

IWONA ZUŻEWICZ-WIEWIÓROWSKA

KOLIZYJNE PROBLEMY UMOWY PRZEWOZU ŁADUNKU DROGĄ MORSKĄ

Dążenie do ujednoczenia w skali międzynarodowej rozwiązań prawnych w zakresie przewozu ładunku morzem wydaje się najlepszym sposobem minimalizowania sytuacji konfliktowych, ale nie eliminuje sięgania do norm kolizyjnych.

Począwszy od 17.12.2009 r. norm kolizyjnych właściwych do rozstrzygnięcia konfliktu praw w odniesieniu do przewozu ładunków drogą morską należy poszukiwać w treści Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 593/2008 z 17.06.2008 r. dotyczącego prawa właściwego do zobowiązań umownych („Rzym I”). Ten akt prawny wymógł zasadniczą reformę krajowych norm kolizyjnych. W Polsce 4.02.2011 r. przyjęto nową ustawę – Prawo prywatne międzynarodowe.

Bandera statku jako łącznik normy kolizyjnej dla umów przewozu nie odgrywa żadnej roli.

1. UWAGI OGÓLNE

Relacje prywatnoprawne powstające w związku z działalnością żeglugową osadzone są najczęściej w przestrzeni geograficznej wykraczającej poza obszar jednego państwa, wywołując w sposób nieunikniony problem konfliktu systemów prawnych, znajdujących zastosowanie do prawnej oceny sytuacji. Działalność transportowa wykorzystująca morze do przemieszczania osób i towarów pomiędzy miejscami położonymi w różnych państwach jest tego najlepszym przykładem. Problemy prawa właściwego, a także pozostających z nimi w związku zagadnień jurysdykcyjnych i arbitrażowych nabierają w stosunkach dotyczących międzynarodowego przewozu ładunku drogą morską szczególnego znaczenia¹. Dążenie do ujednoczenia w skali międzynarodowej rozwiązań prawnych w zakresie przewozu ładunku morzem wydaje się najlepszym sposobem minimalizowania sytuacji konfliktowych, zwłaszcza wobec deficytów posługiwania się metodą kolizyjnoprawną w celu rozwiązywania konfliktów pomiędzy systemami prawnymi różnych państw². Powstające pod auspicjami

¹ Na temat problematyki klauzul arbitrażowych zob. M. Dragun-Gertner, *Klauzule arbitrażowe w stosunkach transportu morskiego*, Kwartalnik ADR „Arbitraż i Mediacja” 2009, nr 1 (5), s. 55 i nast.

² Zob. J. Łopuski, *Prawo morskie*, red. J. Łopuski, t. I, Bydgoszcz 1996, s. 94 i nast.

różnorodnych gremiów konwencji międzynarodowe, stanowiące źródło jednolitych, merytorycznych norm prawnych, w dużym stopniu przyczyniają się do ujednoczenia rozwiązań prawnych. Nie eliminują jednak potrzeby sięgania do norm kolizyjnych³. Współczesne stosunki żeglugowe poddane są trzem konkurencyjnym reżimom konwencyjnym (reguły haskie⁴, reguły hasko-visbijskie⁵, reguły hamburskie⁶). Niektóre państwa, które nie przystąpiły do żadnej z morskich konwencji przewozowych, stosują własne, krajowe zbiory reguł (np. Chiny opierają się na własnym kodeksie morskim⁷). W innych krajach wykorzystuje się rozwiązania hybrydowe, opierające się częściowo na regułach haskich, a częściowo na regułach hamburskich⁸. Podpisanie w 2008 r. Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu ładunków w całości lub częściowo morzem (reguły rotterdamskie) jest nowym elementem w tej mozaice. Byt prawny reguł rotterdamskich będzie implikował zasięg oddziaływania reguł hasko-visbijskich i reguł hamburskich, jako że państwo, które ratyfikuje, przyjmuje, zatwierdza lub przystępuje do reguł rotterdamskich z 2008 r. obowiązane jest jednocześnie wypowiedzieć wiążącą go konwencję dotyczącą przewozu ładunku drogą morską⁹. Aktualnie jedynie Hiszpania ratyfikowała konwencję, natomiast do jej wejścia w życie konieczne jest 20 ratyfikacji¹⁰.

Konwencji międzynarodowe stanowią istotne źródło prawa prywatnego międzynarodowego. Obok jednolitych norm merytorycznych pojawiają się tak-

³ *Ibidem*, s. 94 i nast.

⁴ Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli 25.08.1924 r. (Dz.U. z 1937 r., Nr 33, poz. 258). Konwencja weszła w życie 2.06.1931 r. Polska jest związana konwencją od 27.04.1937 r.

⁵ Zob. protokół sporządzony w Brukseli 21.12.1979 r. zmieniający Międzynarodową konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z 25.08.1924 r., zmienioną protokołem z 23.02.1968 r. Reguły visbijskie weszły w życie 23.06.1977 r. Polska jest związana konwencją od 12.02.1980 r.

⁶ Konwencja Narodów Zjednoczonych o przewozie towarów drogą morską, 1978. Konwencja weszła w życie w 1992 r. Polska nie przystąpiła do konwencji. Bliżej na ten temat: J. Łopuski, *Prawo morskie...*, *op.cit.*, s. 259 i nast.; *idem*, *Reforma morskiego prawa przewozowego – Reguły hamburskie 1978*, Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, Problemy Prawa Przewozowego 1980, nr 2, s. 33; J. Młynarczyk, *Reguły hamburskie – geneza i przyszłość*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Zagadnienia Prawne Transportu i Ubezpieczeń 1993, s. 126 i nast.; S. Suchorzewski, *Reguły hamburskie*, Technika i Gospodarka Morska 1978, nr 2, s. 602 i nast.; *idem*, *Przyszłe prawo o przewozie ładunków drogą morską*, Technika i Gospodarka Morska 1977, nr 2, s. 85 i nast.; *idem*, *Projekt nowej konwencji międzynarodowej w przewozie towarów drogą morską*, Technika i Gospodarka Morska 1976, nr 3, s. 149 i nast.; J.C. Moore, *The Hamburg Rules*, *Journal of Maritime Law and Commerce* 1978, s. 1 i nast.

⁷ Reguły haskie oraz reguły hasko-visbijskie znajdują jednak zastosowanie do Specjalnych Regionów Administracyjnych CHRL: Makau i Hongkong. Zob. M.F. Sturley, *The Uncitral of Goods Convention changes to existing law*, *CMI Yearbook 2007–2008*, s. 255; R.G. Bauer, *Conflicting Liability Regimes: Hague-Visby v. Hamburg Rules – A Case by Case Analysis*, *JLMC* 1993, s. 53 i nast.

⁸ Przykładowo: Japonia, Wietnam. Zob. X. Li, *Reunification of Certain Rules Relating to Sea Transport Documents: Some Observations on the UNCITRAL Draft Instrument on Transport Law*, *Uniform Law Review* 2007, vol. XII, s. 128 i nast. wraz ze wskazaną tam literaturą.

⁹ Art. 89 Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską, 2008 (reguły rotterdamskie).

¹⁰ Art. 94 ust. 1 reguł rotterdamskich.

że ujednoczone normy kolizyjnoprawne. Niejednolite stosowanie przepisów konwencyjnych przez sądy może jednakże zniweczyć lub znacznie osłabić zabiegi unifikacyjne. Wykładnia norm konwencyjnych powinna dokonywać się w duchu przeciwdziałania dezintegracji ujednoczonych w skali międzynarodowej rozwiązań prawnych. Postulat oderwania reguł interpretacyjnych stosowanych w poszczególnych krajach od ich narodowego wymiaru, opartego na własnych specyficznych regułach wykładni, niekiedy jest wprost wyrażony w treści konwencji międzynarodowych. W odniesieniu do umowy przewozu ładunku morzem zarówno reguły hamburskie¹¹, jak i nowa konwencja przewozowa¹² wyraźnie nakazują przy wykładni jej postanowień uwzględniać międzynarodowy charakter konwencji i potrzebę promowania jednolitości jej stosowania oraz wyartykułowane w regułach rotterdamskich przestrzeganie zasady działania w dobrej wierze w międzynarodowym obrocie towarowym. Stosowanie i wykładnia jednolitych konwencyjnych norm merytorycznych powinna zatem następować w poszanowaniu ich międzynarodowego charakteru i przy założeniu przynależności do jednolitego systemu normatywnego¹³. O potrzebie wykładni pojęć konwencyjnych w sposób jednolity i autonomiczny, niezależnie od zróżnicowanego znaczenia nadawanego tym pojęciom w krajowych porządkach prawnych państw-stron konwencji przypominał także ostatnio Trybunał Sprawiedliwości UE, dokonując interpretacji pojęć konwencji montrealskiej z 1999 r.¹⁴. Konwencje międzynarodowe zawierające jednolite prawo merytoryczne będą miały pierwszeństwo przed normami kolizyjnymi, także zawartymi w rozporządzeniach unijnych.

