

Zbigniew Szafrąński*

Marek Pawlik**

Filip Dopierała***

Arbitraż w transporcie kolejowym

Spis treści

- I. Umowy cywilnoprawne w transporcie kolejowym
 1. Wprowadzenie
 2. Relacje handlowe przewoźnik – odbiorcy usługi przewozowej
 3. Relacje handlowe przewoźnik – dostawcy dóbr i usług
 4. Relacje handlowe zarządca infrastruktury – dostawcy dóbr i usług
 5. Relacje handlowe przewoźnik – zarządca infrastruktury
 6. Relacje przedsiębiorstw kolejowych z towarzystwami ubezpieczeniowymi
 7. Specyfika relacji zarządcy infrastruktury z kontrahentami w zakresie inwestycji
- II. Arbitraż w działalności transportu kolejowego
 1. Wprowadzenie
 2. Sądownictwo arbitrażowe
 3. Przedmiot postępowania arbitrażowego
 4. Działalność sądów arbitrażowych
 5. Przebieg postępowania przed sądem arbitrażowym
 6. Wyrok sądu arbitrażowego, skarga o uchylenie wyroku, uznanie i stwierdzenie wykonalności wyroku
- III. Branżowe sądownictwo arbitrażowe w Polsce
 1. Wprowadzenie
 2. Sąd arbitrażowy dla branży transportowej
- IV. Sądownictwo arbitrażowe w Europie i na świecie
 1. Wprowadzenie
 2. Praktyka arbitrażu kolejowego w Europie i na świecie

* Absolwent Politechniki Łódzkiej i studiów podyplomowych w Politechnice Warszawskiej i na Wydziale Zarządzania UW. Ekspert kolejowy zatrudniony w Instytucie Kolejnictwa, kierownik Ośrodka Koordynacji Projektów i Współpracy Międzynarodowej. W przeszłości m.in. Prezes Zarządu PLK S.A.

** Członek Zarządu Stowarzyszenia na rzecz Operacyjności Transportu Szynowego (SIRTS); m.pawlik@sirts.pl

*** Absolwent WPiA UAM w Poznaniu. Adwokat i radca prawny. Partner w Kancelarii LTA Doradztwo Prawne Dopierała i wspólnicy sp.k. Centrum Mediacji i Arbitrażu Transportu Sp. z o.o. sekretariat@sadarbitrazowy.org.

I. Umowy cywilnoprawne w transporcie kolejowym

1. Wprowadzenie

Kolej kojarzy się przede wszystkim z podróżą, a podróż z kupnem biletu – czasem po odstawieniu w długiej kolejce. Nieliczni podróżni zdają sobie sprawę, że ta prosta czynność jest *de facto* zawarciem umowy z przewoźnikiem o wykonanie usługi przewozu. Umowy nietypowej, ponieważ sam formularz jest zminimalizowany, a większość jej postanowień jest zawarta w ogólnych przepisach prawa i wewnętrznych regulacjach przewoźnika.

Umów cywilnoprawnych jest jednak w transporcie kolejowym więcej. Kolej jest bowiem skomplikowanym systemem, z rozbudowaną siatką powiązań zarówno pomiędzy uczestnikami systemu, jak i otoczeniem gospodarczym.

Umowami przewoźnika z pasażerem zajmować się nie będziemy. Ich specyfika powoduje, że podlegają one odrębnym regulacjom prawnym, szczególnie w zakresie ochrony praw konsumenta, a zatem i innym regułom rozstrzygania ewentualnych sporów. Przedmiotem niniejszego opracowania będą natomiast inne umowy, wiążące ze sobą podmioty w zakresie realizowania działalności w obszarze transportu kolejowego. Zanim przejdziemy do zaprezentowania wachlarza różnych rodzajów umów wykorzystywanych w relacjach handlowych na kolei, należy wyjaśnić dwa podstawowe pojęcia związane z funkcjonowaniem systemu kolejowego, istotne szczególnie w kontekście organizacji podmiotów kolejowych na obszarze UE.

Przewoźnikiem kolejowym (niekiedy operatorem) nazywa się podmiot, który wykonuje usługę przewozu na rzecz zainteresowanych (podróżnych lub nadawców ładunków). Do tego celu musi dysponować niezbędnymi zasobami, tj. taborem do wykonania usługi przewozowej (wagonami), taborem do przemieszczenia składu wagonów – tzw. taborom trakcyjnym (najczęściej lokomotywami) oraz wykwalifikowanym personelem zarówno do prowadzenia pociągów, jak i takim, który w ramach organizacji wewnętrznej przewoźnika zapewnia bezpieczeństwo ruchu kolejowego, tj. nadzoruje stan techniczny taboru, kwalifikacje personelu, system regulacji wewnętrznych itp. Ze względów formalnych w prawie tak polskim, jak i unijnym do przewoźników kolejowych zalicza się również podmioty, które dysponują wyłącznie taborom trakcyjnym. Oferują oni usługę przeprowadzenia pociągu, natomiast nie dysponują własnymi wagonami, wskutek czego nie wchodzi w relacje z nadawcami i odbiorcami ładunków. Przewoźnik kolejowy może oferować usługi dodatkowe związane z przewozem, np. załadunek i wyładunek, składowanie towarów, ich segregację, prowadzenie dokumentacji przewozowej. Najczęściej jednak zajmują się tym wyspecjalizowane firmy tzw. spedytorzy.

Działalność przewoźników kolejowych podlega licencjonowaniu. Licencja jest potwierdzeniem wiarygodności podmiotu w obrocie gospodarczym i jego zdolności do wykonywania działalności przewozowej. W Polsce licencję na działalność przewozową w transporcie kolejowym – oddzielnie na wykonywanie przewozów pasażerskich i towarowych – wydaje Prezes UTK. Aktualnie licencje na wykonywanie przewozów kolejowych w Polsce posiada ponad 70 podmiotów.

Zupełnie inny charakter ma działalność zarządcy infrastruktury kolejowej. Zajmuje się on utrzymaniem sieci linii kolejowych i obiektów z nimi powiązanych, prowadzeniem ruchu kolejowego oraz modernizacją i rozwojem sieci kolejowej. Zadania te wykonuje częściowo własnymi siłami, jednakże w dużym zakresie – szczególnie w obszarze inwestycji – są one powierzane wyspecjalizowanym firmom zewnętrznym. Zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami działalność

zarządcy infrastruktury nie wymaga uzyskania licencji. Zarządcą głównej sieci kolejowej w Polsce jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PLK). Oprócz niej funkcjonuje ośmiu innych zarządców, ale o znacznie mniejszej skali działalności (największy zarządza siecią 270 km linii kolejowych). Działalności zarządcy infrastruktury, co do zasady, nie można łączyć z wykonywaniem przewozów kolejowych. Wyjątek stanowią przypadki, kiedy odrębność techniczna (np. inna szerokość toru, specyficzne napięcie zasilające) lub funkcjonalna (np. linia dedykowana wyłącznie pasażerskim przewozom podmiejskim) nie pozwalają na wymianę pociągów z sieciami innych zarządców infrastruktury lub powodują, że taka wymiana jest niecelowa.

Bezpieczeństwo ruchu kolejowego zapewniane jest poprzez autoryzacje bezpieczeństwa, certyfikaty bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa odpowiednio dla zarządców infrastruktury, przewoźników i bocznic kolejowych. Ponieważ wydawane są one w trybie administracyjnym, w niniejszym artykule nie będą rozpatrywane. Nadmienić jednak należy, że opracowanie lub weryfikacja niektórych szczególnie trudnych dokumentów współtworzących systemy zarządzania bezpieczeństwem zlecane są podmiotom zewnętrznym, a następnie oceniane w postępowaniu administracyjnym w ramach oceny całego systemu zarządzania bezpieczeństwem. Wątpliwości pojawiające się w procesie certyfikacji bezpieczeństwa podmiotów przenoszą się wówczas na relacje biznesowe.

2. Relacje handlowe przewoźnik – odbiorcy usługi przewozowej

Podstawą wykonania usługi przewozowej jest umowa przewozu, zawarta pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a dysponentem ładunku. Z reguły jest nim spedytor, jednakże wielcy kontrahenci, np. kopalnie, elektrownie, huty, zawierają umowy przewozu bezpośrednio z przewoźnikiem (dział spedycji znajduje się w strukturze klienta). Często są to umowy wieloletnie lub ramowe, ustalające ogólne warunki wykonywania przewozów i zobowiązania stron, natomiast na realizację konkretnych transportów udzielane są zlecenia.

Odwrotna sytuacja ma miejsce, kiedy to przewoźnik kolejowy jest dużym podmiotem. W takich przypadkach tenże przewoźnik często proponuje wzór umowy (dążąc do unifikacji setek drobnych umów), choć z reguły może podlegać on modyfikacjom w toku negocjacji.

Podstawowe normy prawne, stosowane oprócz przepisów prawa ogólnego, regulujące zawieranie i wykonywanie umów przewozu w zakresie przewozów towarowych zawarte są w ustawie z 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe¹.

