



**DZP**

więcej niż prawo



## Status prawny rzeczy w tranzycie morskim

Jacek Stokłosa  
*Senior Associate*

Szczecin, 9 czerwca 2016 r.

## Status prawny rzeczy – kluczowe zagadnienia

- Umowa sprzedaży
- Umowa przewozu
- Konosament
- Prawo właściwe
- Umowa ubezpieczenia (o tym przy kolejnej okazji)



Międzynarodowa  
sprzedaż towarów:  
informacje ogólne

## Międzynarodowa sprzedaż towarów: informacje ogólne

- **Konferencja ONZ o Umowach Międzynarodowej Sprzedaży Towarów („Konwencja”)**
  - 85 państw jest stronami Konwencji
  - Na mocy Konstytucji RP stanowi źródło prawa bezpośrednio obowiązującego w polskim porządku prawnym
  - Ma zastosowanie z mocy samego prawa, o ile zachodzą właściwe przesłanki (umowa, podmioty)
  
- **Artykuł 1 [Kiedy stosujemy Konwencję?]**
  - Konwencję stosuje się do umów sprzedaży towarów zawartych między stronami mającymi siedziby handlowe w różnych państwach:
    - (a) jeżeli państwa te są stronami Konwencji; lub
    - (b) jeżeli normy międzynarodowego prawa prywatnego wskazują na ustawodawstwo państwa -strony Konwencji, jako prawo właściwe. [*wiele państw złożyło zastrzeżenie, że nie czuje się związane tym punktem*]

## Międzynarodowa sprzedaż towarów: informacje ogólne

- **Artykuł 3 [Dostawa towarów jako sprzedaż]**
  - Umowy na dostawę towarów przewidzianych do wytworzenia lub wyprodukowania będą uważane za umowy sprzedaży, jeżeli zamawiający przyjął na siebie obowiązek dostarczenia zasadniczej części materiałów niezbędnych do ich wykonania lub wyprodukowania
  
- **Artykuł 4 [Czego Konwencja nie dotyczy?]**
  - Konwencja reguluje zawarcie umowy sprzedaży oraz prawa i obowiązki stron, wynikające z takiej umowy. W szczególności nie dotyczy ona:
    - (a) ważności umowy; oraz
    - (b) skutków, jakie może mieć umowa w odniesieniu do własności sprzedanych towarów

## Międzynarodowa sprzedaż towarów: informacje ogólne

- **Artykuł 4 [Czego Konwencja nie dotyczy?]**
  - Po pierwsze, z zakresu konwencji zostały wyłączone sprawy z tytułu odpowiedzialności sprzedającego za spowodowaną przez towar śmierć lub utratę zdrowia jakiejkolwiek osoby. A *contrario*, wszelkie roszczenia o naprawienie szkody o charakterze majątkowym mogą być dochodzone na podstawie Konwencji
  - Po drugie, w zakresie prawa własności (skutków rzeczowych) w grę wchodzi zastosowanie innego prawa. Jakiego? Prosta odpowiedź brzmi - wybranego przez strony
  - Jeżeli strony prawa nie wybrały, pojawia się konieczność zastosowania norm kolizyjnych, czyli PPM albo konwencji międzynarodowych dot. transportu morskiego
  - Kwestia jest w gruncie rzeczy nieco teoretyczna (ponieważ Konwencja przyjmuje fikcję, że wydanie rzeczy, czyli realizacja zobowiązania, a przejście własności to odrębne zdarzenia; tymczasem, zgodnie z art. 155 § 1 k.c., umowa sprzedaży lub inna umowa zobowiązująca do przeniesienia własności rzeczy co do tożsamości oznaczonej przenosi własność na nabywcę, chyba że przepis szczególny stanowi inaczej albo że strony inaczej postanowiły)

## Międzynarodowa sprzedaż towarów: informacje ogólne

- **Artykuł 6 [Autonomia stron]**
  - Strony mogą wyłączyć zastosowanie Konwencji albo, z pewnymi ograniczeniami, uchylić bądź zmienić jej postanowienia
  
- **Artykuł 9 [Zwyczaje, praktyki handlowe]**
  - Strony są związane wszelkimi zwyczajami, które uzgodniły, oraz ustaloną między nimi praktyką
    - O co chodzi? Najlepszym przykładem są formuły handlowe Międzynarodowej Izby Handlowej – **Incoterms** (aktualnie w wersji z 2010 r.), odnoszące się do obrotu towarowego w handlu międzynarodowym (szerzej poniżej)
    - Ich zastosowanie najczęściej odbywa się w dwojaki sposób: **inkorporacja** do umowy bądź **odesłanie** (interpolacja). To, że umowa podlega Konwencji, nie wyklucza zastosowania Incoterms, co może jednak rodzić pewne komplikacje