2. ROZPORZĄDZENIE „RZYM I” I NOWA USTAWA O PRAWIE PRYWATNYM MIĘDZYNARODOWYM

Począwszy od 17.12.2009 r. norm kolizyjnych właściwych do rozstrzygnięcia konfliktu praw w odniesieniu do przewozu ładunku drogą morską należy poszukiwać w treści Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 593/2008 z dnia 17.06.2008 r. dotyczącego prawa właściwego dla zobowiązań umownych („Rzym I”)¹⁵. Rozporządzenie zastąpiło konwencję rzymską o prawie właściwym

¹¹ Art. 3 Konwencji Narodów Zjednoczonych o przewozie towarów drogą morską, 1978.

¹² Art. 2 reguł rotterdamskich.

¹³ Bliżej na temat reguł wykładni morskich konwencji prawa jednolitego: S.M. Carbone, *Conflicts de lois en droit maritime*, Leiden/Boston 2010, s. 62 i nast.; J. Łopuski, *International maritime conventions: questions of application and interpretation*, [w:] *Maritime law in the second half of the 20th century*, Toruń 2008, s. 247 i nast.

¹⁴ Wyrok z 6.05.2010 r. w sprawie C-63/09 *Axel Walz v. Clickair SA* (dotychczas nieopublikowany w zbiorze).

¹⁵ Dz.Urz. UE L 177 z 4.07.2008, s. 6. Zob. rozbudowany komentarz A.J. Bělohávek, *Rozporządzenie Rzym I. Konwencja rzymska. Komentarz*, t. 1 i 2, Warszawa 2010.

dla zobowiązań umownych z 1980 r.¹⁶, czerpiąc jednak w szerokim zakresie z przyjętych w niej rozwiązań prawnych. Konsekwentne budowanie na poziomie europejskim systemu prawa prywatnego międzynarodowego odrywa reguły wykładni pojęć od znaczenia nadanego im w prawie krajowym. Dążenie do unifikacji rozstrzygnięć i niekrajowe źródło pochodzenia norm wymaga spójnej i jednolitej wykładni pojęć na poziomie unijnym¹⁷. Wyłączna właściwość Trybunału Sprawiedliwości UE w zakresie wykładni rozporządzenia potwierdziła poszukiwanie autonomicznego znaczenia pojęć użytych w treści rozporządzenia. Postępujący rozwój europejskiego prawa prywatnego międzynarodowego i implikacje z tego płynące dla krajowych systemów prawnych wymogły zasadniczą reformę krajowych norm kolizyjnych¹⁸.

W przedmiocie potrzeby uchwalenia nowej ustawy – Prawo prywatne międzynarodowe doszło do silnej polaryzacji stanowisk¹⁹. Ostatecznie 4.02.2011 r. uchwalono tę ustawę, a jej zasadnicza część weszła w życie 16.05.2011 r. W państwach będących członkami Unii Europejskiej prawo prywatne międzynarodowe ma charakter dwudzielny i obejmuje europejskie prawo prywatne międzynarodowe oraz krajowe prawo prywatne międzynarodowe²⁰. Nowa ustawa p.p.m. została pomyślana jako zbiór norm mających harmonijnie wpisywać się w dotychczasowy unijny dorobek prawny w tej dziedzinie. W odniesieniu do zobowiązań z umów art. 28 ust. 1 p.p.m. z 2011 r. wprost wskazuje, że prawo właściwe dla zobowiązania umownego określa Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z 17.06.2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych („Rzym I”). Ustawa uzupełnia treścią normatywną te zagadnienia, które znalazły się poza zakresem regulacji rozporządzenia „Rzym I”, a także rozporządzenia „Rzym II”²¹. Jej uchwalenie nie pozostało bez wpływu na treść norm kolizyjnych zawartych w Kodeksie morskim, jako że art. 75 nowej ustawy wprowadził dość istotne zmiany w dotychczasowym uregulowaniu przepisów kolizyjnych w k.m., będące m.in. wynikiem prawotwórstwa unijnego w tym zakresie²². Przepisy kolizyjne Kodeksu morskiego sprzed nowelizacji do-

¹⁶ Zob. art. 24 ust. 1 rozporządzenia Rzym I. Konwencja rzymska weszła w życie 1.04.1991 r. W relacjach międzynarodowych Polska jest związana konwencją rzymską od 1.08.2007 r. Tekst konwencji został opublikowany w Dzienniku Ustaw z 22.01.2008 r. (Dz.U. z 2008 r., Nr 10, poz. 57).

¹⁷ Zob. B. Haftel, *Entre „Rome II” et „Bruxelles I”: l’interprétation communautaire uniforme du règlement „Rome I”*, Journal du Droit International 2010, nr 3, s. 761 i nast.

¹⁸ Zob. M. Pazdan, *Nowa polska ustawa o prawie prywatnym międzynarodowym*, Państwo i Prawo 2011, nr 6, s. 18.

¹⁹ Zob. A. Mączyński, *Przeciwko potrzebie uchwalenia nowej ustawy – Prawo prywatne międzynarodowe*, Zeszyty Prawnicze. Biuro Analiz Sejmowych, Warszawa 2009, nr 1(29), s. 11 nast.; M. Pazdan, *O potrzebie uchwalenia nowej ustawy – Prawo prywatne międzynarodowe*, Zeszyty Prawnicze. Biuro Analiz Sejmowych, Warszawa 2009, nr 1(29), s. 29 i nast.

²⁰ Zob. M. Pazdan, *Nowa polska ustawa o prawie prywatnym...*, *op. cit.*, s. 23.

²¹ Rozporządzenie (WE) nr 864/2007/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 11.07. 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych („Rzym II”) (Dz.Urz. UE L 199 z 31.07.2007, s. 40).

²² Bliżej na ten temat: M. Dragun-Gertner, *Morskie przepisy kolizyjne w projekcie ustawy prawo prywatne międzynarodowe*, Gdańskie Studia Prawnicze 2011, t. XXV, s. 457 i nast.

konanej nową ustawą p.p.m., a właściwie sprzed wejścia w życie w stosunku do Polski konwencji rzymskiej z 1980 r. a następnie rozporządzenia „Rzym I”, mającego przecież bezpośredni skutek, tylko o tyle odnosiły się do umowy przewozu ładunku morzem, że określały na gruncie stosunków prawnych związanych z żeglugą morską kolizyjnoprawną autonomię woli stron (a także klauzulę porządku publicznego w uchylonym art. 359 § 2 k.m.). Należy przypomnieć, że wybór prawa dla stosunku prawnego związanego z żeglugą morską miał na gruncie art. 359 § 1 k.m. charakter nieograniczony. Strony nie były zatem związane koniecznością wyboru takiego systemu prawnego, który pozostaje w związku ze zobowiązaniem wynikającym z zawartej umowy. Przedmiotem wyboru mógł być taki system prawny państwa trzeciego, który nie pozostaje ani w podmiotowym, ani w przedmiotowym związku ze zobowiązaniem. Tak szerokiej swobody nie dawał art. 25 § 1 uchylonej ustawy – Prawo prywatne międzynarodowe z 1965 r.

