretacje wyżej przytoczonej klauzuli sędzia Thomas, przedstawił następujący wywód, będący ciekawym podsumowaniem istoty „paramount clause”: “There appear to be same very minor variations in the wording of several of the clauses that have been put before me. However each of the clauses described as “the general paramount clause” has the following essential terms: (1) the Hague Rules are enacted in the country of shipment, than they apply as enacted; (2) if the Hague Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination applies or, if there is no such legislation, the term of the Convention containing the Hague-Rules apply; (3) if the Hague – Visby Rules are compulsory applicable to the trade in question, then the legislation enacting those rules applies”.

Jeżeli przytoczona powyżej, „BIMCO general paramount clause” i jej powszechne rozumienie przez międzynarodową społeczność żeglugową (owe kryterium „shipping men would have understood”) stanowi podstawowy wyznacznik interpretacyjny w tego typu klauzulach to zdaniem sędziego Thomasa: „(...) it is clear on what is common ground as to the applicable legislation at the ports of shipment and destination, that the Hague Rules apply”.

Oczywiście przyjąć należy, iż analiza elementów istotnych „general paramount clause” dokonana w precedensie „The Bukhta Russkaya” (w której przypomnijmy ani port załadunku ani port wyładunku, nie znajdował się w krajach będących stronami Reguł Haskich czy Hasko-Visbijsich) nie odniosła się bezpośrednio do kwestii interpretacji klauzuli aktualnie będącej przedmiotem rozważań tj. „The Hague Rules (...) as enacted in the country of shipment”. Jednakże wyjaśnienia sędziego Thomasa wskazują wyraźnie na konieczność dokonania wyraźnego podziału na relacje handlowo – kontraktowe, do których zastosowanie mają Reguły Haskie a także, do których winno się zastosować wyłącznie Reguły Hasko – Visbijskie. Innymi słowy, zdaniem sędziego Thomasa samo takie sformułowanie, nie może efektywnie inkorporować Reguł Hague-Visby (nawet gdyby te właśnie Reguły były „enacted in the country of shipment”). Dla skutecznej prawnie inkorporacji Reguł z 1968 r. koniecznym zatem jest istnienie odrębnego umownego

postanowienia (takiego jak np. Cl. (b) w cytowanej powyżej „BIMCO general paramount clause”).

Przejdźmy w tym kontekście do analizy kolejnego precedensu, który winien być przywołany to jest „Seabridge Shipping” z 1999 r. To kolejny przykład jurydyczny interpretacji „paramount clause” w warunkach umowy czarterowej, w której poza ogólnym przywołaniem, nie dokonano bliższego sprecyzowania warunków inkorporowanej „paramount clause”.<sup>12</sup> Rozstrzygający w tej sprawie sędzia Thomas uznał, iż brak jest podstaw do odejścia od interpretacji kontraktowej ujętej w orzeczeniu Sądu Apelacyjnego w sprawie „The Agios Lazaros”. W szczególności fakt, iż na datę orzekania w tej sprawie (1999 r.) Reguły Hasko-Visbijskie stały się wiążące prawnie zarówno na podstawie COGSA 1971 jak również w kraju załadunku (Polska)<sup>13</sup> nie zmieniła konkluzji orzeczeń w sprawach „The Agios Lazaros” czy „The Bukhta Russkaya” (kiedy to Reguły Hasko – Visbijskie nie miały mocy prawnej w stosownych ustawodawstwach). Z precedensu „Seabridge Shipping” wynika, iż zasada prawna sformułowana przez sprawę „The Agios Lazaros” ma w pełni zastosowanie „(...) despite the changes brought about by the intervening years”.

W kontekście rozpatrywania tej sprawy sędzia Thomas przywołał jeszcze jedno orzeczenie precedensowe (w I instancji) a mianowicie „The Happy Ranger” [2001] 2 Lloyd’s Rep. 530.

W sprawie tej umowa przewozu zawierała następującą klauzulę: „General Paramount Clause”: the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels 25 August 1924, as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, Articles I to VII of the Hague Rules shall apply. In such case the liability of the carrier shall be limited to £ 100 sterling per package.

Trades where Hague-Visby Rules apply”.

In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 – the Hague-Visby Rules – apply compulsory, the provisions of the respective legislation shall be considered incorporated in this Bill of Lading (...).”

Była to zatem klauzula zbliżona do „BIMCO clause” rozpatrywanej przez sędziego Thomasa w sprawie „The Bukhta Russkaya” (z wyłączeniem Art. IX Reguł Haskich dotyczącego jednostki rozliczeniowej). Sprawa dotyczyła umowy

---

<sup>12</sup> Cl. 27 umowy czarteru z dnia 18.04.1996 r. przewidywała, iż “P&I bunkering clause, both to blame collision clause, New Jason Clause and Paramount Clause are deemed to be incorporated into this Charter Party”.

<sup>13</sup> Ratyfikacja Reguł Visby (Protokół z dnia 23.02.1968 r.) przez Polskę w 1980 r. [Dz. U. z 1980r. nr 14 poz. 48].

przewozu ładunku z portem załadunku we Włoszech (krajem stroną Reguł Hague-Visby). Wydawało się zatem, iż COGSA 1971 jednocześnie wskazuje na obowiązkowe zastosowanie do przedmiotowej umowy tychże Reguł Hasko-Visbijskich.

Jednakże Sędzia Tomlinson stanął na stanowisku, iż biorąc pod uwagę, że umowa przewozu, będąca przedmiotem analizy jurystycznej nie jest umową zawartą w lub potwierdzoną przez konosament lub inny papier wartościowy, w rozumieniu COGSA 1971, nie ma mowy o automatycznej inkorporacji Reguł 1924/1968. Mogłyby one więc mieć zastosowanie tylko wówczas gdyby były inkorporowane do umowy przez odrębne postanowienie. Innymi słowy charakter prawny umowy przewozu skutkował tym, iż Reguły Hague-Visby nie mają, poprzez COGSA 1971, automatycznego zastosowania z mocy prawa, a opcyjnie mogą mieć zastosowanie do danej umowy tylko na mocy woli stron wyrażonej w stosownym zapisie przywołującym lub inkorporującym Reguły Hague-Visby.

W ciekawej polemice pomiędzy stronami sporu – strona ładunkowa, występująca z roszczeniem twierdziła, inter alia, iż “the version of the Hague Rules enacted in Italy is Hague-Visby Rules so that those rules are applicable pursuant to first sentence of “ paramount clause”. Strona pozwana, z kolei, stała na stanowisku, iż jest rzeczą oczywistą, iż to Reguły Hasko-Visbijskie a nie Reguły Haskie zostały przyjęte we Włoszech – kraju załadunku („as enacted in the country of shipment”). Tak więc, zdaniem strony pozwanej, nie tylko istotne różnice materialno-prawne pomiędzy Regułami Haskimi a Hasko-Visbijskimi ale również, a może przede wszystkim, zapis literalny „paramount clause” – wskazujący na różnice pomiędzy „enactment of the Hague Rules and enactment of the Hague-Visby Rules” – jest kluczowym w rozważanej interpretacji.

W rezultacie powyższego, Sędzia Tomlinson stanął na stanowisku, iż do rozważanej umowy winny mieć zastosowanie Reguły Haskie nie zaś Reguły z 1968 r.

W uzasadnieniu takiego stanowiska, stwierdził on, m.in., co następuje:

„I also reject the argument that the Hague-Visby Rules are to be regarded as the Hague Rules ‘as enacted’ in Italy, so as to be incorporated by reason of first limb of clause 3 of the specimen bill of lading. Quite apart from the important differences between the two codes, in the first two codes, in the first two sub-clauses of clause 3 a clear distinction is drawn between the Hague and the Hague-Visby Rules and their enactment. Italy has repeated its enactment of the Hague Rules and has enacted the Hague-Visby Rules. This is not the situation to which the first sub-clause of clause 3 refers”.

Stanowisko, iż uchylenie Reguł Haskich oraz przyjęcie Reguł Hasko-Visbijskich skutkuje tym, iż te ostatnie nie mogą być objęte zapisem „The Hague Rules (...) as enacted in the country of shipment” jest, jak się wydaje, powieleniem argumentacji strony pozwanej w innej sprawie („The Marinor”) w której, jednakże sędzia Colman – odmówił prawnego uznania.

Kiedy sprawa „Seabridge v. AC Orsleff’s” przejęta została do orzekania przez Sąd Apelacyjny (Court of Appeal, 2002, 2 Lloyd’s Rep. 357), strony, będące w sporze, podniosły innego rodzaju argumenty niż te, które były prezentowane przed Sądem I Instancji (QBD Commercial Court). Strona ładunkowa (występująca z roszczeniem odszkodowawczym) nie podtrzymywała w dalszym ciągu stanowiska, iż „The Hague Rules (...) as enacted in the country of shipments” odnoszą się, w rozpatrywanej sprawie, do Reguł Hasko-Visbijskich. Zamiast tego argumentowano, że Reguły 1924/1968 mają zastosowanie na podstawie zapisu drugiej części klauzuli odwołującej się do „Trade where Hague-Visby Rules apply”.

Argumentacja powyższa została odrzucona w całości przez Sąd Apelacyjny reprezentowany przez bardzo silny skład orzekający w osobach – Lorda Tuckey’a, Lorda Aldousa, przy odrębnej opinii Lorda Rixa.

