

Zakres i skuteczność klauzuli jurysdykcyjnej zawartej w konosamencie

Postanowienie Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 2 sierpnia 2016 r., I ACz 259/16

1. Klauzula jurysdykcyjna ujęta w konosamencie jest wiążąca dla odbiorcy ładunku.
2. Podpis odbiorcy złożony przez odbiorcę na jednej ze stron konosamentu stanowi akceptację warunków konosamentu, w tym i klauzuli jurysdykcyjnej.
3. Przewoźnik morski ma słabszą pozycję niż strona ładunkowa, a klauzule jurysdykcyjne w konosamentach są stosowane dla wzmocnienia owej słabszej pozycji przewoźnika.

Krzysztof Kochanowski

Kancelaria Radcy Prawnego Krzysztof Kochanowski Mar-Consult, Gdynia

kris@mar-consult.com

ORCID: 0000-0002-9012-7106

<https://doi.org/10.26881/gsp.2022.3.11>

Glosa

Komentowany wyrok dotyczy zakresu i skuteczności klauzuli jurysdykcyjnej ujętej w konosamencie wystawionym przez przewoźnika zagranicznego, w stosunku do polskiego odbiorcy ładunku, w przewozie pomiędzy portem zagranicznym i portem polskim. Elementami kluczowymi są: charakter zobowiązań przewoźnika, powstałych w wyniku wystawienia przezeń konosamentu, wpływ klauzuli wyboru prawa materialnego kontraktu na ocenę tychże zobowiązań, zakres stosowania oraz interpretacja odpowiednich regulacji europejskich dotyczących wyboru prawa oraz wyboru jurysdykcji, charakter prawny adnotacji odbiorcy umieszczonych na konosamencie oraz ocena wzajemnego usytuowania stron umowy przewozu drogą morską.

Przedmiotem zawisłego przed Sądem Okręgowym (SO) w Szczecinie sporu¹ było roszczenie wynikłe z wykonania umowy przewozu drogą morską z Tianjin w Chinach

¹ Postanowienie Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 2 sierpnia 2016 r., I ACz 259/16, LEX nr 2100079; dalej: postanowienie I ACz 259/16.

do Gdyni. Powód będący krajowym odbiorcą ładunku dochodził od francuskiego przewoźnika morskiego odszkodowania z tytułu braków w przewożonym w kontenerze ładunku. Sądy nie rozstrzygnęły jednak o meritum roszczenia, a przedmiotem sporu była jedynie kwestia istnienia polskiej jurysdykcji w sprawie, kontestowanej przez pozwanego. Tym samym sprawa ogniskowała się na kwestii skuteczności zapisu na prawo obce (francuskie) w odniesieniu do odbiorcy ładunku i do tego tylko zagadnienia ograniczały się orzeczenia obu sądów.

Powód wywodził swe roszczenia z konosamentu imiennego wystawionego przez pozwanego przewoźnika, w którym powód wpisany był jako odbiorca ładunku. Konosament zawierał klauzulę wyboru prawa materialnego (prawo francuskie) oraz klauzulę jurysdykcyjną wskazującą na wyłączną właściwość sądów francuskich (*Tribunal de Commerce de Marseille*) w przypadku roszczeń wynikających z umowy przewozu kierowanych do przewoźnika, a zarazem zapewniającą przewoźnikowi nieograniczone prawo wyboru dowolnej jurysdykcji w przypadku roszczeń kierowanych przezeń przeciwko stronie ładunkowej².

Powód kwestionował zarówno samą skuteczność klauzuli jurysdykcyjnej w odniesieniu do odbiorcy ładunku, jak i jej treść, wskazując, że przewiduje ona rażące i niezasadnione uprzywilejowanie przewoźnika względem wszystkich innych pomiotów związanych z umową przewozu. Ponadto, powód wskazywał na konieczność ścisłej, a nawet zawężającej interpretacji pojęcia roszczeń powstałych „tytułem umowy przewozu” i odróżnienia ich od roszczeń wynikających z samego faktu wystawienia papieru wartościowego, jakim jest konosament³.

Powód opierał swoje roszczenia na zasadach wynikających z Reguł Hasko-Visbijskich⁴ (RHV), odwołując się jednocześnie do różnych systemów prawnych (prawo polskie, chińskie i francuskie), z których każdy inkorporuje zasady RHV, nie precyzując wszakże, jakie – jego zdaniem – konkretnie prawo materialne należy zastosować.

² Cyt.: „Wszelkie roszczenia przeciwko Przewoźnikowi wynikające z umowy przewozu udokumentowanej niniejszym konosamentem będą wnoszone do „Trybunału Handlowego w Marsylii” i żaden inny sąd nie będzie miał jurysdykcji w odniesieniu do takiego roszczenia. Roszczenia przeciwko Kupcowi wynikające z umowy przewozu udokumentowanej niniejszym konosamentem mogą być dochodzone przed „Trybunałem Handlowym w Marsylii” lub też – zależnie od decyzji Przewoźnika – przed jakimkolwiek innym sądem o właściwej jurysdykcji”. (“All actions against the Carrier under contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall be brought before the »Tribunal de Commerce de Marseille« and no other court shall have jurisdiction with regards to any such action. Action against the Merchant under the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading may be brought before the »Tribunal de Commerce de Marseille« or, in Carrier's sole discretion, in another court of competent jurisdiction”).

³ Na temat konosamentu szerzej, zob. K. Kochanowski [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, red. D. Pyć, C. Łuczywek, I. Zużewicz-Wiewiórska, Warszawa 2022, s. 434 i n.

⁴ Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli 25 sierpnia 1924 r. (Dz. U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258, wprowadzone: Dz. U. z 1936 r. Nr 15, poz. 139, z 1937 r. Nr 33, poz. 259), zmieniona Protokołem sporządzonym w Brukseli 23 lutego 1968 r. (Dz. U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48) oraz Protokołem sporządzonym w Brukseli 21 grudnia 1979 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 9, poz. 26).