Międzynarodowa  
sprzedaż towarów:  
zapłata ceny



## Międzynarodowa sprzedaż towarów: zapłata ceny

- **Artykuł 58 [Moment zapłaty ceny]**

- (1) Kupujący powinien zapłacić cenę wtedy, gdy zgodnie z umową i Konwencją sprzedający stawia do jego dyspozycji towary bądź dokumenty pozwalające nimi rozporządzać, chyba że uzgodniono inaczej. Sprzedający może uzależnić wydanie towarów lub dokumentów od takiej zapłaty
- (3) Kupujący nie jest obowiązany do zapłaty ceny, zanim nie miał możliwości zbadania towarów, chyba że uzgodnione sposoby dostawy lub zapłaty nie dają mu takiej możliwości



Międzynarodowa  
sprzedaż towarów:  
ryzyko utraty  
rzeczy

## Międzynarodowa sprzedaż towarów: ryzyko utraty rzeczy

- **Artykuł 67 [Przejście ryzyka utraty rzeczy]**

(1) Jeżeli umowa sprzedaży przewiduje przewóz towarów i sprzedający nie jest zobowiązany do wydania ich w określonym miejscu, ryzyko przechodzi na kupującego z chwilą wydania towarów pierwszemu przewoźnikowi

Jeżeli sprzedający obowiązany jest do wydania towaru przewoźnikowi w określonym miejscu, ryzyko nie przechodzi na kupującego zanim towary nie zostaną wydane przewoźnikowi w tym miejscu

Okoliczność, że sprzedający upoważniony jest do zachowania dokumentów umożliwiających rozporządzenie towarami, jest bez znaczenia dla przejścia ryzyka

- Towary muszą być wyraźnie zidentyfikowane dla celów umowy, w przeciwnym razie ryzyko nie przechodzi

## Międzynarodowa sprzedaż towarów: ryzyko utraty rzeczy

- **Artykuł 68 [Przejście ryzyka utraty rzeczy – sprzedaż towarów w tranzycie]**
  - Co do zasady, w odniesieniu do towarów sprzedawanych w trakcie przewozu ryzyko przechodzi na kupującego z chwilą zawarcia umowy
  
- **Artykuł 69 [Przejście ryzyka utraty rzeczy – pozostałe warianty]**
  - (1) W przypadkach nieobjętych artykułami 67 i 68 ryzyko przechodzi na kupującego z chwilą odebrania przez niego towarów lub, jeżeli nie uczynił tego we właściwym czasie, z chwilą gdy towary zostały postawione do jego dyspozycji
  - (2) Jeżeli jednak kupujący obowiązany jest odebrać towary w innym miejscu niż siedziba handlowa sprzedającego, ryzyko przechodzi wtedy, gdy nastąpić ma dostawa, i kupujący wie, że towary są postawione do jego dyspozycji w tym miejscu



Międzynarodowa  
sprzedaż towarów:  
przykład nr 1

## Międzynarodowa sprzedaż towarów: przykład nr 1

- **Przykład nr 1**
  - Sprzedający z siedzibą w Chinach
  - Kupujący z siedzibą w Polsce
  - Chiny i Polska są stronami Konwencji, więc znajduje ona zastosowanie w braku innego porozumienia stron
  - Strony mogą wyłączyć Konwencję lub umówić na formuły Incoterms albo w inny sposób
  - Jeżeli strony wyłączyły Konwencję i nie wybrały prawa, wówczas zgodnie z Rozporządzeniem Rzym I właściwe będzie, co do zasady, prawo chińskie
- **Co z umową przewozu?**
  - W braku wyboru prawa, zgodnie z Rozporządzeniem Rzym I umowa przewozu podlega, co do zasady, prawu, w którym znajduje się siedziba głównego organu zarządzającego przewoźnika. Subsydiarnie: prawo państwa miejsca dostawy



Międzynarodowa  
sprzedaż towarów:  
przykład nr 2

## Międzynarodowa sprzedaż towarów: przykład nr 2

### ■ Przykład nr 2

- Kupujący z siedzibą w Hiszpanii;
- Sprzedający z siedzibą w Polsce
- Hiszpania i Polska są stronami Konwencji ONZ, więc znajduje ona zastosowanie w braku innego porozumienia stron
- Jeżeli strony wyłączyły Konwencję i nie wybrały prawa, wówczas zgodnie z Rozporządzeniem Rzym I właściwe będzie, co do zasady, prawo polskie (czyli Konwencja)