W przypadku zakładów przemysłowych odprawiających znaczne ilości ładunków i dysponujących rozległą siecią torów zakładowych i bocznic zawierane są również umowy na obsługę tychże bocznic, podstawianie wagonów pod załadunek, zabieranie ich i formowanie w pociągi, które mogą być przekazywane innemu przewoźnikowi kolejowemu.

Funkcjonowanie systemu umów przewozowych w transporcie kolejowym podlega nadzorowi zarówno Prezesa UTK, jak i Prezesa UOKiK. Podział uprawnień pomiędzy te dwa organy nie jest do końca precyzyjnie określony.

Umowy przewozu z reguły zawierają postanowienia co do odpowiedzialności stron za niewykonanie lub niewłaściwe wykonanie usługi przewozowej w typowych sytuacjach, np. opóźnienie dostawy z winy przewoźnika, opóźnienie załadunku lub rozładunku, uszkodzenie ładunku

¹ Ustawa z 15.11.1984 r. – Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2012 r., poz. 1173 ze zm.).

w trakcie przewozu, ubytek lub kradzież ładunku. Jednakże w sytuacji szkód o większym rozmiarze, np. zniszczenie ładunku wskutek katastrofy kolejowej, spowodowanie wypadku wskutek niewłaściwego rozmieszczenia ładunku postanowienia umów odwołują się do rozstrzygnięć sądów powszechnych. Przewoźnicy często ubezpieczają się od odpowiedzialności cywilnej w stosunku do dysponentów ładunków. Zagadnienie to zostanie przedyskutowane w odrębnym rozdziale.

3. Relacje handlowe przewoźnik – dostawcy dóbr i usług

Umowy cywilnoprawne wiążące przewoźników kolejowych z dostawcami dóbr i usług, a w wielu przypadkach także robót budowlanych są najbardziej podobne do umów o takim charakterze funkcjonujących w ogólnym obrocie gospodarczym. Podobne są na ogół również podstawowe zobowiązania dostawcy: dostawa wyrobów o właściwościach i jakości odpowiadających wymaganiom zamówienia do miejsca i w terminie określonym przez zamawiającego, gwarancja zapewnienia jakości wyrobu przez wymagany okres. Cechą wyróżniającą te umowy w obszarze transportu kolejowego jest stawianie przez zamawiającego wymagań dotyczących certyfikacji pewnych wyrobów. Powyższe wynika z postanowień dwóch podstawowych w tym zakresie regulacji prawnych:

- 1) ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym² (rozdział 4a pt. „Warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”);
- 2) ustawy z 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności³.

Interoperacyjność systemu kolei jest celem, jaki sobie postawiła UE, aby zapewnić płynny ruch pociągów przez granice państw członkowskich, podobnie jak ma to miejsce w transporcie drogowym. Obecnie bowiem różnice techniczne, organizacyjne i prawne pomiędzy dawnymi narodowymi kolejami państw UE w większości przypadków nie pozwalają na to. Jednocześnie, opierając się na określaniu na poziomie prawa unijnego wielu wymagań technicznych i eksploatacyjnych dotyczących wyrobów i ich interfejsów, powstaje wspólny rynek ułatwiający obrót wyrobami, ale jednocześnie stawiający wyzwania przed mniejszymi producentami na przykład polskimi. Jeśli wyrób (składnik lub podsystem) jest interoperacyjny, może być stosowany na obszarze UE niezależnie od tego, w jakim kraju został wyprodukowany. Podstawowe procedury stwierdzania interoperacyjności wyrobu określa ustawa o transporcie kolejowym, przywołując przy tym w wielu miejscach postanowienia ustawy o systemie oceny zgodności, która w obszarze transportu kolejowego pełni funkcję pomocniczą. Potwierdzanie interoperacyjności wyrobu może być dokonane wyłącznie przez odrębną jednostkę, notyfikowaną Komisji Europejskiej. Oznacza to, że w przypadku zamówienia przez przewoźnika wyrobów, które wymagają potwierdzenia ich interoperacyjności do relacji zamawiający – dostawca (wykonawca) dochodzi jeszcze jeden partner – jednostka notyfikowana. Przepisy nie regulują, kto ma zapewnić przeprowadzenie oceny zgodności, producent, dostawca, zamawiający czy finalny użytkownik (np. przewoźnik). Strony regulują to w umowie. Jednakże wyznaczona strona musi zawrzeć z jednostką notyfikowaną odrębną umowę na przeprowadzenie procesu oceny zgodności.

Jednocześnie szereg wyrobów musi spełniać wymagania krajowe. Podlegają one procesowi oceny w świetle wymagań zdefiniowanych w rozporządzeniach do ustawy o transporcie kolejowym, w tym w szczególności zgodności z istniejącą infrastrukturą. Także w tym zakresie

² Ustawa z 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (t.j.: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594 ze zm.).

³ Ustawa z 30.08.2002 r. o systemie oceny zgodności (t.j.: Dz. U. z 2010 r., nr 138, poz. 935 ze zm.).

przepisy nie regulują, kto ma zapewnić przeprowadzenie stosownej oceny. Niezależnym podmiotem prowadzącym proces oceny jest wówczas jednostka upoważniona. W wielu przypadkach konieczna jest weryfikacja zgodności z prawem zarówno unijnym, jak i krajowym. Możliwe jest zatrudnianie osobnych podmiotów lub jednego posiadającego uprawnienia do występowania w obu rolach. Układ taki rodzi ryzyko sporów, zwłaszcza w sytuacji, kiedy przedmiotem dostawy jest wyrób nowy, który nie podlegał certyfikacji przed wcześniejszymi dostawami. Przykładem może być zakup taboru przez jednostkę samorządu terytorialnego, dofinansowany z funduszy unijnych. Warunkiem rozliczenia projektu jest przekazanie zakupionych pojazdów do eksploatacji w terminie wyznaczonym w projekcie. Jeśli wskutek przedłużenia procesu certyfikacji tabor nie zostanie przekazany terminowo, a beneficjent środków unijnych będzie musiał zwrócić w pełni lub częściowo uzyskane dofinansowanie, będzie on miał roszczenie w stosunku do pozostałych stron. W takich przypadkach sprawy są z reguły kierowane do sądów powszechnych.

4. Relacje handlowe zarządca infrastruktury – dostawcy dóbr i usług

Zarządca infrastruktury w zakresie swojej działalności podstawowej ma podobne relacje wobec dostawców wyrobów i usług, jak przewoźnicy kolejowi. Inny jest co prawda wachlarz dostarczanych produktów czy świadczonych usług. Podobne są wymagania co do potwierdzenia interoperacyjności wyrobów, ale prawo krajowe wymaga indywidualnej akceptacji wielu budowli służących do prowadzenia ruchu kolejowego i urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego. W związku z tym zakres działalności certyfikacyjnej na rzecz zarządcy infrastruktury jest często większy, gdyż o ile przy dostawach taboru potwierdzeniu zgodności z wymaganiami podlega typ wyrobu, o tyle w przypadku obiektów infrastrukturalnych są to często certyfikacje jednostkowe, związane z konkretnymi implementacjami, np. urządzenia sterowania ruchem kolejowym na określonej stacji. Tabor podlega certyfikacji przeważnie jako wyrób kompletny (wagon, pojazd trakcyjny), w przypadku infrastruktury kolejowej bardzo często certyfikacji podlegają jej elementy, z których potem budowane są różne konfiguracje instalacji dla konkretnych linii kolejowych. Często inne elementy podlegają weryfikacji zgodności z prawem unijnym, inne zaś weryfikacji zgodności z prawem krajowym. Ponieważ infrastruktura nie składa się wyłącznie z elementów podlegających indywidualnej certyfikacji, a dodatkowym wyzwaniem są konieczne powiązania pomiędzy różnymi rozwiązaniami na tym samym odcinku linii, jak i różnymi rozwiązaniami stosowanymi na sąsiadujących odcinkach, co prowadzi niejednokrotnie do trudnych technicznie rozwiązań hybrydowych, prowadzona jest także zbiorcza weryfikacja kompletnych instalacji w konkretnych lokalizacjach. Wymagania dotyczące właściwości wyrobów do budowy infrastruktury kolejowej opisane są skomplikowanym systemem Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności, Norm Europejskich, Kart UIC i OSŽD oraz norm krajowych, posługujących się trudnym słownictwem specjalistycznym. Powyższe czynniki stanowią istotne utrudnienie w przypadku rozpatrywania ewentualnych sporów pomiędzy stronami przez sąd powszechny.