Konosament wystawiony przez pozwanego był konosamentem imiennym, wskazującym w swej treści tożsamość odbiorcy, którym był bez wątplenia powód. Ponadto, przed odebraniem ładunku powód złożył dodatkowo swój podpis na stronie konosamentu, obejmującej szczegółowe warunki umowy. W trakcie procesu powód utrzymywał jednak, że złożenie przezeń podpisu na konosamencie nie oznaczało – ani *explicite*, ani nawet *implicite* – akceptacji jego warunków, w tym w szczególności zapisu na prawo francuskie, a stanowiło jedynie czynność techniczną niezbędną do dokonania odbioru ładunku w porcie przeznaczenia.

Analizując kwestie skuteczności klauzuli jurysdykcyjnej, obie strony sporu odwoływały się przepisów rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji⁵, jakkolwiek każda ze stron odmiennie interpretowała kluczowe w tej sprawie przepisy art. 5 i art. 23 tego aktu.

Pozwany ograniczył swoje zarzuty do kwestii podnoszonego przez siebie braku polskiej jurysdykcji, utrzymując, że znajdująca się w konosamencie klauzula jurysdykcyjna jest skuteczna i wiąże pozwanego; wskazywał również na fakt podpisania konosamentu przez odbiorcę jako dodatkowy argument przemawiający za uznaniem związania odbiorcy zapisem na prawo obce. Pozwany kwestionował też zarzuty powoda o nieuprawnionym uprzywilejowaniu pozycji przewoźnika względem strony ładunkowej w efekcie „niesymetrycznej” klauzuli jurysdykcyjnej.

Sąd Okręgowy w Szczecinie odrzucił pozew z uwagi na brak polskiej jurysdykcji w sprawie, uznając, że roszczenia powoda mogą być skutecznie dochodzone jedynie przed sądami francuskimi. Tym samym, sąd okręgowy uznał skuteczność konosamentowej klauzuli jurysdykcyjnej, w tym także w stosunku do odbiorcy ładunku.

Sąd Apelacyjny (SA) w Szczecinie, rozpatrując apelację powoda, podzielił stanowisko SO w Szczecinie, w uzasadnieniu „uznając za swoją” (cytat z uzasadnienia postanowienia SA) argumentację sądu okręgowego. Tym samym, na potrzeby niniejszej glosy można przedstawić stanowisko obu sądów łącznie, gdyż ich argumentacja była w istocie tożsama.

Rekapitulując stanowisko obu sądów, można stwierdzić, że zdaniem sądu:

- (i) Roszczenia odbiorcy oparte na konosamencie nie są *stricto* roszczeniami wynikającymi z umowy przewozu, lecz są roszczeniami wynikającymi bezpośrednio z faktu wystawienia papieru wartościowego o określonej treści, a zatem odpowiedzialność przewoźnika morskiego wobec odbiorcy wynikająca z konosamentu nie jest odpowiedzialnością z tytułu umowy.
- (ii) Klauzula jurysdykcyjna ujęta w konosamencie, nawet taka, która bez wątplenia uprzywilejowuje przewoźnika morskiego względem strony ładunkowej, była w tym wypadku dla odbiorcy ładunku wiążąca, co wynika przede wszystkim z treści odnośnych przepisów rozporządzenia o jurysdykcji.

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz. Urz. L 12 z 2001 r., s. 1; dalej: rozporządzenie o jurysdykcji).

- (iii) Podpis odbiorcy złożony na konosamencie należy interpretować jako wyrażenie zgody odbiorcy na związanie warunkami konosamentu, w tym także związanie klauzulą jurysdykcyjną.
- (iv) Przewoźnik morski jest w odniesieniu do umowy przewozu stroną słabszą względem strony ładunkowej, toteż uzasadnione jest wzmocnienie jego pozycji poprzez narzucenie dogodnych dlań (niesymetrycznych) warunków w zakresie jurysdykcji.

1. Wydaje się, że rozstrzygając problem istnienia albo nieistnienia polskiej jurysdykcji, sądy nie przeanalizowały dostatecznie dokładnie okoliczności sprawy, a w szczególności nie zbadały kwestii prawa materialnego, jakie należałoby zastosować do analizy treści konosamentu, a przez to również – do znajdującej się w nim klauzuli jurysdykcyjnej. Tym samym wnioski, do jakich doszły oba sądy, są o tyle nieuprawnione, że zostały one oparte na niewłaściwie zidentyfikowanym systemie prawnym.

Niezależnie od powyższego, wątpliwości może też budzić dokonana przez sądy wykładnia art. 23 rozporządzenia o jurysdykcji, w świetle innych przepisów prawa polskiego, a także interpretacja odrębnych adnotacji dokonywanych przez powoda na konosamencie i skutków prawnych przypisywanych takim czynnościom.

Kwestia prawa właściwego dla umowy przewozu, będącego zarazem prawem właściwym dla samego konosamentu jako papieru wartościowego, nie została podniesiona przez żadną ze stron sporu, przy czym wydaje się, że zarówno powód, jak i pozwany uznali je za zagadnienie potencjalnie kłopotliwe i mogące spowodować niepożądane dla siebie skutki procesowe. Żaden bowiem z uczestników stron sporu nie odniósł się do tej kwestii, zapewne uważając, że rozstrzygnięcie sporu w oparciu o prawo obce nie będzie dlań korzystne – choć w każdym przypadku z innych powodów.

W konsekwencji, stanowisko takie wzięły także za dobrą monetę sądy i nie podjęły próby odpowiedzi na kluczowe pytanie, a mianowicie: jakiemu prawu materialnemu podlegał konosament? Odpowiedź na to pytanie miałyby następnie kluczowe znaczenie dla określenia skuteczności klauzuli jurysdykcyjnej. Zamiast tego, sądy założyły w sposób milczący, że przy ocenie skutków prawnych wynikających z wystawienia konosamentu, należy stosować prawo polskie, będące *lex fori*, a także *lex loci solutionis*, jako że portem przeznaczenia była Gdynia.