### ■ Co z umową przewozu?

- W braku wyboru prawa, zgodnie z Rozporządzeniem Rzym I umowa przewozu podlega, co do zasady, prawu, w którym znajduje się siedziba głównego organu zarządzającego przewoźnika. Subsydiarnie: prawo państwa miejsca dostawy





Formuły handlowe  
Międzynarodowej  
Izby Handlowej  
Incoterms 2010

## Formuły handlowe Międzynarodowej Izby Handlowej Incoterms 2010

- Odnoszą się do obrotu towarowego w handlu międzynarodowym;
- Są w praktyce łatwiejsze do zrozumienia niż Konwencja, prostsze i nieco bardziej szczegółowe
- Nieco inaczej rozkładają też ryzyka niż przepisy Konwencji;
- Najpopularniejsze z nich to:
  - **EXW (*ex works*):**
    - Ex works – od zakładu. Dostawa / sprzedaż następuje w momencie **wystawienia towaru do dyspozycji (rozładunku) na magazynie sprzedającego**. Przy zastosowaniu tej formuły kupujący organizuje cały transport i ponosi koszty. Zobowiązany jest także do dokonania odprawy celnej eksportowej. Najwygodniejsze dla sprzedającego
  - **FOB (*free on board*):**
    - Dostawa / sprzedaż następuje **po załadunku na statek w macierzystym porcie sprzedającego**. Ten ostatni ponosi obowiązek zorganizowania transportu, poniesienia opłat celnych i portowych przy załadunku. Kupującego obciążają wszelkie koszty, które musi uiścić.

## Formuły handlowe Międzynarodowej Izby Handlowej Incoterms 2010

- **CRF (*cost and freight*):**
  - Dostawa / sprzedaż następuje **po załadunku na statek w macierzystym porcie sprzedającego**. Kupujący jest odpowiedzialny za zawarcie umowy i opłacenie ubezpieczenia towaru (od momentu załadunku, czyli na czas transportu i rozładunku)
  
- **DAP (*delivery at place*):**
  - Dostawa / sprzedaż następuje w momencie **postawienia do dyspozycji (rozładunku) przez odbiorcę na statku we wskazanym porcie docelowym**. Do tego momentu Sprzedający ponosi wszystkie koszty i ryzyka. Koszt oraz ryzyko rozładunku są po stronie kupującego. Najwygodniejsze dla kupującego



Konosament

## Konosament

- W praktyce frachtujący nie zawiera z przewoźnikiem odrębnej umowy, lecz przewoźnik wystawia konosament.
  
- **Informacje ogólne**
  - Konosament – dokument, dowód przejęcia przez przewoźnika oznaczonego w nim ładunku, który zawiera legitymację dla uprawnionego posiadacza do dysponowania tym ładunkiem oraz do jego odbioru;
  - Cechy charakterystyczne konosamentu:
    - **jednostronne zobowiązanie przewoźnika** do wydania osobie uprawnionej oznaczonego w nim ładunku
    - **domniemanie** przyjęcia na statek ładunku w ilości i stanie, jaki został w nim wskazany
    - **dowód** zawarcia umowy przewozu między stronami, jednak nie może zmieniać jej treści
    - może być wystawiony pomimo niezawarcia umowy przewozu

## Konosament

- **Konosament jako papier wartościowy**
  - Konosament jest towarowym papierem wartościowym;
  - Niezależność konosamentu od papieru, na jaki go wystawiono, tj. możliwość zbycia bądź zastawienia towaru w czasie przewozu.
  
- **Odpowiedzialność przewoźnika (w polskim kodeksie morskim)**
  - Rozpoczyna się z chwilą wystawienia konosamentu lub w dacie w nim określonej;
  - W Polsce nie jest objęty odpowiedzialnością okres pomiędzy przyjęciem ładunku a rozpoczęciem ładowania oraz, odpowiednio, między zakończeniem wyładunku a wydaniem ładunku odbiorcy.