W szczególności Sąd uznał za niedopuszczalną powyższą argumentację przy uwzględnieniu wykładni literalnej i systemowej (tzw. „matter of construction”)<sup>14</sup>. Wskazał, iż druga część interpretowanej klauzuli ma zastosowanie tylko wówczas gdy „Hague-Visby Rules applied compulsory” – a to, z kolei, może mieć miejsce tylko wówczas gdy dotyczy to konosamentu lub innego papieru wartościowego. Skoro zatem, w rozważanej przez Sąd Apelacyjny sprawie, występował konosament – jako dokument przewozowy – to konsekwentnie należało uchylić orzeczenie sędziego Tomlinsona i przyjąć, iż Reguły Hasko-Visbijskie mają obowiązkowe zastosowanie. W tym kontekście wydaje się być bez znaczenia czy rozważane w tym przypadku „paramount clause” ma mieć zastosowanie („purported to apply”) do Reguł Haskich czy Reguł Hasko-Visbijskich. Choć interesującymi wydają się uwagi Lorda Tuckey’a, iż “The Hague Rules are not enacted in Italy so the first paragraph of clause 3 of the bill is not applicable”.

Przytoczony powyżej pogląd, oczywiście nie ma bezpośredniego zastosowania do rozstrzygnięcia przyjętego w precedensie „Seabridge Shipping”, gdzie kluczowym okazał się fakt obowiązkowego, z mocy prawa, zastosowania Reguł Hasko-Visbijskich, ale powyższe stanowisko było bardzo silnie podkreślane i przypomniane w omawianej tu sprawie „The Superior Pescadores” z daleko idącymi w tym zakresie implikacjami<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> “Sabah Flour v. Comfez” [1988] 2 Lloyd’s Rep. 18; “The Leonidas” [2001] 1 Lloyd’s Rep. 533.

<sup>15</sup> W tym kontekście warto pamiętać o jeszcze jednym, ważnym precedensie, który jest związany z interpretacją “Paramount Clause” a mianowicie – “Trafigura Beheer BV v. Mediterranean Shipping Co. SA” (“The MSC Amsterdam”) [2007] 2 Lloyd’s Rep. 622. To kolejny przykład interpretacji “Paramount Clause” w ujęciu warunków konosamentowych. Specyfika i odrębność kontraktowa jednakże w tej sprawie powodowała, iż nie mogła być ona przywołana w rozpatrywaniu sprawy “The Superior Pescadores”.

Przytoczona powyżej obszerniejsza analiza podstawowych precedensów związanych z podstawową analizą i interpretacją jurydyczną „paramount clause” – a mianowicie:

- „The Agios Lazaros” z 1976 r.
- „The Marinor” z 1996 r.
- „The Bukhta Russkaya” z 1991 r.
- „The Seabridge Shipping” z 1999 r.
- „The Happy Ranger” z 2001 r.

była konieczna do pełniejszego zrozumienia rozstrzygnięcia prawnego przyjętego w omawianej, w niniejszym opracowaniu, sprawy „The Superior Pescadores”.

Biorąc pod uwagę, powszechny międzynarodowy zakres Reguł Hague-Visby, istnieją mocne przesłanki do przyjęcia, iż wyrażenie „the Hague-Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment (...)” może odnosić się do Reguł Hasko-Visbijskich i w istocie powinny się odnosić do tych Reguł chyba, że konkretny zapis kontraktowy danej „paramount clause” w sposób wyraźny wyklucza taką możliwość. Takie wyraźne wykluczenie i rozróżnienie pomiędzy Regułami Haskimi z 1924 r. a Hasko Visbijskimi z 1924/1968 r. ma, na przykład miejsce, w analizowanej w precedensie „The Happy Ranger” – „BIMCO clause”. Jednakże w rozważanej sprawie „paramount clause” nie zawierała takiego wyszczególnienia.

Oczywiście, bezspornym jest fakt, iż Reguły Hague-Visby to, w istocie, zmieniła legislacyjnie wersja Reguł Hague. Protokół z 1968 r. o pełnej nazwie – „Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading” („Visby Rules”), Brussels, 23 February, 1968 w sposób jednoznaczny wskazuje, iż jest on wyłącznie poprawką i uzupełnieniem do istniejących regulacji (Reguł Haskich z 1924 r.), nie zaś zupełnie odrębną nową regulacją (jaką niewątpliwie są, na przykład Reguły Hamburskie z 1978 r. czy Reguły Rotterdamskie z 2008 r. Mając na względzie powyższe, można by więc przyjąć (jeżeli kwestia ta nie byłaby już przedmiotem ustaleń przytoczonych powyżej rozstrzygnięć precedensowych), iż przez „Hague Rules (...) as enacted in the country of shipment” należy rozumieć „Hague-Visby Rules”, które winny mieć zastosowanie nie tylko na skutek ich automatycznego, obowiązkowego obowiązywania na mocy COGSA 1971 r. ale również na podstawie skutecznego prawnie kontraktowego inkorporowania tych Reguł do konosamentowej umowy przewozu. Jak się wydaje podobne stanowisko w sprawie przyjęło orzecznictwo amerykańskie w sprawie.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> US Second Circuit Court of Appeals “JCB Sales Ltd. v. Wallenius Lines” (The Sei/in) 124 F. 3d 132 (1997).

Sytuacja, w której przy umowie przewozu rządzonej prawem angielskim, strony te same umowy musiały być świadome faktu obowiązkowego, z mocy prawa, zastosowania Reguł Hasko-Visbijskich do podróży z miejscem załadunku (Belgia) znajdującym się w państwie będącym stroną Reguł 1924/1968 r. nie pozwala na racjonalne przyjęcie, iż zapis „Hague Rules as enacted in the country of shipment” mógł oznaczać przy interpretacji kontraktowej stron, zamiar zastosowania Reguł Haskich nie zaś Reguł Hasko-Visbijskich. W sytuacji automatyzmu ustawowego obowiązywania Reguł Hague-Visby w rozważanym przewozie, strony musiały wiedzieć, iż umowny wybór Reguł Haskich będzie w takich okolicznościach i tak nie efektywny prawnie. Przy założeniu racjonalnego działania uczestników obrotu gospodarczego, trudno zatem przypisać taką świadomą intencję kontraktową stronom danej umowy. W tym kontekście należałoby się zgodzić z poglądem sędziego Colmana w sprawie „The „Marinor”, iż przy tak przyjętej interpretacji rozważanego tu fragmentu klauzuli „paramount”, jest bez znaczenia jaką konkretnie technikę legislacyjną przyjął kraj załadunku przy przyjęciu Reguł z 1968 r. (czy zatem dokonał tego w formie poprawki do istniejących Reguł Haskich czy też przez uchylenie ich w całości i zastąpienie zmodyfikowaną wersją Hasko-Visbijską). Przy tej części rozważań, należy pamiętać, o wcześniejszych obowiązujących w tym zakresie ustaleniach lub wnioskach precedensowych.

Sytuacja jednak w świetle doktryny „common law” nie jest tu jednak jednoznaczna, można bowiem, z jednej strony, uznać, iż przytoczone powyżej orzeczenia, nie mają bezpośredniego i adekwatnego zastosowania do niniejszej sytuacji a zatem winny być jurydycznie „wyróżnione” („distinguished”)<sup>17</sup> od stanu prawnego i faktycznego „The Superior Pescadores”. Za takim „wyróżnieniem” przemawiać mógłby choćby fakt, iż dotychczasowe, cytowane powyżej orzeczenia odnosiły się jednak do innych, redakcyjnie zapisów klauzul typu „paramount”. W szczególności, w odróżnieniu do klauzuli będącej przedmiotem analizy w niniejszej sprawie, poprzednio analizowane klauzule zawierały wyraźnie rozróżnienie okoliczności zastosowania Reguł Haskich a Reguł Hasko-Visbijskich lub czarterowego ujęcia tego typu klauzuli bez szczegółowego jednakże określenia warunków jej zastosowania.

Powyższe różnice, nie były jednak jak się wydaje, na tyle istotne jurydycznie aby usprawiedliwiały konieczność „wyróżnienia” od poprzednich precedensów. W tym kontekście zarówno konkluzja sędziego Tomlinsona w „The Happy

---

<sup>17</sup> Instytucja precedensowa „distinguishing” – sprowadza się do tego, iż sąd rozpatrując daną sprawę, której stan faktyczny i prawny jest podobny „ale nie identyczny ze sprawą objętą wcześniejszym precedensem właśnie, przez istniejące między sprawami różnice dokonuje „wyróżnienia” rozpatrywanej sprawy – wydając orzeczenie bez opierania się na wiążącym precedensie. Wydane orzeczenie, odnoszące się do bardziej szczegółowej kwestii, niż obowiązujący w tym zakresie precedens, nie może jednak podważać „ratio” tego precedensu.



Ranger”, iż rozważany przez niego zapis „paramount clause” nie upoważnia do rozszerzenia jego zastosowania do Reguł Hasko-Visbijskich jak i podobny wniosek sędziego Tuckey’a w Sądzie Apelacyjnym powoduje, iż nawet jeżeli cytowane powyżej precedensy nie miałyby bezwzględnej mocy prawnej dla stanu prawnego i faktycznego niniejszej sprawy, to bez wątplenia, mocą swoich autorytetów jurydycznych, mają tak silne oddziaływanie, iż winny być zasadniczym punktem wyjścia i wyznacznikiem w rozpatrywaniu mniejszej sprawy.

Wobec powyższego należy stanąć na stanowisku, iż Cl. 2 („paramount clause”) konosamentów wydanych w dniu 11.01.2008 r. jest potwierdzeniem zawarcia umowy, w której strony ustaliły, iż Reguły Haskie będą miały zastosowanie do umowy przewozu, nawet wówczas gdy miały one lub powinny mieć świadomość faktu, iż w świetle obowiązującego dla tego kontraktu prawa (angielskiego) zapis taki jest nieskuteczny prawnie. Przekonanie co do przyjętego rozstrzygnięcia musiało być na tyle silne, iż doświadczony przecież sędzia, jakim jest bez wątplenia sędzia Males, nie uwzględnił bardzo ważnego argumentu podniesionego przez pełnomocnika procesowego strony ładunkowej<sup>18</sup>.