Tymczasem pozwany, działając na żądanie powoda przedstawił w charakterze dowodu oryginał konosamentu, z którego jednoznacznie wynikało, że prawem właściwym dla umowy przewozu w związku z którym wystawiono konosament było prawo francuskie; zapis ten był w sposób naturalny zharmonizowany z klauzulą jurysdykcyjną przewidującą właściwość sądów francuskich. Wskazanie to obejmowało także wybór prawa właściwego dla oceny charakteru dokumentu (papieru wartościowego), jakim był sam konosament, a co za tym idzie – także prawa regulującego uprawnienia odbiorcy ładunku. Nie sposób wszak założyć, by klauzula wyboru prawa dotycząca umowy przewozu, ujęta w konosamencie, nie miała również zastosowania do samego konosamentu i praw oraz obowiązków powstałych w związku z jego wystawieniem.

Badając skuteczność takiego zapisu, należy wyjść od rozporządzenia o prawie właściwym dla zobowiązań umownych (Rzym I)⁶ obowiązującego tak w Polsce, jak i we Francji.

Artykuł 1 ust. 2d rozporządzenia Rzym I przewiduje, że z zakresu zastosowania rozporządzenia wyłączone są 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. Natomiast pkt 9 preambuły przewiduje, że zobowiązania ze zbywalnych papierów wartościowych powinny obejmować także konosamenty w zakresie, w jakim zobowiązania z konosamentu wynikają z jego zbywalności.

Konosament imienny jest dokumentem zbywalnym. Tym samym, rozporządzenia Rzym I nie stosuje się do zobowiązań wynikających z wystawienia konosamentu. Wybór prawa materialnego w przypadku papieru wartościowego, jakim jest konosament, należy zatem rozpatrywać przez pryzmat regulacji prawa prywatnego międzynarodowego. Artykuł 31 p.p.m.⁷ przewiduje, że zobowiązanie wynikające z papieru wartościowego innego niż weksel i czek podlega prawu państwa, w którym papier wartościowy został wystawiony lub wyemitowany. W rozpatrywanym przypadku – gdyby konosament nie zawierał klauzuli wyboru prawa (francuskiego) – byłoby to prawo chińskie, gdyż konosament został wystawiony w Chinach. Zarazem jednak zgodnie z art. 32 p.p.m., zobowiązanie z jednostronnej czynności prawnej podlega prawu wybranemu przez osobę dokonującą tej czynności.

Przewoźnik dokonał w konosamencie wyboru prawa materialnego rządzącego tym dokumentem. Wybór został dokonany w formie jednostronnej czynności prawnej (wystawienie dokumentu zaopatrzonego w klauzulę wyboru prawa) i przewidywał wybór prawa francuskiego. Tym samym to prawo francuskie decyduje o tym, czy prawa i obowiązki przewoźnika wynikające z konosamentu mogą być poddane prawu francuskiemu. Nawet nie znając prawa francuskiego, należy racjonalnie założyć, że francuski przewoźnik prowadzący działalność na całym świecie tak skonstruował ogólne warunki przewozu ujęte w konosamencie, by były one zgodne z prawem państwa, do którego się odwołuje.

Reasumując zatem, prawa i obowiązki przewoźnika wynikające z konosamentu, z którego wywodził swe prawa powód, podlegają prawu francuskiemu. Ani strony sporu, ani sąd okręgowy, ani też sąd apelacyjny nie zauważyły w ogóle tego zagadnienia, oceniając tę kwestię wyłącznie z punktu widzenia prawa polskiego, które z całą pewnością nie regulowało ani umowy przewozu, ani też obowiązków przewoźnika względem odbiorcy, wynikających z faktu wystawienia konosamentu. Można oczywiście założyć, że sądy zauważyły ten problem, lecz uznały, że badania tej kwestii w oparciu o prawo obce może nastąpić jedynie na jasno sformułowany wniosek jednej ze stron;

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz. Urz. UE L 177, s. 6 ze zm.; dalej: rozporządzenie Rzym I).

⁷ Ustawa z dnia 4 lutego 2011 r. – Prawo prywatne międzynarodowe (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r., poz. 1792; dalej: p.p.m.).

wniosek taki nie został jednak złożony. Tym samym, kluczowe dla sprawy zagadnienia – skuteczność konosamentowej klauzuli jurysdykcyjnej oraz znaczenie odręcznego podpisu odbiorcy na konosamencie – zostały rozstrzygnięte w oparciu o prawo polskie, które nie regulowało ani umowy przewozu, ani nie było podstawą wystawienia konosamentu. W rezultacie nie sposób w ogóle ocenić, czy sądy rozstrzygnęły kwestię jurysdykcji prawidłowo, skoro problem ten rozpatrywano w oparciu o niewłaściwy system prawny.

Zapewne, ocena rozpatrywanych w procesie zagadnień w oparciu o prawo obce (francuskie) byłaby zadaniem niełatwym. Co prawda skuteczność zapisu na określony sąd jest uregulowana w akcie prawa unijnego obowiązującym zarówno we Francji, jak i w Polsce, czyli w rozporządzeniu o jurysdykcji, to jednak kwestie szczegółowe należałoby rozstrzygnąć w oparciu o przepisy francuskiego prawa krajowego. Są to w tym wypadku dwa kluczowe pytania:

- (i) Czy według prawa francuskiego odbiorca wstępuje w prawa i obowiązki frachtującego i załadowcy, a zatem – czy odbiorca jest następcą prawnym tych podmiotów?
- (ii) Jaki jest walor prawny odręcznego podpisu złożonego przez odbiorcę na konosamencie?

