

## ZWYCZAJE I UZANSE MORSKIE W PRACY SPEDYTORA

*W artykule scharakteryzowano najważniejsze, aktualnie obowiązujące i najczęściej stosowane zbiory zwyczajów i uzansów morskich, stosowanych w pracy spedytora, do których zaliczają się Reguły Hasko-Visbijskie, Reguły Hamburgskie i Reguły Yorku-Antwerpii. W końcowej części artykułu omówiono także zwyczaje i uzanse dotyczące terminowości dostaw, ilości towarów i przewozów w transporcie morskim.*

**Słowa kluczowe:** zwyczaje handlowe, uzanse handlowe, Reguły Hasko-Visbijskie, Reguły Hamburgskie, Reguły Yorku-Antwerpii.

### WSTĘP

Zwyczajami handlowymi (ang. *Custom of Trade*) nazywa się praktykowane i tradycyjne sposoby postępowania przez strony kontraktu podczas zawierania i realizowania postanowień umów handlowych. Z kolei każdy zwyczaj handlowy, który zostanie zarejestrowany i ogłoszony przez wybraną organizację międzynarodową, określa się mianem uzansu handlowego (ang. *Usage of Trade*). Zwyczaje te określają, która ze stron oraz w jakim stopniu powinna organizować proces transportowy.

Podczas negocjacji i spisywania postanowień umowy strony mogą podzielić obowiązki poprzez dokładny ich opis. Taka procedura nie jest jednak stosowana w praktyce. W celu uniknięcia każdorazowego uzgadniania szczegółów można posłużyć się gotowymi formułami handlowymi. Treść używanych zwyczajów i uzansów nie może być przeciwstawną do generalnie obowiązujących przepisów prawa oraz musi mieć jednoznaczną formułę. Należy wiedzieć, że ich zastosowanie jest względnie obowiązujące oraz że stanowią jedynie uzupełnienie norm prawnych.

Zwyczaje i uzanse handlowe można podzielić na trzy grupy: branżowe, lokalne i powszechne. Branżowe zwyczaje i uzanse handlowe dzielą się na poszczególne gałęzie transportu i gałęzie gospodarki. Charakteryzują się zastosowaniem w określonej gałęzi, np. tylko w transporcie morskim lub obowiązują jedynie dla handlu określonymi towarami. Lokalne zwyczaje i uzanse handlowe są przystosowane w treści do obowiązywania na wyznaczonym terytorium, np. w danym kraju lub na wybranej giełdzie, aukcji czy w porcie morskim.

Powszechne zwyczaje i uzanse handlowe są kompleksowe i mogą być stosowane na całym świecie. Dodatkowo, zwyczaje i uzanse można podzielić na: towarowe – dotyczące obrotu towarowego, przewozowe, rozliczeniowe i ubezpieczeniowe.

Artykuł ma na celu omówienie wybranych zwyczajów i uzansów, aktualnie obowiązujących w handlu morskim (oprócz Incoterms, Combiterms, Jednolitych zwyczajów i praktyki dotyczących akredytyw dokumentowych oraz Jednolitych zwyczajów i praktyki dotyczących inkasa dokumentów handlowych, które zostaną omówione w osobnym artykule). Podział na poszczególne podrozdziały ma pomóc w przedstawieniu ich znaczenia, warunków postępowania, opisu historii powstania oraz zachodzących zmian i perspektyw. Omówiono zwyczaje dotyczące handlu, odnoszące się do wzajemnego stosunku stron kontraktów w handlu międzynarodowym.

## 1. KONWENCJE PRZEWOZOWE OBOWIĄZUJĄCE W TRANSPORCIE MORSKIM

Każda z gałęzi transportu regulowana jest innymi konwencjami i uwarunkowaniami. Transport morski normalizowany jest przez Międzynarodową Konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów (ang. *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*), podpisaną w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. Polska podpisała i ratyfikowała konwencję i jest ona stosowana jako podstawowy akt prawny, porządkujący kwestie przewozu towarów w transporcie morskim. Konwencja ta nazywana jest Regulami Haskimi 1924. Została dwukrotnie zaktualizowana w 1968 i 1979 roku, poprzez wprowadzenie Protokołów Visbijskich. Od tamtego czasu zmieniono jej nazwę na Reguły Hasko-Visbijskie (RHV).

Do umów międzynarodowych, regulujących transport morski, należy też akt o nazwie Konwencja ONZ o przewozie towarów drogą morską (ang. *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*) z 1992 roku, nazywany Regulami Hamburgskimi [Budzyński 2017]. Jest ona później wydana i ratyfikowana niż RHV, dzięki czemu reguluje wiele nowszych rozwiązań transportowych oraz wykorzystano w niej dużo wyższą odpowiedzialność przewoźnika morskiego. Większość krajów liczących się w transporcie morskim wstrzymało się z podpisaniem i ratyfikacją Reguł Hamburgskich na rzecz przygotowań nowszej konwencji w tym zakresie – Reguł Rotterdamskich. Również Polska nie jest członkiem Reguł Hamburgskich i nie mają one zastosowania w naszym kraju. Do podpisania Konwencji ONZ o przewozie towarów drogą morską przystąpiły głównie kraje rozwijające się, a z krajów europejskich – Austria, Czechy i Węgry, czyli kraje bez dostępu do morza, oraz Rumunia. Aktualnie do konwencji przynależą 34 kraje.

Wspomniane Reguły Rotterdamskie stanowi Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego transportu towarów w pełni lub częściowo morzem (ang. *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – The Rotterdam Rules*) [Sikorski 2008].

Zgodnie z ich nazwą obowiązują dla transportu multimodalnego, gdzie na głównej trasie wykorzystywany jest transport morski. W przypadku ich ratyfikacji zastąpiłyby obowiązujące RHV.

Polska podpisała Reguły Rotterdamskie w 2009 roku, jednakże do 2018 roku ich jeszcze nie ratyfikowano. Nie mają one mocy prawnej nie tylko w Polsce, do dziś zbyt mało krajów ratyfikowało tę konwencję. Jednak z racji, że podpisało ją wiele państw liczących się w transporcie morskim, z czasem będzie trzeba zebrać minimum 20 ratyfikacji, dzięki czemu nowa konwencja nabierze mocy prawnej i wejdzie w życie.

Reguły Rotterdamskie zakładają jeszcze większą odpowiedzialność przewoźnika w przypadku uszkodzenia lub utraty przewożonego towaru niż Reguły Hamburgskie, które i tak podwyższyły tę odpowiedzialność nad określoną w Regułach Hasko-Visbijskich [Salomon 2003]. Można założyć, że dążenie do zwiększonej odpowiedzialności przewoźników może spowodować opóźnienie ratyfikacji w państwach, które będą starały się obronić swoich przewoźników morskich przed większą odpowiedzialnością wobec swoich zleceniodawców. Natomiast w związku z brakiem uregulowań odnośnie do transportu multimodalnego w obecnie stosowanych Regułach Hasko-Visbijskich, wprowadzenie w życie Reguł Rotterdamskich jest bardzo potrzebne.

