

## **Klauzule arbitrażowe w stosunkach transportu morskiego**

Problematyka klauzul arbitrażowych w umowach przewozu ładunku morzem ma swój szczególny kontekst.

Przede wszystkim dostrzega się, że mogą one być wykorzystywane dla obejścia regulacji ograniczających swobodę wyboru jurysdykcji, które z kolei mają za zadanie ochronę stosowania obligatoryjnego materialnoprawnego reżimu konwencyjnego.

Kolejnym problemem jest związanie ich treścią osób trzecich niebędących pierwotnymi stronami umowy (nabywców konosamentów lub innych zbywalnych dokumentów transportowych, stron umów wykonawczych zawieranych w wykonaniu kontraktów ilościowych).

Z uwagi na dezintegrację regulacji prawnej dotyczącej transportu morskiego ładunku<sup>1</sup> nasila się w tych stosunkach zjawisko określane jako *forum shopping*. Problem ten ma szczególne znaczenie w żegludze liniowej, gdzie dominacja przewoźników pozwala im na zamieszczanie w umowach przewozu ładunku morzem, tradycyjnie dokumentowanych konosamentami, klauzul jurysdykcyjnych wskazujących właściwość sądów dogodną wyłącznie z punktu widzenia ich interesów. Problem ten jeszcze dotkliwiej dotyczy tych podmiotów, które jako nabywcy konosamentów nie brały udziału w formułowaniu warunków umowy, lecz są związane treścią klauzuli jurysdykcyjnej zamieszczonej w tym dokumencie. Treść konosamentu przesądza bowiem właśnie o stosunku prawnym między przewoźnikiem a odbiorcą ładunku. *De facto* więc klauzula ta zostaje nabywcom konosamentów narzucona.

Klauzule jurysdykcyjne nierzadko zmierzają do omińnięcia stosowania reżimu konwencyjnego (lub prawa wewnętrznego inkorporującego konwencję), w ramach które-

---

<sup>1</sup> Obecnie istnieją trzy podstawowe reżimy konwencyjne: Reguły haskie (Konwencja brukselska o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258), Reguły Haga-Visby (Konwencja brukselska o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, zmieniona protokołem brukselskim z 1968 r., Dz.U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48), Reguły hamburskie (Konwencja Narodów Zjednoczonych o przewozie towarów morzem z 1978 r., weszła w życie w 1992 r., Polska w niej nie uczestniczy), oraz czwarty reżim związany z modyfikacją mniej znaczącą RHV, dokonaną protokołem z 1979 r. (Dz.U. z 1985 r. Nr 9, poz. 26). Różnicowany zakres przedmiotowy i geograficzny związany ze stosowaniem każdej z tych konwencji powoduje wzrost znaczenia rozwiązań kolizyjnoprawnych. Prawo jednolite w sferze przewozu ładunku morzem można w takiej sytuacji uznać powoli za cechę postulatyczną tym bardziej, że niektóre państwa decydują się w takiej sytuacji na wprowadzenie w swoim ustawodawstwie systemów hybrydowych, łączących rozwiązania różnych konwencji. Szerzej na ten temat: M. Dragun-Gertner, Zagadnienia kolizyjnoprawne związane z elektronicznie udokumentowanymi umowami przewozu ładunku morzem [w:] Kolizyjne aspekty zobowiązań elektronicznych. Materiały z konferencji (pod red. J. Gołaczyńskiego), Warszawa 2008, s. 29–38.

go w sposób obligatoryjny uregulowano prawa i obowiązki stron umowy przewozu ładunku morzem.

W świetle Reguł haskich (RH) i Reguł Haga-Visby (RHV) problem ten pozostaje poza regulacją konwencyjną i ocena skuteczności klauzul jurysdykcyjnych jest pozostawiona prawu wewnętrznemu poszczególnych państw, a ich stanowisko w tym względzie jest bardzo zróżnicowane. Istnieje jednak powszechne dążenie do zapewnienia obligatoryjnego stosowania reżimu konwencyjnego i podważanie skuteczności takich klauzul jurysdykcyjnych, które prowadziłyby do obejścia tej regulacji.