Tylko wtedy można by pokusić się o zastosowanie art. 23 rozporządzenia o jurysdykcji, przy uwzględnieniu stosownych orzeczeń ETS, w tym precedensowego wyroku ETS z dnia 19 czerwca 1984 r. w sprawie *Partenreederei m/s „Tilly Russ” v Nova N.V.*

2. Nawet gdyby założyć, że zapis na prawo francuskie znajdujący się w konosamencie nie rodził skutków prawnych w stosunku do odbiorcy w zakresie praw i obowiązków przewoźnika wynikających z faktu wystawienia przezeń konosamentu, to w dalszym ciągu rozstrzygnięcie dokonane przez szwajcarskie sądy nie może stanowić jednoznacznej wskazówki w odniesieniu do skuteczności klauzul jurysdykcyjnych w prawie polskim. Sądy bowiem nie wskazały jasno, czy uznanie skuteczności klauzuli jurysdykcyjnej zawartej w konosamencie nastąpiło tylko dlatego, że odbiorca umieścił na nim swój podpis, tym samym rzekomo wyrażając zgodę na związanie wszystkimi warunkami konosamentu, czy też fakt ten był bez znaczenia, i nawet wtedy, gdyby tego nie uczynił, to zapis poczytywany byłby za skuteczny wobec niego. Tym samym wyrok ten nie rozstrzyga jednoznacznie kwestii skuteczności klauzul jurysdykcyjnych w konosamentach z punktu widzenia prawa polskiego.

Samo stanowisko przyjęte przez oba sądy w odniesieniu do charakteru prawnego roszczeń odbiorcy opartych na konosamencie – w świetle prawa polskiego – zasługuje na aprobatę. Istotnie, roszczenia takie nie wynikają z samej umowy przewozu, lecz mogą powstać bezpośrednio w związku z faktem wystawienia papieru wartościowego, jakim jest konosament. Tym samym – odpowiedzialność przewoźnika morskiego wobec odbiorcy ładunku niebędącego zarazem frachtującym nie jest odpowiedzialnością umowną.

Zgodnie z art. 131 § 3 k.m.⁸ to konosament stanowi o stosunku prawnym między przewoźnikiem a odbiorcą ładunku, a postanowienia umowy przewozu wiążą odbiorcę tylko wówczas, gdy konosament do nich odsyła. W tym wypadku tak jednak nie było – konosament nie zawierał takiego odesłania. W świetle prawa krajowego klauzula prorogacyjna umieszczona w konosamencie może być traktowana wyłącznie jako jednostronne oświadczenie woli przewoźnika. Nabycie konosamentu przez odbiorcę nie jest więc równoznaczne z zawarciem pisemnej umowy i samo przez się nie powoduje poddania się nabywcy postanowieniom zawartej w nim klauzuli jurysdykcyjnej. Według aktualnych poglądów doktryny, poprzez przyjęcie ładunku zawiązuje się pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą stosunek prawny obustronnie zobowiązujący, wynikający z umowy przewozu, jakkolwiek źródłem takiego stosunku prawnego istniejącego pomiędzy przewoźnikiem i odbiorcą jest konosament⁹. Jakkolwiek w toku rozwoju polskiego prawa morskiego prezentowane były też inne koncepcje¹⁰, to jednak wydaje się, że według ugruntowanego obecnie w Polsce poglądu, relacja pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą jest stosunkiem jedynie wynikającym z umowy przewozu, lecz z samą umową nietożsamym. Podstawą tego stosunku jest określony dokument (konosament), a nie umowa przewozu. Tym samym, odbiorca nie nabywa praw frachtującego, lecz od momentu wystawienia (konosament imienny) lub nabycia konosamentu (konosament *in blanco* lub na okaziciela), posiada prawa własne, najzupełniej swoiste. Do nabycia takich praw nie jest niezbędne przedsięwzięcie przez odbiorcę jakichkolwiek dodatkowych czynności prawnych względem przewoźnika. Kwestią otwartą pozostaje natomiast to, czy zgłaszając się do przewoźnika po ładunek, odbiorca akceptuje – choćby w sposób dorozumiany – wszystkie warunki konosamentu, w tym w szczególności zapis na sąd wskazany przez przewoźnika. Odpowiedź na to pytanie na gruncie samego prawa krajowego jest trudna, a opinie doktryny formułowane przez przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej były w tym zakresie niejednoznaczne. Jednakże obecnie zagadnienie to regulowane jest bezpośrednio przez prawo europejskie¹¹.

⁸ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r., poz. 2175 ze zm.; dalej: kodeks morski, k.m.).

⁹ *Prawo morskie*, t. 2, cz. 3, *Prawo żeglugi morskiej 1*, red. J. Łopuski, Bydgoszcz 1998, s. 393; zob. także: *idem*, *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z 9.01.1969 r.*, I CZ 92/67, OSPiKA 1970, poz. 95c.

¹⁰ J. Hołowiński uznaje umowę przewozu morskiego za zastrzegającą świadczenie na rzecz osoby trzeciej, gdy osobą tą jest odbiorca. Uważa zarazem, że wstąpienie odbiorcy w umowę przewozu w miejsce frachtującego jest niemożliwe – por. *idem*, *Umowa o przewóz ładunku drogą morską. Istota i charakter prawny*, Gdynia 1964; a także *idem*, *O ważności klauzuli jurysdykcyjnej i arbitrażowej w konosamencie*, TGM 1980, nr 10, s. 526. Natomiast W. Górski uważa wprost przeciwnie – a mianowicie, że odbiorcy służy prawo wstąpienia w umowę przewozu w charakterze strony – tym samym forsując rozwiązanie istniejące w tym zakresie w prawie angielskim – por. *idem*, *Charakter prawny umowy o przewóz towaru*, PiP 1967, s. 611.

¹¹ Obecnie jest to rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz. Urz. UE L 351, s. 1; dalej: rozporządzenie o jurysdykcji, rozporządzenie 1215/2012).

W toku procesu obie strony, a także i sądy odwoływały się do prawa europejskiego w postaci wcześniejszej wersji rozporządzenia o jurysdykcji, tj. wersji z roku 2000, obowiązującej w momencie wniesienia powództwa, przy czym przepisy tego aktu interpretowane były odmiennie przez każdą ze stron. Powód powoływał się na art. 5 tego rozporządzenia¹², twierdząc, że dochodzi roszczeń „wynikających z umowy”, jaką była umowa przewozu potwierdzona następnie konosamentem. Ponieważ umowa miała być wykonana w Polsce, odbiorcy przysługiwałaby polska jurysdykcja. Pozwany opowiadał, utrzymując, że roszczenia z konosamentu nie „wynikają z umowy”, lecz mają swoje źródło w odrębnym stosunku prawnym wynikającym bezpośrednio z samego konosamentu. Wydaje się, że to stanowisko powoda zasługuje tu na aprobatę. Rozporządzenie o jurysdykcji wprowadza bowiem w art. 5 ust. 1 pkt 1 takie rozróżnienie, by uwzględnić zarówno roszczenia wynikające bezpośrednio z umów, jak i te, które są z umową tylko pośrednio związane. Roszczenia odbiorcy wynikające z konosamentu zdaje się mieścić właśnie w tej drugiej kategorii.