Do uzansów obowiązujących w Polsce zalicza się też Kodeks Morski z 2001 roku. Obejmuje on niezbędne ustalenia odnoszące się do konosamentu, czyli morskiego listu przewozowego i awarii wspólnej. Stanowi uzupełnienie Konwencji RHV, ponieważ zawiera postanowienia, porządkujące nowe rodzaje przewozów morskich, głównie dotyczące transportu multimodalnego oraz normalizuje te zagadnienia, które są omówione w nieratyfikowanych przez Polskę Regułach Hamburgskich. Należy przyjąć, że ustawa Kodeks Morski jest aktem krajowym, ma więc zastosowanie jedynie wtedy, gdy jego ustalenia nie są sprzeczne z obowiązującym prawem międzynarodowym.

Ostatnią z konwencji obowiązujących w transporcie morskim są Reguły Yorku-Antwerpii (ang. *The York-Antwerp Rules*). Są to ujednoczone zasady, ustalające wszystkie zależności awarii wspólnej, po raz pierwszy spisane w 1864 roku. Najnowszą obowiązującą wersję stanowi nowelizacja z 1994 roku. Reguły precyzują sposób rozliczenia awarii wspólnej przez powołanych do tego rzeczoznawców, czyli inaczej dyspaszerów. Awaria wspólna jest wielowiekowym terminem używanym w kodeksie morskim i mówi o ryzyku transportu morskiego i jego podziale między wszystkich właścicieli towarów przewożonych danym statkiem [Salomon 2003]. Według ustaleń awarii wspólnej armator może poświęcić każdy transportowany przez jego statek towar na rzecz ratowania statku lub pozostałego ładunku. Do podjęcia takiej decyzji musi skłonić go rzeczywiste ryzyko, zagrażające statkowi, przewożonemu ładunkowi lub życiu załogi. Decyzja kapitana musi być świadoma i rozmyślna, a jego działanie uzasadnione jest wspólnym interesem wszystkich podmiotów zaangażowanych w dany przewóz i nie jest związane z normalną eksploatacją statku [Ficoń 2010]. Podejmowana jest w przypadku wydarzeń nadzwyczajnych. Dodatkowo konwencja RHV posiada zapis informujący, że działania powodujące zejście z normalnej trasy statku, ale podjęte

w celu ratowania życia lub mienia na morzu, nie będą traktowane jako złamanie postanowień tej konwencji, a przewoźnik nie będzie odpowiadał za ewentualne powstałe szkody, wynikające z całego zajścia [Budzyński 2017].

## 2. SZCZEGÓŁOWY OPIS REGUŁ HASKO-VISBIJSKICH

Reguły Hasko-Visbijskie składają się z Międzynarodowej Konwencji o ujednostajnieniu niektórych zasad prawnych dotyczących konosamentów, utworzonej w roku 1924 (inaczej zwanej Regułami Haskimi), oraz z następujących po niej aktualizacji. Do aktualizacji tej konwencji zalicza się Protokół Brukselski, wydany w roku 1968, który w Polsce wszedł w życie 12 maja 1980 roku i nazywany jest Regułami Haskimi. Zmiany wprowadzone zostały również za pomocą Protokołu Brukselskiego z 1979 roku, który w Polsce nabrał mocy prawnej 6 października 1984 roku [Salomon 2003].

Reguły Haskie (ang. *Haga Rules*) ustalono i spisano w 1921 roku podczas konferencji, zgodnie z zamysłem Stowarzyszenia Prawa Międzynarodowego. Porządkują one kwestie ponoszonej odpowiedzialności obu stron, wynikające z tytułu konosamentu. Do momentu wprowadzenia do użytku Reguł Haskich prawo każdego państwa regulowało obowiązki każdej ze stron ponoszone z konosamentu w własny sposób, nie zważając na ogólnie przyjęte normy. W wielu krajach posługiwano się zasadami „porządku publicznego”, bez względu na obowiązujące „dobre obyczaje” [Matysik 1979]. Praktykowane ustalenia często dążyły do stosowania w treści konosamentu klauzul, mówiących o wolności przewoźnika od jakichkolwiek odpowiedzialności za transportowany przez niego towar.

Wprowadzenie Reguł Haskich ustabilizowało kwestie odpowiedzialności przewoźnika [Młynarczyk 1998]. Według ich ustaleń armator nie ponosi odpowiedzialności za ładunek w momencie, gdy szkoda powodowana jest przez okoliczności, których kapitan statku nie był w stanie uniknąć, pomimo zastosowania należytych starań oraz w przypadku, gdy szkoda doszła do skutku przez nieprofesjonalne czynności i niewywiązywanie się z obowiązków przez kapitana statku, członka załogi lub inne osoby zatrudnione przez przewoźnika, pełniące funkcję nawigatora lub administratora statku [Marciniak-Neider i Neider 2014]. Konwencja chroni przewoźnika przez odpowiedzialnością za szkody spowodowane pożarem na statku, jeśli nie wynikał z winy przewoźnika, wypadkami na morzu lub pozostałych wodach żeglownych oraz aktami wojennymi lub agresją ze strony władz państwowych. Przewoźnik nie ponosi konsekwencji za zaniechania ze strony wysyłającego, kupującego lub osoby, która działa na ich zlecenie, ale również za niepoinformowanie o właściwościach załadowanego towaru, niewystarczające, uszkodzone opakowanie lub posiadające wady niewidoczne z zewnątrz oraz złe oznakowanie lub jego całkowity brak w przypadku transportu towarów niebezpiecznych. Przede wszystkim konwencja zastrzega odpowiedzialność, gdy celem przewoźnika jest ratowanie lub próby ratowania zdrowia lub życia załogi oraz

mienia przewożonego statkiem [Budzyński 2017]. W sytuacji, gdy do ładunku należą towary o wysokiej wartości (pieniądze, papiery wartościowe, dzieła sztuki), ale ich wartość nie została zadeklarowana w dokumentach transportowych i podana do wiadomości kapitanowi przy załadunku, zgodnie z zasadami konwencji, przewoźnik nie ponosi za nie odpowiedzialności.

Odszkodowanie należne za poniesione straty uregulowane jest poniższymi przesłankami:

- odszkodowanie za całkowicie zniszczone mienie obliczane jest na podstawie zwykłej wartości danego towaru;
- wartość odszkodowania za ładunki częściowo uszkodzone obliczana jest jako różnica zwykłej wartości danego towarów w stanie nienaruszonym, a jego wartości po uszkodzeniu;
- wartość szkody określa się na podstawie wartości, jaką towar miałby w momencie wyładunku w porcie docelowym, gdyby doszło do wywiązania się z umowy przewozu;
- wartość każdego ładunku ustalana jest z wykorzystaniem cen obowiązujących na giełdzie towarowej, a w przypadku braku danych – zgodnie z aktualnymi cenami rynkowymi. Jeżeli nie ma możliwości ustalenia ceny rynkowej ani z giełdy towarowej, należy porównać towary o podobnych parametrach jakościowych i rodzajowych [Salomon 2003].