3. WYBÓR PRAWA

Na sytuację prawną osób zaangażowanych w transport drogą morską ładunków wpływa typ zawartej umowy i rodzaj rynku, na którym jest osadzona. W tradycyjnym ujęciu umowy dokumentowane czarterpartią (niezależnie od możliwości późniejszego wystawienia konosamentu także w tym wypadku) podlegają swobodnym negocjacjom stron i podporządkowane są potrzebom gospodarczym konkretnego użytkownika na rynku przewozów trampowych. Przewóz na podstawie konosamentu, zarezerwowany głównie na potrzeby przewozu w transporcie liniowym, skierowany do szerokiego kręgu odbiorców na warunkach z góry określonych, zbliża ten typ umowy do kontraktów o charakterze adhezyjnym. Zróżnicowana jest także pozycja kontraktowa stron. W umowach czarterowych czarterujący i przewoźnik zajmują z założenia równoważną pozycję kontraktową. Sytuacja ekonomiczna na rynku przewozów trampowych może nawet stawiać czarterującego w sytuacji kontraktowego decydenta. W przewozach liniowych frachtujący traktowany jest jako słabsza strona umowy, której podstawowe prawa wymagają ochrony poprzez normy o charakterze imperatywnym. Ten rzeczywisty zakres swobody kontraktowej stron znajduje swoje odzwierciedlenie w autonomii wyboru prawa i jurysdykcji dla umów przewozu ładunku drogą morską.

Swoboda wyboru prawa właściwego, zwłaszcza w dziedzinie zobowiązań wynikających z czynności prawnych w obrocie prawnomorskim, stanowi niekwestionowaną zasadę. Wybór prawa właściwego w umowie przewozu ładunku jest powszechnie przyjęty w praktyce obrotu i stanowi wyraz poszanowania woli stron w zakresie dostosowania sposobu ochrony prawnej interesów gospodarczych do swoich potrzeb. Dokonując wyboru prawa, strony poddają zobowiązanie umowne systemowi prawnemu określonego państwa. Rozstrzygnięcie

sporu w postępowaniu sądowym powinno nastąpić na podstawie norm prawnych wchodzących w skład prawa wybranego przez strony, przy czym chodzi zarówno o przepisy o charakterze *iuris cogentis*, jak i przepisy dyspozytywne²³. Rozporządzenie „Rzym I” potwierdziło prymat zasady swobody wyboru prawa właściwego dla zobowiązań z umowy przewozu ładunku drogą morską. Szerokie poszanowanie wolności stron w zakresie kolizyjnoprawnego wyboru prawa znajduje swoje odzwierciedlenie w dopuszczalności wyboru prawa także w odniesieniu do części umowy lub zmiany wcześniej dokonanego wyboru. Strony mogą wybrać również taki system prawa, który nie wykazuje żadnego w związku z nawiązanym stosunkiem umownym²⁴. Wybór prawa jest dokonany wyraźnie lub w sposób jednoznaczny wynika z postanowień umowy lub z okoliczności sprawy²⁵.

Wątpliwość, jak daleko sięga swoboda stron w zakresie kolizyjnoprawnego wyboru prawa dla zobowiązania umownego, rozstrzygana jest na korzyść koncepcji, że wola stron może wyłączyć jedynie przepisy dyspozytywne prawa właściwego²⁶. W judykaturze została wyraźnie wyartykułowana teza, iż stosunek zobowiązaniowy z elementem obcym, a zwłaszcza skutki jego niewykonania, muszą zawsze podlegać ocenie konkretnego prawa merytorycznego, bądź to wskazanego w następstwie wyboru dokonanego przez strony, bądź określonego przez właściwy łącznik normy kolizyjnoprawnej i to niezależnie od stopnia wyczerpującego uregulowania przez strony w umowie łączącego je stosunku prawnego (zob. wyrok Sądu Najwyższego z 25.02.1999 r. w sprawie I CKN 1032/97, LEX nr 50758). Wyraźnie sygnalizowana w projekcie rozporządzenia „Rzym I” potrzeba rozszerzenia wyboru prawa na zasady i reguły materialnego prawa umów uznane w płaszczyźnie międzynarodowej lub unijnej (np. reguły międzynarodowych kontraktów UNIDROIT, zasady europejskiego prawa umów) nie znalazła dostatecznego poparcia. W razie wybrania przez strony takich reguł w postępowaniu przed sądem państwowym osiągnięty może być jedynie skutek materialnoprawnego wskazania regulacji prawnej, którego konsekwencje prawne określa prawo właściwe dla danego stosunku²⁷. Rozporządzenie „Rzym I” nie stoi na przeszkodzie włączenia przez strony do umowy – na zasadzie wskazania materialnoprawnego – przepisów prawa innego niż prawo krajowe lub postanowień konwencji międzynarodowej²⁸. Wyjście poza ramy wyboru prawa obowiązującego w określonym państwie i wskazanie zbioru

²³ Zob. M. Pazdan, *Autonomia woli w prawie prywatnym międzynarodowym – aktualne tendencje, Europeizacja prawa prywatnego*, Warszawa 2008, s. 144.

²⁴ W odniesieniu do stosowania tej reguły przez angielskie sądy zob. *Vitafood Products v. Unus Shipping Co* (1939) AC 277; *The Chapparal* (1968), 2 Lloyd’s Rep. 158; *Akai Pty Ltd v. People’s Insurance Co Ltd* (1998), 1 Lloyd’s Rep. 90.

²⁵ Zob. art. 3 rozporządzenia Rzym I.

²⁶ Zob. M. Pazdan, *Autonomia woli w prawie...*, *op. cit.*, s. 144.

²⁷ *Ibidem*, s. 144.

²⁸ Zob. pkt 13 preambuły rozporządzenia Rzym I.

ru zasad o wymiarze uniwersalnym odnalazło swoje zastosowanie w postępowaniu arbitrażowym²⁹.

Wybór prawa stanowi czynność prawną prawa kolizyjnego. Jest umową, której dojście do skutku wymaga złożenia zgodnych oświadczeń woli³⁰. Wybór prawa może nastąpić w dowolnej formie, ustnej lub pisemnej³¹. Wybór prawa dokonany przez strony powinien być rzeczywisty. Ustalenie w tym przedmiocie woli hipotetycznej stron nie jest wystarczające³². Wybór wskazanego przez przewoźnika prawa ma miejsce dopiero, gdy druga strona umowy (frachtujący) wyrazi na to zgodę, chociażby w sposób dorozumiany³³.

Przyjęcie konstrukcji umowy o wybór prawa rodzi pytanie o skuteczność klauzuli o wyborze prawa zamieszczonej jednostronnie w dokumencie przewozowym przez jego wystawcę. Konosament jest jednostronną czynnością prawną, która jednakowoż potwierdza zawarcie umowy przewozu ładunku morzem. Przyjęcie konosamentu i jego użycie przez drugą stronę umowy wykorzystywane jest w orzecznictwie jako argument na rzecz istnienia rzeczywistej zgody frachtującego na postanowienia umowy przewozu ładunku zawarte w konosamencie³⁴. Możliwa jest również sytuacja, w której konosament odsyła w zakresie wyboru prawa i jurysdykcji do postanowień czarterpartii, w której wykonaniu został wystawiony. Umieszczenie klauzuli o wyborze prawa w konosamencie przez przewoźnika, wskazującej, jakiemu prawu ma podlegać statut kontraktowy umowy przewozu ładunku morzem, rodzi wątpliwości co do związania tą klauzulą odbiorcy ładunku, który nie jest stroną umowy przewozu³⁵.

Te same problemy występują w przypadku klauzuli jurysdykcyjnej lub arbitrażowej zawartej w konosamencie. Ciekawej lekcji udziela w przedmiocie skuteczności klauzuli jurysdykcyjnej aktualne orzecznictwo francuskiego Cour de Cassation (Sądu Kasacyjnego, stanowiącego odpowiednik Sądu Najwyższego

²⁹ Zob. art. 28 ust. 1 ustawy modelowej o międzynarodowym arbitrażu handlowym UNCITRAL z 1985 r. oraz art. 1194. § 1 k.p.c., zgodnie z którym sąd polubowny rozstrzyga spór według prawa właściwego dla danego stosunku, a gdy strony go do tego wyraźnie upoważniły – według ogólnych zasad prawa lub zasad słuszności.