5. Relacje handlowe przewoźnik – zarządca infrastruktury

Wprowadzony przez prawo unijne wertykalny podział przedsiębiorstwa kolejowego na zarządcę infrastruktury i przewoźników kolejowych spowodował pojawienie się nowego rodzaju umów cywilnoprawnych: umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

Teoretycznie kwestia przedstawia się podobnie, jak w transporcie drogowym. Sieć dróg utrzymywana jest przez zarządcę w stanie określonym przepisami. Przewoźnik, dysponujący odpowiednim taborzem, po prostu z tych dróg korzysta, będąc obowiązany do stosowania właściwych przepisów (przepisy o ruchu drogowym, Prawo przewozowe, przepisy o przewozie ładunków niebezpiecznych itp.). Na kolei sprawa jest jednak o wiele bardziej złożona. System pojazd – droga kolejowa jest znacznie bardziej technicznie zintegrowany, zarządca infrastruktury kolejowej jest zaangażowany w bieżącą organizację ruchu pociągów, inaczej niż ma to miejsce w przypadku transportu drogowego. Kwestią szczególnie istotną jest alokacja odpowiedzialności za bezpieczeństwo ruchu pociągów, kiedy zarządzanie siecią kolejową i wykonywanie przewozów jest rozdzielone instytucjonalnie.

Powyższe czynniki powodują, że zawieranie i realizacja umów o dostęp do infrastruktury kolejowej podlegają wielu specyficznym regulacjom prawnym. Podstawową jest ustawa o transporcie kolejowym i wydane na jej podstawie akty wykonawcze. Regulują one sposób zawierania umów o dostęp, ich istotne postanowienia, sposób ich wykonania (składanie wniosków przez przewoźników kolejowych o przydział tzw. tras dla pociągów, przydział tych tras, układanie rozkładu jazdy, realizację rozkładu jazdy, odpowiedzialność stron w procesie prowadzenia pociągu).

Zawieranie i wykonywanie umów o dostęp do infrastruktury kolejowej jest poddane nadzorowi ze strony Prezesa UTK, który jednak rozpatruje wyłącznie skargi związane z formalną stroną wykonywania umów, np. postanowienia lub sposób ich wykonania naruszający równość stron umowy, niewłaściwe naliczanie opłat za dostęp, nieuzasadniona odmowa lub ograniczenie dostępu do infrastruktury. Nie rozstrzyga natomiast spraw o charakterze cywilnym, np. zaleganie przewoźnika z płatnością należności czy odpowiedzialność stron za szkody powstałe w trakcie realizacji procesu przewozowego. Ze względu na krótki okres funkcjonowania tych umów w obrocie gospodarczym, jak również brak ukształtowanego orzecznictwa w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej, rozpatrywanie sporów w tym zakresie sprawia sądom powszechnym wiele trudności. Duża i ciągle wzrastająca liczba przewoźników kolejowych w Polsce (również zagranicznych) spowoduje zapotrzebowanie na tego typu rozstrzygnięcia. Sprawę komplikuje fakt, że legislacja unijna nie jest jeszcze w obszarze transportu kolejowego do końca ukształtowana.

6. Relacje przedsiębiorstw kolejowych z towarzystwami ubezpieczeniowymi

Przedsiębiorstwo państwowe PKP w trakcie swojej działalności nie uznawało za niezbędne ubezpieczenia się od odpowiedzialności cywilnej z tytułu szkód wyrządzonych podmiotom trzecim. Uznawano, że skala działalności przedsiębiorstwa jest wystarczająco duża, aby w razie wypadku wypłacić odszkodowanie z własnych przychodów. Zdarzające się od czasu do czasu poważne wypadki, jak np. pożar lasu w pobliżu stacji Miały 10 sierpnia 1992 r., za który PKP zapłaciło odszkodowanie w wysokości 50 mln zł (według ówczesnej wartości waluty), wznawiały dyskusję na ten temat, ale konkretnych działań nie podjęto. Kwestia powróciła, kiedy skutek otwarcia rynku przewozów towarowych zaczęły pojawiać się nowe podmioty realizujące transport towarów po szynach. Wiele z nich dysponuje stosunkowo niewielkim parkiem taborowym i majątkiem. W razie spowodowania katastrofy roszczenia innych stron mogą wielokrotnie przekroczyć zdolność podmiotu „winnego” do ich spłaty. Czynnikiem dopingującym do podjęcia konkretnych działań

były katastrofy, jakie zdarzały się w ostatnich latach: zderzenie dwóch pociągów towarowych na stacji Białystok 8 listopada 2010 r., którego skutkiem był gigantyczny pożar i ogromne straty materialne, a dwa lata później, 3 marca 2012 r., czołowe zderzenie pociągów pasażerskich koło stacji Szczekociny z rezultatem 16 ofiar śmiertelnych, wielu rannych i znacznymi zniszczeniami infrastruktury kolejowej.

Aktualnie jednym z warunków udzielenia przez Prezesa UTK licencji na wykonywanie przewozów jest posiadanie przez wnioskodawcę wykupionej polisy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. Warunki ubezpieczenia, formułowane na ogół przez ubezpieczyciela, są jednymi z najtrudniejszych do interpretacji dokumentów prawnych, tym bardziej że firmy ubezpieczeniowe bardzo często starają się „zaszyć” postanowienia, które pomogą uniknąć im wypłaty odszkodowania lub zmniejszyć jego wysokość, w przypadku gdy spełniony zostanie warunek wymagalności wypłaty odszkodowania. Jeszcze trudniejsza staje się analiza postanowień umowy ubezpieczenia w kontekście konkretnego wypadku, który stał się przyczyną roszczenia o wypłatę odszkodowania. System zapewnienia bezpieczeństwa na kolei jest tak zbudowany, że aby doszło do wypadku, musi nastąpić koincydencja wielu błędów lub zaniechań. Rzadko ma miejsce sytuacja, kiedy winę za spowodowanie wypadku można przypisać jednoznacznie jednemu podmiotowi. Najczęściej współwinnymi jest kilku, nierzadko są to również osoby trzecie, niezaangażowane w wykonywanie przewozu. W takim przypadku kluczowe znaczenie ma ustalenie udziału poszczególnych podmiotów w powstaniu szkody, przekładające się później na wartości wypłacanych przez poszczególnych ubezpieczycieli odszkodowań. Wymaga to bardzo głębokiej wiedzy eksperckiej i szczegółowej analizy informacji źródłowych. Nie trzeba dodawać, że w tak skomplikowanej materii bardzo łatwo o spór pomiędzy zaangażowanymi stronami, który w efekcie nierzadko trafia do sądu powszechnego.

7. Specyfika relacji zarządcy infrastruktury z kontrahentami w zakresie inwestycji

W ostatnich latach, głównie dzięki dostępności środków unijnych, pojawiło się w obrocie gospodarczym wiele umów na realizację robót inwestycyjnych. Ich przedmiotem jest budowa nowych odcinków linii kolejowych, modernizacja pełna lub ograniczona do odtworzenia pierwotnych parametrów, budowa lub modernizacja obiektów punktowych, np. budynków dworców kolejowych. Prawem wiodącym w zakresie kontraktowania robót budowlanych są przepisy ustawy z 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych⁴, realizacji robót – przepisy ustawy z 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane⁵, a w zakresie certyfikacji i oddawania do eksploatacji przepisy ustawy o transporcie kolejowym oraz przepisy ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych⁶. Umowy te mają wiele cech specyficznych, omówionych niżej, które odróżniają je od umów na dostawę lub usługi o charakterze eksploatacyjnym, o których była już mowa w niniejszym opracowaniu.

Pierwszą cechą jest ich znaczna wartość, na ogół opiewająca na kilkaset milionów złotych. Najdroższym, zawartym do tej pory przez PLK pojedynczym kontraktem, jest podpisana 18 sierpnia 2011 r. umowa na budowę w centrum Łodzi podziemnego dworca kolejowego. Trzech inwestorów: PLK, PKP S.A. i miasto Łódź zobowiązały się zapłacić konsorcjum, które wygrało przetarg, kwotę 1,43 mld zł. Wartość kontraktu jest podstawowym, a bardzo często jedynym kryterium oceny

⁴ Ustawa z 29.01.2004 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j.: Dz. U. z 2013 r., poz. 907 ze zm.).

⁵ Ustawa z 07.07.1994 r. – Prawo budowlane (t.j.: Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 ze zm.).

⁶ Ustawa z 16.04.2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz. U. Nr 92, poz. 881 ze zm.).

ofert na etapie wyboru wykonawcy robót. Oferenci starają się ograniczać budżety planowane na realizację zadania, aby wygrać przetarg, ale powoduje to później problemy na styku wykonawca – zamawiający, szczególnie w kontekście oczekiwanej jakości robót.

Drugą cechą tych kontraktów jest ich szeroki zakres rzeczowy. Najczęściej kontraktuje się zadania obejmujące kompleksową modernizację odcinków linii kolejowych wraz ze stacjami, przez co roboty obejmują zarówno budownictwo kubaturowe, jak i budowę lub modernizację torów i rozjazdów, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej i urządzeń zasilania elektroenergetycznego, kabli, łączności przewodowej i bezprzewodowej, systemów teleinformatycznych itp. Robót o tak szerokim wielobranżowym zakresie nie jest w stanie wykonać pojedyncza firma. Przetargi wygrywane są przez konsorcja, w których lider angażuje podwykonawców do realizacji robót w poszczególnych branżach. Wykonanie pojedynczych zadań często wzajemnie się warunkuje lub – dla odmiany – wyklucza, co niejednokrotnie prowadzi do sporów pomiędzy podwykonawcami, najczęściej gdy całość zadania ulega opóźnieniu i konsorcjum zobowiązane jest do zapłacenia kar umownych.