Jeżeli przewóz organizowany jest z wykorzystaniem konosamentu, którego treść nie zawiera wartości ładunku, odszkodowanie za utratę lub uszkodzenie jednej sztuki lub innej użytej w konosamencie jednostki ładunkowej nie może przewyższyć stawki wyliczonej zgodnie z zasadami, obowiązującymi w tym przedmiocie w umowie międzynarodowej.

Dodatkową klauzulą, powodującą zwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności, jest tzw. ograniczenie odpowiedzialności. Jest to ustawowo przyjęte ograniczenie, powodujące optymalizowanie wysokości wypłacanych odszkodowań do wybranej maksymalnej kwoty [Matysik 1979]. Bardzo często stosowane w praktyce, ponieważ dzięki niemu wysokość wypłacanego odszkodowania przez dłużnika zależna jest od ustalonego limitu nawet wtedy, gdy obliczona wysokość szkody przekroczyła tę granicę. Taki limit może być indywidualnie zmieniony pomiędzy przewoźnikiem a załadowcą za pomocą podpisanego wcześniej porozumienia.

Każdy przewoźnik, realizując transport, ma możliwość zlecenia części przewozu innemu przewoźnikowi. Może dojść do takiej sytuacji, np. gdy ładunek przewożony jest na trasie, która leży poza zasięgiem działalności przewoźnika lub w przypadku, kiedy nie ma bezpośredniego połączenia morskiego z miejscem przeznaczenia towaru i trzeba zlecić dodatkowo dowóz drogowy lub kolejowy [Młynarczyk 1998]. Odpowiedzialność wynikająca z realizacji transportu wciąż pozostaje w gestii pierwszego przewoźnika i odpowiada on za działania wszystkich przewoźników, którym zlecił dowóz, aż do momentu faktycznej dostawy towaru. Natomiast przewoźnicy działający na jego zlecenie odpowiadają solidarnie za wykonanie całego przewozu.

W Regułach Haskich zawarte są jeszcze ustalenia, mówiące o warunkach, jakie muszą panować w pomieszczeniach przeznaczonych do przewozu towaru, odpowiednim wyposażeniu statku oraz wyznaczają związaną z tym odpowiedzialność i obowiązki przewoźnika. Sposób i poziom wyznaczonego nadzoru nad procesami ładowania, sztauowania, przewozu i wyładunku jest w nich również szczegółowo opisany. Ponadto zawierają zapisy stanowiące o treści umieszczonej na konosamentach, przypisując stronie wysyłającej odpowiedzialność za rzetelność i poprawność zadeklarowanych danych, opisujących transportowany towar.

Odpowiedzialność nie leży po stronie przewoźnika, jeśli szkoda została spowodowana w wyniku jednej lub kilku z poniższych przyczyn:

- strajków;
- zamieszek i niepokojów cywilnych;
- pożaru (niespowodowanego winą przewoźnika);
- stanu i działań wojennych;
- wypadków na morzu;
- usiłowania ratowania życia;
- niedbalstwa załogi;
- złego opakowania i wad ukrytych towaru.

Konwencja brukselska obowiązywała przez bardzo długi czas, bez wprowadzania jakichkolwiek zmian i aktualizacji. Konieczność modyfikacji uwarunkowana była dostosowaniem się do aktualnej sytuacji panującej na międzynarodowym rynku żeglugi. Ostatecznym wynikiem zmian jest Protokół Brukselski, przyjęty do użytku 23 lutego 1968 roku, i nazywany inaczej Regułami Visbijskimi. Są one złożone z 17 artykułów, z których część konkretyzuje zawarte już w Regułach Haskich ustalenia, a część wprowadza do niej duże zmiany [Budzyński 2017].

Reguły Visby w bardzo dokładny i szczegółowy sposób definiują zakres obowiązywania konwencji. Uzgodnienia dotyczą każdego konosamentu, który zostanie wystawiony w przypadku transportu towaru pomiędzy portami jakichkolwiek państw, pod warunkiem, że państwo, w którym został wystawiony, podpisało i ratyfikowało konwencję. Obowiązują również w przypadku, jeśli konosament przewiduje, że ustalenia zawarte w konwencji lub ustawodawstwo nadane przez państwo, które ją stosuje, regulują umowę przewozu, bez uwzględnienia przynależności państwowej statku, przewoźnika, załadowcy, odbiorcy lub każdej innej strony zaangażowanej w transport.

Jedną ze zmian, które zostały wprowadzone, jest limit odpowiedzialności przewoźnika za uszkodzenie lub całkowitą utratę towaru. Limit zaktualizowano do wartości 10 000 franków Poincarego za pakunek lub inną użytą jednostkę ładunkową albo 30 franków Poincarego za każdy kilogram wagi brutto. Należy jednak przyjąć, że zastosowanie ma wyższa kwota. Użyta przy ustalaniu limitu jednostka, frank Poincarego, odpowiada wartości 65,5 miligramów złota próby 900/1000. Wciąż jednak obowiązuje możliwość indywidualnego ustalenia przez strony wyższego limitu odpowiedzialności [Budzyński 2017].

W związku z rozwijającą się konteneryzacją w Regułach Visby wprowadzono bardzo istotną definicję, dokładnie określającą, czym jest jednostka ładunku. Dzięki temu rozwiano wątpliwości, czy za jednostkę ładunku uznać pojedynczą sztukę załadowaną do kontenera, opakowanie zbiorcze czy może cały kontener. Jest to tak ważne, ponieważ wpływa na sposób wyliczenia ewentualnego odszkodowania. W regułach ustalono, że jednostką ładunku jest cały kontener lub inny nośnik transportowy (np. paleta), pod warunkiem, że treść konosamentu nie zawiera liczby jednostek załadowanego do kontenera towaru. W związku z takim zapisem za jednostkę ładunku uważa się każdą odnotowaną w konosamencie sztukę towaru.

Ostatnią aktualizacją Reguł Hasko-Visbijskich był dodatkowy protokół z 1979 roku, za pomocą którego wprowadzono i zatwierdzono obowiązującą jednostkę przeliczeniową – SDR, wykorzystywaną do obliczania limitu odpowiedzialności przewoźnika za szkody na ładunkach. Aktualny kurs SDR (XDR) wynosi 4,8974 PLN [<https://www.nbp.pl/kursy/kursya.html>].

Reguły Hasko-Visbijskie nie zyskały swojej wartości jedynie za sprawą licznych ratyfikacji i liczby państw, które do nich przystąpiły. Ich podstawową zaletą były ustalone zasady odpowiedzialności przewoźnika morskiego, znajdujące praktyczne zastosowanie. Reguły miały swoje odzwierciedlenie również w ustawodawstwach ogłoszonych przez państwa, które nie przyłączyły się do konwencji. Wykorzystywano je także bardzo często, za pośrednictwem umowy między stronami biorącymi udział w transporcie morskim, nawet wtedy, gdy nie sporządzano konosamentu [Matysik 1979].