Zwróciła ona, w szczególności uwagę, iż w innej części konosamentu będącego przedmiotem analizy znajduje się dodatkowa klauzula umowna zgodnie, z którą w obrocie morskim z krajami skandynawskimi zastosowane winny mieć Reguły Hasko-Visbijskie. Innymi słowy przy uwzględnieniu obecności takiej odrębnej klauzuli – zapis „paramount clause” w Cl. 2 konosamentu dla „The Superior Pescadores” był w istocie podobny do „paramount clause” w precedensie „The Happy Ranger” ze wszystkimi wynikającymi z tego skutkami prawnymi. Sędzia Males, jak się wydaje, uznał jednak, iż Cl.2 konosamentu stanowi sama w sobie, integralną całość i jakkolwiek warunki umowy winny być, co do zasady interpretowane holistycznie i takie dodatkowe zapisy „be viewed in the small print of the bill”, które przewidują, iż winny być one „dodane” tylko do umów przewozu z krajów skandynawskich nie mogą być traktowane jako element integralny „paramount clause”. Wobec braku, w uzasadnieniu orzeczenia, bardziej szczegółowego uzasadnienia przyjętego przez sędziego stanowiska trudno zaiste ocenić wagę merytoryczną takiej a nie innej konkluzji interpretacyjnej. Jednakże, można z dużym prawdopodobieństwem przyjąć, iż taka interpretacja dotknięta jest dużym stopniem arbitralności, wręcz za daleko idącej dyskrekcji jurydycznej. Jak się wydaje z góry przyjęta teza wyroku zdeterminowała dalsze rozwiązania i przyjęte uzasadnienie eliminując, „ab front” wszystkie te argumenty, które nie były kompatybilne z podstawowymi założeniami przyjętego orzeczenia.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Robert Thomas działający zgodnie z instrukcją Clyde& Co LLP.

<sup>19</sup> Niemal jak „mantra” powtarzalna jest w kolejnych precedensach zasada “everything will depend on the terms of the bill of lading and the construction of the documents as whole”, zob. np. “The Venezuela” [1980] 1 Lloyd’s Rep 393; “The Revia” [1991] 2 Lloyd’s Rep. 325; “The Hector”

Przejdźmy zatem do analizy i odpowiedzi na drugie pytanie – problem, który był postawiony przez skład orzekający w niniejszej sprawie, a mianowicie: czy występujący z roszczeniem w niniejszej sprawie mógł powołać się na wyższy, a zatem i znacznie dla tej strony korzystniejszy poziom ograniczenia odpowiedzialności przewidziany Regułami Haskimi z 1924 roku?

Ustalono, dotychczas, iż zgodnie z prawem angielskim właściwym dla umowy przewozu będącej przedmiotem orzeczenia winny mieć zastosowanie, z mocy prawa, Reguły Hasko-Visbijskie. Jednakże przyjęta dla tegoż zobowiązania kontraktowego konkretna „Paramount Clause” przewidywała zastosowanie Reguł Haskich z 1924 r.

Czy zatem w takich okolicznościach kontraktowych, występujący z roszczeniem (strona ładunkowa) była prawnie uprawniona do skorzystania z wyższej kwoty odszkodowania jakie umożliwiały wyższe, od Reguł Hasko-Visbijskich – limity ograniczenia odpowiedzialności przewidziane Regułami z 1924 roku?

Rozpocznijmy tę część analizy od zacytowania Reguł Hasko-Visbijskich. I tak zgodnie z Art. III (8):

„Wszelkie klauzule, uzgodnienia lub porozumienia w umowie przewozu, zwalniające przewoźnika lub statek od odpowiedzialności za utratę lub uszkodzenie ładunku, lub w związku z ładunkiem (...) albo zmniejszające taką odpowiedzialność w inny sposób niż to przewidziano w niniejszych Regułach, będą nieważne i bezskuteczne (...)”.

Następnie, zgodnie z Art. IV (5):

„(a) Jeżeli rodzaj i wartość ładunku nie zostały zadeklarowane przez frachtującego przed załadowaniem i wpisane do konosamentu, to ani przewoźnik ani statek nie będą w żadnym wypadku ponosić odpowiedzialności za jakąkolwiek utratę lub uszkodzenie ładunków lub związaną z ładunkami przekraczającą kwotę 666.67 jednostek obliczeniowych za jedną sztukę ładunku lub innej jednostki ładunku albo też 2 jednostki obliczeniowej za kilogram ciężaru brutto ładunków utraconych lub uszkodzonych, w zależności od tego, która kwota jest wyższa”(...)

(d) Jednostką obliczeniową przewidzianą w tym Artykule jest „specjalne prawo ciągnięcia” – „SDR” zdefiniowana przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Kwoty przewidziane w pod-paragrafie (a) niniejszego paragrafu winny być przewalutowane na walutę krajową według wartości tej waluty na datę ustaloną przez prawo właściwe dla Sądu przed którym sprawa zawisła.

(e) Ani przewoźnik ani statek nie będą uprawnieni do skorzystania z dobrodziejstwa ograniczenia odpowiedzialności przewidzianego w niniejszym paragrafie, jeżeli zostanie udowodnione, że szkoda wynikła z działania lub zaniechania

przewoźnika dokonanego z zamiarem wyrządzenia szkody lub też postępując lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda prawdopodobnie nastąpi; (...)

- (g) Umowa między przewoźnikiem, kapitanem lub przedstawicielem przewoźnika a frachtującym może określić inne kwoty maksymalne, niż określone w pod-paragrafie (a), pod warunkiem, iż tak określona maksymalna kwota nie może być niższa od odpowiedniej kwoty maksymalnej przewidzianej w tym pod-paragrafie.”

Wreszcie, zgodnie z Art. V: „Przewoźnik może zrzec się, w całości lub w części, wszystkich lub niektórych swoich praw, wyłączenia odpowiedzialności, albo zwiększyć swoją odpowiedzialność i zobowiązania wynikające z niniejszych Reguł, pod warunkiem, że takie zrzeczenie się lub zwiększenie będzie zamieszczone w konosamencie wydanym frachtującemu (...).”

Cytowane powyżej przepisy Art. IV (5)(a) i (d) stanowią aktualnie, w systemie prawa angielskiego, część „Schedule” do Aktu z 1971 r. zgodnie z „Section 2 Merchant Shipping Act 1981” (powszechnie określone jako COGSA 1971).

Ta sama „Section 2” przewiduje, iż datą przewalutowania „SDR” na walutę krajową, jest zgodnie z prawem angielskim, data wydania orzeczenia.

Przepis powyższy zawarty jest aktualnie w „Schedule 13 – Merchant Shipping Act 1995”.

Ograniczenie odpowiedzialności w odniesieniu do sztuki lub jednostki ładunku przewidziane w Art. IV (5) Reguł Hague-Visby różni się, w paru aspektach, od takiego ograniczenia przewidzianego w Regułach Haskich.

Wymieńmy tylko podstawowe różnice pomiędzy dwoma reżimami prawnymi:

- a) Limit ograniczenia odpowiedzialności z Reguł Haskich – 100 funtów brytyjskich w złocie został zastąpiony w Hague-Visby Rules przez limit ograniczenia odpowiedzialności liczony w „konwencyjnej” walucie SDR (opartej na formule „średniej ważonej” czterech walut: euro, dolara USD, funta brytyjskiego i jena japońskiego);
- b) Art. IV (5)(a) Reguł Hasko-Visbijskich, nie mający odpowiednika w Regułach Haskich, przewiduje, iż z dwóch alternatywnych kryteriów ograniczenia odpowiedzialności (to jest opartej na sztuce/jednostce ładunku lub kilogramie ciężaru brutto ładunku), zastosowanie winno mieć, w konkretnej sprawie, kryterium, które przewiduje wyższy poziom ograniczenia odpowiedzialności;
- c) Art. IV (5)(b) ustalający metodę obliczenia wysokości odszkodowania – nie ma również odpowiednika w Regułach Haskich;
- d) Art. IV (5)(c) dotyczący obliczenia poziomu ograniczenia odpowiedzialności w przypadku przewozu ładunków kontenerowych – poprawka jest tylko w Regułach 1924/1968;
- e) Wreszcie, podobnie jak powyżej Art. IV (5)(e) Reguł Hasko-Visbijskich, wprowadzający, nie istniejące w Regułach Haskich, warunki prawne, w których

przewoźnik może utracić uprawnienia do ograniczenia odpowiedzialności. W przypadku Reguł Haskich ten brak konwencyjno-statusowy, uzupełniany był przepisami common law związanymi z tzw. „principles of deviation”.

W kontekście wyspecyfikowanych powyżej różnic, można jedynie wspomnieć, iż cytowany powyżej Art. IV (5)(g), umożliwia umowne ustalenie innego, niż przewidzianego Regułami, maksymalnego poziomu ograniczenia odpowiedzialności – jest powtórzeniem zapisu Reguł Haskich.

Odnosząc się do powyżej przedstawionych relewantnych przepisów Reguł Hasko-Visbijskich strony sporu prezentowały następujące stanowiska.