Przygotowanie tak dużych zadań jest również wyzwaniem dla zamawiającego. Praktyka pokazuje, że nie da się uniknąć błędów, niedomówień lub nieprecyzyjnych interpretacji postanowień Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. Spowodowane jest to kilkoma czynnikami. Przede wszystkim opracowanie SIWZ, liczących często po kilkaset stron, wymaga zaangażowania zespołów ekspertów branżowych, których liczba w PLK jest ograniczona, a ponadto wykonują oni również obowiązki wynikające z bieżącej eksploatacji infrastruktury kolejowej. Nie zawsze na etapie opracowania SIWZ grupy ekspertów potrafią właściwie skoordynować zakres robót pomiędzy branżami. Jeśli SIWZ przygotowana jest przez firmę zewnętrzną, w ramach opracowania tzw. dokumentacji przedprojektowej, uwagi powyższe odnoszą się do weryfikacji przygotowanych dokumentów przez zespoły zamawiającego. Wreszcie, co może się wydawać paradoksalne, do nieprawidłowych zapisów w SIWZ przyczynia się nowoczesna technika komputerowa. Łatwość stosowania metody „kopiuj i wklej” powoduje, że w przygotowywanej specyfikacji pozostają zapisy z poprzednich przetargów, niekoniecznie odpowiednie do bieżącego zadania. Kolejnym czynnikiem jest postęp techniczny i technologiczny. Wykonawcy często proponują rozwiązania i technologie zamienne w stosunku do przewidzianych w SIWZ, a zamawiający musi podjąć decyzję – nie zawsze dysponując wiedzą z danej dziedziny – czy propozycja odpowiada zapisom SIWZ i pozwoli na osiągnięcie celów projektu. Prowadzi to do sporów pomiędzy wykonawcami a zamawiającym, ponieważ każda interpretacja zapisów SIWZ przekłada się na konkretne wydatki, jakie muszą ponieść wykonawcy na realizację zadania. Spory te z reguły przeciągają się na okres po ukończeniu realizacji zadania i sprowadzają się do konieczności rozstrzygnięcia czy pewne zadania zostały zrealizowane przez wykonawcę dodatkowo i należy mu się wynagrodzenie poza tym, które przewiduje kontrakt podstawowy, czy też z interpretacji SIWZ wynika, że powinny być one zrealizowane w ramach kontraktu. Rozstrzygnięcie takiego sporu wymaga wiedzy z zakresu techniki, technologii i organizacji robót w branży lub branżach, których roboty objęte są przedmiotem sporu. W praktyce jednak sprawę podejmują prawnicy stron, a spory ciągną się latami, przy czym skierowanie sporu do sądu powszechnego na ogół nie oznacza szybszego jego rozstrzygnięcia. Rozbieżność stanowisk stron powstaje nie tylko na podstawie innych interpretacji rzeczowego

zakresu zadania inwestycyjnego. Przyczyniają się do tego często nie do końca jednoznaczne lub inaczej interpretowane zapisy umowy o realizację zadania.

Złożoność infrastrukturalnych zadań inwestycyjnych już wiele lat temu spowodowała potrzebę unifikacji podziału zadań, obowiązków, odpowiedzialności i różnych rodzajów ryzyka pomiędzy uczestników procesu inwestycyjnego. Stowarzyszenie FIDIC (*Fédération Internationale Des Ingénieurs-Conseils*) opracowało zbiory wzorcowych dokumentów, z których w Polsce najczęściej stosowane są dwa:

- czerwony FIDIC, tzw. buduj, w oparciu o który wykonawca ma w ramach kontraktu zrealizować zadanie na podstawie dokumentacji projektowej będącej w dyspozycji zamawiającego;
- żółty FIDIC, tzw. projektuj i buduj, w tym przypadku zamawiający opracowuje Program Funkcjonalno-Użytkowy (PF-U), a zatem opisuje jakie zadania, cechy i funkcje powinien spełniać przedmiot uzyskany w wyniku realizacji zamówienia, a wykonawca na tej podstawie najpierw wykonuje dokumentację projektową, a następnie realizuje zadanie.

Nie wchodząc w dywagacje na temat zalet i wad obu wzorcowych metodyk realizacji, zaznaczyć należy, że każda z nich jest potencjalnym źródłem sporu. W czerwonym FIDIC-u mogą to być np. technologie zamienne proponowane przez wykonawcę w stosunku do rozwiązań projektowych, w żółtym natomiast spełnienie przez rozwiązania zaprojektowane i zrealizowane przez wykonawcę wymagań zapisanych w PF-U. Sprawę dodatkowo komplikuje fakt, że w praktyce polskiej zapisy umów kontraktowych są dość dowolnie kształtowane przez zamawiającego i z reguły odbiegają od wzorcowych postanowień FIDIC. Uniemożliwia to choćby posługiwaniem się orzecznictwem wydanym w analogicznych sprawach przez sądy w innych krajach UE.

Spory w sprawach dotyczących rzeczowego zakresu realizowanego kontraktu powstają z reguły już na poszczególnych etapach jego wykonania. Brak szybkiego podejmowania przez strony konkretnych decyzji prowadzi z reguły do powstawania opóźnień częściowych, przekładających się następnie na ogólne opóźnienie całości projektu. Prowadzi to do sporów wtórnych, dotyczących zasadności naliczenia kar umownych, jak również ich wysokości. Sprawa staje się jeszcze bardziej poważna, gdy skutek opóźnienia projektu współfinansowanego ze środków UE lub budżetu państwa utracono możliwość refundacji wydatkowanych środków.

W tym kontekście należy wspomnieć o jeszcze jednym czynniku, wyróżniającym umowy inwestycyjne od typowych zamówień na dostawy lub usługi. Otóż, zgodnie z ustawą – Prawo budowlane, występuje tu jeszcze jeden uczestnik procesu inwestycyjnego, nazwany w ustawie inspektorem nadzoru inwestorskiego. W praktyce funkcję tę często wypełnia tzw. inżynier kontraktu – oddzielny podmiot, wybrany przez zamawiającego w procedurze udzielenia zamówienia, który na podstawie odrębnie zawartej umowy świadczy na rzecz zamawiającego usługi profesjonalnego nadzoru nad realizacją robót przez wykonawcę. Z powodu niedoskonałości procedury przetargowej (zamówienia udzielane są w oparciu o postanowienia ustawy – Prawo zamówień publicznych) kontrakt na pełnienie nadzoru często otrzymują firmy, których działanie dalekie jest od profesjonalnego. Pojawienie się natomiast w układzie zamawiający – wykonawca trzeciego podmiotu znacznie komplikuje relacje w powstałym trójkącie, przez co racjonalne rozstrzygnięcie nieuniknionych sporów wymaga wiedzy fachowej i głębokiego wniknięcia w realia wykonywanego zadania inwestycyjnego.

Zebrane do tej pory bogate doświadczenia praktyczne (m.in. jeden ze współautorów pełnił przez rok funkcję Wiceprezesa Zarządu PLK, a później przez 3,5 roku funkcję Prezesa Zarządu tej spółki) wskazują, że w praktyce bardzo rzadko spotyka się kontrakty, które można zakończyć i rozliczyć zgodnie z postanowieniami umownymi. Czasami wręcz jest to niemożliwe, kiedy np. kary umowne naliczone zgodnie z postanowieniami kontraktu przekraczają wartość wynagrodzenia za realizację zadania. Praktyką stosowaną na ogół w takich przypadkach jest zawarcie ugody przedsądowej, ustalającej ostateczną wysokość wynagrodzenia za wykonanie zadania inwestycyjnego i z reguły obejmującej tzw. miarkowanie kar umownych. Rozwiązanie to wymaga jednak spełnienia kilku warunków:

- strony muszą chcieć wypracować rozwiązanie kompromisowe, będące do przyjęcia przez strony umowy;
- rozwiązanie to musi być wypracowane przez ekspertów merytorycznych i mieć dokładne i racjonalne uzasadnienie, w szczególności co do wartości proponowanego wynagrodzenia lub obniżenia wysokości kary umownej;
- osoby prawnie reprezentujące strony (np. członkowie zarządów spółek) muszą znać dostatecznie meritum sporu albo mieć zaufanie do reprezentujących ich w zespole negocjacyjnym pracowników, aby ostatecznie zaakceptować rozwiązanie kompromisowe.