Kierując się względami bezpieczeństwa obrotu prawnego, zdecydowano się na uregulowanie skuteczności klauzul jurysdykcyjnych w Regułach hamburskich. Zgodnie z art. 21 ust. 1 konwencji:

*In judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention **the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:***

- (a) **The principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or***
- (b) **The place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or***
- (c) **The port of loading or the port of discharge; or***
- (d) **Any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.***

Wychodząc z podstawowego założenia swobody wyboru jurysdykcji przez strony, uznano, że państwo, w którym miałyby być rozpatrywany spór z danej umowy, powinno pozostawać z nią w odpowiednim związku, a jednocześnie wierzyciel nie powinien być zobligowany do wnoszenia pozwu wyłącznie w obrębie jurysdykcji jednego tylko państwa. Dążono do wyeliminowania sytuacji, w których forum wskazane w klauzuli jurysdykcyjnej byłoby wygodne wyłącznie dla przewoźnika i narzucone jego kontrahentowi. Przyznano więc wierzycielowi prawo do wniesienia pozwu według jego wyboru do sądu jednego z państw wskazanych w konwencji, pozostającego w faktycznym związku z umową (port załadunku, port wyładunku, siedziba pozwanego, miejsce zawarcia umowy). W efekcie dokonane między stronami uzgodnienie co do forum staje się tylko jednym z potencjalnych punktów zaczepienia jurysdykcji. Ostatecznie zaś o miejscu prowadzenia sporu zadecyduje wierzyciel.

Jednakże gdy umowa prorogacyjna zostanie zawarta po powstaniu roszczenia, staje się ona ostatecznie wiążąca (art. 21 ust. 5 Reguł hamburskich).

Nakładając na strony te ograniczenia, twórcy konwencji zdawali sobie sprawę, że ich następstwem może być ucieczka stron do stosowania w umowach przewozu ładunku morzem dokumentowanych konosamentem klauzul arbitrażowych. W efekcie w treści Reguł hamburskich znalazły się analogiczne postanowienia także ich dotyczące. I tak, zgodnie z art. 22 ust. 3 konwencji, w przypadku umów o arbitraż zawartych przed powstaniem roszczenia:

3. *The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:*

(a) *A place in a State within whose territory is situated:*

(i) ***The principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or***

(ii) ***The place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or***

(iii) ***The port of loading or the port of discharge; or***

(b) ***Any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.***

Po raz kolejny problem ten stanął przed twórcami nowej konwencji opracowywanej pod auspicjami Komisji Narodów Zjednoczonych ds. Międzynarodowego Prawa Handlowego (UNCITRAL) od 2002 r., a wcześniej Międzynarodowego Komitetu Morskiego (CMI). Debata plenarna nad projektem konwencji odbyła się w czerwcu 2008 r. i jego ostateczna wersja zostanie przedstawiona do uchwalenia Zgromadzeniu Ogólnemu ONZ<sup>2</sup>.

W przeciwieństwie do RH i RHV projekt konwencji nie zakłada, że jej stosowanie ograniczone jest do umów przewozu ładunku morzem dokumentowanych konosamentem (lub podobnym zbywalnym towarowym papierem wartościowym), chociaż należy podkreślić, że od początku wszyscy byli zgodni, że konwencja powinna dotyczyć przewozów liniowych, bowiem zawierane tu umowy nie są z zasady negocjowane indywidualnie i jednocześnie stosunki te cechuje nierówność pozycji negocjacyjnej stron. Podobna zgodność dotyczyła uznania, że reżim konwencyjny nie będzie obejmować umów dokumentowanych czarterpartią, zawieranych w żegludze trampowej, które są negocjowane z zachowaniem równości stron. Oczywiście też było, że od tych założeń w praktyce wystąpić mogą wyjątki. Wreszcie, twórcy konwencji uwzględnili także praktykę dokumentowania umów przewozu w formie elektronicznej.