Występująca z roszczeniem – strona ładunkowa podnosiła, iż:

- a) Skutkiem kontraktowym („as a matter of contract”) przyjętej w konosamentach klauzuli „paramount” jest skuteczne zobowiązaniowo – przyjęcie Reguł Haskich. Zatem strony, w drodze umownej, przyjęły, iż ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika będzie ustalone według reżimu prawnego Reguł z 1924 r.
- b) Jest w pełni dopuszczalne i skuteczne prawnie pod rządami Reguł Hasko-Visbijskich, wprowadzenie w drodze umowy („express contractual agreement”), postanowień, które zwiększają odpowiedzialność przewoźnika przy jednoczesnym zastrzeżeniu, iż postanowienia umowne, które miałyby tą odpowiedzialność ograniczyć poniżej poziomu wyznaczonego przez Reguły Hasko-Visbijskie – będą z mocy tychże Reguł (Art. III (8)) nieważne z mocy prawa;
- c) Oczywiście, nic nie może powstrzymać stron umowy przewozu od ustalenia kontraktowego poziomu ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika, który to poziom może być czasami wyższy a czasami też niższy niż ten określony w Art. IV (5)(a).

Trzeba jednak wówczas pamiętać, iż w takim przypadku o ile skutecznie prawnie będzie można się powołać na wyższy poziom ograniczenia odpowiedzialności (a więc rozszerzoną odpowiedzialność przewoźnika) to w przypadku poziomu niższego od granicy minimalnej, wyznaczonej przez wspomniany powyżej Art. IV (5)(a), nie będzie możliwym prawnie skuteczne wyegzekwowanie tej granicy odpowiedzialności.

- d) Mając na względzie fakt, iż mamy do czynienia z ustaleniami stricte umownymi, kwestia ustalenia czy strony w rzeczywistości dokonały skutecznych uzgodnień co do wyższego ograniczenia odpowiedzialności powinna być relatywizowana do każdego konosamentu ewidencjonującego zawarte postanowienia umowne. W przypadku konosamentu odnoszącego się do więcej niż jednego ładunku (jednostki ładunkowej), taka relatywizacja odnosić się winna do każdej z osobna jednostki ładunkowej. Innymi słowy, nie może być w takim przypadku mowy o jakimkolwiek „automatyzmie” konwencyjnym (Re-

guły Hague-Visby per se) czy statutowym (COGSA 1971 inkorporująca Reguły 1924/1968 do angielskiego porządku prawnego) – a wszystko winno być przedmiotem stricte kontraktowych reguł wykładni postanowień umownych.

Z oczywistych względów argumenty strony armatorsko-przewoźniczej były innej natury. Podnoszono tu, w szczególności, co następuje:

- a) Co do zasady, nie istnieją przeszkody prawne aby strony umowy uzgodniły wyższe poziomy ograniczenia odpowiedzialności (jak np., iż przewidziany Art. IV (5)(a) Reguł Hasko-Visbijskich limit ograniczenia odpowiedzialności z SDR per kilo ładunku będzie podniesiony do 4 SDR per kilo ładunku). Jednak umowa taka skutkująca podniesieniem lub obniżeniem poziomu ograniczenia odpowiedzialności przewidzianej Regułami 1924/1968 – nie jest dopuszczalna zgodnie z Art. IV (5)(g) i jako taka nie ma mocy prawnej zgodnie z Art. III (8) Reguł;
- b) Bezpośrednim skutkiem przyjętej, w rozważanej sprawie konosamentowej „paramount clause” jest, iż w zależności od wagi określonej sztuki ładunku, która uległa uszkodzeniu lub utracie, jak również w zależności od wartości kwoty jednostki złota i SDR, na datę uszkodzenia ładunku/wydania orzeczenia w sprawie ustalenia wysokości odszkodowania z tytułu utraty lub uszkodzenia ładunku – kwota ograniczeń odpowiedzialności („package limit”) mająca zastosowanie zgodnie z Cl. 2 zawartą w konosamentowych warunkach przewozu (tj. limit ograniczenia odpowiedzialności przewidziany Regułami Haskimi), będzie, w zależności od ww. okoliczności albo wyższy, albo też niższy od limitu określonego Regułami Hasko-Visbijskimi;
- c) W świetle powyższych wniosków, Cl. 2 przewidziana w konosamencie winna być, zgodnie z Art. III (8) uznana za bezskuteczną prawnie i nieważną z mocy prawa, we wszystkich przypadkach w których, zgodnie z tą klauzulą, Reguły Hasko-Visbijskie miałyby mieć obowiązkowe zastosowanie do danej umowy przewozu;
- d) Klauzula 2 konosamentu może być w świetle reguł interpretacji kontraktowych albo ważna, albo nieważna prawnie. Interpretacja, która skutkowałaby swoistym „relatywizmem” umowno-interpretacyjnym (tj. w którym, w stosunku do określonego ładunku, Cl. 2 byłaby uznana za ważną prawnie a w stosunku, z kolei, do innego ładunku za bezskuteczną kontraktowo) nie znajduje uzasadnienia prawnego.

Przy przedstawionej powyżej argumentacji, istotną dla tych stron kwestią wydaje się zakres oddziaływania na postanowienia umowne Artykułu III (8) Reguł. W tym kontekście przywoływany był oczywiście precedens „The Holandia” (sub nom „The Marviken”) [1983] 1 Lloyd’s Rep. 1; [1983] AC 565. W orzeczeniu tym, przypomnijmy, Izba Lordów stanęła na stanowisku, iż czasem, w którym można stwierdzić czy określona klauzula umowna (w tym przypadku była to klauzula

jurysdykcyjna), która, jako taka, nie stanowiła naruszenia Art. III (8), jest niezgodna z tym artykułem a zatem nieważna prawnie – jest czas, w którym przewoźnik powołuje się na przedmiotową klauzulę występując z określonym roszczeniem.

Jednakże bliższa analiza rozpatrywanej sprawy „The Superior Pescadores” – wskazuje, iż w istocie kwestia oddziaływania prawnego Art. III (8) jest w zasadzie irrelevantna. Art. III (8) – skutkuje uznaniem, z mocy prawa, za nieważny i nieskuteczny prawnie („renders null and void”) ten typ warunków umownych, które mają na celu zmniejszenie zakresu odpowiedzialności przewoźnika poniżej poziomu wyznaczonego przez semi-imperatywne normy Reguł Haskich czy Hasko-Visbijskich. Jednakże przedmiotem analizy, w niniejszej sprawie, jest Cl. 2 warunków umownych konosamentu, która w praktyce zwiększa, a nie zmniejsza, zakres odpowiedzialności przewoźnika. Art. V Reguł, zezwala, co do zasady, na takie ustalenia umowne, ale to Art. IV (5)(g) odnosi się bezpośrednio do kwestii, która jest przedmiotem niniejszych rozważań i to właśnie ten przepis winien być poddany analizie interpretacyjnej.

Pytanie w tym kontekście, powinno brzmieć zatem następująco: jeżeli jest bezspornym, iż w drodze umowy, strony mogą, skutecznie prawnie ustalić większy zakres odpowiedzialności przewoźnika, to czy Art. IV (5)(g) nakłada jakiegokolwiek (a jeżeli tak, to jakie) ograniczenia w swobodzie kontraktowej stron w zakresie tak ustalonego umownie poziomu odpowiedzialności?

Szukając odpowiedzi na to pytanie należy stwierdzić, iż brak jest w tym zakresie jednoznacznej wykładni precedensowej. Można jednakże, posiłkowo, posłużyć się stanowiskiem doktryny, wyrażonej w szczególności przez J. Cooke w „Voyage Charters” (3 ed. 2007), który w par. 85,413, stwierdził, inter alia, co następuje:

„The subparagraph [Art. IV (5)(g)] contemplates that the maximum amount should be „fixed” which appears to imply a specific sum being agreed, although it is submitted that it does not prevent the fixing of a formula, as indeed is done in subparagraph – Art. IV (5)(a), so long as that for formula cannot produce a lawyer figure than would be produced by the formula in subparagraph (a). If there may be circumstances when the agreed maximum amount would produce a smaller figure than in a subparagraph (a), it appears that Art. III, rule 8 would render it null and void, even in the case where those circumstances do not exist, but it may be that the court would treat the agreement as invalid only to the extent that in fact does in particular case produce a limit lawyer than as permitted by the Rules.”

Oczywiście jest dużo racji w argumentacji, iż Art. IV (5)(g) winien być interpretowany i rozumiany jako przepis przewidujący kwotę maksymalną ograniczenia odpowiedzialności ustaloną („fixed”) w taki sposób, iż z góry można byłoby stwierdzić, iż tak ustalona umownie kwota jest, czy też nie, wyższa niż limit ograniczenia odpowiedzialności ustalony w Art. IV (5)(a). Taka interpretacja, odpowiadałaby wymogom zawartego w Art. IV (5)(a), słowa „ustalona” („fixed”)

i wprowadzałyby, tak pożądaną legislacyjnie pewność i przewidywalność regulacji prawnej. Problem jednak w tym, iż w Art. IV (5)(g) odsyła się do kwoty „mentioned in subparagraph (a)”, która, jak wiemy, nie jest przecież określoną zamkniętą kwotą, a jedynie formułą przeliczeniową wg której obliczyć można maksymalną kwotę ograniczenia odpowiedzialności. Co więcej, formuła ta oparta na sztucznej, konwencyjnej jednostce walutowo-przeliczeniowej SDR będącej wypadkową wartości walutowej „koszyka” czterech walut, per se, musi podlegać stałej fluktuacji wartościowej. W Wielkiej Brytanii, gdzie zgodnie z ustawodawstwem krajowym (COGSA 1971 wraz z British Shipping Act 1995) przyjęto, iż datą przeliczenia SDR na walutę krajową jest data wydania orzeczenia w sprawie ustalenia wysokości odszkodowania, zlimitowanego poziomem ograniczenia odpowiedzialności. To oczywiście powiększa margines niepewności i nieprzewidywalności ostatecznego poziomu ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika w danej sprawie – jeżeli uwzględnimy możliwość naturalnej zmiany fluktuacyjnej takiego przelicznika, pomiędzy okresem zawarcia umowy przewozu a datą wydania orzeczenia. Ta rozbieżność mogłaby być zmniejszona (ale nie wyeliminowana całkowicie) gdyby za datę przelicznika (SDR na walutę krajową) przyjął datę w której ładunek został lub powinien zostać wydany zgodnie z umową przewozu. Ta istniejąca na datę umownego ustalenia niepewność co do ostatecznej kwoty ograniczenia odpowiedzialności – jest udziałem formuły przyjętej, w rozważanej tu kl. 2 konosamentu – gdzie, przypomnijmy ustalona formuła obliczenia kwoty odpowiedzialności jest przewidziana Regułami Haskimi i inkorporującymi go angielskimi przepisami wewnętrznymi (kwota 100 funtów brytyjskich w złocie). Tak obliczana kwota ograniczenia odpowiedzialności podlega dwóm zmiennym, nie przewidywalnym z góry czynnikom aktualnej wartości ceny złota i dacie przewalutowania takiej formuły funtowej na walutę krajową w dacie wyroku.