Rozwiązanie to jednakże ma również bardzo istotną wadę. Otóż sąd potwierdza jedynie zawarcie przez strony ugody, ale nie odnosi się do przedmiotu sporu i sposobu jego rozstrzygnięcia. W przypadku gdy strony są firmami prywatnymi, ugoda zawarta zostaje na ryzyko biznesowe układających się stron. Jednakże gdy jedną ze stron jest spółka Skarbu Państwa, sprawa wygląda inaczej. Kontrolerzy NIK lub innego organu kontrolnego, który z reguły pojawia się w spółce prędzej czy później, wcale nie muszą podzielać argumentacji zespołu negocjacyjnego i w rezultacie mogą np. postawić zarzut narażenia Skarbu Państwa na straty wskutek „nadpłacenia” kontrahentowi za wykonane roboty. Bezpieczniejszym zatem rozwiązaniem, z punktu widzenia odpowiedzialności członków zarządu PLK czy innej podobnej spółki, wydaje się skierowanie sprawy do sądu powszechnego, ale to oznacza z kolei długi czas rozpatrywania sprawy i nieprzewidywalność wyniku.

II. Arbitraż w działalności transportu kolejowego

1. Wprowadzenie

Dokonany wyżej przegląd relacji cywilnoprawnych pomiędzy podmiotami funkcjonującymi w dziedzinie transportu kolejowego wykazał że:

- w obrocie funkcjonują liczne umowy o szerokim spektrum wartości przedmiotu umowy, od kilkudziesięciu tysięcy złotych do setek milionów, a nawet ponad miliarda złotych;
- umowy te mają bardzo różny charakter, od typowych na dostawy dóbr lub świadczenie usług, do bardzo specyficznych – w innych branżach niespotykanych – jak np. umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej lub certyfikację wyrobów w oparciu o przepisy dotyczące interoperacyjności systemu kolei;
- specyfiką wyróżniają się również umowy o realizację zadań inwestycyjnych, w szczególności z uwagi na fakt występowania w większości przypadków trzeciego partnera procesu inwestycyjnego, tj. inżyniera kontraktu;

- części tych umów nie udaje się zakończyć i rozliczyć na podstawie postanowień w nich zawartych, konieczne staje się wykorzystanie innych narzędzi prawnych służących do tego celu;
- w przypadku zadań współfinansowanych ze źródeł publicznych, w szczególności z funduszy UE, prawidłowość zamknięcia i rozliczenia kontraktu ma decydujący wpływ na kwalifikowalność poniesionych wydatków, a zatem na możliwość ich refundacji z funduszy europejskich.

Z jednej strony przyspieszenie inwestycyjne w ostatnich latach na kolei spowodowało, że liczba kontraktów, które trzeba będzie zamykać i rozliczać za pomocą odpowiednich narzędzi prawnych, gwałtownie wzrosła, sięgając wydolności krajowego systemu sądownictwa gospodarczego. Z drugiej zaś – zbliża się koniec unijnej perspektywy finansowej 2007–2013, która musi być zamknięta do końca 2015 r. zgodnie z zasadą „n+2” mającą zastosowanie do unijnych funduszy strukturalnych. Wszystkie wydatki, które nie zostaną poniesione i rozliczone na podstawie prawidłowo zamkniętych kontraktów przed 31 grudnia 2015 r., staną się wydatkami niekwalifikowanymi, które nie zostaną zrefundowane z funduszy UE. Powolność w rozstrzyganiu sporów pomiędzy stronami przełoży się zatem na wymierne dodatkowe obciążenia finansowe budżetu państwa. Sytuacja ta stwarza znakomitą okazję do rozwoju sądownictwa arbitrażowego, które może usprawnić i przyspieszyć rozstrzyganie sporów w obszarze działalności transportu kolejowego.

2. Sądownictwo arbitrażowe

Sądownictwo arbitrażowe, zwane również sądownictwem polubownym, polega na rozstrzyganiu sporów prawnych przez podmioty prywatne, niezwiązane z państwowym systemem wymiaru sprawiedliwości (tzw. sądy niepaństwowe). Aby spór mógł zostać rozstrzygnięty przez sąd arbitrażowy, niezbędne jest zgodne oświadczenie woli stron. W ten sposób strony sporu godzą się również na wiążącą moc wyroku sądu arbitrażowego, albowiem możliwości jego wzruszenia są co do zasady ograniczone. Postępowanie przed sądem arbitrażowym nie musi jednak zawsze kończyć się wydaniem wyroku, ponieważ strony postępowania jako jego dysponenty mogą również zawrzeć przed sądem ugodę albo wzajemnie zrzec się roszczeń.

Spośród głównych zalet sądownictwa arbitrażowego wskazać należy co do zasady na szybkość postępowania oraz pełną jego tajność, jak również profesjonalizm arbitrów i korzyści finansowe. Po pierwsze, postępowanie arbitrażowe toczy się znacznie szybciej niż w tradycyjne postępowanie sądowe w sądach państwowych. Rozprawy wyznaczane są w krótkich odstępach czasu, umożliwiając jednakże stronom postępowania należyte przygotowanie się do nich. Po drugie, charakterystyczną cechą postępowania arbitrażowego jest również jego pełna tajność. W przeciwieństwie bowiem do postępowań przed sądami państwowymi (gdzie zasadą jest jawność postępowania, a wyłączenie jawności odbywa się w wyjątkowych przypadkach), postępowanie przed sądem arbitrażowym jest tajne od samego jego początku. Po trzecie, profesjonalizm rozstrzygnięcia sporu prawnego polega na tym, że strony co do zasady same wybierają arbitrow, a co za tym idzie, w składzie sędziowskim zasiadają przeważnie wybitni eksperci w swoich branżach, którzy znakomicie znają podłoże sporu od strony praktyki obrotu gospodarczego. Po czwarte w końcu wskazać należy, że postępowanie arbitrażowe jest ekonomicznie korzystniejsze od tradycyjnego postępowania sądowego. Większość sądów arbitrażowych stosuje bowiem opłaty niższe od tych, które obowiązują w postępowaniu przed sądami państwowymi (np. w Sądzie Arbitrażowym

przy Centrum Mediacji i Arbitrażu Transportu Sp. z o.o. opłata od pozwu wynosi 3% wartości przedmiotu sporu, jednakże nie więcej niż 80 000 zł, podczas gdy w postępowaniu przed sądem państwowym jest ona równa 5% wartości przedmiotu sporu, przy czym nie więcej niż 100 000 zł).

Zwrócić również należy uwagę na to, iż wyrok sądu arbitrażowego, po nadaniu mu przez sąd powszechny klauzuli wykonalności, ma moc prawną na równi z wyrokiem sądu powszechnego (państwowego), a co za tym idzie, staje się pełnoprawnym tytułem wykonawczym umożliwiającym przeprowadzenie postępowania egzekucyjnego przez komornika. W postępowaniu o nadanie klauzuli wykonalności sąd powszechny nie bada zasadności obowiązku stwierdzonego w wyroku sądu arbitrażowego. Kognicja do badania samego przebiegu postępowania toczącego się przed sądem arbitrażowym również jest ograniczona do wyjątkowych przypadków.

3. Przedmiot postępowania arbitrażowego

Przez przedmiot postępowania arbitrażowego (tzw. zdatność arbitrażową) należy rozumieć rodzaj sporu prawnego, który może zostać rozstrzygnięty przez sąd arbitrażowy. Nie każdy bowiem spór prawny kwalifikuje się do rozstrzygnięcia przez sąd polubowny. Przedmiotem postępowania arbitrażowego mogą być spory o prawa majątkowe lub o prawa niemajątkowe, które mogą być przedmiotem ugody sądowej (z wyjątkiem spraw o alimenty). W tym miejscu wskazać należy, że obowiązujące do 17 października 2005 r. przepisy ustawy – Kodeks postępowania cywilnego⁷ nie pozwalały na poddanie pod rozstrzygnięcie sądu arbitrażowego sporów o prawa niemajątkowe oraz z zakresu prawa pracy. Odnośnie do definicji spraw, które mogą być przedmiotem ugody sądowej, przyjmuje się generalnie, że niedopuszczalne jest zawarcie ugody w sprawach, w których z istoty spornych stosunków prawnych wynika niemożność swobodnego rozporządzania prawami przez strony⁸. Pamiętać również należy, że zdatność arbitrażową posiadają zarówno sprawy, które normalnie byłyby rozpoznawane przez sąd powszechny w postępowaniu procesowym, jak i te, które kwalifikują się do postępowania nieprocesowego (oczywiście jeżeli możliwe jest w nich zawarcie przez strony ugody sądowej).