³⁰ Zob. J. Skąpski, *Autonomia woli w prawie prywatnym międzynarodowym w zakresie zobowiązań z umów*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Prawnicze 1964, z. 19 oraz M. Paźdzan, *Prawo prywatne międzynarodowe*, Warszawa 2009, s. 142 i nast.

³¹ M. Paźdzan, *Prawo prywatne...*, op. cit., s. 144.

³² Zob. K. Kruczałak, *Miejsce i rola norm kolizyjnych morskiego prawa prywatnego międzynarodowego*, Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego. Studia Iuridica Maritima 1988, nr 1, s. 73.

³³ *Ibidem*, s. 73.

³⁴ S.M. Carbone, op. cit., s. 139.

³⁵ Kategorieczne stwierdzenie Sądu Najwyższego, zgodnie z którym nabycie konosamentu, zawierającego klauzulę prorogacyjną przewidzianą w art. 1105 § 3 k.p.c., nie jest równoznaczne z zawarciem umowy pisemnej i tym samym nie powoduje samo przez się poddania się nabywcy postanowieniom tej klauzuli, traci na aktualności (postanowienie Sądu Najwyższego z 9.01.1969 r. w sprawie I CZ 3/68, OSNC 1970/5/79).

w Polsce)³⁶. Warto przypomnieć, że wewnątrz Cour de Cassation ścierały się ze sobą dwa konkurencyjne stanowiska, z których jedno wymagało wyrażonej zgody odbiorcy, wyrażonej najpóźniej w chwili odbioru ładunku (*Chambre commerciale de la Cour de Cassation*)³⁷, drugie zaś, przyjmując założenie, że klauzule jurysdykcyjne w międzynarodowych kontraktach przewozowych stanowią ich typowe postanowienia, dopuszczało narzucenie takiej klauzuli odbiorcy bez konieczności wyrażenia przez niego szczególnej zgody (*la première Chambre civile de la Cour de Cassation*)³⁸. Wyroki wydane 16.12.2008 r. przez francuski Cour de Cassation wytyczyły nowy, ujednolicony sposób rozstrzygnięcia w takich sprawach³⁹. Według aktualnej linii orzeczniczej klauzula jurysdykcyjna uzgodniona między przewoźnikiem i frachtującym oraz zamieszczona w konosamencie jest skuteczna w stosunku do nabywcy konosamentu, jeżeli ten nabywając konosament, wstąpił w prawa i obowiązki frachtującego na podstawie prawa krajowego, znajdującego zastosowanie do umowy przewozu. W tym wypadku nie ma potrzeby ustalania istnienia zgody na klauzulę jurysdykcyjną na podstawie przesłanek z art. 23 Rozporządzenia nr 44/2001 z 22.12.2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych⁴⁰. Kluczem do ustalenia jurysdykcji w sprawie rozpatrywanej przez Sąd Apelacyjny w Rouen⁴¹ było rozstrzygnięcie w pierwszej kolejności kolizji praw na podstawie przepisów konwencji rzymskiej z 19.06.1980 r. o prawie właściwym dla zobowiązań umownych⁴². Właściwe w sprawie prawo krajowe musi bowiem udzielić odpowiedzi, czy osoba trzecia – nabywca konosamentu wstępuje w prawa jednej ze stron umowy przewozu. Wskazany w konosamencie wystawionym w Tokio przez przewoźnika (spółkę prawa angielskiego) odbiorca ładunku (spółka prawa francuskiego) kwestionował zastosowanie do umowy przewozu art. 3 ust. 1 konwencji, zgodnie z którym umowa jest regulowana przepisami prawnymi wybranymi przez

³⁶ W orzecznictwie sądów francuskich przez wiele lat przeważał pogląd, że do skuteczności klauzuli jurysdykcyjnej zawartej w konosamencie wymagany jest podpis strony, przeciwko której klauzula jest podnoszona. Zob. J. Łopuski, M. Dragun-Gertner [w:] *Prawo morskie*, t. II, cz.3 – *Prawo żeglugi morskiej I*, (red. J. Łopuski), Bydgoszcz 1998, s. 484. Ustawowy wymóg podpisania konosamentu przez załadowcę (frachtującego w rozumieniu polskiego k.m.) został zniesiony dekretem z 12.11.1987 r. Zob. Y. Tassel, *Droits maritimes*, red. J.-P. Beurier, Dalloz 2006, s. 321, a także W. Tetley, *Jurisdiction Clauses and Forum Non Conveniens in the Carriage of Goods by Sea*, <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/jurisdiction.pdf>, s. 53 i nast.

³⁷ Zob. Cour de Cassation (Ch. com) - 4 mars 2003 – Navire Houston Express; Ph. Delebecque, *Observations*, DMF 2002, nr 102, s. 559.

³⁸ Zob. S. Sana-Chaille de Nere, *Clause compromissoire et connaissance: application des solutions nouvelles par les juges du fond. Cour d'Appel de Rouen (2ème Ch. civ.) – 10.09.2009 – Navire NYK Phoenix*, *Observations*, DMF 2010, nr 710, s. 35 i nast.

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ Dz.Urz. UE L 01.12.1, Dz.Urz. UE-sp.19-4-42 ze zm. Zob. Cour d'Appel de Rouen (2ème Ch. civ.) – 10 września 2009 – Navire NYK Phoenix, Nr 08/03137, SA Generale de Manutention Portuaire (GMP) c/a SA Air Liquide Electronics Materiales (ALEM); Societe AP Moller Maersk A/S.

⁴¹ Zob. S. Sana-Chaille de Nere, *Clause compromissoire...*, *op.cit.*, s. 35 i nast.

⁴² Dz.U. z 2008 r., Nr 10, poz. 57.

strony (strony poddały spór pod rozstrzygnięcie High Court w Londynie – konosament wskazywał jako właściwe prawo angielskie). Odbiorca ładunku, który nie był stroną umowy przewozu, powołał się na art. 8 ust. 2 konwencji⁴³, argumentując, że wyrażenie zgody na klauzulę jurysdykcyjną powinno podlegać ocenie prawa francuskiego, zważywszy że posiadacz konosamentu jest spółką prawa francuskiego. Przesądzenie, według jakiego prawa należy w tym wypadku oceniać skuteczność wyrażenia zgody na klauzulę jurysdykcyjną, miało pierwszorzędne znaczenie dla stron. Dotychczas dominujący w orzecznictwie francuskim pogląd wymagał dla skuteczności takiej klauzuli, aby zgoda na nią została wyrażona przez odbiorcę w sposób wyraźny najpóźniej w chwili zawarcia umowy. W świetle prawa angielskiego odbiorca wstępuje w prawa frachtującego z chwilą przyjęcia ładunku na podstawie konosamentu⁴⁴.

Ustalenie jednolitej linii orzeczniczej przez Sąd Kasacyjny Francji w 2008 r. miało swoją inspirację w wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Coreck z 9.11.2000 r.⁴⁵. Trybunał Sprawiedliwości stanął na stanowisku, że o ważności klauzuli zawartej w konosamencie rozstrzyga prawo krajowe wskazane przez normy kolizyjne *legis fori*. TS przyjął regułę, zgodnie z którą klauzula jurysdykcyjna jest skuteczna w stosunku do nabywcy konosamentu, o ile na podstawie właściwego prawa krajowego nabywca konosamentu wstępuje w prawa i obowiązki frachtującego. W takim wypadku kwestia zgody nabywcy na klauzulę jurysdykcyjną nie podlega weryfikacji. Nabywca konosamentu wstępuje bowiem w ogół praw i obowiązków uwidoczniionych w konosamencie, w tym także w zakresie klauzuli jurysdykcyjnej. Jeśli nabywca nie wstępuje w ogół praw i obowiązków jednej ze stron umowy przewozu, do sądu orzekającego w danej sprawie należy ocena, czy wystąpiła rzeczywista zgoda na klauzulę jurysdykcyjną. W takim wypadku sąd powinien oprzeć się na przesłankach z art. 23 ust. 1 rozporządzenia 44/2001 (TS odwoływał się do art. 17 konwencji z Lugano, znajdującej zastosowanie w sprawie Coreck). Zwraca się jednak uwagę na sztuczność tej konstrukcji⁴⁶.