Problem powyższy byłby możliwy do uniknięcia (a więc jednoznaczne ustalenie na datę umowy czy określona kwota jest wyższa lub niższa od kwoty przewidzianej w Art. IV (5)(a)) jeżeli limit, umownie ustalonego ograniczenia odpowiedzialności, byłby wyrażony w tej samej walucie (np. SDR) w której nastąpi ostateczne ustalenie kwoty ograniczenia odpowiedzialności. Jednakże, nie wydaje się zasadnym aby przewidziana w Art. IV (5)(a) „other amount” miała być, z założenia i wyłącznie, kwotą ustaloną w SDR.

Takie założenie wydaje się wysoce nieuzasadnione. Skutkowałoby to bowiem drastycznym ograniczeniem swobody kontraktowej stron w umownym ustaleniu wyższych kwot ograniczenia odpowiedzialności, będącej przecież ratio legis tego przepisu. Oczywiście przy takiej konkluzji interpretacyjnej, realne „zagrożenie” nieprzewidywalności i braku pewności prawnej tak sformułowanego węzła obligacyjnego – staje się faktem, ze wszystkimi wynikającymi z tego skutkami, a w szczególności braku możliwości przewidzenia przez strony umowy przewozu, czy

na skutek przyjętej kontraktowo formuły – ostateczna kwota ograniczenia odpowiedzialności jest zgodna, czy też nie, z kwotą przewidzianą w Art. IV (5)(a).

W tym kontekście również, cytowany fragment z książki J. Cooke'a, iż „(...) paragraph (g) only permits the use of a formula provided that there are no circumstances in which that formula could produce a lawyer figure than would be produced by the formulated in paralia)” nie może, jak się wydaje, zostać przyjęty jako wiążący wykładnik dalszych rozważań.

Jeżeli więc, można przyjąć za uzasadnione prawnie, iż Art. IV Rule 5 (a) przewiduje kryterium obliczania limitu ograniczenia odpowiedzialności implikujące, *per se*, element „wait and see” (a zatem, innymi słowy, dopuszczające, sytuację w której ostateczna kwota ograniczenia odpowiedzialności będzie dopiero znana) po zaistnieniu okoliczności związanych z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem umowy przewozu ładunku morzem i ostatecznym określeniem wysokości odpowiedzialności przewoźnika z tego tytułu), to konsekwentnie nietrudno odmówić zasadności argumentacji, która opowiada się za taką samą „otwartą” formułą obliczania odpowiedzialności przewidzianej w Art. IV Rule 5 (g).

W ślad za powyższym uznać należy za dopuszczalnie prawnie przyjęcie, w drodze umowy – iż poziom ograniczenia odpowiedzialności w danej sprawie, będzie ustalany według Reguł Haskich w oparciu o formułę – 100 funtów brytyjskich w złocie. Uzasadnionym wydaje się wówczas alternatywna opinia J. Cooke'a z przytoczonego już wcześniej „Voyage Charters”, zgodnie z którym umowa tego typu jest nieważna z mocy prawa, tylko wówczas, jeżeli ustalony ostatecznie w jej rezultacie maksymalny poziom ograniczenia odpowiedzialności jest niższy niż poziom odpowiedzialności przewidziany Regułami Hasko-Visbijskimi.

Jednakże, powracając ściśle do analizy stanu prawnego i faktycznego rozpatrywanej tu sprawy, koniecznym wydaje się dokonanie rozróżnienia dwóch kwestii.

Pierwszą sprawą jest możliwość umownego ustalenia przez strony umowy, iż zamiast limitu ograniczenia odpowiedzialności określonej w Art. IV (5)(a), przyjęty zostanie limit ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika oparty na funckie brytyjskim. Przyjmując takie umowne kryterium, strony mają świadomość, iż do chwili, w której tak przyjęte ustalenia umowne skutkują wyższym (od tego z Art. IV (5)(a)) poziomem odpowiedzialności – będą one skuteczne prawnie, zaś w przypadku rezultatu odwrotnego (tj. ustalającego końcowy poziom ograniczenia odpowiedzialności poniżej poziomu wyznaczonego przez Art. IV (5)(a)), postanowienia umowne tracą moc prawną i nie wywołują jakichkolwiek skutków kontraktowych.

Inną natomiast kwestią (i ta właśnie kwestia ma znaczenie fundamentalne) jest przyjęcie, iż kryterium 100 funtów brytyjskich jest naturalną konsekwencją uznania, iż „clause paramount” uzgodniona przez strony dla danego konosamentu (lub szerzej do danej umowy frachtowej potwierdzonej przez dany



konosament) – inkorporowała Reguły Haskie z 1924 r. a nie reguły Hasko-Visbijskie z 1924/1968 r. – choć strony tej umowy musiały mieć świadomość tego, iż biorąc pod uwagę prawo angielskie właściwe dla tej umowy oraz bezwzględny obowiązek stosowania do danej umowy przepisów COGSA 1971 – tylko Reguły Hasko-Visbijskie mogły być skutecznie inkorporowane do rozpatrywanej tu konosamentowej „paramount clause”.

Jeżeli w rozpatrywanej sprawie strony wprowadziły z pełną świadomością kontraktową określoną „paramount clause” – to musiały również przyjąć, za oczywiste, iż Reguły Haskie nie mogą z mocy prawa mieć zastosowania w tej sprawie (tj. gdzie Belgia - port załadunku jest stroną Reguł Hague-Visby). W tych okolicznościach klauzula przewidująca stosowanie Reguł Haskich musiała być traktowana jako swoisty niepotrzebny dodatek prawny, irrelevantny materialno-prawnie. Z tych samych powodów, uznać należy za mało prawdopodobne aby strony profesjonalnego obrotu gospodarczego, w sposób zamierzony wprowadziły klauzulę umowną („paramount clause”), która miałaby, w sposób efektywny prawnie przewidywać limit ograniczenia odpowiedzialności określony Regułami Haskimi a czasami, w tym samym przewozie, odrębny reżim limitowy Reguł Hasko-Visbijskich.

Jak to ujął pełnomocnik procesowy jednej ze stron tej sprawy – Goldstone QC: „(...) it seems improbable that the partners could have intended a single contract of carriage to be covered simultaneously by two different limitation of liability regimes with differing provisions. The Claimants’ „picks and mix” approach, taking the benefit of whichever bits of the two packages limitation regimes are in their favor, seems as surprising thing for national business people to wish to agree”.

W świetle powyższego, należy przyjąć, iż jakkolwiek, czysto hipotetycznie można przyjąć, iż strony „konosamentowej” umowy przewozu, do której zastosowanie mają Reguły Hasko-Visbijskie, mogłyby w drodze postanowienia umownego przyjąć oryginalny limit ograniczenia odpowiedzialności (100 funtów w złocie) określony Regułami Haskimi, z jednoczesnym przyjęciem, iż tego typu umowne ustalenie ograniczenia odpowiedzialności będzie skutecznie prawnie pod warunkiem, iż otrzymana w rezultacie ostateczna kwota ograniczenia będzie wyższa niż kwota określona w Art. IV (5) (a) Reguł Hasko-Visbijskich – to jednakże, w rozpatrywanej tu sprawie „The Superior Pescadores” – nie wydaje się aby strony taką właśnie umowę zawarły. Skutkuje to w praktyce tym, iż ostateczna kwota odszkodowania, którą zobowiązany jest zapłacić przewoźnik z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy będzie ostatecznie ustalona według maksymalnej formuły Art. IV (5) (a) Reguł Hasko-Visbijskich. Tylko tak określona kwota ograniczenia odpowiedzialności jest ważna i skuteczna prawnie.

Pozostaje wreszcie do wyjaśnienia kwestia ustalenia, jaką datę należy przyjąć za właściwą do ustalenia przewalutowania wartości miernika złota na daną walutę

zgodnie z Regułami Haskimi. Oczywiście kwestia ta miałaby znaczenie merytoryczne tylko wówczas gdyby, nie przyjęto, iż w rozpatrywanej tu sprawie, to limit ustalony wg Art. IV (5) (a) Reguł Hasko-Visbijskich a nie limit Reguł Haskich będzie właściwym do ustalenia maksymalnej kwoty ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika. Jednakże, biorąc pod uwagę potencjalną możliwość kontraktowego (zgodnie z Art. IV (5)(g)) wprowadzenia limitu Reguł Haskich – nawet w klauzuli „paramount” przewidującej do danego konosamentu Reguły Hasko-Visbijskie – należy przeanalizować jaką datę uznać należy za właściwą do stosownej konwersji miernika złota na walutę ustalenia kwoty ograniczenia odpowiedzialności?