Z przeglądu rodzajów spraw, dokonanego we wcześniejszych częściach tegoż opracowania wynika, że wszystkie mogą być poddane rozstrzygnięciu przez sąd arbitrażowy. Możliwość rozstrzygnięcia sporu przez sąd arbitrażowy powstaje wówczas, gdy strony łączy zapis na sąd polubowny, czyli postanowienie znajdujące się w umowie zawartej przez strony, zgodnie z którym strony zgadzają się na poddanie sporów powstałych na tle realizowania lub rozliczania umowy pod rozstrzygnięcie sądu arbitrażowego. Przez spory powstałe na tle stosowania umowy należy rozumieć np. spory dotyczące należnego wynagrodzenia, jakości wykonanych usług, treści poszczególnych zapisów umowy. Strony mogą poddać rozstrzygnięcie sporu pod osąd tzw. stałego sądu arbitrażowego albo sądu arbitrażowego *ad hoc*. Szczegółowa analiza tych dwóch rodzajów sądów zostanie dokonana w następnym punkcie. Kognicja sądu arbitrażowego do rozstrzygnięcia danego sporu prawnego może powstać również w sytuacji, w której strony nie umieściły co prawda w umowie zapisu na sąd polubowny, ale po powstaniu określonego sporu prawnego decydują się na poddanie go pod rozstrzygnięcie sądu arbitrażowego. Takie porozumienie stron ma przeważnie postać odrębnej umowy. Wskazać również należy, że bezskuteczne są postanowienia

⁷ Ustawa z 17.11.1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (t.j.: Dz. U. z 2014 r., poz. 101, ze zm.).

⁸ M. Wójcik [w:] A. Jakubecki (red.), *Komentarz aktualizowany do ustawy z 17.11.1964 r. Kodeks postępowania cywilnego*, LEX 2014.

zapisu na sąd polubowny naruszające zasadę równości stron, a w szczególności uprawniające tylko jedną stronę do wytoczenia powództwa przed sądem polubownym. Podobnie bezskuteczne są postanowienia umowy przyznające jednej ze stron więcej uprawnień przy powołaniu sądu polubownego (skład sądu arbitrażowego i wybór arbitrów omówiono poniżej).

Kolejną kwestią, która wymaga rozważenia na tle zapisu na sąd polubowny jest to czy sąd arbitrażowy może rozstrzygać w przedmiocie ważności samej umowy (w której znajduje się również zapis na sąd polubowny). Odpowiedź w tym wypadku powinna być twierdząca. Sąd arbitrażowy może bowiem orzekać o swej właściwości, w tym o istnieniu, ważności albo skuteczności zapisu na sąd polubowny. Nieważność albo wygaśnięcie umowy podstawowej, w której zamieszczono zapis na sąd polubowny, samo przez się nie oznacza nieważności lub wygaśnięcia zapisu. Wynika to przede wszystkim z tego, że rozstrzygnięcie sporów powstałych na tle stosowania danej umowy obejmuje również kwestię obowiązywania oraz wiążącej mocy samej umowy. Ponadto, jak stwierdził SN, pod rozstrzygnięcie sądu polubownego może być poddany przez strony spór o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego wynikającego z umowy z powodu jej nieważności⁹.

W ostatniej kolejności wspomnieć należy, iż sam zapis na sąd polubowny ma charakter o tyle względny, że pomimo jego istnienia w umowie strona może wnieść o rozpoznanie sprawy przez sąd państwowy. Sąd państwowy odrzuci bowiem pozew lub wniosek o wszczęcie postępowania nieprocesowego, ale dopiero po podniesieniu przez drugą stronę zarzutu zgłoszonego przed wdaniem się w spór co do istoty sprawy. Niezgłoszenie takiego zarzutu albo zgłoszenie go zbyt późno spowoduje, że pomimo istnienia w umowie zapisu na sąd polubowny sprawę rozpoznawać będzie sąd powszechny. Niepodniesienie jednak przez stronę w toku postępowania przed sądem arbitrażowym zarzutu wadliwości (braku) zapisu na sąd polubowny powoduje, że strona nie może już podnieść tego zarzutu w skardze o uchylenie wyroku sądu arbitrażowego (prekluzja zostanie opisana w części dotyczącej postępowania przed sądem arbitrażowym).

4. Działalność sądów arbitrażowych

Jak już wspomniano, podział sądów arbitrażowych dokonuje się co do zasady na stałe sądy arbitrażowe oraz sądy arbitrażowe *ad hoc*. Dokonanie przez strony wyboru stałego sądu arbitrażowego powoduje, że spór będzie co do zasady rozstrzygany przez arbitrów wpisanych na listę arbitrów przy danym sądzie arbitrażowym. Należy zauważyć, że w większości stałych sądów arbitrażowych wpisanie danej osoby na listę arbitrów odbywa się poprzez podjęcie uchwały odpowiedniego organu sądu arbitrażowego (np. Prezydium Sądu), po uprzednim zweryfikowaniu kwalifikacji przydatnych do pełnienia funkcji arbitra. Wybór stałego sądu arbitrażowego w większym stopniu gwarantuje stronom umowy, że spór rozstrzygnięty zostanie przez profesjonalistów, którzy posiadają doświadczenie zarówno w zakresie praktyki obrotu gospodarczego, jak również w zakresie rozstrzygania sporów prawnych. Sąd arbitrażowy *ad hoc* to natomiast arbitrzy stanowiący razem skład sędziowski, powołani do rozstrzygnięcia sporu prawnego, który dopiero powstał. Strony mają co do zasady pełną swobodę wyboru takich arbitrów, co z drugiej strony wiąże się z brakiem kontroli nad kwalifikacjami tych osób przez stałe sądy arbitrażowe. Pamiętać również należy, że stałe sądy arbitrażowe z reguły posiadają zdefiniowane regulaminy, statuty oraz taryfy

⁹ Uchwała SN – Izba Cywilna z 23.09.2010 r., III CZP 57/10.

opłat. W przypadku natomiast sądu arbitrażowego *ad hoc* wszelkie kwestie wynagrodzenia arbitrów pozostają do uregulowania przez same strony.

Odnosząc się z kolei do samego składu sądu arbitrażowego, wskazać należy, że co do zasady to strony decydują o ilości arbitrów oraz zasadach ich wyboru. Jak wspomniano powyżej, bezskuteczne są postanowienia umowy przyznające jednej ze stron więcej uprawnień przy powołaniu sądu polubownego. Jeżeli strony poddały spór pod rozstrzygnięcie stałego sądu arbitrażowego, wiążące w tym zakresie będą z reguły postanowienia regulaminu tego sądu, w którym znajdziemy szczegółowe zasady wyboru składu orzekającego. Brak uregulowania przez strony kwestii wyboru składu orzekającego spowoduje, że obowiązywać będą przepisy kodeksu postępowania cywilnego. Zgodnie z nimi, w skład sądu arbitrażowego wchodzi trzech arbitrów. Każda ze stron powołuje po jednym arbitrze, a ci z kolei powołują arbitra przewodniczącego. Arbitrem może być co do zasady osoba fizyczna bez względu na obywatelstwo, mająca pełną zdolność do czynności prawnych. Arbitrem nie może być natomiast sędzia państwowy (nie dotyczy to sędziów w stanie spoczynku). Strony lub regulaminy stałych sądów arbitrażowych mogą jednak określić dodatkowe kryteria, które powinni spełniać arbitrzy. Dopuszczalne jest również powołanie przez stronę arbitra zastępczego na wypadek śmierci, ustąpienia albo odwołania (wygaśnięcia powołania) arbitra przez nią wyznaczonego. Ciekawym rozwiązaniem jest również dopuszczalność ustalenia przez strony, że arbiter lub arbiter przewodniczący zostanie wybrany nie przez samą stronę, ale osobę trzecią. Jeżeli druga strona, zmierzając np. do przewlekłości postępowania, nie wyznacza arbitra w terminie jednego miesiąca od dnia otrzymania żądania, aby to uczyniła, arbitra powołuje sąd na wniosek którejkolwiek ze stron (rozumiany jako sąd powszechny, który byłby właściwy do rozpoznania sprawy, gdyby nie dokonano zapisu na sąd polubowny). W kontekście swobody stron w wyborze arbitrów oraz zasady równości stron postępowania zwrócić należy uwagę na kwestię wyłączenia arbitra. Warunkiem prawidłowego rozstrzygnięcia sporu przez sąd arbitrażowy jest bowiem niezależność i bezstronność arbitrów. Arbiter powinien zatem niezwłocznie ujawnić stronom wszystkie okoliczności, które mogłyby wzbudzić wątpliwości co do jego bezstronności lub niezależności (polegające np. na tym, że arbiter brał wcześniej udział w sporządzeniu umowy lub negocjacjach co do czynności będących obecnie przedmiotem sporu, wszedł w posiadanie informacji objętych klauzulą poufności). Strony mogą same określić tryb postępowania o wyłączenie arbitra. Oczywiście również same strony mogą złożyć w każdym czasie zgodne oświadczenie na piśmie co do odwołania każdego z arbitrów. Jeżeli strony nie postanowiły inaczej co do trybu postępowania o wyłączenie arbitra, strona żądająca wyłączenia arbitra powinna w terminie dwóch tygodni od dnia, w którym dowiedziała się o jego powołaniu lub o okolicznościach uzasadniających jego wyłączenie zawiadomić o tym na piśmie wszystkich arbitrów powołanych do rozstrzygnięcia sprawy oraz stronę przeciwną. W przypadku, gdy arbiter w ciągu dwóch tygodni od otrzymania zawiadomienia nie ustąpi lub nie zostanie odwołany na mocy zgodnych oświadczeń stron złożonych na piśmie, strona żądająca wyłączenia może w terminie następnym dwóch tygodni wystąpić do sądu z wnioskiem o wyłączenie arbitra. Ustąpienie arbitra albo odwołanie go przez strony nie oznacza jednocześnie, że żądanie wyłączenia było zasadne. Zwrócić również należy uwagę na to, że wniesienie do sądu wniosku o wyłączenie arbitra nie ma co do zasady wpływu na bieg postępowania przed sądem arbitrażowym. Sąd ten może jednak postanowić o zawieszeniu postępowania do czasu rozstrzygnięcia takiego wniosku

przez sąd powszechny. Ponadto możliwe jest wyłączenie arbitra przez sąd powszechny na wniosek którejkolwiek ze stron w sytuacji, gdy jest oczywiste, że arbiter nie wykona swoich czynności w odpowiednim terminie lub gdy opóźnia się z ich wykonaniem bez uzasadnionej przyczyny. Przy ustąpieniu arbitra, odwołaniu go przez strony lub sąd pamiętać należy, że jeżeli sytuacja taka wystąpi dwukrotnie, to druga strona może żądać wyznaczenia nowego arbitra zastępczego przez sąd powszechny. Z żądaniem takim strona może wystąpić w terminie tygodnia od dnia, w którym dowiedziała się, że nowy (zastępczy) arbiter powołany przez stronę przeciwną ustąpił lub został odwołany.