Zasada swobody wyboru prawa właściwego dla stosunków związanych z przewozem ładunku drogą morską zostaje ograniczona w sytuacji, w której konwencja międzynarodowa ustanawia w tym zakresie imperatywne normy merytoryczne. Wybór przez strony prawa, którego zastosowanie prowadzi do

⁴³ Zgodnie z postanowieniem art. 8 ust. 2 konwencji rzymskiej strona może skorzystać z prawa państwa, w którym ma zwyczajowe miejsce zamieszkania, w celu udowodnienia, że nie udzieliła swojej zgody, jeżeli z okoliczności wynika, iż stwierdzenie skutków jej postępowania zgodnie z prawem (które miałyby zastosowanie z zgodnie z konwencją, gdyby umowa była ważna) byłoby niezasadne. Ta sama treść została przyjęta w art. 10 ust. 2 rozporządzenia „Rzym I”.

⁴⁴ Zob. S. Sana-Chaille de Nere, *Clause compromissoire...*, *op.cit.*, s. 35 i nast.

⁴⁵ Sprawa C-387/98 Coreck Maritime GmbH, Zb. Orz. 2000, s. I-09337.

⁴⁶ Zob. Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Rady i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego dotyczące stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych, COM (2009) 174 wersja ostateczna, s. 11.

skutków sprzecznych z normami imperatywnymi obowiązującymi w siedzibie sądu orzekającego, może być uznane za nieważne⁴⁷. Strony nie mogą bowiem poprzez wybór prawa państwa, które nie jest związane postanowieniami konwencji, wyłączyć międzynarodowych imperatywnych norm merytorycznych. W różny też sposób państwa zapewniają skuteczność konwencyjnych norm dotyczących przewozu ładunku na podstawie konosamentu⁴⁸. Zagadnienie imperatywnego charakteru norm konwencji dotyczących przewozu ładunku nie jest rozstrzygane jednolicie w praktyce orzeczniczej poszczególnych państw. Zasada, zgodnie z którą strony poprzez wybór prawa nie mogą wyłączyć ustalonych w umowie międzynarodowej imperatywnych norm merytorycznych, uzyskała nową gwarancję w brzmieniu rozporządzenia „Rzym I”⁴⁹.

Niejednolita praktyka orzecznicza dotyka także problemu materialnoprawnego wskazania prawa konwencyjnego w umowie przewozu ładunku lub konosamencie, poddającego stosunki prawne z nich wynikające konwencji międzynarodowej lub ustawie inkorporującej konwencję⁵⁰. Wskazanie przez strony jednolitego konwencyjnego prawa materialnego (np. reguł *haskich*) powoduje, że w zakresie nieuregulowanym jego postanowieniami zastosowanie znajdują rozwiązania prawne prawa właściwego, wyznaczonego zgodnie z regułami prawa prywatnego międzynarodowego⁵¹. Klauzule *paramount* wykorzystywane są także w konosamentach elektronicznych, poddając przewozy dokumentowane konosamentem elektronicznym reżimowi konwencyjnemu lub opartym na rozwiązaniach konwencyjnych przepisom prawa wewnętrznego⁵².

4. SKUTECZNOŚĆ KLAUZULI JURYSDYKCYJNEJ A PRAWO WŁAŚCIWE

Pozostawiając poza zakresem rozważań kwestie ogólne dotyczące jurysdykcji, oraz w szczególności umów o jurysdykcję, warto jednak poczynić kilka

⁴⁷ Zob. wyrok House of Lords w sprawie *The Hollandia* (1983), 1 AC 565.

⁴⁸ Mechanizm uznania przepisów ustaw krajowych inkorporujących konwencję za przepisy wymuszające swoje zastosowanie wprowadzono w Kanadzie, Australii, USA, Wielkiej Brytanii, Belgii, RFN, Francji, Włoszech – cyt. za J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *op.cit.*, s. 481.

⁴⁹ Art. 3 ust. 3 i 4 rozporządzenia „Rzym I”. Zob. także art. 21 ust. 1 rozporządzenia „Rzym I” dotyczącego klauzuli porządku publicznego oraz art. 7 p.p.m. z 2011 r.

⁵⁰ Różnica pomiędzy kolizyjnoprawnym wyborem prawa a materialnoprawnym wskazaniem regulacji prawnej jest wyraźnie zaznaczona w doktrynie. Materialnoprawne wskazanie regulacji prawnej polega albo na odwołaniu się przez strony do dowolnego zbioru norm (tzw. interpolacja), albo na włączeniu takiego zbioru do treści umowy (tzw. inkorporacja). Zob. M. Pazdan, *Autonomia woli...*, *op. cit.*, s. 140 i nast. wraz ze wskazaną tam literaturą.

⁵¹ Zob. S.M. Carbone, *op. cit.*, s. 120 i nast.

⁵² Odnośnie do stosowania klauzuli *paramount* w konosamentach elektronicznych zob. M. Dragun-Gertner, *Zagadnienia kolizyjnoprawne związane z elektronicznie udokumentowanymi umowami przewozu ładunku morzem*, [w:] *Kolizyjne aspekty zobowiązań elektronicznych*, red. J. Gołaczyński, Warszawa 2007, s. 33 i nast.

uwag dotyczących i tej problematyki w odniesieniu do umowy przewozu ładunku. Zapewnienie sobie przez stronę kontraktową dogodnego (np. krajowego) forum w razie zaistnienia sporu ma wyraźny walor praktyczny (znajomość prawa i praktyki orzeczniczej państwa rozstrzygającego spór, łatwość dostępu do wymiaru sprawiedliwości, koszty prowadzenia sporu itd.). Treść norm merytorycznych i procesowych oraz wykładnia tych norm przez sądy wybranego państwa mogą stanowić szczególną zachętę do poddania ewentualnych sporów właściwości sądów tegoż państwa. Wybranie (narzucenie) przez jedną ze stron umowy przewozu dogodnej jurysdykcji może służyć w szczególności uchyleniu się spod działania obligatoryjnych reguł materialnych reżimu ustanowionego w konwencji międzynarodowej. Poddanie przez strony ewentualnych sporów pod rozstrzygnięcie sądu lub arbitrażu stanowi istotną wskazówkę dokonania wyboru prawa rządzącego umową w sposób pośredni. Rozporządzenie „Rzym I” nakazuje przy ustalaniu, czy wybór prawa wynika w sposób jednoznaczny, aby jednym z czynników branych pod uwagę była umowa stron przyznająca sądowi lub sądom danego państwa członkowskiego wyłączną jurysdykcję do rozpatrywania sporów wynikających z umowy⁵³. Zwłaszcza w systemie *common law* utrwaliła się zasada, zgodnie z którą prawo rządzące umową może wynikać w sposób pośredni z klauzuli jurysdykcyjnej, chyba że strony wyraźnie wskazały jako właściwe inne prawo niż obowiązujące w siedzibie sądu⁵⁴. Także angielska klauzula arbitrażowa wprowadzona do kontraktu może być odczytywana jako przesądzająca o zastosowaniu prawa angielskiego⁵⁵. Zawarcie w konosamencie odwołania do klauzuli arbitrażowej czarterpartii, stanowiącej o poddaniu sporów pod rozstrzygnięcie sądu arbitrażowego z siedzibą w Londynie, zostało uznane przez sądy angielskie jako argument na rzecz poddania konosamentu inkorporującego postanowienia czarterpartii prawu angielskiemu⁵⁶.

Reguły haskie i reguły hasko-visbijskie nie zajmują się problematyką jurysdykcji i prawa właściwego⁵⁷. Postanowienia dotyczące jurysdykcji zostały natomiast uregulowane w treści reguł hamburskich⁵⁸. Zagadnienie dotyczące jurysdykcji w zakresie morskich kontraktów przewozowych było jednym z bardziej kontrowersyjnych problemów, które ostatecznie znalazły swoje uregulowanie w Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską (reguły rotterdam-

⁵³ Zob. motyw 12 preambuły rozporządzenia nr 593/2008.

⁵⁴ *Compagnie d'Armement Maritime SA v. Compagnie Tunisienne de Navigation SA* (1971), AC 572, *The Kamninos S.* (1991), 1 Lloyd's Rep. 371, *The Star Texas* (1993), 2 Lloyd's Rep 445. Zob. S. Baughen, *Shipping Law*, New York, 2009, s. 399 i nast.; J. F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, Pearson Longman, 2008, s. 318–319.