Art. IX Reguł Haskich przewiduje, iż zgodnie z Art. IV (5) poziom ograniczenia odpowiedzialności wynosi „100 funtów brytyjskich wg wartości złota za sztukę ładunku lub jednostkę ładunkową” („£ 100 per package or unit in a gold value”). W orzeczeniu „The Rosa S” [1989] QB 419 sędzia Hobhouse – wyjaśnił, iż odnosi się to do wartości w złocie 100 funtów szterlingów odrębnie określonych w brytyjskim „Coinage Act”, nie zaś do ich wartości nominalnej czy obligacyjnej. W związku z powyższym właściwym, mającym zastosowanie do tej sprawy limitem ograniczenia odpowiedzialności – był poziom ustalony wg wartości takiej ilości złota, jaka była odpowiednikiem 100 funtów szterlingów w 1924 r. – to jest 732,238 gramów czystego złota. Stanowisko to było potwierdzone przez kolejne orzeczenie (Privy Council) w „Dairy Containers Ltd. v. Tasman Orient Line CV („The Tasman Discoverer) [2004] 2 Lloyd’s Rep 647; [2005] 1 WLR 215.

Uznać należy, iż właściwą datą dla dokonania, rozważanej tu, konwersji „złoto-walutowej” winna być data wydania ładunku (a w przypadku utraty ładunku – data w której wydanie powinno nastąpić). Wtedy przecież w pełni krystalizuje się ostateczna kwota potencjalnego odszkodowania i możliwym jest sformułowanie stosownego roszczenia.

To prawda, że wiążący w tym zakresie precedens „The Rosa S” z 1988 r. [2 Lloyd’s Rep 547; [1989] QB 419, gdzie sędzia Hobhouse, nie odniósł się do tej szczegółowej kwestii w ogóle, nie może stanowić ostatecznego wyznacznika dalszego postępowania w niniejszej sprawie. Tym niemniej, implicite, z pełnej, kompleksowej wykładni całego tego orzeczenia wywieść można jednoznaczną konkluzję, iż data wydania ładunku jest i może być tylko jednym racjonalnym terminem, w którym rzeczona konwersja złota, pozwalająca ustalić ostatecznie kwotę ograniczenia odpowiedzialności, powinna nastąpić. Nawet, zaś gdyby były trudności z takim „dorozumianym” wywodem interpretacyjnym w zakresie precedensów „The Rosa S” to cytowany w tym opracowaniu fragment opracowania J. Cooke (par. 85.367) wydaje się również wskazywać na tą samą datę – to jest datę wydania ładunku. Nie zmienia tego faktu rozwiązanie legislacyjne przyjęte przez Wielką Brytanię, to jest ustalenie zgodne z „British Shipping Act 1981”, iż przeliczenie SDR (z Protokołu z 1979 do Hague-Visby Rules – implementowanego do Act 1981) na krajową

walutę nastąpi zgodnie i wyłącznie z przepisami tego Aktu. Jakikolwiek bowiem było, *ratio legis*, leżące u podstaw tak przyjętego jednostkowego, krajowego rozwiązania, nie narusza ono, bo naruszać nie powinno, rozumienia i wykładni międzynarodowej konwencji brukselskiej z 1924 r. (Reguł Haskich).

Konkluzja orzeczenia sędziego Males z Sądu Gospodarczego w sprawie „The Superior Pescadores” sprowadzała się do następujących ustaleń: należy przyjąć, iż obowiązujące w rozważanym zakresie precedensy angielskie, przesądzają, iż sformułowane „paramount clause”, w treści:

– “the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25<sup>th</sup> August, 1924 as enacted in the country of shipment” odnosi się bezpośrednio do Reguł Haskich z 1924 r. a nie do Reguł Hasko-Visbijskich z 1968 r. Jednakże to odniesienie nie jest skuteczne prawnie i nie skutkuje jako ustalenie umowne które, na podstawie Art. IV (5)(g) Reguł Hasko-Visbijskich przewiduje możliwość, właśnie w drodze umowy stron, podniesienia konwencyjnego poziomu ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika. Innymi słowy – brak skuteczności prawnej kontraktowej możliwości podniesienia granic odpowiedzialności powoduje, iż tylko w zakresie limitów określonych konwencyjnie – Regułami Hasko-Visbijskimi (tj. w Art. IV (5)(a)) odbiorca ładunku może domagać się odszkodowania w tytułu uszkodzenia ładunku.

Orzeczenie takie, z oczywistych względów nie mogło satysfakcjonować strony ładunkowej – domagającej się wyższej kwoty odszkodowania z tytułu uszkodzenia ładunku. Apelacja więc w tej sprawie była nieuchronna.

## 2. ORZECZENIE SĄDU APELACYJNEGO<sup>20</sup> (LORDOWIE LONGMORE, TOMLINSON, MCCOMBE)

Apelacja wniesiona przez stronę ładunkową („Yemgas FZCO and others”) od decyzji Sądu Gospodarczego, sprowadzała się do następującego zagadnienia. Art. IV (5) Reguł Haskich (1924) przewidywał uprawnienia armatora (przewoźnika) do ograniczenia odpowiedzialności do kwoty 100 funtów brytyjskich w złoście za sztukę lub jednostkę ładunkową. Art. IV (5)(a) Reguł Hasko-Visbijskich z 1968 r. przewidywał, z kolei uprawnienie armatora (przewoźnika) do ograniczenia odpowiedzialności obliczeń w jednostkach SDR określonych przez MFW. Ustalona w ten sposób maksymalna kwota ograniczenia odpowiedzialności jest

<sup>20</sup> Court of Appeal, 15 December; 24 February 2016. “Yemgas Fzco and others v. Superior Pescadores SA” (The “Superior Pescadores”) [2016] EWCA Civ 101. Lord Justice Longmore, Lord Justice Tomlinson, Lord Justice McCombe.

czasami (ale nie w każdym przypadku) wyższa od kwoty ustalonej według formuły Reguł Haskich. Odrębny Art. IV (5)(g) umożliwiał, stronom umowy przewozu, ustalenie kontraktowo odrębnej, od limitów konwencyjnych, kwoty ograniczenia odpowiedzialności, pod warunkiem, iż tak ustalona umownie maksymalna kwota ograniczenia odpowiedzialności nie będzie mniejsza niż maksymalna kwota ograniczenia przewidziana w Art. IV (5)(a) Reguł Hasko-Visbijskich.

W związku z powyższym głównym problemem, który winien być rozstrzygnięty w postępowaniu apelacyjnym było – czy w sytuacji, w której Reguły Hasko-Visbijskie mają bezpośrednie zastosowanie do danej umowy, można w formie standardowej „Paramount Clause” inkorporować do tejże umowy Reguły Haskie z 1924 r., które skutkują ustaleniem wyższej od Reguł Hague-Visby, kwoty ograniczenia odpowiedzialności. Czy więc, w takiej sytuacji prawnej i faktycznej to właśnie ten wyższy limit ustalony przez Reguły z 1924 r. będzie mógł być powołany przez odbiorcę ładunku uszkodzonego w trakcie umowy przewozu.

Przed rozpoczęciem rozważań nad uzasadnieniem wyroku sądu apelacyjnego należy poczynić pewną uwagę ogólną. Otóż, na datę rozstrzygnięcia sporu (2015) czy nawet wcześniej na datę sporządzania umowy przewozu będącej przedmiotem analizy jurystycznej (2008), większość krajów przyjęła Reguły Hasko-Visbijskie. Wielka Brytania przyjęła je już w 1971 r. w formie COGSA 1971, który wszedł w życie 23.06.1977 r. Czy zatem, można było przyjąć za zasadne rozważania sędziego Males, iż po upływie 30 lat od wejścia w życie Reguł Hasko-Visbijskich, kontrakt zawierający „Paramount Clause” miał na celu inkorporację Reguł Haskich z 1924, a nie zmodyfikowanej wersji z 1968 roku (Reguł Visby)?

Oczywiście, zapis rozpatrywanej w niniejszej sprawie „Paramount Clause” ma znaczenie. Literalnie klauzula przewiduje Reguły Haskie z 1924 (“The Hague Rules contained in the International Convention of 24 August 1924”), ale jednocześnie klauzula ta uzupełniona jest o zapis “as enacted in the country of shipment”. W rozpatrywanej sprawie „the country of shipment” była Belgia – strona Reguł Haskich zmienionych Protokołem z 1968 roku. Z uzasadnienia wyroku pierwszej instancji, nie wynika, iż sędzia był wyposażony w szczegółową wiedzę co do metody legislacyjnej przyjętej przez Belgię co do sposobu przyjmowania do prawnego porządku krajowego Reguł Hasko-Visbijskich. Niezależnie od powyższego przyjął on jednak, iż belgijski proces legislacyjny jest podobny do legislacji angielskiej. Przypomnijmy zatem, iż w Wielkiej Brytanii „stare” Reguły Haskie z 1924 r. zostały przyjęte w formie aktu parlamentu „Carriage of Goods by Sea Act 1924” („COGSA 1924”). Akt z 1971 r. („COGSA 1971”) uchylił COGSA 1924 – i przewidywał między innymi w Sec. 1:

„1 Application of Hague Rules as amended.

(I) In this Act „the Rules” means the International Convention for the Unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25<sup>th</sup>

August 1924, as amended by the Protocol signed at Brussels on 23<sup>rd</sup> February 1968.

(II) The provisions of the Rules, as set out in the Schedule to this Act, shall have the force of law (...).”