Punkt wyjściowy dla ostatecznego określenia zakresu stosowania projektowanej konwencji stanowi *contractual approach* przez ustanowienie, że konwencję stosuje się do wszystkich umów przewozu, które spełniają określone przesłanki geograficzne (art. 5). Taki zakres pozostawiony samodzielnie byłby jednak zbyt szeroki i mógłby obejmować kontrakty, co do których wszyscy byli zgodni, że nie powinny być konwencją objęte i dlatego dalej zastosowano *trade approach* dla wyłączenia umów czarterowych i innych umów nielinowych (art. 6). Z kolei wyeliminowanie wszystkich nielinowych przewozów byłoby za szerokie i wyłączyłoby wiele kontraktów, które zdaniem Grupy Roboczej powinny być włączone. Rozwiązano ten problem przez dodanie przepisu opartego na *documentary approach* i poddającego konwencji te nielinowe kontrakty, gdzie tradycyjny konosament liniowy lub jego elektroniczny odpowiednik (zbywalny elektroniczny rejestr transportowy) został wystawiony (art. 6 ust. 2).

Podejście to jest kontynuacją założeń akceptowanych także w toku przygotowywania Reguł hamburskich z 1978 r. Dla omawianej tu jednak problematyki istotną nowością dla

<sup>2</sup>Niniejsze opracowanie zostało oparte na ostatecznym brzmieniu konwencji przyjętym przez Grupę Roboczą, zamieszczonym w dokumencie A/CN.9/WG.III/WP.101.

tworzonego nowego reżimu przewozów ładunku morzem jest to, że tymczasem opracowane zostały międzynarodowe standardy sankcjonujące swobodę arbitrażu, wyrażone w ustawie modelowej UNCITRAL o międzynarodowym arbitrażu handlowym z 1985 r. (dalej jako: ustawa modelowa), w ślad za Konwencją nowojorską z 1958 r. o uznawaniu i wykonywaniu zagranicznych orzeczeń arbitrażowych<sup>3</sup>.

W toku prac nad nową konwencją wyrażano rozbieżne poglądy w kwestii uregulowania w niej problematyki umów o arbitraż<sup>4</sup>. Przeciwnicy jakiegokolwiek regulacji tych umów w konwencji wskazywali, że należy pozostawić tę kwestię zasadom ogólnym, gdyż:

- swoboda arbitrażowa jest głęboko zakorzeniona w handlu międzynarodowym i wyrażona w odnośnych standardach,
- klauzule arbitrażowe są powszechnie stosowane w przewozach czarterowych, nieregularnych, toteż jakakolwiek interwencja ustawowa w tę sferę swobody arbitrażowej nie będzie zaakceptowana przez uczestników obrotu i o ile dotychczas strony umów czarterowych przywołują w czarterpartiach RHV, o tyle gdy nowa konwencja będzie regulowała zagadnienia arbitrażu, strony nie będą skłonne do inkorporacji jej regulacji do umowy,
- włączenie do konwencji reguł dotyczących arbitrażu może wprowadzić niejasność do utrwalonych zasad postępowania arbitrażowego i znaczenia centrów arbitrażowych na świecie.

Z kolei wśród zwolenników odniesienia się przez konwencję do umów o arbitraż zarysowały się następujące poglądy:

- a) należy powtórzyć odnośną regulację przyjętą w Regułach hamburskich,
- b) konwencja powinna zawierać tylko podstawowe przepisy, które nie podważałyby zaakceptowanych zasad arbitrażu, ale jednocześnie zapewniałyby obligatoryjne zastosowanie jej postanowień, zwłaszcza należy zapobiec możliwości obejścia konwencyjnej regulacji dotyczącej jurysdykcji przez wybór arbitrażu, bowiem są to przepisy chroniące obligatoryjne stosowanie reżimu konwencyjnego służącego przede wszystkim przeciwdziałaniu nadużywaniu przez przewoźników liniowych swobody kontraktowej.

Dodatkowo zasugerowano, że zamieszczenie klauzuli arbitrażowej w kontrakcie nie powinno wpływać na prawo wierzyciela do wszczęcia postępowania przed sądem powszechnym stosownie do punktów zaczepienia wskazanych w konwencji, z jednym wyjątkiem: takie prawo wierzyciela wygasa, jeżeli jednym z miejsc, w których wierzyciel mógłby wszcząć postępowanie sądowe, jest miejsce wybrane jako siedziba arbitrażu. W tym miejscu wierzyciel nie mógłby już wszczynać postępowania sądowego, zachowując jednak takie prawo w pozostałych wskazanych w konwencji miejscach.