### 3. SZCZEGÓŁOWY OPIS REGUŁ HAMBURSKICH

Konwencja Narodów Zjednoczonych o Przewozie Towarów Morzem została uchwalona w Hamburgu w 1978 roku i nazwana Regułami Hamburgskimi. Jej przygotowanie trwało aż siedem lat. Reguły miały być wprowadzone do użytku w zastępstwie za obowiązujące już Reguły Haskie z 1924 roku, jednak warunkiem ich wejścia w życie była ratyfikacja przez minimum 20 państw. Nastąpiło to w październiku 1991 roku, gdy Konwencję hamburską, jako dwudzieste państwo ratyfikowała Zambia. Dzięki temu konwencja weszła w życie 1 listopada 1992 roku [Budzyński 2017].

Polska nie ratyfikowała Reguł Hamburgskich, więc nie mają w Polsce zastosowania. Pomimo obowiązywania nowych reguł, omawiających dużo szerszy zakres materiału, przepisy Konwencji brukselskiej w obecnych czasach wciąż są stosowane w handlu morskim przez większość państw. Taka praktyka może być wykorzystywana przez bardzo długi okres, ponieważ w przypadku handlu morskiego występuje możliwość obowiązywania równolegle kilku zasad przewozu.

Sytuacją charakterystyczną, związaną z regułami, jest to, że większość państw, które je ratyfikowało, nie ma większego znaczenia lub związku z transportem morskim na tle światowym. Wejście w życie Reguł Hamburgskich przyczyniło się do tego, że niektóre państwa bardzo związane z transportem

morskim postanowiły zatwierdzić reguły Visby, tym samym zwiększając ich znaczenie i ważność [Marciniak-Neider i Neider 2014]. Do takich krajów należała m.in. Kanada, która do Reguł Visby przystąpiła w maju 1993 roku oraz Japonia i Grecja, ratyfikujące konwencję w czerwcu 1993 roku.

Konwencja hamburska w swoich ustaleniach uwzględnia użycie transportu multimodalnego, przez co reguluje jego wymogi oraz w precyzyjny sposób rozróżnia znaczenie przewoźnika i faktycznego przewoźnika [Kacperczyk 2009]. Według konwencji przewoźnikiem nazywana jest osoba lub firma, która lub w której imieniu zawarto umowę na przewóz towarów transportem morskim. Faktycznym przewoźnikiem z kolei jest osoba lub firma, której został przekazany przez przewoźnika obowiązek wykonania całości lub części transportu. W Regulach Hamburgskich zostało też wyjaśnione pojęcie umowy przewozu morzem, która stanowi podstawę dla przewoźnika do podjęcia aranżacji transportu morskiego, z portu do portu, w zamian za opłaty frachtowe [Budzyński 2017]. Umowa, dotycząca przewozu towaru morzem i innymi środkami transportu, również jest zaliczana do umów przewozu morzem, jednak konwencja może być zastosowana jedynie dla odcinka morskiego. Postanowienia normalizują wszystkie umowy przewozu morzem pomiędzy dwoma różnymi krajami, pod warunkiem, że jeden z portów znajduje się w państwie należącym do konwencji hamburskiej albo jeśli konosament lub inny dokument świadczący o zawarciu umowy został utworzony w kraju ratyfikującym konwencję albo powołuje się na jej przepisy. Konwencja definiuje konosament jako dokument potwierdzający realizację umowy przewozu morzem, na podstawie którego przewoźnik poświadcza o przyjęciu towaru na jego statek i obliguje się do wydania towaru w zamian za zwrot dokumentu. Przewoźnik ma obowiązek wystawić konosament, jeśli zażąda tego załadowca [Salomon 2003].

Reguły Hamburgskie stosują wyższą odpowiedzialność przewoźnika niż Reguły Hasko-Visbijskie i zmniejszają w znacznym stopniu liczbę sytuacji zwalnających przewoźnika od odpowiedzialności. Przewoźnik odpowiada za towar od momentu przejścia go w porcie załadunku aż do wydania w porcie rozładunku. Pomiedzy tymi etapami przewoźnik jest odpowiedzialny za ewentualne straty, uszkodzenia lub opóźnienia w wydaniu ładunku odbiorcy. Zwolnienie od takiej odpowiedzialności może uzyskać, jeśli udowodni, że on i wszystkie zatrudnione przez niego osoby z należytym zaangażowaniem podjęły próby uniknięcia strat lub opóźnień [Budzyński 2017].

Limity odpowiedzialności przewoźnika za stratę lub częściowe zniszczenie towaru zostały ustalone w kwocie 835 SDR za jednostkę ładunku lub 2,5 SDR za kilogram wagi brutto, z zastrzeżeniem, że obowiązuje odszkodowanie wyliczone na wyższą kwotę. Z kolei opóźnienie wydania towaru jest ustalone na poziomie sumy 2,5-krotności płaconego przez klienta frachtu. Obliczona wartość nie może jednak przewyższyć ogólnej sumy frachtu, bazując na całej umowie przewozu morzem. Jednostką przyjętą w konwencji do określania limitu jest SDR, czyli Specjalne Prawo Ciągnięcia. Bieżący kurs SDR podaje NBP w tabelach kursów średnich. W przypadku państw, które nie należą do Międzynarodowego Funduszu Walutowego, można wyznaczyć limit odpowiedzialności przewoźnika w wysokości 12 500 jednostek monetarnych za jednostkę ładunku lub 37,5 jednostek



monetarnych za kilogram wagi brutto towaru. Użyta do wyliczeń jednostka monetarna stanowi równowartość 65,5 miligramów złota próby 900/1000 [Marciniak-Neider i Neider 2014].

Reguły Hamburgskie uwzględniły bez żadnych zmian postanowienia Protokołu Brukselskiego z 1968 roku, odnoszące się do określenia, czym jest jednostka ładunku w przypadku przewozów kontenerowych lub przy użyciu innych urządzeń transportowych. Załadowca pozostaje odpowiedzialny za przekazanie niepełnych bądź błędnych danych o swoim ładunku (np. niepoprawne zakwalifikowanie towaru niebezpiecznego) i poniesione w związku z tym straty [Kacperczyk 2009].

Konwencja unieważnia prawomocność listów gwarancyjnych lub innych dokumentów, gdzie załadowca deklaruje przyjęcie kosztów ewentualnych strat w imieniu przewoźnika, poniesionych z powodu nieumieszczenia w treści konosamentu klauzul restrykcyjnych. Do nieważnych zaliczają się również postanowienia umów przewozu morzem, które są niezgodne z przepisami konwencji, natomiast na korzyść załadowcy reguły akceptują treść umowy przewozu, powodującą zwiększenie odpowiedzialności przewoźnika.

Każdy kraj, który zdecydował się na ratyfikowanie konwencji hamburskiej, musi złożyć wypowiedzenie konwencji brukselskiej, w czasie nie dłuższym niż 5 lat od momentu wejścia w życie konwencji hamburskiej, a do tego czasu musi działać zgodnie z przepisami tej konwencji w przypadku realizacji transportu, związanego z państwami, które do niej przystąpiły [Salomon 2003].