⁵⁵ Zob. S. Baughen, *op.cit.*, s. 399.

⁵⁶ *The Njegos* (1936), 1 P 90. Zob. S. M. Carbone, *op. cit.*, s. 140.

⁵⁷ Na temat znaczenia art. 3 ust. 8 reguł haskich w kontekście swobody wyboru jurysdykcji, zob. uwagi M.F. Sturley, *Jurisdiction Under the Rotteram Rules, Rotterdam Rules 2009 Colloquium*, <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/>.

⁵⁸ Art. 21 Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie przewozu towarów morzem, 1978.

skie) z 2008 r.⁵⁹. Ze względu na delikatną materię i trudny kompromis, który doprowadził do uregulowania zagadnień dotyczących jurysdykcji w treści konwencji, związanie postanowieniami rozdziału 14 konwencji poświęconego jurysdykcji dokonuje się na zasadzie swobodnego wyboru przez państwa-strony konwencji. Twórcy konwencji przyjęli rozwiązanie typu *opt-in*, zgodnie z którym postanowienia rozdziału dotyczącego jurysdykcji są wiążące jedynie dla tych państw, które złożą stosowną formalną deklarację, że będą nimi związane⁶⁰. Ratyfikacja konwencji bez złożenia dodatkowej deklaracji nie wywrze skutku związania postanowieniami rozdziału dotyczącego jurysdykcji⁶¹. Konwencja zawiera także, skonstruowany na podobnych zasadach, rozdział poświęcony arbitrażowi⁶². Konwencja musiała także uwzględnić sytuację wyłącznej kompetencji Unii Europejskiej w przedmiocie jurysdykcji w sprawach cywilnych i handlowych⁶³ państw członkowskich, wyłączającej uprawnienia państw członkowskich Unii do zawarcia umowy międzynarodowej w tym zakresie⁶⁴. Zgodnie z art. 71 ust. 1 rozporządzenie nr 44/2001 nie narusza konwencji, których państwa członkowskie są stronami i które w sprawach szczególnych regulują jurysdykcję, uznawanie lub wykonywanie orzeczeń. Trybunał Sprawiedliwości uzależnia jednak stosowanie postanowień dotyczących jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania przewidzianych w konwencji szczególnej (w sprawie: art. 31 ust. 2 i 3 konwencji CMR), pod warunkiem że są w wysokim stopniu przewidywalne, ułatwiają prawidłowy wymiar sprawiedliwości i umożliwiają uniknięcie ryzyka równoległych postępowań tak dalece, jak to jest tylko możliwe, oraz zapewniają, na warunkach co najmniej równie korzystnych jak te przewidziane przez wspomniane rozporządzenie, swobodny przepływ orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych oraz wzajemne zaufanie do wymiaru sprawiedliwości w ramach Unii (*favor executionis*)⁶⁵.

⁵⁹ Tekst konwencji dostępny na stronie: www.uncitral.org. Uregulowania przyjęte w regułach rotterdamskich wzorowane są na rozwiązaniach przyjętych w regułach hamburskich. Korygują jednak pewne braki oraz wprowadzają własne, dalej idące rozwiązania. Zagadnienia te szczegółowo omawia M.F. Sturley, *Jurisdiction...*, *op.cit.*

⁶⁰ Zob. art. 74 i 91 reguł rotterdamskich.

⁶¹ Zob. M.F. Sturley, *Jurisdiction...*, *op.cit.*

⁶² Zob. M. Dragun-Gertner, *Klauzule arbitrażowe...*, *op.cit.*, s. 55 i nast.

⁶³ Zob. Rozporządzenie 44/2001 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.Urz. UE L.01.12.1, Dz.Urz. UE-sp.19-4-42 ze zmian).

⁶⁴ Zob. M.F. Sturley, *Jurisdiction...*, *op.cit.*

⁶⁵ Wyrok z 4.05.2010 r. w sprawie C-533/08 *TNT Express Nederland BV v. AXA Versicherung AG* (dotychczas nieopublikowany w zbiorze). Wykładnia dokonana przez TS w odniesieniu do postanowień konwencji brukselskiej znajduje zastosowanie do przepisów rozporządzenia nr 44/2001, jeśli postanowienia tejże konwencji i przepisy tegoż rozporządzenia można uznać za równorzędne.

5. PRAWO WŁAŚCIWE W RAZIE BRAKU WYBORU PRAWA

Jeśli strony nie wybrały prawa w sposób bezpośredni lub pośredni, wskazanie prawa właściwego następuje najczęściej na podstawie norm kolizyjnych prawa prywatnego międzynarodowego obowiązujących w państwie, w którym znajduje się siedziba sądu⁶⁶. Artykuł 5 rozporządzenia „Rzym I” wprowadza ogólne reguły wskazania prawa właściwego odpowiednio dla umów przewozu towarów oraz umów przewozu osób. Jeśli zatem strony nie wybrały prawa właściwego, stosuje się prawo państwa, w którym przewoźnik⁶⁷ ma miejsce zwykłego pobytu, pod warunkiem że w tym samym państwie znajduje się miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub miejsce dostawy, lub miejsce zwykłego pobytu nadawcy⁶⁸. Bandera statku jako łącznik normy kolizyjnej dla umów przewozu nie odgrywa żadnej roli⁶⁹. Jeśli warunki, o których mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia „Rzym I” nie są spełnione, zastosowanie znajdzie prawo państwa, w którym znajduje się uzgodnione przez strony miejsce dostawy⁷⁰. W ten sposób usunięto występujące pod rządem konwencji rzymskiej z 1980 r. wątpliwości co do ustalenia prawa właściwego dla umów dotyczących przewozów czarterowych z racji występowania konkurencyjnych czynników wiążących umowę z systemami prawnymi kilku różnych krajów.

Trudności z wyznaczeniem prawa właściwego w takich sytuacjach dobrze oddają rozważania zawarte w opinii rzecznika generalnego Yves’a Bota z 19.05.2009 r. w sprawie C-133/08 *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) przeciwko Balkenende Oosthuizen BV, MIC Operations BV*⁷¹. W celu ustalenia państwa, które wykazuje najściślejszy związek z zawartą umową, w opinii rzecznika należało wziąć pod uwagę kilka okoliczności, w tym w szczególności miejsce zawarcia umowy, miejsce jej wykonania, miejsce zamieszkania stron i przedmiot umowy. Okoliczności te, zbiegając się w jednym miejscu, wskażą sądowi środek ciężkości umowy (w omawianej sprawie dla rzecznika decydującymi okolicznościami było miejsce załadunku, tożsame z siedzibą kontrahentów przewoźnika). Rozstrzygając sprawę, Trybunał Sprawiedliwości dokonał wykładni pojęcia umowy przewozu towarów w kontekście art. 4 ust. 4 konwen-

⁶⁶ M. P a z d a n, *Autonomia woli...*, *op. cit.*, s. 139.

⁶⁷ Rozporządzenie „Rzym I” definiuje pojęcie przewoźnika, określając nim stronę umowy, która podejmuje się przewozu towarów, niezależnie od tego, czy sama dokonuje tego przewozu, jak również pojęcie nadawcy, które odnosi się do każdej osoby zawierającej umowę przewozu z przewoźnikiem (punkt 22 preambuły rozporządzenia).

⁶⁸ Art. 5 ust. 1 rozporządzenia „Rzym I”. Miejsce zwykłego pobytu określane jest zgodnie z art. 19 tego rozporządzenia.

⁶⁹ Bliżej na temat roli *lex banderae* w transporcie morskim, S.M. C a r b o n e, *op. cit.*, s. 92 i nast.

⁷⁰ Art. 5 ust. 1 rozporządzenia „Rzym I”.