Niemal od początku prac nad projektem jednomyślne poparcie uzyskało kompromisowe stanowisko wyrażone w pkt b<sup>5</sup>. Zdecydowanie też podkreślano, że za punkt wyjścia należy przyjąć swobodę arbitrażową i zachowanie zgodności ze standardami

---

<sup>3</sup> Dz.U. z 1962 r. Nr 9, poz. 41.

<sup>4</sup> A/CN.9/572, par. 154–156; A/CN.9/572, par. 153.

<sup>5</sup> A/CN.9/572, par. 157.

UNCITRAL<sup>6</sup>. Zagwarantowanie tego przez konwencję uznano za szczególnie istotne dla przewozów liniowych, gdzie regulacje wewnętrzne poszczególnych państw nie zawsze w tych stosunkach zapewniają stronom swobodę wyboru arbitrażu. Konwencyjne ramy ją ograniczające o tyle zaś nie będą naruszały istniejącego *status quo* w transporcie morskim, że w umowach o przewóz statkami obsługującymi stałe linie żeglugowe standardem jest korzystanie z klauzul jurysdykcyjnych, zaś umowy o arbitraż nie są tu tak częste. Należy zaś w kwestii arbitrażu uznać szeroką swobodę w stosunkach żeglugi nieregularnej, gdzie w przeciwieństwie do żeglugi liniowej jest to dominująca forma rozstrzygania sporów<sup>7</sup>.

Możliwość wszczęcia przez wierzyciela postępowania sądowego pomimo zawarcia przez strony umowy przewozu umowy arbitrażowej ostatecznie odrzucono<sup>8</sup>, wskazując, że stanowiłoby to naruszenie art. II Konwencji nowojorskiej nadającej wiążącą moc klauzuli arbitrażowej wyłączającej kompetencje sądów powszechnych<sup>9</sup>.

Zaproponowane rozwiązanie chroniące wierzyciela ładunkowego polega natomiast na tym, że może on wszcząć postępowanie arbitrażowe przeciwko przewoźnikowi bądź w miejscu wskazanym w klauzuli arbitrażowej bądź w innym spośród tych, w których zgodnie z konwencją mógłby on wszczynać według swego wyboru postępowanie sądowe.

Koncepcji tej zarzucano, że stanowi pole dla *forum shopping*, a ponadto że przepisy proceduralne instytucji arbitrażowych, którym strony poddały rozstrzygnięcie sporu zgodnie z treścią klauzuli arbitrażowej, mogą nie zezwalać na zmianę miejsca arbitrażu.

Odrzucając pierwsze z powyższych zastrzeżeń, podkreślono, że u podłoża przyjętej koncepcji leży kompromis niezbędny dla zrealizowania nadrzędnego celu, jakim jest stworzenie regulacji równoległej dla unormowań konwencyjnych o jurysdykcji i ich ochrona przed obchodzeniem w drodze umów o arbitraż, bowiem tego wymagają interesy ładunku<sup>10</sup>. Problem zaś zmiany miejsca arbitrażu może być w każdym przypadku rozstrzygany zgodnie z Konwencją nowojorską i wydanym na jej tle orzecznictwem<sup>11</sup>. Ostatecznie art. 78 projektu konwencji UNCITRAL uzyskał brzmienie:

1. *Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.*

2. *The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at:*

- (a) *Any place designated for that purpose in the arbitration agreement; or*
- (b) *Any other place situated in a State where any of the following places is located:*
  - (i) *The domicile of the carrier;*
  - (ii) *The place of receipt agreed in the contract of carriage;*
  - (iii) *The place of delivery agreed in the contract of carriage; or*

<sup>6</sup> *Ibidem*.

<sup>7</sup> A/CN.9/591, par. 96.

<sup>8</sup> Takie rozwiązanie zawarto w art. 83 konwencji, według brzmienia zawartego w dokumencie A/CN.9/591.

<sup>9</sup> A/CN.9/616, par. 269.

<sup>10</sup> A/CN.9/642, par. 207; A/CN.9/616, par. 267–273; por. A/CN.9/591, par. 85–103.