Wspomniany powyżej „Schedule to this Act” odnosi się w Sec. 1(2) do „The Hague Rules as amended by the Brussels Protocol 1968”. Innymi słowy „Schedule” przyjmuje Protokół Brukselski z 1968 r. za formalno-prawnym wskazaniem, iż to Reguły Hasko-Visbijskie (1924/1968) są przedmiotem inkorporacji obowiązującej w Wielkiej Brytanii – COGSA 1971.

W systemie prawa angielskiego sformułowanie „Hague Rules as enacted in England” nie może mieć innego znaczenia niż – Reguły Haskie w formie przyjętej w COGSA 1971 – to jest Reguły Haskie zmienione („amended”) Regułami Visbijskimi z 1968 r.<sup>20a</sup>

Podobne też stanowisko przyjąć należy do interpretacji „Paramount Clause” dla Belgii – kraju strony Reguł Hasko-Visbijskich – przywołanym w tejże klauzuli jako kraj załadunku.

Na decyzję sądziego Malesa oddziaływały, bo oddziaływać musiały kluczowe precedensy angielskie dotyczące interpretacji „Paramount Clause”. Były one szczegółowo analizowane przy rozważaniach dotyczących wyroku Sądu Gospodarczego. Czy jednak, przeprowadzona przez ten sąd interpretacja tych precedensów i wyciągane z tej interpretacji wnioski są w pełni uzasadnione w świetle obowiązującego prawa angielskiego?

Powróćmy zatem, w pierwszym rzędzie, do sprawy – „Nea Agrex SA v. Baltic Shipping Co. Ltd” (The „Agios Lazaros”) [1976] 2 Lloyd’s Rep. 47. Sprawa rozpatrywana po 1971 r. dotyczyła interpretacji zapisów umowy zawartej w 1972 r. – a więc w sytuacji, w której nowa COGSA 1971 została już przyjęta, ale jeszcze nie weszła w życie.

Przedmiotem analizy sądowej była umowa czarteru, do której zatem zespół przepisów Reguł Hague-Visby nie miał obowiązkowego, z mocy prawa, zastosowania. „Paramount Clause” inkorporowana została do warunków czarterowych wyłącznie w drodze umownej (ex contractu). Ta tylko „kontraktowo” umocowana klauzula nie zawierająca, szczegółowych warunków – uznana została przez sądziego Donaldsona za bezskuteczną prawnie.<sup>21</sup>

---

<sup>20a</sup> Należy również pamiętać o Protokole SDR z 21.12.1979 r. inkorporowanego do COGSA 1971 na podstawie odrębnego aktu parlamentu – British Shipping Act 1981/1995.

<sup>21</sup> Tego typu klauzule, często przywołują szczegółowe, konkretne tylko przepisy Reguł jak np. Art. IV (wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika itp.) lub np. zawierająca zastrzeżenie typu “only applied if compulsory applicable by the law of place of shipment” itp. Wspomniany brak uszczegółowienia “Paramount Clause” spowodował, iż nie przyjęto 1-rocznego limitu ograniczenia odpowiedzialności przewidzianego w Art. III (6) Reguł Haskich.

Sąd apelacyjny nie zgodził się z argumentacją sądu pierwszej instancji. Lord Denning polemizując otwarcie z sędzią Donaldsonem przyjął, iż niezależnie od ogólnikowości „Paramount Clause” – została ona skutecznie włączona do czarteru i skutecznie prawnie inkorporowane zostały, w związku z tym, Reguły Haskie. W uzasadnieniu takiego stanowiska, stwierdzono między innymi, co następuje: „It seems to me that when the „paramount clause” is incorporated, without any words of qualification, it means that all the Hague Rules are incorporated. If the parties intend only to incorporate part of the rules (for example, art IV) or only so far as compulsory applicable, they do so. In the absence of such qualification, it seems to me that a „clause paramount” is a clause which incorporates all the Hague Rules. I mean, of course, the accepted Hague Rules, and not the Hague-Visby Rules, which are of later date”.

Oczywiście może budzić zdziwienie, dlaczego Lord Denning w ogóle przywołał Reguły Hasko-Visbijskie, w sytuacji, w których jednoroczny okres przedawnienia roszczeń (będący właśnie istotą sporu w tej sprawie) obowiązuje zarówno w ujęciu Reguł z 1924 r. jak i z 1968 roku?

Można jedynie zakładać, że właśnie co przyjęta do angielskiego porządku prawnego COGSA 1971 r. (z Regułami Hasko-Visbijskimi) jakkolwiek jeszcze nie będąca wiążąca prawnie regulacja – oddziaływała „antycypacyjnie” na sposób i zakres przeprowadzonej tu analizy prawnej.

Ze stanowiskiem Lorda Denninga, *in extenso*, zgodził się Lord Goff<sup>22</sup>. Odwołał się on do materiału dowodowego przedłożonego sądowi I instancji, z którego, między innymi wynikało niesporne, iż określenie „paramount clause” to swoiste sformułowanie „branżowe” („term of art”) rozumiane powszechnie jako odwołujące się (a zatem mające na celu inkorporację) pełnego zespołu przepisów Reguł Haskich. Słusznie, jak wydaje się wskazał, iż tak przyjęte rozumowanie nie jest pozbawione pewnych punktów słabych lub dyskusyjnych. W szczególności – dylemat, czy za sformułowaniem „paramount clause” kryje się intencja inkorporacji Reguł z 1924 r. czy nowych Reguł Visbijskich – jest przy wspomnianym braku uszczegółowienia samej klauzuli – dylematem istotnym prawnie.

W przypadku sprawy „The Agios Lazaros”, przyjęto, iż odnosi się to wyłącznie do Reguł Haskich, ale konkluzja taka wynikała wyłącznie z faktu, iż „at the date of the charterparty the Visby Rules had not been adopted in any country nor indeed I think have they even now, but that does not matter. The form taken from a bill of lading and entitled „Hague-Visby Paramount Clause” had not been published and the Visby variant was not to any kind of general use”.

Wreszcie Lord Shaw, wpisujący się w główną linię orzeczenia sądu apelacyjnego, w ciekawym komentarzu, stwierdził, co następuje: „A more productive approach

<sup>22</sup> Pamiętać należy, iż Lord Reginald – nie podzielił poglądów pozostałych członków składu orzekającego sądu apelacyjnego.

(niż ten, który był na rozprawie reprezentowany przez stronę czarterująco-ładunkową – przy. autorów) in the circumstances of this case is to ask what the shipowner would have supposed the charterer had in mind when the words „paramount clause” were inserted and then to ask the same question with the parties reversed. In the absence of any express words of variation or abbreviation or extension, each party must have assumed that the other party had the Hague Rules in mind in their original form without modification or qualification. This approach does provide clue as to what the respective parties had in contemplation, namely that by the phrase „paramount clause” they mean simply the Hague Rules”.

Zasadniczy problem, z przytoczonym powyżej orzeczeniem „The Agios Lazaros” polega na tym, iż jest to niezwykle przekonujący jurydyczny argument na okoliczność jakie rozumienie „clause paramount” można było uznać za powszechnie akceptowalne w międzynarodowym obrocie morskim (lub jak to ujmowało powyższe orzeczenie – „what shipping meant by the phrase”) na rok 1972.

Istnieje poważna wątpliwość czy na rok 2008 (data zawarcia umowy przewozu realizacji zobowiązania) powyższa interpretacja jest adekwatna do analizy i odpowiedzi na pytania „what shipping men meant” przez określenie „the Hague Rules (...) as enacted in the country of shipment” w 2008 roku?

Odnieśmy się, w kontekście analizy przeprowadzonej na bazie uzasadnienia sądu apelacyjnego, do drugiego przytoczonego przez sędziego Males precedensu a mianowicie do „Noranda Inc. v. Barton (Time Charter) Ltd.” („The „Marinor”), 1996 1 Lloyd’s Rep. 301. W sprawie tej „paramount clause” inkorporowała przepisy „Canadian Carriage of Goods by Water Act” z dodaniem „as amended”. Sędzia Colman przyjął, iż taka inkorporacja skutkuje objęciem „paramount clause” „nowych” Reguł Hasko-Visbijskich.

Zgodnie z ogólnymi zasadami common law, precedens „The Marinor” (ze sformułowaniem „Hague Rules” – as amended) nie ma bezpośredniego zastosowania do sprawy „The Superior Pescadores” (ze sformułowaniem „Hague Rules as enacted”) i służyć może jedynie jako swoisty materiał porównawczy wskazujący kierunek ewolucji orzecznictwa angielskiego w rozpatrywanym tu zakresie.

W kontekście rozważań apelacyjnych koniecznym jest odniesienie się do drugiego autorytetu precedensowego – sprawy „Lauritzen Reefers v. Ocean Reef Transport Ltd. SA” (The „Bukhta Russkaya”) [1997] 2 Lloyd’s Rep. 774.

Sprawa dotyczyła, przypomnijmy, interpretacji „paramount clause” do umowy czarteru z 1995 r. i związana była z roszczeniem regresowym czarterującego w stosunku do armatora/przewoźnika, o zwrot odszkodowania wypłaconego przez czarterujących legitymowanemu posiadaczowi konosamentu (b/l holder).

Reguły Hasko-Visbijskie z 1968 r. zezwalały na wystąpienie z takim roszczeniem regresowym pod warunkiem, iż roszczenie zostało zgłoszone w ciągu trzech

miesiący od daty zaspokojenia roszczenia głównego [Art. III (6) bis]. W odróżnieniu od powyższego Reguły Haskie z 1924 r. przewidywały jedynie ogólną regułę, iż jakiegokolwiek roszczenie winno być zgłoszone w ciągu jednego roku.