#### 4. SZCZEGÓŁOWY OPIS REGUŁ YORKU-ANTWERPII

Reguły Yorku-Antwerpii (ang. *The York-Antwerp Rules*) są zbiorem zasad dotyczących rozliczania kosztów awarii wspólnej między statek, ładunek i fracht lub opłatę pasażerską. Awaria wspólna obejmuje instytucję prawa morskiego, związaną z transportem morskim i wodnym śródlądowym, której przesłaniem jest podział ryzyka przez wszystkie zaangażowane strony w celu najkorzystniejszego zakończenia transportu morskiego. Ma ona zastosowanie jedynie wtedy, gdy szkoda lub nadprogramowy koszt został spowodowany świadomie i z rozmysłem, mając na celu wspólne bezpieczeństwo i ochronę przed zniszczeniem pozostałej części przewożonego mienia bez uwzględniania, do kogo należy dany towar.

Reguły po raz pierwszy zostały utworzone podczas konferencji w Yorku w 1864 roku, po czym ich treść wielokrotnie modyfikowano. Dokument wydany w Yorku miał niewielkie znaczenie. W 1977 roku w Antwerpii, został uzupełniony i poprawiony, tworząc Reguły Yorku-Antwerpii (w skrócie YAR). Ostatni raz zmiany wprowadzono w 2004 roku.

Tekst podzielony jest na dwa działy. Pierwszy zawiera siedem artykułów oznaczonych literami od A do G i obejmuje zagadnienia oraz ogólne informacje, dotyczące awarii wspólnej. Druga część podzielona została na 22 artykuły, ponumerowane cyframi rzymskimi od I do XXII, a ich treść zawiera praktyczne przepisy, oparte na konkretnych sytuacjach awarii wspólnej. We wstępie kon-

wencji zawarta jest reguła interpretacyjna (ang. *Rule of interpretation*), omawiająca sposób wykorzystywania Reguł Yorku-Antwerpii podczas rozliczania kosztów awarii wspólnej [Kacperczyk 2009]. Zawarte są w niej zastrzeżenia o niepravidłowym posługiwaniu się regułami i złym rozumieniu praw oraz adnotacja, że każdy z artykułów musi być stosowany indywidualnie, a reguły literowe i numerowane są niezależne i nie można ich łączyć.

W celu zastosowania konwencji należy najpierw sprawdzić, czy dana awaria wspólna nie kwalifikuje się do któregoś z opisanych przypadków w regułach numerowanych, dopiero po wykluczeniu tej opcji można odnieść się do reguł literowych [Matysik 1979]. Reguły Yorku-Antwerpii nie są konwencją międzynarodową, co za tym idzie, nie są uważane za obowiązujące prawo. W celu umożliwienia stosowania konwencji w Polsce, do kodeksu morskiego został dodany odpowiedni zapis, wprowadzający konwencję do polskiego prawa morskiego. Stosowanie się do reguł uzależnione jest od woli stron. Z praktycznego punktu widzenia większość dokumentów przewozowych (np. konosamentów) zawiera w swojej treści wzmiankę, że hipotetyczna awaria wspólna będzie rozliczana na podstawie tych właśnie reguł [Budzyński 2017].

Rozliczanie awarii wspólnej jest dość trudne i sporne z punktu widzenia prawa morskiego oraz stosowanej praktyki żeglugowej. Uznaje się, że w czasach bardzo dobrze rozwiniętego rynku ubezpieczeniowego rozliczanie awarii wspólnej zachodzi prawie zawsze między różnymi ubezpieczycielami. Kolejnym wytykanym aspektem jest bardzo wysoki poziom komplikacji rozliczeń współczesnego obrotu dewizowego i długi czas rozstrzygania całego procesu (z czym związane są dodatkowe koszty) [Matysik 1979].

Ostatnim sprzeciwem w stosunku do reguł jest niedostosowanie ich treści do aktualnie obowiązujących sposobów organizacji transportu, ze szczególnym uwzględnieniem transportu multimodalnego. Awaria wspólna na tle przepisów odpowiedzialności przewoźnika daje mu przywileje w stosunku do właścicieli przewożonych ładunków. Rzeczoznawcy, zwani dyspaszami (ang. *average adjuster*), wyznaczani przez sąd lub inną instytucję, dokonują wycień kosztów i strat, spowodowanych awarią wspólną. Na swojej drodze często napotykają utrudnienia, związane z adekwatną oceną szkód powstałych na skutek awarii [Kacperczyk 2009].

Problemem może być też zakwalifikowanie strat do awarii poszczególniej. Awarię poszczególną nazywana jest każda szkoda, jakiej doświadczył statek lub ładunek na całej trasie podróży morskiej, z wykluczeniem szkód wywołanych zużyciem. Jest ona przeciwieństwem awarii wspólnej i ponosi ją poszkodowany lub ten kto za nią odpowiada. Bazując na artykule 255 kodeksu morskiego, zadaniami dyspaszera są:

- stwierdzenie, czy zaszła awaria wspólna;
- wycięnie strat i ich podział między uczestników awarii wspólnej;
- wystawienie dokumentu rozliczeniowego, zwanego dyspaszą (ang. *average adjustment*).

Dyspaszer w celu dokonania analizy awarii wspólnej powinien dostać zlecenie od armatora. Jednak często zdarza się, że armator zwleka z nadaniem takiego zlecenia, w takim przypadku obowiązuje zlecenie nadane przez jakiegokolwiek uczestnika awarii wspólnej. Uczestnik przy zgłoszeniu powinien dołączyć obowiązkowo i niezwłocznie trzy dokumenty:

1. *Valuation Form* – dokument potwierdzający wartość rzeczy, będącej częścią awarii wspólnej, podpisany przez jej właściciela.
2. *General Average Bond* – dokument potwierdzający, że uczestnik awarii zobowiązuje się do uiszczenia wyliczonego przez dyspaszera udziału w awarii.
3. *General Average Guarantee* – list gwarancyjny wydany i podpisany przez ubezpieczyciela, zobowiązujący do pokrycia przez tego ubezpieczyciela kwoty udziału, wyliczonej przez dyspaszera.

## 5. OKREŚLANIE ILOŚCI TOWARU W KONTRAKTACH

Ilość sprzedanego i przeznaczonego do transportu towaru jest kluczowym szczegółem ustalonym podczas zawierania umowy. Może być sprecyzowana za pomocą wielu jednostek miar wagi, objętości lub w sztukach. Wszystko zależy od rodzaju i policzalności danego towaru oraz jednostek używanych w kraju eksportera i importera. W handlu morskim stosowane są systemy metryczny i anglosaski, które w niektórych przypadkach należy przeliczać. W przypadku, gdy podmiotem umowy handlowej jest towar masowy, jego ilość wyrażana jest w sposób przybliżony. Pomaga to uniknąć problemów dotyczących wywiązania się z kontraktu i trudności z realizacją dostawy. Kontrahenci, którzy mogą w ścisły sposób oszacować wolumen towaru, powinni również przewidzieć i ustalić kwestie możliwego dostarczenia ilości różniącej się od tej wyznaczonej w umowie. Dozwolone odstępstwa w ilości powinno się opisać w transakcji poprzez użycie słowa „około” lub „circa” (ang. *about*) [Salomon 2011]. Przesłanie tego określenia należy wytłumaczyć w treści kontraktu, jeśli inne zwyczaje i uzanse handlowe nie definiują go w formie powszechnie uznanej. Podczas sprzedaży maszyn, urządzeń lub towarów użytkowych dłuższego zastosowania nie ma możliwości skorzystania z odchylenia ilościowego, z wykluczeniem umów, które mają w swojej treści zapis, wyrażający zgodę na taką ewentualność. Niektóre zwyczaje mają zastosowanie w handlu i transporcie morskim w zależności od wariantów, dających możliwość obniżenia ceny, przede wszystkim bonifikaty [Białecki 1999]. Sprzedający przyznaje bonifikatę po dokonaniu transakcji jako formę rekompensaty z powodu różnicy ilościowej w towarze niewyrównywanej w naturze lub czasami – gorszej jakości towaru, z tytułu nieprawidłowości przekraczających określone normy oraz zmiany stanu towaru. Udzielana jest również w przypadku, gdy wystąpią okoliczności, których strony nie mogły przewidzieć w momencie podpisywania umowy [Salomon 2003].