<sup>11</sup> A/CN.9/616, par. 271.

*(iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship*<sup>12</sup>.

Zgodność ze standardami UNCITRAL stanowiła motyw przewodni prowadzonych prac. Z tego powodu zakwestionowano<sup>13</sup> zaproponowany pierwotnie w projekcie CMI wymóg<sup>14</sup>, by klauzula arbitrażowa została sporządzona w formie pisemnej, wskazując, że art. 7 ustawy modelowej ma na celu liberalizację wymogów co do formy klauzuli arbitrażowej, precyzując wymogi co do jej zachowania w sposób jeszcze bardziej elastyczny niż art. II Konwencji nowojorskiej<sup>15</sup>.

Chociaż sam wymóg formy pisemnej dla klauzuli arbitrażowej jest uzasadniony względami dowodowymi dla uzyskania pewności, że wolą stron było poddanie sporu rozstrzygnięciu arbitrażowemu, to jednak wprowadzenie w projekcie konwencji wymogu formy pisemnej bez podania jej definicji mogłoby w praktyce arbitrażowej stwarzać rozliczne problemy w dobie rozwoju nowych form komunikacji. W wielu przypadkach stwierdzenie, czy forma pisemna została dochowana, mogłoby okazać się problematyczne. Brak takiej definicji w konwencji spowodowałby, że użyty w niej termin nie zawsze byłby stosowany zgodnie z międzynarodową praktyką handlową. Nie byłoby też zasadne tworzenie samodzielnej definicji w projekcie konwencji. Zdecydowano, że zamiast dublować standardy międzynarodowe, należy po prostu oprzeć się na nich i pominąć określanie w przepisie konwencji wymogów formalnych dla umowy arbitrażowej. Konwencja powinna natomiast przesądzić o swobodzie stron co do wyboru drogi arbitrażowej dla rozstrzygnięcia sporu<sup>16</sup>. Ostatecznie wycofano się z zastrzeżenia w konwencji formy pisemnej dla umowy o arbitraż.

Istotną obawą twórców konwencji było, jak wskazano wyżej, zaniechanie stosowanej w umowach czarterowych praktyki dobrowolnego poddawania się reżimowi konwencyjnemu dotyczącemu przewozu ładunku morzem poprzez tzw. klauzule *Paramount*

<sup>12</sup> Równoległe rozwiązanie dotyczące klauzul jurysdykcyjnych zawarto w art. 69: „*Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 70 or 75, the plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier:*

(a) *In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:*

- (i) *The domicile of the carrier;*
- (ii) *The place of receipt agreed in the contract of carriage;*
- (iii) *The place of delivery agreed in the contract of carriage; or*
- (iv) *The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship; or*

(b) *In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the carrier that may arise under this Convention”.*

<sup>13</sup> A/CN.9/572, par. 157.

<sup>14</sup> Art. 76 konwencji w wersji CMI: A/CN.9/WG.III/WP.32.

<sup>15</sup> Art. 7 ust. 2 ustawy modelowej stanowi: *The arbitration agreement shall be in writing. An agreement is in writing if it is contained in a document signed by the parties or in an exchange of letters, telex, telegrams or other means of telecommunication which provide a record of the agreement, or in an exchange of statements of claim and defence in which the existence of an agreement is alleged by one party and not denied by another.*

Stosownie do art. II ust. 2 Konwencji nowojorskiej: *The term “agreement in writing” shall include an arbitral clause in a contract or an arbitration agreement, signed by the parties or contained in an exchange of letters or telegrams.*

<sup>16</sup> Por. A/CN.9/WG.III/WP.45.



(materialnoprawne wskazanie prawa), jeśli wraz z inkorporacją konwencji do czarterowej umowy przewozu zostałaby ograniczona swoboda arbitrażowa będąca standardem w żegludze nieliniowej.

Wychodząc naprzeciw tym obawom, w art. 79 ust. 1 wyraźnie stwierdza się, że konwencja nie odnosi się do umów arbitrażowych zawieranych w żegludze nieregularnej (zamieszczonych w czarterpartiach), nawet gdyby strony dobrowolnie poddały się jej postanowieniom lub gdy wyjątkowo konwencja na mocy art. 7 stosowałaby się do takich przewozów w stosunkach pomiędzy przewoźnikiem a osobą trzecią niebędącą pierwotną stroną umowy<sup>17</sup>.