⁷¹ Sprawa C-133/08, *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkenende Oosthuizen BV i MIC Operations BV*, Zb. Orz. 2009, s. I-09687. Sprawa wprawdzie dotyczyła transportu kolejowego, ale zawarte w niej rozważania mają wymiar ogólny.

cji rzymskiej z 1980 r.⁷². TS przyjął, że zakresem zastosowania interpretowanego postanowienia zostały objęte umowy, które niezależnie od ich kwalifikacji w prawie krajowym, służą przede wszystkim przewozowi towarów. Określenie przedmiotu umowy powinno następować przy uwzględnieniu celu stosunku umownego, a w konsekwencji całokształtu zobowiązań strony, na której spoczywa obowiązek spełnienia świadczenia charakterystycznego. Trybunał wyjaśnił, że na podstawie umowy czarterowej podmiotem, który spełnia świadczenie charakterystyczne, jest armator, a przedmiotem jego zobowiązania jest najczęściej udostępnienie środka transportu na rzecz czarterującego. Jeśli jednak zobowiązanie armatora nie ogranicza się do udostępnienia środka transportu, ale obejmuje również przewóz towarów i głównym przedmiotem umowy jest faktyczny przewóz towarów, umowa taka jest objęta zakresem zastosowania art. 4 ust. 4 konwencji rzymskiej. TS zaznaczył równocześnie, że domniemanie z art. 4 ust. 4 tejże konwencji ma zastosowanie jedynie wtedy, gdy armator, będący równocześnie przewoźnikiem, w chwili zawierania umowy miał swoje główne przedsiębiorstwo w państwie, w którym znajduje się także miejsce załadunku lub miejsce rozładunku, albo główne przedsiębiorstwo wysyłającego⁷³.

Wskazanie na prawo państwa uzgodnionego przez strony miejsca dostawy rozwiązuje wiele istotnych kwestii praktycznych, jak chociażby związanych ze zbadaniem stanu przesyłki, stwierdzeniem utraty lub uszkodzenia towaru czy realizowaniem uprawnień związanych z zabezpieczeniem roszczeń odszkodowawczych w stosunku do przewoźnika lub statku. Rozporządzenie „Rzym I” uznaje za miejsce dostawy takie miejsce, które strony wyraźnie jako takie wskazały w zawartej przez siebie umowie (co nie wyklucza ustalenia przez strony w trakcie wykonywania umowy innego miejsca dostawy niż uzgodnione w pierwotnie zawartej umowie). Faktyczne wyładowanie ładunku w innym miejscu niż uzgodnione albo zakończenie podróży przed dotarciem do ustalonego miejsca dostawy nie wpłynie na wskazanie prawa właściwego zgodnie z regułą art. 5 ust. 1 *in fine*. W doktrynie prawa morskiego zwraca się uwagę, że przyjęcie koncepcji uzgodnionego przez strony miejsca dostawy nie rozwiązuje problemu umów dokumentowanych czarterpartią, obejmujących kilka oddzielnych i/lub następujących po sobie przewozów, dla których różne są porty załadowania, wyładowania i dostarczenia towarów i które wykonywane są przez różnych przewoźników. Brak wskazania w rozporządzeniu „Rzym I”, że w takich wypadkach decydujące powinno być miejsce rozpoczęcia podróży lub ostateczne miejsce przeznaczenia może prowadzić do sytuacji, w której umowa nie jest poddana jednemu prawu⁷⁴. Rozporządzenie „Rzym I” wprowadza

⁷² Rozporządzenie „Rzym I” nie wprowadziło zmian merytorycznych co do pojęcia umowy przewozu towarów w art. 4 ust. 4 konwencji rzymskiej, uznając za umowy przewozu ładunku także umowy czarterowe na jeden rejs i inne umowy, których głównym celem jest przewóz towarów (zob. motyw 22 preambuły).

⁷³ Sprawa C-133/08, *op.cit.*

⁷⁴ S.M. Carbone, *op.cit.*, s. 113 i nast.

w odniesieniu do umów przewozu regułą korekcyjną, zgodnie z którą, jeżeli ze wszystkich okoliczności sprawy wyraźnie wynika, że umowa – w przypadku braku wyboru prawa – pozostaje w znacznie ściślejszym związku z innym państwem, stosuje się prawo tego innego państwa⁷⁵.

Powstaje pytanie, jakie przepisy stosować do konosamentu jako jednostronnej czynności prawnej⁷⁶. Na gruncie nieobowiązującej już Ustawy z 12.11.1965 r. o prawie prywatnym międzynarodowym zobowiązania z konosamentu, ze względu na swój ścisły związek z umową przewozu, podlegały tej samej regule kolizyjnej, która stosowana była dla samej umowy przewozu (art. 27 § 1 p.p.m.)⁷⁷. W doktrynie prawa morskiego wskazuje się, że szczególnie cechy konosamentu, zwłaszcza jego zbywalny charakter, powodują, że do niektórych jego aspektów zastosowanie znajdzie *lex tituli*⁷⁸. Skutki wystawienia konosamentu jako papieru wartościowego (*document of title*) reprezentującego prawa do ładunku nie są poddane prawu regulującemu umowę przewozu ładunku morzem, ale w zakresie oceny konsekwencji prawnych przeniesienia praw z tego dokumentu na kolejne podmioty podlega *lex tituli*, w zakresie wynikającym z jego zbywalności⁷⁹. Rozporządzenie „Rzym I”, wyłączając z zakresu zastosowania zobowiązania wynikające z weksli, czeków, weksli własnych oraz innych zbywalnych papierów wartościowych w zakresie, w jakim zobowiązania z tych innych papierów wartościowych wynikają z ich zbywalności, wyraźnie określiło, że zobowiązania ze zbywalnych papierów wartościowych powinny obejmować także konosamenty w zakresie, w jakim zobowiązania z konosamentu wynikają z jego zbywalności⁸⁰. W takim wypadku wskazanie prawa właściwego następuje według zasad obowiązujących w prawie państwa rozstrzygającego spór w odniesieniu do dokumentów zbywalnych. Najczęściej będzie to prawo właściwe ze względu na miejsce wystawienia zbywalnego dokumentu. Nowe p.p.m. w art. 31 nakazuje do zobowiązania wynikającego z papieru wartościowego innego niż weksel i czek stosować prawo państwa, w którym papier wartościowy został wystawiony lub wyemitowany.

⁷⁵ Zob. art. 5 ust. 3 rozporządzenia 593/2008 „Rzym I”.

⁷⁶ Charakteru jednostronnej czynności prawnej konosamentu nie zmienia ani fakt przyjęcia go przez załadowcę, ani fakt przeniesienia go na osobę trzecią w drodze cesji lub indosu albo przez wydanie. W tych wypadkach przyjmujący bądź nabywca konosamentu nabywa w myśl art. 135 § 1 k.m. uprawnienia do dysponowania ładunkiem i do jego odbioru, natomiast związane nabywcy postanowieniami klauzuli prorogacyjnej może nastąpić wówczas tylko, gdy to wynika z przepisów prawa, które mają w tej materii zastosowanie (nadal aktualna w tym zakresie teza postanowienia Sądu Najwyższego z 9.01.1969 w sprawie I CZ 3/68).

⁷⁷ J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *op.cit.*, s. 481. Zob. także J. Fabian, *Normy kolizyjne w prawie cywilnym morskim*, Poznań 1957, s. 68.

⁷⁸ S.M. Carbone, *op.cit.*, s. 144.

⁷⁹ *Ibidem*.

⁸⁰ Punkt 9 preambuły oraz art. 1 ust. 2 lit. d) rozporządzenia 593/2008 („Rzym I”).

6. PRZEPISY WYMUSZAJĄCE SWOJE ZASTOSOWANIE

Kwestia zastosowania przepisów wymuszających swoje zastosowanie⁸¹ nie ogranicza się do poszanowania tego typu uregulowań państwa, którego prawo byłoby właściwe, gdyby strony nie dokonały wyboru prawa. Już pod rządem konwencji rzymskiej sądy były uprawnione do stosowania norm *legis fori* w sytuacji, gdy miały one charakter bezwzględnie wiążący – niezależnie od prawa mającego w inny sposób zastosowanie do umowy⁸². Artykuł 9 rozporządzenia „Rzym I” zdefiniował pojęcie przepisów wymuszających swoje zastosowanie oraz określił warunki ich stosowania. Również nowa ustawa o prawie prywatnym międzynarodowym z 4.02.2011 r. wprowadziła uregulowanie dające podstawę do stosowania krajowych i obcych przepisów wymuszających swoje zastosowanie⁸³. Problem zastosowania przepisów wymuszających swoje zastosowanie obowiązujących w państwie trzecim nabiera szczególnego znaczenia w praktyce żeglugowej.