W związku ze zmianą właściwości lub ubytku naturalnego bonifikata otrzymuje nazwy:

- *calo* lub *decalo* – bonifikata z tytułu wysychania lub kurczenia się towaru;
- *fusti* – bonifikata z tytułu zanieczyszczeń towaru obcymi ciałami;
- *leakage* – bonifikata z tytułu wycieku płynu przez opakowanie;
- *decort* – bonifikata za gorszy gatunek (w przypadku tekstyliów – brak pełnej miary w sztuce materiału);
- *besemschon* – bonifikata z tytułu ubytków, związanych z przyleganiem lepkiego towaru do opakowania.

## 6. TERMINOWOŚĆ DOSTAW

Terminowość dostaw jest bardzo istotnym elementem przy organizowaniu transportu, zwłaszcza gdy dostawy są cykliczne i uzależnia się od nich ciągłość produkcji. Kontrahenci już na etapie wybierania typu transportu, który będzie użyty do organizowania przesyłek, powinni zorientować się i wziąć pod uwagę, jak i od czego termin dostawy uzależniony jest np. podczas transportu morskiego [Budzyński 1992]. Pozwala to uniknąć przestoju w produkcji i sporów związanych z niedostarczeniem towaru na czas.

W umowach termin dostawy można określić za pomocą jednego z trzech sposobów:

- podając datę lub zakres czasu na dostawę;
- korzystając z zwyczajowych sformułowań;
- wyznaczając upływ czasu od wybranych etapów.

Jeśli eksporter i importer ustalą termin dostawy jako konkretną datę kalendarzową, będą mogli użyć umownych określeń stawianych przy nazwie miesiąca, przykładowo: *primo* – oznaczające pierwszy, *medio* – piętnasty i *ultimo* – ostatni dzień miesiąca. Dzień dostawy, który wypada w niedzielę lub święto, w rozumieniu zwyczajów dotyczących terminowości, daje możliwość wywiązania się z umowy w kolejnym dniu roboczym [Rymarczyk 2002]. W momencie, gdy kontrakt nie zawiera konkretnej daty kalendarzowej, lecz zakres czasu, w którym dostawa powinna zostać zrealizowana, eksporter może zaaranżować dostawę do 24 godzin ostatniego dnia z wyznaczonego okresu. Wybrane warunki dostawy dają jednak sprzedającemu możliwość zrealizowania jej w dogodnym dla niego terminie, mieszczącym się w danym zakresie czasu. Zwyczaje stosowane w dostawach sugerują mimo wszystko zaawizowanie odbiorcy terminu i innych danych na temat dostawy, zanim kupujący stanie przed koniecznością dokonania odbioru [Budzyński 1992]. Awizacje dostaw są bardzo ważne również z punktu widzenia przewoźników, którzy, organizując dostawę, przeznaczają na nią określony czas, a brak informacji w magazynie, mówiących o tym, kto i kiedy przyjedzie, może opóźnić rozładunek towaru lub spowodować, że w ogóle nie będzie możliwości rozładunkowych w danym dniu. Sprzedawca, który zleca dowóz, w takim przypadku z własnej winy poniesie koszt przestoju [Salomon 2011].

Przy wyborze tego rodzaju terminu dostawy według obowiązujących zwyczajów stosuje się poniższe określenia:

- między (data) a (data);
- w ciągu miesiąca / tygodnia od (data);
- w ciągu miesiąca (przyjmując okres od 1 do ostatniego dnia danego miesiąca);
- na początku miesiąca (sformułowanie oznacza od 1 do 10 dnia miesiąca);
- w środku miesiąca (sformułowanie oznacza od 11 do 20 dnia miesiąca);
- na koniec miesiąca (sformułowanie oznacza od 21 do ostatniego dnia miesiąca);
- w ciągu kwartału;
- dostawa najwcześniejszym możliwym statkiem – wypływającym do wybranego portu przeznaczenia.

Kontrahenci mogą też zdecydować się na dostawę natychmiastową, w takim momencie do najczęstszych zwrotów należą przykładowo „natychmiast” (ang. *immediately*) lub „tak szybko jak to możliwe” (ang. *as soon as possible*). Trzeba jednak rozwinąć pojęcie takiego określenia czasu, gdyż każda ze stron może potraktować je inaczej. Mimo poważnego brzmienia jest nieprecyzyjne i może powodować późniejsze niedomówienia i komplikacje w realizacji dostawy [Salomon 2003].

Ostatnim z możliwych określeń terminu dostawy jest upływ czasu, liczony od wybranego momentu. Takim warunkiem może być rozpoczęcie procesu akredytywy, potwierdzenie zamówienia, wpłacenie części należności lub przesłanie szczegółów zamówienia i instrukcji organizacji wysyłki. Terminy uzgodnione w umowach, niezależnie od wybranego sposobu są obowiązujące dla obu stron, a w przypadku opóźnień lub przyspieszeń informacje na ten temat muszą być przekazane importerowi [Dudziński i Knap 1999].

## **7. ZWYCZAJE I UZANSE REGULUJĄCE ROZLICZANIE CZASU DOZWOLONEGO W TRANSPORCIE MORSKIM (LAYTIME)**

Zwyczaje i uzanse regulujące przewozy w transporcie morskim obejmują bardzo wiele zagadnień. Zawierają zasady opisujące: rodzaje umów o przewóz, typy kosztów, definicje służące do określania postoju oraz wymagania dotyczące konosamentów. Są one o wiele częściej stosowane w transporcie morskim, niż w transporcie drogowym, lotniczym czy kolejowym, gdzie obowiązuje prawo obligatoryjne, głównie regulaminy przewozu i taryfy. W transporcie morskim uznaje się i można stosować zasady i uzanse, które są zalecane, a nie obligatoryjne, lecz ich zasięg jest często ograniczany. Mogą być wykorzystane przykładowo wyłącznie w danym porcie, ponieważ tylko tam zostały zaakceptowane jako lokalne uzanse portowe [Rymarczyk 2002]. Do homogenicznych zwyczajów można zaliczyć jedynie te, które dotyczą czarteru. Można je podzielić na dwie grupy – rozliczające czas i dzielące koszty. Do formuł, którymi można się posłużyć w momencie rozliczania czasu dozwolonego na załadunek lub wyładunek, należą:

- *running days* – dni kalendarzowe bez pominięcia weekendów i świąt;
- *working days* – dni robocze z uwzględnieniem ustawowego wymiaru czasu pracy;
- *weather working days* – dni, w których przeładunek jest możliwy, warunkowane stanem pogody;
- *weather permitting* – dni, w których przeładunek jest możliwy ze względu na warunki atmosferyczne;
- *despatch* – pośpiech lub szybka obsługa, np. statku w porcie. Określa się tak również premie za przyspieszenie obsługi w porcie. Opłata ta jest przekazywana czarterującemu przez przewoźnika za obsługę statku w czasie krótszym niż przewidywany w umowie okres ładowania. Premię wylicza się jako iloczyn zaoszczędzonego czasu i stawki premii za przyspieszenie (połowa stawki *demurrage*);
- *despatch half demurrage (D1/2D, DHD)* – stawka premii za przyspieszenia, stanowiąca połowę stawki postojowej. Wysokość opłaty wysyłanej przez armatora do czarterującego za zwolnienie statku przed datą uzgodnionej godziny;
- *despatch half demurrage (on) all time saved (ATS)* – stawka premii przyznanej za przyspieszenia, obowiązującej za cały zaoszczędzony czas o wartości połowy stawki postojowego;
- *despatch half demurrage discharging only* – stawka premii przyznanej za przyspieszenia o wartości połowy stawki postojowego, ale obowiązująca tylko w porcie wyładunku;
- *despatch half demurrage loading only* – stawka premii przyznanej za przyspieszenia o wartości połowy stawki postojowego, ale obowiązująca tylko w porcie załadunku;
- *Sundays and holidays included (SHINC)* – wliczając niedziele i dni świąteczne;
- *Saturdays, Sundays and holidays included (SSHINC)* – wliczając soboty, niedziele i dni świąteczne;
- *Sundays and holidays excepted (SHEX)* – nie wliczając niedziel i dni świątecznych;
- *Saturdays, Sundays and holidays excepted (SASHEX)* – nie wliczając sobót, niedziel i dni świątecznych;
- *Sundays and holidays excepted even if used (SHEXEIU)* – nie wliczając niedziel i dni świątecznych, nawet jeśli wówczas zostały wykonane operacje;
- *Sundays and holidays excepted even if used both ends* – nie wliczając niedziel i dni świątecznych, nawet jeśli wówczas zostały wykonane operacje w obu portach – załadunku i rozładunku;
- *Sundays and holidays excepted unless used* – nie wliczając niedziel i dni świątecznych, chyba że wówczas zostały wykonane operacje [Salomon 2011].

Czas dozwolony jest liczony w zależności od otrzymania noty gotowości. Jego naliczanie rozpoczyna się od momentu złożenia noty gotowości, jeśli nota zostanie złożona w godzinach biurowych przed południem, to czas dozwolony

nalicza się od godziny 13:00 tego samego dnia. Jeżeli jednak złożenie nastąpi w godzinach biurowych popołudniowych, to czas dozwolony będzie naliczany dopiero od godziny 8:00 rano następnego dnia.

Do terminów związanych z rozliczaniem czasu zalicza się jeszcze zastrzeżenie „chyba że rozpoczęto wcześniej” (ang. *unless commenced earlier*). Oznacza to, że czas dozwolony zaczyna się w momencie faktycznego rozpoczęcia załadunku lub rozładunku. Nie wlicza się do niego przerw zastrzeżonych określonymi klauzulami oraz przestojów w przeładunku powstałych z winy przewoźnika. Natomiast wszystkie zaistniałe przerwy, będące w gestii załadowcy lub odbiorcy, nie powodują przerwania naliczania czasu dozwolonego [Rymarczyk 2002].

Ostatnią z reguł używanych w transporcie morskim do optymalizowania czasu przeznaczanego na przeładunki jest przestojowe (ang. *demurrage*), rozliczane między czarterującym a przewoźnikiem. Jeśli przeładunek nie zostanie ukończony w wyznaczonym czasie i jego proces wciąż trwa, za czas przestoju przyjmuje się 14 dni, licząc według bieżących dni i godzin przestojów, wywołanych czynnikami występującymi jedynie w gestii przewoźnika, a za czas przestoju czarterujący winien uiścić opłatę zgodnie z obowiązującą taryfą. W przypadku skrócenia czasu wykorzystanego na przeładunki przewoźnik płaci czarterującemu premię za pośpiech (ang. *despatch money*), zazwyczaj w wysokości połowy stawki postojowego.

Koszt *demurrage* można zasadniczo podzielić na trzy rodzaje:

- *Demurrage Payment* – standardowa stawka postojowego, wyznaczana w wielkości przypadków na podstawie dobowych kosztów stałych;
- *Detention of Vessel* – kara za opóźnienie wypłynięcia statku, nakładana na czarterującego za przekroczenie dozwolonego czasu na przeładunek. Stawka takiego odszkodowania jest zazwyczaj wyższa o 50–100% od stawki przestojowego;
- *Statement of Facts* – sporządzana przed wypłynięciem statku z portu, ewidencja wszystkich wydarzeń od momentu wejścia statku do portu do jego wypłynięcia.

Zwyczaj, określający możliwości podziału kosztów załadunku i wyładunku pomiędzy armatorem a czarterującym, można podzielić na sześć grup:

- *FIO (Free In and Out)* – wszystkie koszty związane z załadunkiem i wyładunkiem leżą po stronie czarterującego;
- *FIO and Stowed* lub *FIO and Trimmed* – do czarterującego należy koszt załadunku i wyładunku, tak samo jak w pierwszej regule – *FIO*, do tego doliczany jest również koszt rozmieszczenia ładunku na statku, czyli sztauerki (ang. *stow*) lub trymerki (ang. *trim*);
- *FAS (Free Alongside Ship)* – czarterujący ponosi koszty związane z dostarczeniem jego towaru do burty statku;
- *FOB (Free on Board)* – czarterujący obciążany jest kosztami związanymi z dostarczeniem jego towaru do burty statku (tak jak w regule *FAS*) oraz kosztami załadunku na statek;

- FOB/FOB (*Free on Board and Free off Board*) – czarterujący jest zobowiązany opłacić koszty za załadunek na statek oraz wyładunek w porcie przeznaczenia;
- *FOB and Stowed* lub *FOB and Trimmed* – po stronie czarterującego leżą koszty do momentu załadunku jego towaru na statek, dodatkowo ponosi koszt sztauowania lub trzymowania towaru na statku [Salomon 2003].

Umowy czarterowe same w sobie stanowią bardzo rozbudowany zbiór zagadnień technicznych, organizacyjnych, prawnych i ekonomicznych. Powoduje to, że ich treść często zapisywana jest na gotowych, standardowych formularzach odpowiednich dla każdej ze stron i zgodnych z wybranym rodzajem umowy. Przyjęte formularze stworzone zostały przez międzynarodowe organizacje żeglugowe, m.in. przez Bałtycką i Międzynarodową Radę Morską (ang. *Baltic and International Maritime Council* – BIMCO). Zastosowanie tego typu formularzy w praktyce pomaga skrócić czas trwania negocjacji handlowych, zarazem dając możliwość uproszczenia zawarcia umowy czarterowej z technicznego punktu widzenia.