Kolejny rozważany problem to sposób wiążącego wobec osób trzecich odwołania się do klauzuli arbitrażowej zamieszczonej w innym dokumencie.

To zagadnienie na tle Konwencji nowojorskiej budziło w orzecznictwie wiele niejasności. Z myślą o rozwiązaniu tego problemu w art. 7 ust. 2 ustawy modelowej przewidziano:

*The reference in a contract to a document containing an arbitration clause constitutes an arbitration agreement provided that the contract is in writing and the reference is such as to make that clause part of the contract.*

W toku prac nad projektem konwencji UNCITRAL rozważano, czy wzorując się na ustawie modelowej, wprowadzić odnośny przepis do konwencji, czy też pozostawić to standardom wyrażonym w ustawie modelowej<sup>18</sup>. Początkowo w wersji projektu CMI odnośny przepis wzorowany na Regułach hamburskich<sup>19</sup> brzmiał:

*Article 77.*

*If a negotiable transport document or a negotiable electronic record has been issued the arbitration clause or agreement must be contained in the documents or record or expressly incorporated therein by reference.*

*Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a negotiable transport document or a negotiable electronic record issued pursuant to the charterparty does not contain a special annotation providing that such provision shall be binding upon the holder, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the negotiable transport document or the negotiable electronic record in good faith.*

---

<sup>17</sup> Art. 7 projektu konwencji UNCITRAL: *Notwithstanding article 6, this Convention applies as between the carrier and the consignor, consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charterparty or other contract of carriage excluded from the application of this Convention. However, this Convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6.*

<sup>18</sup> A/CN.9/572, par. 153.

<sup>19</sup> Reguły hamburskie: Art. 22 – Arbitration.

1. *Subject to the provisions of this Article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.*
2. *Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charterparty does not contain a special annotation providing that such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.*

Postanowiono jednak odnośną regulację doprecyzować i zgodnie z art. 79 ust. 2 projektu konwencji, jeżeli w umowie przewozu zawartej w żegludze nieregularnej podlegającej konwencji z mocy art. 7 (stosunki przewoźnik – osoba trzecia) wystawiono dokument transportowy lub sporządzono rejestr elektroniczny i w jego treści zamieszczona jest klauzula arbitrażowa, to podlega ona konwencji, chyba że:

- a) treść tej umowy o arbitraż jest taka sama jak treść klauzuli arbitrażowej w umowie czarterowej lub w innej umowie wyłączonej spod zakresu stosowania konwencji w wyniku zastosowania art. 7 (stosunki przewoźnik – czarterujący) lub
- b) taka umowa o arbitraż
  - i) inkorporuje przez odesłanie warunki klauzuli arbitrażowej zawartej w czarterpartii lub innej umowie wyłączonej spod zakresu stosowania konwencji na mocy art. 7,
  - ii) w sposób szczególny odwołuje się do klauzuli arbitrażowej i
  - iii) określa datę i strony czarterpartii.

Ta kompromisowa wersja może jednak, jak wskazywano, budzić w praktyce wątpliwości. Po pierwsze bowiem osoba trzecia niebędąca stroną umowy może nie mieć możliwości ustalenia treści klauzuli arbitrażowej zamieszczonej w czarterpartii, wszczynając postępowanie arbitrażowe (pkt a). Po drugie zaś szczegółowe wymogi co do treści klauzuli arbitrażowej (pkt b) mogą nie pokrywać się ze sposobem formułowania takich klauzul w praktyce żeglugowej<sup>20</sup>.