Przyjęcie takiego założenia oznacza, że biorąc pod uwagę uprawnienia nadane odbiorcy ładunku przez art. 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia 1215/2012 (możliwość wytoczenia powództwa w państwie, gdzie umowa przewozu została wykonana), jedynie uwzględnienie zarzutu istnienia skutecznego zapisu przewidującego wyłączną jurysdykcję sądów francuskich może uzasadnić odrzucenie pozwu. Kwestię tę reguluje art. 23 rozporządzenia o jurysdykcji. Uzasadnienia obu wyroków sugerują, że zdaniem sądów, spełnione zostały równocześnie co najmniej dwie przesłanki, tj. te ujęte zarówno w art. 23 pkt 1 lit. a, jak i w pkt 1 lit. c rozporządzenia o jurysdykcji. To znaczy strony uzgodniły treści umowy dotyczącej jurysdykcji na piśmie (na co wskazuje odrębny podpis powoda na konosamencie), a ponadto działania obu stron mieszczą się w zakresie zwyczaju handlowego, który strony znały lub znać powinny.

Przepisem art. 23 rozporządzenia 1215/2012 wprowadza się domniemanie skuteczności zapisu na prawo uzgodnione przez strony, pod warunkiem dochowania stosownej formy zapisu, przy czym powyższe rozporządzenie zawiera w tym względzie dość elastyczne wymogi. Zapis musi być sporządzony w formie (1) pisemnej lub ustnej potwierdzonej na piśmie albo (2) w formie, która odpowiada praktyce przyjętej między stronami, lub też (3) – w handlu międzynarodowym – w formie odpowiadającej zwyczajowi handlowemu, który strony znały lub musiały znać, i który strony umów tego rodzaju w określonej działalności handlu powszechnie znają i stale przestrzegają.

Rozważając pierwszy z członów alternatywy (zapis w formie pisemnej), należy prawidłowo zinterpretować znaczenie faktu, jakim było złożenie przez odbiorcę podpisu na jednej ze stron konosamentu. Sąd Okręgowy w ogóle tego nie badał, ograniczwszy się do stwierdzenia, że podpisy na odwrocie konosamentu były, cyt.: „akceptacją

¹² „Artykuł 5. Osoba, która ma miejsce zamieszkania na terytorium Państwa Członkowskiego, może być pozwana w innym Państwie Członkowskim: 1) a) jeżeli przedmiotem postępowania jest umowa lub roszczenia wynikające z umowy – przed sąd miejsca, gdzie zobowiązanie zostało wykonane albo miało być wykonane; b) w rozumieniu niniejszego przepisu – i o ile co innego nie zostało uzgodnione – miejscem wykonania zobowiązania jest: – w przypadku świadczenia usług – miejsce w Państwie Członkowskim, w którym usługi zgodnie z umową były świadczone albo miały być świadczone”.

przez odbiorcę warunków przedstawionych w konosamencie”, a sąd apelacyjny uznał, iż badanie tej kwestii jest zbyteczne. Stanowisko zajęte przez oba sądy wskazuje, że sędziowie nie znają niestety realiów transportu morskiego, w tym zwyczajów i technik obrotu dokumentacyjnego stosowanych w polskich portach¹³. Otóż złożenie przez odbiorcę podpisu na konosamencie nie oznacza bynajmniej „akceptacji warunków konosamentu”, a jest jedynie czynnością techniczną związaną z przedstawieniem przez odbiorcę konosamentu agentowi przewoźnika w porcie wyładunku. Odbiorca nie ma ani obowiązku ani nawet żadnego powodu, by akceptować warunki konosamentu. Nie zmusza go do tego żaden przepis prawa polskiego. Jego uprawnienia wynikają z samego faktu wystawienia konosamentu przez przewoźnika. Okoliczność tę podnosił zresztą powód, odwołując się do literatury przedmiotu, ale uczynił to dopiero w postępowaniu apelacyjnym, co zapewne miało wpływ na odmowę zbadania tej okoliczności przez sąd odwoławczy. Zarzuty powoda, który kwestionował fakt wyrażenia przez siebie zgody na związanie klauzulą jurysdykcyjną, mogły i powinny być rozpatrywane przez pryzmat prawa polskiego, z uwagi na treści art. 24 p.p.m., a zatem analiza taka nie powinna stanowić dla sądów problemu.

Drugi z członów alternatywy zawartej w art. 23 pkt 1 rozporządzenia o jurysdykcji jest dość nieostry, bo określenie „praktyki stosowanej pomiędzy stronami” wymaga co najmniej prześledzenia uprzednich relacji handlowych stron i stwierdzenia, w jaki sposób zawierały one w przeszłości umowy. Trzecia opcja jest najbardziej niedookreślona. Niezbędne jest przede wszystkim, po pierwsze – ustalenie konkretnego „zwyczaju handlowego” związanego z zawieraniem danego rodzaju umów (w tym przypadku umów przewozu drogą morską) obejmujących klauzulę jurysdykcyjną. W tym momencie powstaje pytanie o obszar geograficzny i zakres przedmiotowy (rodzaj działalności gospodarczej, branża) takiego zwyczaju. Po wtóre, należy ustalić, czy strony znały ów zwyczaj – to już odnosi się nie do czynności, ale do stanu świadomości konkretnych osób. W istocie nie ma nawet wymogu, by strony znały ów zwyczaj – wystarczy, że „musiały go znać”. Wedle jakich kryteriów i według czyjej oceny? Co oznacza wreszcie „powszechnie znają i stale przestrzegają”. Fakt, że wszyscy przewoźnicy morscy stosują podobne zapisy nie oznacza, że są one powszechne w obrocie, bo powszechność musi oznaczać ich stosowanie przez wszystkie strony umowy, a także powszechne respektowanie takich klauzul przez sądy. Liczba klauzul generalnych znajdujących się w tym przepisie jest wyjątkowo duża, dając tym samym pole do bardzo szerokich możliwości interpretacyjnych. Nic więc dziwnego, że przepis ten spotyka się z tak dużą rozbieżnością interpretacyjną.