Obecnie do użytku dostępne są umowy czarterowe według podziału na typ czarteru:

- dla ważniejszych ładunków masowych, np. *Intertanktime* – przeznaczone do transportu ropy naftowej, *Gastime* – dla gazów lub *Bimchemtime* – dla transportu chemikaliów;
- dla określonych tras;
- uniwersalne, np. *Bixtime* lub *Baltime* – utworzone dla czarterów statków kontenerowych.

Warunki zawierania umów czarterowych nie podlegają żadnym ustaleniom ani nie reguluje ich treść jakiegokolwiek konwencji międzynarodowej. Daje to możliwość zainteresowanym stronom do zmiany lub uzupełnienia treści zawartych w proponowanych formularzach standardowych. Mogą też zawierać odpowiednie dla siebie umowy, zgodnie z kodeksową zasadą swobody zawierania umów, bazując jedynie na własnych ustaleniach, tworząc kontrakt na indywidualnie przygotowanym formularzu [Rymarczyk 2002].

Formuły czarteru mówią o stosunkach pomiędzy załadowcą a przewoźnikiem, natomiast dokument przewozowy (w przypadku transportu morskiego – konosament) reguluje uprawnienia dotyczące ładunku, jakie ma jego prawny właściciel w stosunku do przewoźnika.

Duża ranga dokumentów przewozowych sprawiła, że również one, jak i zasady ich dotyczące, musiały zostać ujednoczone w skali międzynarodowej. Po raz pierwszy do ustalenia zasad, mówiących o konosamentach, przystąpiono pod koniec XIX wieku. Jednak dopiero w 1921 roku, dzięki inicjatywie *International Law Association*, zasady dotyczące odpowiedzialności wynikającej dla każdej ze stron z tytułu konosamentu, ujęto w reguły. Mowa tu o Regulach Haskich, które powszechnie mogły być stosowane dopiero po podpisaniu Konwencji Brukselskiej (mówiącej o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów) w 1924 roku.



## PODSUMOWANIE

Reasumując, należy stwierdzić, że zwyczaje i uzanse transportowe czy spedycyjne mają przy zawieraniu kontraktów bardzo duże znaczenie, nawet w przypadku, gdy strony umowy nie powołują się na nie lub zupełnie ich nie znają. Pomagają one w sytuacjach spornych, gdy według sądu zakwestionowany problem nie został jednoznacznie uschematyzowany w przepisach obowiązującego prawa ani w umowie. W takich przypadkach sąd może sprawdzić, czy z okoliczności sprawy wynika, czy strony wyłączyły zwyczaj handlowy. Główną cechą charakteryzującą zwyczaje i uzanse jest ich fakultatywność, co oznacza, że mogą być w konkretnych okolicznościach modyfikowane lub całkowicie wyłączone z danej sytuacji. W związku z tym, przy zawieraniu umowy handlowej nie powinno ograniczać się do uregulowań prawa bezwzględnie obowiązującego, ale dobrze jest też zaznajomić się z możliwymi do wykorzystania w danej umowie zwyczajami i uzansami.

Zawieranie formuł handlowych w umowach skutkuje zachowaniem ich postanowień między kontrahentami, czyli kupującym i sprzedającym. Mają one też wpływ na relacje między zleceniodawcą a przewoźnikiem i spedytorem, ponieważ wybór formuły jest postanowieniem o zakresie realizacji procesu transportowego. Trzeba mieć jednak na uwadze, że stosunki między eksporterem i importerem a przewoźnikiem i spedytorem, czyli zakres obowiązków i odpowiedzialność, ustalane są poprzez umowę przewozu lub umowę spedycji, które regulują odrębne przepisy i postanowienia.

Od dawna dąży się do sporządzenia jednorodnej i uniwersalnej wykładni prawa, obowiązującej na całym świecie, oraz do przeprowadzenia kodyfikacji zwyczajów i uzansów handlowych. Aktualnie kontrahenci mogą zawrzeć umowę na podstawie dowolnych wybranych formuł, jednak muszą mieć na uwadze, że interpretacja tak samo brzmiących reguł może się różnić w poszczególnych krajach albo mogą pojawić się sformułowania, których znaczenie nie jest nigdzie zdefiniowane. W celu uniknięcia późniejszych problemów i sporów należy posługiwać się uregulowaniami zawartymi w międzynarodowych wykładniach terminów handlowych, a w umowach wyraźnie określać, na które formuły się powołuje.

Do najczęściej stosowanych i najważniejszych zbiorów należą w transporcie morskim: Reguły Hasko-Visbijskie, Reguły Hamburgskie, Reguły Yorku-Antwerpii, zwyczaje i uzanse dotyczące ilości towarów, zwyczaje i uzanse dotyczące terminów dostaw oraz zwyczaje i uzanse dotyczące przewozu morskiego (będące przedmiotem analizy w artykule).

## LITERATURA

1. Białecki K.P., 1999, *Operacje handlu zagranicznego*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
2. Budzyński W., 1992, *Zawieranie i realizacja kontraktów z partnerem zagranicznym*, Centrum Kreowania Liderów, Międzyborów.
3. Budzyński W., 2017, *Transport w przedsiębiorstwie – logistyka, spedycja, reklamacje*, Poltext, Warszawa.
4. Dudziński J., Knap R., 1999, *Handel zagraniczny*, Wydawnictwo Zachodniopomorskiej Szkoły Biznesu, Szczecin.
5. Ficoń K., 2010, *Logistyka morska. Statki, porty, spedycja*, Bel Studio, Warszawa.
6. Kacperczyk R., 2009, *Transport i spedycja*, cz. 2, Difin S.A., Warszawa.
7. Marciniak-Neider D., Neider J., 2014, *Podręcznik spedytora*, t. I, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia.
8. Matysik S., 1979, *Podręcznik prawa morskiego*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
9. Młynarczyk J., 1998, *Prawo morskie*, Info-Trade, Gdańsk.
10. Rymarczyk J., 2002, *Handel zagraniczny – organizacja i technika*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
11. Salomon A., 2003, *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
12. Salomon A., 2011, *Spedycja – teoria, przykłady, ćwiczenia*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia.
13. Sikorski P., 2008, *Spedycja w praktyce – wiek XXI*, PWT, Warszawa.
14. <https://www.nbp.pl/kursy/kursya.html> (dostęp 19.04.2018).

## THE CUSTOM AND USAGE OF SEA-BORNE TRADE AT THE SEA FREIGHT FORWARDER'S WORK

### Summary

*The article characterizes the most important, currently applicable and most commonly used collections of maritime custom and usage of trade used in the work of a sea freight forwarder, which include The Haga-Visby Rules, The Hamburg Rules and The York-Antwerp Rules. The final part of the article also discusses maritime custom and usage of trade regarding the conditions of delivery, the quantity of goods and transport of goods in seaborne trade.*

**Keywords:** *Custom of Trade, Usage of Trade, Haga-Visby Rules, Hamburg Rules, York-Antwerp Rules.*