Problem związania osób trzecich klauzulą arbitrażową występuje również w żegludze morskiej w ramach umów zawieranych w wykonaniu kontraktów ilościowych. Kontrakty te stanowią rodzaj umów ramowych określających zasady przyszłej współpracy stron dla przewiezienia określonej w umowie ilości ładunku. Ilościowy kontrakt przewozowy zobowiązuje przewoźnika do przewiezienia określonej, zazwyczaj znacznej, ilości ładunku w ustalonym okresie i zgodnie z ustalonym programem rejsów, a frachtującego do dostarczenia ładunku do wysyłki i zapłacenia frachtu. Celem gospodarczym tych umów jest stworzenie podstaw dla zawieranych później tzw. umów wykonawczych, dotyczących przewozu kolejnych partii masy ładunkowej objętej kontraktem ilościowym. Mogą one przybrać postać zarówno umowy czarterowej, jak i bukingowej. Głównym zobowiązaniem przewoźnika w tych umowach jest osiągnięcie samego rezultatu przewozu i często nie wymienia się w nich nawet statku, przy którego użyciu umowa o przemieszczenie danej partii wielkiego ładunku będzie wykonana<sup>21</sup>.

Odnosząc się do nich, projekt konwencji stanowi, że jeżeli miejsce arbitrażu zostało uzgodnione w klauzuli arbitrażowej, jest ono wiążące dla sporów pomiędzy stronami takiej umowy o arbitraż, jeżeli jest ona zawarta w kontrakcie ilościowym, który jasno określa ich nazwę oraz adres i który był indywidualnie negocjowany lub zawiera wyraźne stwierdzenie o zawarciu umowy o arbitraż i wyszczególnia części kontraktu zawierające taką klauzulę.

<sup>20</sup> A/CN.9/642, par. 213 i 214.

<sup>21</sup> Por.: Prawo morskie, t. II, cz. 1, pod red. J. Łopuskiego, Bydgoszcz 1998, s. 328.



Miejsce arbitrażu uzgodnione w sposób spełniający powyższe wymogi jest wiążące dla osób trzecich niebędących stronami kontraktu ilościowego, tylko gdy:

- a) wyznaczone miejsce arbitrażu jest usytuowane w jednym spośród wymienionych w art. 69 (a) (jak dla jurysdykcji)<sup>22</sup>,
- b) umowa o arbitraż jest zawarta w postanowieniach dokumentu transportowego/transportowego zapisu elektronicznego stanowiącego dowód zawarcia umowy, w odniesieniu do której powstało dochodzone roszczenie,
- c) osoba trzecia związana takim uzgodnieniem została w odpowiednim czasie i właściwie powiadomiona o miejscu arbitrażu,
- d) prawo właściwe dopuszcza związanie tej osoby taką umową.

Postanowiono nie rozstrzygać, czy chodzi tu o prawo procesowe, czy materialne, uznając, że jest to kwestia wykraczająca daleko poza prawo morskie i jej rozstrzygnięcie należy pozostawić konkretnemu forum.

Miejsce arbitrażu po powstaniu sporu może być przez strony uzgodnione w sposób dowolny i projektowana konwencja w tę sferę swobody kontraktowej w żadnym przypadku nie ingeruje (art. 80).

Jakiegokolwiek zaś postanowienie umowy naruszające postanowienia konwencji dotyczące umowy o arbitraż przed powstaniem sporu będą uważane za nieważne (art. 78 ust. 5).

Prezentacja powyższych postanowień projektu konwencji UNCITRAL ukazuje, że rozwiązanie różnych zagadnień towarzyszących klauzulom arbitrażowym obejmującym spory związane z przewozem ładunku w transporcie morskim wymagało sięgnięcia do licznych kompromisów, których akceptacja ze strony poszczególnych państw może napotkać na trudności. Po to więc, by nie były to postanowienia hamujące wejście w życie całej konwencji, zaproponowano, by państwa przystępujące do konwencji mogły zdecydować o tym, czy będą związane częścią konwencji dotyczącą arbitrażu poprzez zastosowanie koncepcji *opt in*, czy *opt out*<sup>23</sup>. Ostatecznie zdecydowano o przyjęciu formuły *opt in*, analogicznie rozstrzygając tę kwestię także w odniesieniu do klauzul jurysdykcyjnych (art. 81 i 77 projektu konwencji).

<sup>22</sup> Art. 69 (a). In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (i) The domicile of the carrier;
- (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;
- (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or
- (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship.

<sup>23</sup> Te propozycje zamieszczono w proponowanej przez Sekretariat UNCITRAL treści odnośnych przepisów konwencji, zawartej w dokumencie A/CN.9/616, art. 85 bis.