5. Przebieg postępowania przed sądem arbitrażowym

Na początku omawiania przebiegu postępowania przed sądem arbitrażowym zwrócić należy uwagę na możliwość udzielenia przez sąd arbitrażowy zabezpieczenia. Jeżeli strony nie uzgodniły inaczej, sąd arbitrażowy może bowiem na wniosek strony, która uprawdopodobniła dochodzone roszczenie, zastosować taki sposób zabezpieczenia, który uzna za właściwy ze względu na przedmiot sporu. Zabezpieczenie polegać może np. na nakazaniu złożenia określonej sumy pieniężnej do depozytu czy też ustanowieniu zakazu zbywania określonych praw majątkowych. Oczywiście z uwagi na fakt, iż udzielenie zabezpieczenia chroni co do zasady wyłącznie interes jednej ze stron, sąd arbitrażowy może uzależnić udzielenie takiego zabezpieczenia od uprzedniego złożenia przez stronę żądającą stosownego zabezpieczenia. Sąd arbitrażowy może również na wniosek strony zmienić lub uchylić tak wydane postanowienie. Podkreślenia wymaga przy tym, że postanowienie sądu arbitrażowego o zastosowaniu tymczasowego środka zabezpieczającego podlega wykonaniu po nadaniu mu przez sąd powszechny klauzuli wykonalności.

Postępowanie przed sądem arbitrażowym oparte jest na zasadzie równości stron. Oznacza to, że każda ze stron ma prawo do wysłuchania i przedstawiania swoich twierdzeń oraz dowodów na ich poparcie. Strony mogą również ustalić zasady i tryb postępowania przed sądem arbitrażowym. Uprawnienie to przysługuje stronom głównie w przypadku rozpatrywania sporu przez sąd arbitrażowy *ad hoc*, pamiętać bowiem należy, że w przypadku poddania sporu pod rozstrzygnięcie stałego sądu arbitrażowego, posiadać on będzie własne reguły procedowania ustalone w regulaminie, który co do zasady wiąże strony. Sąd arbitrażowy nie jest związany przepisami o postępowaniu przed sądami powszechnymi (czyli w głównej mierze przepisami kodeksu postępowania cywilnego). To raczej postanowienia regulaminów stałych sądów arbitrażowych zawierają odniesienia w kwestiach nieuregulowanych do kodeksu postępowania cywilnego.

Sąd arbitrażowy może przeprowadzić dowód z przesłuchania świadków, z dokumentów, oględzin, a także inne konieczne dowody. Odróżnia go jednak od sądu powszechnego to, że nie może przy prowadzeniu postępowania dowodowego stosować środków przymusu (nałożenia grzywny, nakazania przymusowego doprowadzenia danej osoby itp.). Jeżeli strony nie umówią się inaczej, sąd arbitrażowy może wyznaczyć biegłego lub biegłych w celu zasięgnięcia ich opinii, jak również zażądać od strony dostarczenia biegłemu odpowiednich informacji lub przedstawienia mu albo udostępnienia do zbadania dokumentów lub innych przedmiotów. Sąd arbitrażowy może również zwrócić się o przeprowadzenie dowodu lub wykonanie innej czynności, której sąd arbitrażowy nie może wykonać do sądu rejonowego (powszechnego), w którego okręgu dowód lub czynność powinna być przeprowadzona. Ponieważ, jak wspomniano

wyżej, sąd arbitrażowy nie może stosować środków przymusu, dlatego też niezbędna w tym zakresie może okazać się pomoc sądu powszechnego, który takie środki przymusu zastosuje. W postępowaniu dowodowym przed sądem rejonowym mogą wziąć udział strony i arbitrzy z prawem zadawania pytań.

Kolejnym zagadnieniem do rozważenia jest kwestia tzw. prekluzji w zakresie zgłaszania zarzutów co do naruszenia procedury postępowania. Jeżeli uchybiono dyspozytywnym przepisom kodeksu postępowania cywilnego regulującym sąd arbitrażowy (tj. przepisom, które strony mogą zmodyfikować) albo uchybiono określonym przez strony zasadom postępowania, strona, która o powyższym uchybieniu wiedziała, nie może podnieść zarzutu takiego uchybienia przed sądem arbitrażowym ani też powołać się na takie uchybienie w skardze o uchylenie wyroku sądu arbitrażowego, jeżeli nie podniosła zarzutu niezwłocznie lub w terminie określonym przez strony bądź przepisy kodeksu postępowania cywilnego w zakresie regulującym sąd arbitrażowy. Strona nie traci możliwości podnoszenia zarzutów, jeżeli o uchybieniu przepisów nie wiedziała¹⁰. Regulacja prekluzji nie dotyczy również uchybienia przepisom bezwzględnie obowiązującym. Nawet jeżeli strona wiedząca o takim uchybieniu nie podniosła niezwłocznie zarzutu, będzie mogła zarzut ten podnieść w późniejszej fazie postępowania lub w skardze o uchylenie wyroku sądu polubownego¹¹. Jak już wspomniano, prekluzji ulega również zarzut braku właściwości sądu arbitrażowego. W takim przypadku skargi o uchylenie wyroku sądu polubownego nie można już skutecznie oprzeć na zarzucie, że brak było zapisu na sąd polubowny, zapis na sąd polubowny jest nieważny, bezskuteczny albo utracił moc według prawa dla niego właściwego¹². W przypadku podniesienia zarzutu braku właściwości sąd arbitrażowy może orzec o swojej właściwości odrębnym postanowieniem, jest to jednak pozostawione jego uznaniu¹³. Sąd ten, pozostając przekonany o istnieniu ważnego zapisu, może bowiem także merytorycznie rozpoznać sprawę, nie wydając uprzedniego postanowienia w przedmiocie zgłoszonych zarzutów co do jego niewłaściwości¹⁴. W tym drugim przypadku jest oczywiste, że strona może oprzeć skargę o uchylenie wyroku sądu polubownego na przedmiotowym zarzucie, nie miała ona bowiem wcześniej żadnej możliwości poddania tego zarzutu pod ocenę sądu powszechnego¹⁵.

6. Wyrok sądu arbitrażowego, skarga o uchylenie wyroku, uznanie i stwierdzenie wykonalności wyroku

Postępowanie przed sądem arbitrażowym kończy się co do zasady wydaniem przez ten sąd wyroku, może się jednak ono zakończyć również poprzez zawarcie przez strony ugody (której sąd arbitrażowy może nadać formę wyroku) albo cofnięcie pisma wszczynającego postępowanie, a w konsekwencji umorzenie postępowania.

Sąd arbitrażowy rozstrzyga spór wedle prawa właściwego dla danego stosunku prawnego (czyli tego, z którego wynika spór), a jeśli strony go do tego wyraźnie upoważniły, według ogólnych zasad prawa lub zasad słuszności. W każdym jednak przypadku sąd arbitrażowy bierze pod uwagę postanowienia umowy oraz ustalone zwyczaje mające zastosowanie do danego stosunku

¹⁰ M. Wójcik [w:] A. Jakubecki (red.), *Komentarz...*, LEX 2014.

¹¹ Ibidem.

¹² Wyr. SA w Warszawie z 23.08.2012 r., I ACa 46/11.

¹³ Ibidem.