Przed wszystkim należy poddać w wątpliwość możliwość i zasadność ujęcia „zwyczaju”, jako jednego z decydujących kryteriów oceny tego, czy klauzula jurysdykcyjna jest ważna i skuteczna, czy też nie. Czy zwyczaj handlowy może mieć takie znaczenie i zarazem precyzję, by determinować ważność zapisu na sąd, szczególnie w przypadku, gdy jedna ze stron następnie kwestionuje fakt wyrażenia swojej zgody na taki

¹³ Por. *Prawo morskie*, t. II, cz. 3: *Prawo żeglugi morskiej*, s. 410; J. Kunert, *Technika handlu morskiego*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1970, s. 406.

zapis? W odniesieniu do tego zagadnienia stanowisko polskiej doktryny było raczej krytyczne¹⁴, jakkolwiek opinie takie były formułowane nie tylko przed związaniem Polski przepisami prawa europejskiego, ale nawet przed ratyfikowaniem przez Polskę Konwencji z Lugano będącej wraz z Konwencją o jurysdykcji z 1968 r. pierwowzorem rozporządzenia o jurysdykcji¹⁵.

Znaczenie i zastosowanie przepisu art. 23 rozporządzenia o jurysdykcji w odniesieniu do dokumentów przewozowych, w brzmieniu zastosowanym przez Konwencję brukselską z 1968 r. było przedmiotem licznych wyroków europejskich sądów. W precedensowej sprawie *Partenreederei m/s „Tilly Russ” v Nova N.V.*¹⁶ Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich uznał, że osoba trzecia – nabywca konosamentu, związany jest zamieszczoną w nim klauzulą jurysdykcyjną, gdy wyraził na to zgodę na piśmie, bądź uczynił to ustnie, a istnieje pisemny dowód jego zgody, albo też według prawa właściwego dla oceny przejścia praw z konosamentu jego nabywca wstępuje we wszystkie prawa i obowiązki załadowcy. W tym ostatnim przypadku podpisanie konosamentu lub klauzuli jurysdykcyjnej przez nabywcę konosamentu jest zbędne. Trybunał rozróżnił tu dwie sytuacje. Pierwsza zakłada, że klauzula jurysdykcyjna jest skuteczna w stosunku do nabywcy konosamentu, o ile na podstawie właściwego prawa krajowego nabywca konosamentu wstępuje w prawa i obowiązki frachtującego. Wówczas kwestia zgody nabywcy konosamentu nie podlega weryfikacji. Nabywca wstępuje wtedy w ogół praw i obowiązków uwidoczonych w konosamencie, w tym także w zakresie klauzuli jurysdykcyjnej. W drugiej sytuacji, jeśli nabywca nie wstępuje w prawa załadowcy i frachtującego, do sądu należy ocena, czy wystąpiła rzeczywista zgoda na klauzulę jurysdykcyjną. Otóż, jak wspomniano wyżej, prawo polskie nie przewiduje rozwiązania, w którym nabywca konosamentu wstępuje w prawa i obowiązki frachtującego. Prawo polskie, które samodzielnie reguluje relacje stron w umowie przewozu i w związku z wystawieniem konosamentu, różni się tym elementem od większości regulacji europejskich, a w szczególności nie spełnia wymogu uznanego za kluczowy przez ETS w sprawie *Tilly Russ*. Jeśli więc roszczenia dochodzi odbiorca ładunku, wywodząc swoje prawa z konosamentu, to według prawa polskiego nabywca konosamentu (odbiorca ładunku) nie wstępuje we wszystkie prawa i obowiązki zała-

¹⁴ Por. M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontraktów żeglugowych*, Zakład Wydawnictw Naukowych Instytutu Morskiego, Gdańsk 1996, s. 193 i n.; „[...] sam fakt przedstawienia konosamentu przewoźnikowi nie jest równoznaczny z przyjęciem, że posiadacz konosamentu zaakceptował klauzulę jurysdykcyjną umieszczoną w konosamencie. Okoliczność, że do powszechnie stosowanego zwyczaju należy umieszczanie w konosamentach klauzul jurysdykcyjnych nie jest tym bardziej wystarczająca do udowodnienia istnienia rzeczywistej zgody posiadacza konosamentu. Za ugruntowany należy uznać pogląd przyjmujący, że klauzula jurysdykcyjna zawarta w konosamencie nie jest skuteczna w stosunku do posiadacza konosamentu niebędącego stroną umowy przewozu”.

¹⁵ Konwencja brukselska o jurysdykcji i uznawaniu i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych z 1968 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 10, poz. 32; dalej: konwencja o jurysdykcji, konwencja brukselska).

¹⁶ Wyrok ETS z 19 czerwca 1984 r. w sprawie *Partenreederei m/s „Tilly Russ” v Nova N.V.*; dalej: sprawa *Tilly Russ*; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:61983CJ0071_SUM&from=HU [dostęp: 1.05.2022].

dowcy. Tym samym zastosowanie znajduje drugi wariant, w którym sąd musi zbadać i zdecydować, czy istotnie odbiorca wyraził zgodę na związanie klauzulą jurysdykcyjną. W rozpatrywanej sprawie sąd przyjął takie założenie *a priori*, nie tylko nie badając intencji stron, a w szczególności intencji odbiorcy, ale również nie zbadał, jakie było rzeczywiste znaczenie podpisu odbiorcy złożonego na oryginale konosamentu.