Warto ponownie przyjrzeć się praktyce sądowej francuskiego Cour de Cassation (Sądu Kasacyjnego) z 16.03.2010 r. w pouczającej sprawie statku „Paul Rickmers”⁸⁴. Cour de Cassation wypowiedział się na temat znaczenia obcych przepisów wymuszających swoje zastosowanie (*lois de police étrangères*) w kontekście regulacji § 7 ust. 1 konwencji rzymskiej. Przewoźnik morski w celu zwolnienia się z odpowiedzialności za szkodę z tytułu nienależytego wykonania umowy przewozu ładunku morzem powołał się na nieważność umowy przewozu, jako opartej na kauzie sprzecznej z prawem. Francuski kodeks cywilny uznaje za nieważne wszelkie zobowiązania pozbawione kauzy albo oparte na kauzie wadliwej lub sprzecznej z prawem (art. 1131). Ponadto uznaje kauzę za sprzeczną z prawem, jeśli jest ona zabroniona przez prawo, sprzeczna z zasadami współżycia społecznego lub porządkiem publicznym (art. 1133). Przewoźnik powołał się w tym zakresie na prawo ghańskie, które zakazuje importu francuskiej wołowiny. Sprzeczność z prawem umowy przewozu miała wynikać z ustanowionego przez Ghanę zakazu importowego ładun-

⁸¹ Na temat stosowania przepisów wymuszających swoje zastosowanie zob. M. Dragun-Gertner, *Problemy prawno-kolizyjnej autonomii woli stron morskich kontraktów przewozowych*, Prawo Morskie 1995, t. IX, s. 173.

⁸² Art. 7 ust. 2 konwencji rzymskiej.

⁸³ Art. 8 ustawy Prawo prywatne międzynarodowe (Dz.U. Nr 80, poz. 432).

⁸⁴ Cour de Cassation (Ch. com.) – 16.03.2010 – navire Paul Rickmers, *Sté AP MOLLER-MAERSK A/S c/Sté. VIOL FRERES et Sté PHILIPPE FAUVEDER ET CIE* (nr 08-21511). Przedmiotem przewozu drogą morską z Francji do Ghany było mięso wołowe. Spółka Société Faudever, działająca na zlecenie sprzedawcy wołowiny Société Viol, powierzyła przewóz ładunku morzem przewoźnikowi Moller Maersk (spółce prawa duńskiego). Ze względu na embargo, jakie nałożyła Ghana na francuską wołowinę z powodu gąbczastej encefalopatii bydła (BSE), ładunek nie został dostarczony odbiorcy. Przewoźnik przywiózł ładunek z powrotem i wydał go nadawcy. Sprzedawca wystąpił z żądaniem zapłaty odszkodowania przeciwko przyjmującemu zlecenie oraz przewoźnikowi, które Sąd Apelacyjny (Cour d'Appel) zasądził na jego rzecz.

ku będącego przedmiotem przewozu i tym samym czynić kauzę umowy przewozu niedozwoloną⁸⁵. Sąd apelacyjny uznał, że wprowadzone jednostronnie przez Ghanę embargo na mięso wołowe pochodzenia francuskiego nie miało mocy obowiązującej w stosunku do załadowcy czy operatora, któremu powierzyl ładunek, i w konsekwencji w świetle prawa właściwego (francuskiego) kauza umowy przewozu nie była sprzeczna z prawem. Cour de Cassation stwierdził naruszenie przez sąd apelacyjny art. 7 ust. 1 konwencji rzymskiej, polegające na nieuwzględnieniu w przypadku transportu mięsa z Francji do Ghany środków lokalnych w miejscu przeznaczenia, tj. embargo, które mogą uzasadniać nieważność umowy przewozu ze względu na kauzę sprzeczną z prawem. Przeszkodą w wykonaniu umowy przewozu ładunku były w tym zakresie imperatywne przepisy obcego państwa. Sąd miał się natomiast wypowiedzieć co do ważności umowy podlegającej właściwości prawa francuskiego, dokonując wykładni pojęć własnego prawa krajowego przez pryzmat norm imperatywnych obcego państwa⁸⁶. Badanie legalności kauzy następuje w tym wypadku na podstawie prawa obcego, które nie stanowi *lex contractus*⁸⁷. Zgodnie z art. 9 ust. 3 rozporządzenia „Rzym I” można przyznać skuteczność przepisom wymuszającym swoje zastosowanie państwa, w którym ma nastąpić lub nastąpiło wykonanie zobowiązań wynikających z umowy, w zakresie, w jakim przepisy te powodują, że wykonanie umowy jest niezgodne z prawem. Rozważając przyznanie skuteczności takim przepisom, uwzględnia się ich charakter i cel oraz skutki ich zastosowania lub niezastosowania. W ujęciu konwencji rzymskiej (art. 7 ust. 1) stosowanie przepisów wymuszających swoje zastosowanie miało szersze i bardziej otwarte na prawo obce brzmienie. Rozporządzenie ograniczyło zakres uwzględnienia przepisów wymuszających swoje stosowanie, przyjmując, że chodzi wyłącznie o przepisy państwa, w którym ma nastąpić lub nastąpiło wykonanie zobowiązań wynikających z umowy, w zakresie, w jakim przepisy te powodują, że wykonanie umowy jest niezgodne z prawem⁸⁸. Uwzględnienie przepisów wymuszających swoje zastosowanie państwa trzeciego pozostawia sędziemu pewien margines swobody co do ich uwzględnienia. Zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia „Rzym I” przepisy wymuszające swoje zastosowanie to przepisy, których przestrzeganie uważane jest przez państwo za tak istotny element ochrony jego interesów publicznych, takich jak organizacja polityczna, społeczna lub gospodarcza, że znajdują one zastosowanie do stanów faktycznych objętych ich zakresem bez względu na to, jakie prawo jest właściwe dla umowy zgodnie z rozporządzeniem. Sędzia ma zatem obowiązek rozwa-

⁸⁵ S. Sana-Chaille de Nere, *Transport maritime et lois de police étrangères*, DMF 2010, nr 714, s. 367 i nast.

⁸⁶ Zob. Cour de Cassation (Ch. com.) – 16.03.2010 – navire Paul Rickmers. Rapport de M. Potocki, DMF 2010, nr 714, s. 390.

⁸⁷ S. Sana-Chaille de Nere, *Transport maritime...*, *op.cit.*, s. 367 i nast.

⁸⁸ Warto w tym miejscu wspomnieć, że niektóre kraje (Irlandia, Litwa, Luksemburg, Niemcy, Portugalia, Słowenia i Wielka Brytania) zgłosiły przy podpisywaniu konwencji rzymskiej zastrzeżenia co do stosowania art. 7 ust. 1.

żyć przyznanie skuteczności takim przepisom, uwzględniając ich charakter i cel oraz skutki ich zastosowania lub niezastosowania. Nie ma natomiast obowiązku zastosowania obcych przepisów wymuszających swoje zastosowanie. Wyeksponowanie przez sędziów francuskiego Cour de Cassation zasady poszanowania przepisów wymuszających swoje zastosowanie obcego państwa było w sprawie statku „Paul Rickmers” o tyle interesujące, że embargo Ghany na francuską wołowinę wprost uderzało we francuskie interesy gospodarcze.

CONFLICT OF LAWS IN INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT LAW (Summary)

Unification of laws on carriage of goods by sea on the international plane is likely the most sensible way to avoid conflict of laws and conflict of jurisdiction. Nevertheless, application of conflict-of-law rules may still be inevitable.

Since 17 December 2009 the primary source of conflict-of-law rules has been Regulation (EC) no. 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations (Rome I). This Regulation prompted a major reform of Polish private international law; the new law was enacted on 4 February 2011 and entered into force on 16 May 2011. Currently, as the Author points out, the flag of the vessel is no longer relevant as a potential connecting factor in shipping contracts.