Kluczowym zatem, przy tak istotnej rozbieżności terminów skutecznego występowania z roszczeniem odszkodowawczym (a pamiętajmy, iż przedmiotowe roszczenia w systemie haskim i hasko-visbijskim mają charakter materialno-prawny skutkujący wygaśnięciem roszczenia po upływie terminu przedawnienia) – było ustalenie, które reguły mają zastosowanie do umowy czarteru będącej przedmiotem sporu.

W podniesionej argumentacji, strona czarterująca, posiłkując się cytatem z czwartego wydania Wilford, Coughing and Kimball – „Time Charters” str. 561, w którym komentując precedens „The Agios Lazaros”, stwierdzono „However, if a paramount clause is incorporated in to a Baltime charterparty governed by English law it is likely, following the coming into force in 1977 of the Carriage of Goods by Sea Act 1971, the Hague-Visby Rules would be regarded as incorporated”. Sędzia Thomas, rozpatrujący sprawę, nie wziął pod uwagę przytoczonej powyżej argumentacji czarterujących uznając w świetle przedłożonego materiału dowodowego, że słowa „general paramount clause” w rozpatrywanej umowie czarteru na czas odnoszą się do spartykularyzowanej (nie ogólnej) klauzuli lub precyzyjnie rzecz ujmując do szeregu klauzul („pod-klauzul”), które, w szczególności przewidywały, co następuje: „(1) if the Hague Rules are enacted in the country of shipment, then they apply as enacted; (2) if the Hague Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination applies, or, if there is no such a legislation, the terms of the Convention containing the Hague Rules apply; (3) if the Hague -Visby Rules are compulsory applicable to the trade in question, then the legislation enacting those rules applies”.

Na podstawie przytoczonego fragmentu „general paramount clause” – sędzia Thomas stanął na stanowisku, iż Reguły Haskie winny mieć zastosowanie do rozważanej przez niego sprawy. Wskazał, iż w sytuacji, w której odrębnie wyspecyfikowane kontraktowo Reguły Hasko-Visbijskie mogą być przywołane tylko wtedy, kiedy zgodnie z zapisem umownym mają one moc wiążącą w kraju związanym z realizacją danej umowy przewozu. Brak takiej przesłanki w stanie faktycznym sprawy (ani Mauretania ani Japonia nie były stroną Reguł 1924/1968) – powołuje konieczność przywołania tylko Reguł Haskich. To również skłoniło sędziego do uznania, iż nie ma potrzeby analizy przytoczonego przez stronę czarterującą fragmentu z opracowania „Time charters” (Wilford, Coghlin and Kimball).

Nie można tego samego powiedzieć jednak przy rozważaniach apelacyjnych sprawy „The Superior Pescadores”. Wydaje się wręcz za uzasadniony przytoczony powyżej wniosek uczonych autorów, z którego wynika, iż od 1977 (daty wejścia w życie „Visby Protocol” i „COGSA 1971”) – typowa czy standardowa „paramount



clause”, która w swojej treści nie dokonuje rozróżnienia okoliczności zastosowania odrębnie Reguł Haskich i Hasko-Visbijskich „(...) would be taken by shipping men to incorporate the Hague-Visby Rules in a Baltime charter governed by English law and by extension to other charters and to bills of lading subject to such a clause (such as the Conline bills)”.

Rozważany ponownie przez Sąd Apelacyjny zapis uaktualnionego formularza „Conline bill”, przewidywał w Cl. 3 (a) inkorporowanie Reguł Haskich „as amended” przez Protokół z 1968 r. („Hague-Visby Rules”). Oczywiście można by argumentować, iż w tym kontekście – skoro (gdyby była taka intencja stron) istniała możliwość, *expressis verbis*, przyjęcia bezpośrednio Reguł Hasko-Visbijskich (jak ma to miejsce w kolejnych formularzach „Conline bill”) – to zaniechanie tego (przez odesłanie do samych Reguł Haskich z ewentualnym tylko uwzględnieniem ich „amended version”) wskazywało, iż strony zamierzały przyjąć – co do zasady – Reguły Haskie. Stanowisko takie, jednakże wydaje się mało przekonujące na 2008 rok – datę powstania umowy i kreowania jej poszczególnych warunków.

Sąd przy analizie takiej sprawy prawidłowo zastosował kontraktowe reguły interpretacyjne i powszechnie stosowane, w tego typu sprawach, kryterium rozumienia zapisów kontraktowych związanych z międzynarodowym obrotem morskim przez tzw. „shipping men”.

Fakt, iż osoby profesjonalnie trudniące się frachtowaniem i eksploatacją statków, przyjęły, w konkretnej sprawie, zapis niejednoznaczny interpretacyjnie – nie zwalnia sądu z obowiązku wyjaśnienia juretycznego precyzyjnej treści takiego niejasnego zapisu. Tym bardziej więc pozycja doktryny (cytowany *passus* z „Time charters”) a i późniejsze orzeczenia (np. „Seabridge Shipping AB v. AC Orsleff’s Eftf’s A/S” [1999] 2 Lloyd’s Rep. 685) wydają się potwierdzać wyżej przedstawione stanowisko.

Podobnie, jak w przypadku precedensu „The Bukhta Russkaya” z 1997 r. – należy odmówić zasadności interpretacji sędziego Tomlinsona w precedensie „Parsons Corporation v. CV Scheepvaartondereming Happy Ranger (The „Happy Rander”)” [2001] 2 Lloyd’s Rep 530 oraz [2002] 2 Lloyd’s Rep. 357. Sprawa dotyczyła pewnego typowego formularza „General Paramount Clause”<sup>23</sup>. Pomijając szereg, rozważanych już wcześniej w niniejszym opracowaniu, aspektów kontraktowych

<sup>23</sup> „GENERAL PARAMOUNT CLAUSE The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels 25th August 1924, as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, Articles I to VIII of the Hague Rules shall apply. In such case the liability of the Carrier shall be limited to £100 – sterling per package. Trades where Hague-Visby apply. In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the protocol signed at Brussels on 23rd February 1968 – the Hague-Visby Rules – apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall be considered incorporated in this Bill of Lading.”

– w interesującym nas zakresie – konkluzja sędziego Tomlinsona, sprowadzała się do przyjęcia, iż Reguły Haskie „as enacted in the country of shipment” – nie mogą być poddane interpretacji rozszerzającej i rozumiane jako Reguły Hasko-Visbijskie (które to właśnie Reguły były wiążącą regulacją w kraju załadunku).

Tymczasem interpretacja klauzul typu „paramount clause” musi aktywnie relatywizować do stanu ustawodawstwa i zmian legislacyjnych, które mają miejsce w krajach związanych z danym kontraktem przewozowym. Jeżeli na datę 2008 r. „country of shipment” przyjął do swojego porządku prawnego Reguły Hasko-Visbijskie, to nic nie powinno stać na przeszkodzie aby to te właśnie Reguły były rozumiane przez sformułowanie „The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules related to Bills of Lading dated Brussels 25<sup>th</sup> August 1924, as enacted in the country of shipment”.

Podobne stanowisko zdaje się reprezentować jurysdykcja amerykańska w postaci precedensu – Second Circuit of the US Court of Appeal „JCB Sales Ltd. v. Wallenius Lines” (The „Seijn”) 124 F. 3d 132 (1997).

Odrzucenie apelacji strony ładunkowej przez sąd apelacyjny w świetle wyżej przedstawionej argumentacji wydaje się wysoce racjonalne i uzasadnione prawnie”. Czy jednak ogólna konkluzja, iż „any case in which a bill of lading was issued in 2008 incorporating the Hague Rules as enacted in country of shipment and in which the country of shipment had enacted the Hague-Visby Rules should be required as a case which was subject to the Hague-Visby Rules rather than the Hague Rules”<sup>24</sup> stanie się konkluzją wiążącą precedensowo jest, zdaniem autorów niniejszego opracowania, sprawą wysoce otwartą.

Bez wątpienia, zarówno orzeczenie Sadu Gospodarczego jak i orzeczenie Sądu Apelacyjnego zadziwia swoją wszechstronnością i szczegółową analizą angielskiej linii precedensowej związanej z interpretacją „clause paramount” w szeroko pojętych umowach frachtowych.

To znaczący głos, którego oddziaływanie, w najbliższej przyszłości jurydycznej będzie, zdaniem autorów niniejszego opracowania, wyraźnie odczuwane i obszernie komentowane ale też na pewno głos, nie zamykający dyskusji interpretacyjnej. Należy wręcz przypuszczać, jak pokazała to historia innych głośnych precedensów, iż rozważane tu orzeczenia tylko przyspieszą i rozszerzą dyskusje i spory prawne wokół frachtowych „paramount clause”.

---

<sup>24</sup> W ujęciu sędziego Tomlinsona i sędziego Tuckey’a w The “Happy Ranger” [2001] 2 Lloyd’s Rep. 530

## Summary

The article concerns the newest judicial approach of English jurisprudence to the key issues related to the “Clause Paramount”. Taking two court rulings of English courts as a subject of analysis, namely: Commercial Court Queen’s Bench Division of 2014 and Court of Appeal of 2016, respectively, the Authors look into arguments of both parties raised in favour or against implementing the Hague Rules or the Hague-Visby Rules, as well as into the conclusions of the courts of both instances.

Since the analysed rulings have, on the one hand, reviewed a vast majority of precedents regarding the Clause Paramount, while on the other (in particular the ruling of the Court of Appeal) shed new light on the interpretation thereof, it is the Authors’ deepest believe that “the Superior Pescadores” shall and will be widely discussed.

Therefore, the Authors provide herewith a brief summary of the precedents analysed by courts of both instances, main arguments raised by the parties, an insight into judicial approach thereto, as well as their personal opinion on both commercial and judicial impact of the said ruling.