Gdyby sądy uwzględniły fakt poddania konosamentu prawu francuskiemu, to stosując reguły wykładni zastosowane przez ETS w sprawie *Tilly Russ*, sądy polskie powinny ocenić skuteczność wobec odbiorcy klauzuli jurysdykcyjnej ujętej w konosamencie według prawa właściwego dla tego dokumentu, czyli prawa francuskiego. Badanie takie powinno objąć następujące pytania:

- Czy zgodnie z prawem francuskim nabywca konosamentu (odbiorca) wstępnie we wszystkie prawa i obowiązki frachtującego i załadowcy? Zapewne w tym względzie wymagana byłaby analiza francuskiego orzecznictwa i poglądów doktryny.
- Czy świetle prawa francuskiego odbiorca zgodził się na związanie się klauzulą jurysdykcyjną wpisaną do konosamentu.

Dopiero wyjaśnienie tych kwestii mogłoby przesądzić o skuteczności klauzuli jurysdykcyjnej zawartej w konosamencie.

3. Niezależnie od okoliczności opisanych wyżej kontrowersyjne zdają się też poglądy wyrażane przez oba sądy w odniesieniu do zasad i warunków prowadzenia działalności gospodarczej w postaci międzynarodowych przewozów morskich, komentowane wyżej. Wydaje się, że sąd apelacyjny nie jest świadomy podstawowych realiów handlowych, technicznych oraz organizacyjnych żeglugi i handlu morskiego. W uzasadnieniu wyroku SA stwierdził, że w realiach żeglugi światowej przewoźnik ma słabszą pozycję niż strona ładunkowa” i dlatego uznał, co następuje: „Stąd też, klauzule jurysdykcyjne w konosamentach są powszechnie stosowane w transporcie morskim, właśnie dla wzmocnienia słabszej pozycji przewoźnika”. Tak sformułowana teza była zapewne jedną z faktycznych podstaw wniosku obu sądów, które znalazły w niej uzasadnienia dla swoich orzeczeń. Problem jednak w tym, że jest to teza z gruntu fałszywa i wie o tym każdy, kto ma na co dzień do czynienia z transportem morskim¹⁷.

Transport międzynarodowy jest dziś przykładem rynku na którym występuje wyjątkowa nierównowaga stron – jest to przewaga przewoźników morskich nad frachtującymi i odbiorcami. Umowy przewozu w transporcie liniowym (umowy bukingowe) są obecnie zawsze umowami adhezyjnymi, co oznacza, że nie ma możliwości negocjowania treści umowy w zakresie uregulowanym w jej ogólnych warunkach (*Terms & Conditions*). Negocjowana jest tylko cena usługi (fracht). Istniejący dziś układ stosunków w międzynarodowej żegludze handlowej umożliwia przewoźnikom narzucanie swoim kontrahentom dogodnej dla przewoźnika jurysdykcji oraz prawa materialnego za

¹⁷ Innym, anegdotycznym już przykładem kompletnej nieznamomości realiów żeglugowych przez krajowe sądy jest uzasadnienie wyroku z 2008 r., VIII GC 107/07, w którym Sąd Okręgowy w Szczecinie uznał, że wiatr i sztorm o sile 12 w skali Beauforta nie może być uznany za zagrożenie dla zerwanego z cum dużego statku znajdującego się w porcie oraz dla obiektów znajdujących się przy okolicznych nabrzeżach.

pomocą odpowiednich klauzul zamieszczanych w dokumentach przewozowych i internetowych systemach zawierania umów. Takie klauzule jurysdykcyjne przewidują najczęściej właściwość sądów państwa przewoźnika i także prawo. Roszczenia kierowane do przewoźnika są zwykle roszczeniami osoby trzeciej, czyli odbiorcy ładunku, któremu obca jurysdykcja zostaje praktycznie narzucona treścią konosamentu lub ogólnych warunków przewozu. Dlatego też ustawodawstwo i orzecznictwo sądowe wielu krajów odmawia tego rodzaju klauzulom skuteczności polegającej na wyłączeniu jurysdykcji krajowej państwa, którego sądy – w braku ważnego umownego wyłączenia – byłyby kompetentne, z uwagi na miejsce wykonania umowy, do rozstrzygnięcia sporów między odbiorcą ładunku a przewoźnikiem. Przewoźnik morski ma dziś w swoim ręku szereg narzędzi dającym mu przewagę nad stroną ładunkową: przewagę ekonomiczną (obroty każdego z największych przewoźników świata przekraczają 100 miliardów USD rocznie), prawo zastawu nad ładunkiem na zabezpieczenia należności wynikających nie tylko z tej konkretnej umowy przewozu, ale też ze wszystkich innych umów wykonywanych na rzecz tych samych podmiotów (frachtujących, odbiorców, załadowców), możliwość zatrzymanie towaru na każdym kolejnym etapie przewozu, prawo do naliczenia dodatkowych opłat (demurrage, detention etc.) według siebie tylko znanych kalkulacji, prawo do ogłoszenia awarii wspólnej i naliczenia z tego tytułu pozaumownego wynagrodzenia, brak związania jakimikolwiek ramami czasowymi w związku z wykonywaniem umowy przewozu, a przede wszystkim narzucenie stronie ładunkowej nienegocjowalnych ogólnych warunków umowy przewozu, zawierających między innymi prohibitywne i niesymetryczne klauzule wyboru prawa i jurysdykcji, w sposób szczególny uprzywilejowujące przewoźnika. Co więcej, ogólne warunki umowy przewozu są obecnie całkowicie ujednolicone pomiędzy wszystkimi liniowymi przewoźnikami oceanicznymi, co oznacza, że frachtujący nie ma możliwości zawarcia umowy na warunkach innych, niż te stosowane przez faktyczny kartel przewoźników oceanicznych.

Takie mylne wyobrażenia na temat stanu faktycznego, będącego podstawą wyrokowania, same w sobie nie zasługują na głosę; natomiast stanowią one egzemplifikację istotnego problemu naszego wymiaru sprawiedliwości, jakim jest brak wiedzy sędziów na temat natury, uwarunkowań i niuansów konkretnej działalności, której dotyczą okoliczności rozstrzyganej akurat sprawy.