## Konosament

- W transporcie międzynarodowym istnieją trzy konkurencyjne zbiory zasad:
  - **Reguły Hasko-Visbijskie** (1924), czyli Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli 25.08.1924 r., zmieniona protokołami brukselskimi z 23.02.1968 r. oraz 21.12.1979 r. (Polska jest stroną)
  - **Reguły Hamburskie** (1978), czyli Konwencja Narodów Zjednoczonych o przewozie towarów drogą morską (Polska nie jest stroną)
  - **Reguły Rotterdamskie** (2008), czyli Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską. Podpisana przez Polskę w 2009 r. Nie obowiązuje jeszcze (tylko 3 kraje ratyfikowały tę konwencję)
- Niektóre państwa nie przystąpiły do żadnej z ww. konwencji i stosują prawo krajowe (np. Chiny)

## Konosament: Rodzaje

- **Konosament załadowania i przyjęcia do załadowania** (art. 130 i 131 k.m.)
  - Kryterium rozróżnienia: czy ładunek faktycznie załadowano na statek
  - Konosament przyjęcia do załadowania potwierdza, że przewoźnik przyjął ładunek (*received for shipment*)
  - Konosament załadowania potwierdza, że ładunek został załadowany, celem przewozu, na konkretny statek, w określonej dacie, tj. określa datę załadowania, wysyłki towaru (*shipped, on board*)
- **Konosament czysty i nieczysty (brudny)**
  - Kryterium rozróżnienia: zawarcie w konosamencie klauzul restrykcyjnych;
  - Przewoźnik może umieścić w konosamencie odpowiednią uwagę, jeżeli zewnętrzny stan ładunku lub jego opakowania budzi zastrzeżenia (art. 137 § 1 k.m.) lub przewoźnik może odmówić wpisania do konosamentu zadeklarowanych danych, tj. ilości, miary, wagi, jeśli ma podstawę do podejrzenia, że dane te nie odpowiadają stanowi faktycznemu (art. 137 § 2 k.m.)
  - Konosament czysty (*clean bill of lading*) nie zawiera klauzul stwierdzających wadliwość towaru. Potwierdza zatem, że ładunek został przyjęty w dobrym stanie (zewnątrznym)



## Konosament: Rodzaje

- **Konosament liniowy i czarterowy**

- Kryterium rozróżnienia: warunki wykonywania przewozu
- Konosament liniowy: związany z zawieraniem umów bukingowych, warunki przewozu zawarte są w treści konosamentu
- Konosament czarterowy: przy żegludze nieregularnej, odbywającej się na podstawie umów czarterowych, treść umowy określona jest czarterem. Konosament odsyła do postanowień czarteru

- **Konosament zwykły, przeładunkowy i bezpośredni**

- Zwykły: określenie, że towar będzie transportowany przez oznaczonego przewoźnika, konkretnym statkiem, do konkretnego portu
- Przeładunkowy: wystawiany, gdy statek, na który załadowano towar, nie transportuje go do miejsca przeznaczenia, a przewoźnik ma przeładować towar na inny statek
- Bezpośredni: obejmuje sytuacje przewozu kombinowanego (część transportu odbywa się drogą morską, część np. lądową) bądź transport ładunku odbywa się cały czas drogą morską, ale różnymi statkami (przeładunek w portach pośrednich) – art. 138 i 139 k.m.

## Konosament: Rodzaje

- **Konosament elektroniczny**
  - Jego stosowanie możliwe tylko jest tylko jeśli dwie strony wyrażą taką wolę
- **Konosament imienny, na okaziciela i na zlecenie**
  - Imienny: transport towarów nieprzeznaczonych do dalszego obrotu, kiedy odbiorca jest z góry znany (przeniesienie praw następuje przez przelew wierzytelności, cesja)
  - Na okaziciela (przeniesienie praw następuje przez przeniesienie posiadania)
  - Na zlecenie załadowcy lub wskazanej przez niego osoby (przeniesienie praw z konosamentu poprzez indos)

## Kontakt



Jacek Stokłosa  
Senior Associate

T: +48 61 642 49 70

M: +48 660 440 315

E: [Jacek.Stoklosa@dzp.pl](mailto:Jacek.Stoklosa@dzp.pl)



## **Domański Zakrzewski Palinka sp. k.**

### **Warszawa**

Rondo ONZ 1 | 00-124 Warszawa  
T: +48 22 557 76 00 | F: +48 22 557 76 01

### **Poznań**

**ul. Paderewskiego 8 | 61-770 Poznań**  
**T: +48 61 642 49 00 | F: +48 61 642 49 50**

### **Wrocław**

ul. Gwiaździsta 66 | 53-413 Wrocław  
T: +48 71 712 47 00 | F: +48 71 712 47 50

[www.dzp.pl](http://www.dzp.pl)

[www.linkedin.com/company/dzp](https://www.linkedin.com/company/dzp)