Reasumując stanowisko wyrażone w niniejszej głosie, należy stwierdzić:

1. Ocena klauzuli jurysdykcyjnej ujętej w konosamencie jest możliwa jedynie po wcześniejszym ustaleniu prawa materialnego właściwego dla takiego listu przewozowego oraz treści tego prawa.
2. W odniesieniu do skuteczności zapisu na sąd właściwy (klauzuli jurysdykcyjnej) prawo polskie stawia inne wymagania niż większość europejskich systemów prawnych.
3. Dla oceny wzajemnych stosunków pomiędzy przewoźnikiem międzynarodowym, a stroną ładunkową (frachtującym, załadowcą i odbiorcą) istotne jest prawidłowa interpretacja realiów gospodarczych i zasad działania uczestników konkretnego

ryнку; brak takiego rozeznania po stronie sądu może prowadzić do zasadniczych błędów w procesie subsumcji.

Literatura

- Anders P., *Klauzula arbitrażowa w konosamencie i odpowiedzialność przewoźnika. Glosa do wyroku Sądu Wojewódzkiego w Gdańsku z 24.03.1969 r., II-C 87/68*, „Technika i Gospodarka Morska” 1969, nr 8–9.
- Dragun-Gertner M., *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontraktów żegludowych*, Zakład Wydawnictw Naukowych Instytutu Morskiego, Gdańsk 1996.
- Dragun-Gertner M., *Problemy prawno-kolizyjnej autonomii woli stron morskich kontraktów przewozowych*, „Prawo Morskie” 1995, t. 9.
- Górski W., *Charakter prawny umowy o przewóz towarów*, GSP 1999, t. 5.
- Hanusek S., *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z 9.01.1969 r., I CZ 3/68 (dot. skutków nabycia konosamentu zawierającego klauzulę prorogacyjną)*, „Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych” 1971, poz. 139c.
- Jodłowski J., *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z 9.01.1969 r., I CZ 3/68 (dot. klauzuli arbitrażowej w umowie czarterowej)*, „Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych” 1971, poz. 33.
- Kunert J., *Technika handlu morskiego*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1970.
- Łopuski J., *Konosamenty [w:] System prawa prywatnego. Prawo papierów wartościowych*, t. 18, red. A. Szumański, Warszawa 2010.
- Łopuski J., *Konwencja Lugańska o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych*, Bydgoszcz 2001.
- Matysik S., *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. 2, *Przewóz towarów, przewóz pasażerów, czarter na czas, usługi pomocnicze*, Wrocław 1973.
- Prawo morskie*, t. II, cz. 3: *Prawo żeglugi morskiej 1*, red. J. Łopuski, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1998.
- Pyć D., Łuczywek C., Zużewicz-Wiewiórowska I. (red.), *Kodeks morski. Komentarz*, Wolters Kluwer 2022.
- Siedlecki J., *Komentarz do Działu I Kodeksu morskiego (Tytuł IV – Umowy)*, Gdańsk–Szczecin 1972.
- Tetley W., *Jurisdiction Clauses and Forum Non Conveniens in the Carriage of Goods by Sea [in:] Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law. Essays in Honor of Robert Force*, Kluwer Law International, Hague 2005.
- Torbus A., *Umowa jurysdykcyjna w systemie międzynarodowego postępowania cywilnego*, TONiK „Dom Organizatora”, Toruń 2012.
- Tyczka M., *Nieważność klauzuli arbitrażowej w konosamencie. Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z 9/01/1969, I CZ 3/68*, „Technika i Gospodarka Morska” 1970, nr 5.

Streszczenie

Krzysztof Kochanowski

Zakres i skuteczność klauzuli jurysdykcyjnej zawartej w konosamencie

Przedmiotem omawianego postanowienia Sądu Apelacyjnego w Szczecinie jest kwestia zaistnienia w sprawie polskiej jurysdykcji, badana w świetle skuteczności klauzuli jurysdykcyjnej ujętej w konosamencie wystawionym przez przewoźnika zagranicznego, w sprawie z powództwa polskiego odbiorcy ładunku. Sąd stwierdził brak polskiej jurysdykcji w sprawie, z uwagi na zapis na sąd obcy ujęty w konosamencie, skuteczny zdaniem sądu także względem odbiorcy. Glosa stanowi polemikę ze stanowiskiem sądu, który zdaniem glosatora nie zbadał kluczowej dla rozstrzygnięcia tego zagadnienia kwestii prawa właściwego tak dla umowy przewozu, jak i dla wystawionego na jej podstawie konosamentu. Kontrowersje budzi również dokonana przez sąd interpretacji odrębnej adnotacji poczynionej przez odbiorcę na konosamencie oraz jej skutków prawnych, a także generalnie brak orientacji sądu w realiach działalności gospodarczej, jaką są przewozy morskie. Brak takiej wiedzy znacząco utrudnia prawidłową ocenę stanu faktycznego sprawy, a w efekcie również wydanie właściwego wyroku.

Słowa kluczowe: konosament; klauzula jurysdykcyjna; klauzula wyboru prawa; przewóz morski.

Summary

Krzysztof Kochanowski

Scope and Effectiveness of a Jurisdiction Clause Contained in a Bill of Lading

The commented decision relates to the problem of potential lack of Polish jurisdiction in a case involving a local Consignee's claim against the foreign Carrier, while the claim is based on a bill of lading containing a jurisdiction clause and the port of destination is located in Poland. The Polish Court found that there was no Polish jurisdiction in the case because of the foreign court clause included in the bill of lading which was effective, in the Court's view, also against the Consignee. The commentary is a polemic with the Court's standpoint. In the Author's opinion, the Court did not examine a crucial question of material law that applied to the contract of carriage, the bill of lading itself, and obligations created by the bill of lading, including the jurisdiction clause. Also, the Court's interpretation of a handwritten annotation made by the Consignee on the face of the bill of lading and its legal consequences is much more controversial. This particular issue is to be seen as a part of a general problem which is judges' lack of practical knowledge of the shipping business. An insufficient acquaintance of shipping realities significantly impairs an ability to properly evaluate the facts and background of the case, which in turn affects the judgment as such.

Keywords: bill of lading; jurisdiction clause; choice of law clause; liner contract of carriage by sea.