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ Ibidem.

prawnego. Jeżeli sąd arbitrażowy rozpoznaje spór w składzie więcej niż jednego arbitra, jego orzeczenia zapadają większością głosów, chyba że strony postanowiły inaczej. Może zatem powstać sytuacja, w której strony powołają równą liczbę arbitrów lub ustalą, że orzeczenia zapadają np. większością 2/3 lub 3/4 głosów. Odmienne ustalenia stron co do zasad głosowania mogą być o tyle problematyczne, że nieosiągnięcie wymaganej jednomyślności lub większości głosów co do rozstrzygnięcia o całości lub o części przedmiotu sporu, zapis na sąd polubowny traci w tym zakresie moc. Powyższe powinno zatem hamować strony przed ustaleniem zasad postępowania, w których każda ze stron wybiera tę samą liczbę arbitrów (co gwarantuje stronom równość, ale może doprowadzić do powstania impasu w rozstrzygnięciu), czy też ustalaniem zasad głosowania na przykład większością 2/3 lub 3/4 głosów (ponieważ jej osiągnięcie może nie być w danych realiach sprawy możliwe). Rozsądne w tej materii wydaje się być pozostawienie tej kwestii do uregulowania na zasadach przyjętych przez przepisy kodeksu postępowania cywilnego lub też poddanie sporu pod rozstrzygnięcie stałego sądu arbitrażowego, którego regulamin postępowania zmniejsza w znacznym stopniu ryzyko powstania sytuacji, w której niemożliwym będzie wydanie przez sąd rozstrzygnięcia.

Wyrok sądu arbitrażowego powinien być sporządzony na piśmie i podpisany przez arbitrow, którzy go wydali. Jeżeli wyrok jest wydany przez sąd arbitrażowy rozpoznający sprawę w składzie trzech lub więcej arbitrów, wystarczą podpisy większości arbitrów z podaniem przyczyny braku pozostałych podpisów. Jeżeli wyrok sądu arbitrażowego w swoim tekście zawiera niedokładności, błędy pisarskie albo rachunkowe lub inne oczywiste omyłki, jak również wtedy, gdy strona powzięła wątpliwości co do treści wyroku, każda ze stron może zwrócić się w ciągu 2 tygodni od dnia otrzymania wyroku o sprostowanie lub rozstrzygnięcie. Podobnie, jeśli sąd arbitrażowy nie rozstrzygnął w wyroku o części żądań strony, każda ze stron może zwrócić się w ciągu miesiąca od dnia otrzymania wyroku z wnioskiem o jego uzupełnienie.

Co do zasady postępowanie przed sądem arbitrażowym jest jednoinstancyjne. Jednakże przepisy kodeksu postępowania cywilnego pozwalają stronom na odmienne uregulowanie tej materii. Strony mogą zatem postanowić, że postępowanie przed sądem arbitrażowym będzie obejmowało więcej niż jedną instancję. Jeżeli strony poddały spór pod rozstrzygnięcie stałego sądu arbitrażowego, wiążący w tym zakresie będzie dla nich regulamin tego sądu, który również może przewidywać wieloinstancyjność postępowania.

Środkiem prawnym, za pomocą którego strona może próbować kwestionować ostateczne rozstrzygnięcie sądu arbitrażowego, jest skarga o uchylenie wyroku sądu arbitrażowego. Skarga przysługuje wyłącznie od wyroków sądu polubownego, a także ugód, którym sąd arbitrażowy nadał formę wyroku¹⁶. Nie można natomiast wnieść skargi w stosunku do ugody zawartej przed sądem arbitrażowym¹⁷. Podważanie jej może nastąpić na zasadach ogólnych z powodu wad oświadczenia woli¹⁸. Skarga jest niedozwolona także w stosunku do orzeczeń sądu arbitrażowego niemających postaci wyroku (np. postanowień o umorzeniu postępowania)¹⁹. Pamiętać również należy, że nie jest dopuszczalne wyłączenie skargi o uchylenie wyroku sądu polubownego w drodze umowy

¹⁶ A. Jakubecki [w:] H. Dolecki, T. Wiśniewski (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz*. Tom V, art. 1096–1217, LEX 2013.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Ibidem.

stron²⁰. Skarga o uchylenie wyroku sądu polubownego nie jest jednakże „apelacją”, albowiem strona może podnosić w niej wyłącznie określone w kodeksie postępowania cywilnego zarzuty. Spośród nich wskazać należy m.in. następujące:

- a) wadliwość lub brak zapisu na sąd polubowny;
- b) nienależyte zawiadomienie strony o wyznaczeniu arbitra, o postępowaniu przed sądem polubownym lub w inny sposób pozbawienie strony możliwości obrony jej praw;
- c) wyrok sądu polubownego dotyczy sporu nieobjętego zapisem na sąd polubowny lub wykracza poza zakres takiego zapisu, (jednakże jak wspomniano już wyżej przekroczenie zakresu zapisu na sąd polubowny nie może stanowić podstawy uchylenia wyroku, jeżeli strona, która brała udział w postępowaniu, nie zgłaszała tego zarzutu);
- d) nie zachowano wymagań co do składu sądu polubownego lub podstawowych zasad postępowania przed tym sądem, wynikających z ustawy lub określonych przez strony;
- e) wyrok uzyskano za pomocą przestępstwa albo podstawą wydania wyroku był dokument podrobiony lub przerobiony;
- f) w tej samej sprawie między tymi samymi stronami zapadł prawomocny wyrok sądu (tzw. *res iudicatae*).

Uchylenie wyroku sądu polubownego następuje także wtedy, gdy sąd powszechny stwierdzi, że:

- a) według ustawy spór nie może być rozstrzygnięty przez sąd arbitrażowy;
- b) wyrok sądu arbitrażowego jest sprzeczny z podstawowymi zasadami porządku prawnego RP (tzw. klauzula porządku publicznego).

Na wniesienie skargi o uchylenie wyroku sądu polubownego strona ma 3 miesiące od dnia doręczenia wyroku (lub jeżeli strona wniosła o uzupełnienie, sprostowanie bądź wykładnię wyroku – w ciągu trzech miesięcy od dnia doręczenia przez sąd arbitrażowy orzeczenia rozstrzygającego o tym wniosku). Jeżeli wyrok uzyskano za pomocą przestępstwa albo podstawą wydania wyroku był dokument podrobiony lub przerobiony, jak również wtedy, gdy w tej samej sprawie między tymi samymi stronami zapadł prawomocny wyrok sądu, termin do wniesienia skargi liczy się od dnia, w którym strona dowiedziała się o tej podstawie (jednakże nie później niż w ciągu 5 lat od dnia doręczenia stronie wyroku sądu arbitrażowego). Sąd powszechny, do którego wniesiono skargę, może na wniosek jednej ze stron zawiesić postępowanie na czas określony, aby umożliwić sądowi arbitrażowemu ponowne podjęcie postępowania w celu usunięcia podstaw do uchylenia wyroku sądu polubownego. Sąd powszechny może również wstrzymać wykonanie wyroku sądu arbitrażowego (może jednak uzależnić wstrzymanie od złożenia zabezpieczenia).

Ostatnią kwestią odnoszącą się do wyroku sądu arbitrażowego jest jego uznanie lub stwierdzenie wykonalności. Wyrok sądu arbitrażowego lub ugoda przed nim zawarta mają bowiem moc prawną na równi z wyrokiem sądu powszechnego lub ugodą zawartą przed sądem po ich uznaniu przez sąd powszechny albo po stwierdzeniu przez sąd powszechny ich wykonalności. Podczas uznawania lub stwierdzania wykonalności wyroku sądu arbitrażowego działanie sądu powszechnego jest bardzo ograniczone. Sąd ten sprawdza jedynie formalne podstawy do uznania wyroku lub nadania mu klauzuli wykonalności. Podobnie jak w przypadku skargi o uchylenie wyroku sądu polubownego, sąd powszechny odmawia uznania albo stwierdzenia wykonalności wyroku sądu polubownego lub ugody przed nim zawartej, jeżeli:

²⁰ M. Łaszczuk, J. Szpara [w:] A. Szumański (red.), *System prawa handlowego*. Tom 8. *Arbitraż handlowy*, C.H. Beck, Warszawa 2010, s. 583.

- a) według przepisów ustawy spór nie może być poddany pod rozstrzygnięcie sądu polubownego;
- b) uznanie lub wykonanie wyroku sądu polubownego lub ugody przed nim zawartej byłoby sprzeczne z podstawowymi zasadami porządku prawnego RP (tzw. klauzula porządku publicznego).

Jeżeli wniesiono skargę o uchylenie wyroku sądu polubownego sąd powszechny, do którego skierowano wniosek o uznanie albo stwierdzenie wykonalności wyroku, może odroczyć rozpoznanie sprawy. Sąd ten może również, na wniosek strony żądającej uznania albo stwierdzenia wykonalności wyroku sądu polubownego, nakazać drugiej stronie złożenie stosownego zabezpieczenia.

III. Branżowe sądownictwo arbitrażowe w Polsce

1. Wprowadzenie

Najstarszym branżowym sądem polubownym w Polsce jest Sąd Arbitrażowy przy Izbie Bawełny w Gdyni²¹. Został on założony już w 1938 r. Zajmuje się rozstrzyganiem sporów jakościowych i handlowych dotyczących obrotu bawełną. Na wyposażeniu sądu znajduje się własne laboratorium oraz profesjonalne sale klasyfikacji bawełny, co umożliwia utrzymanie wysokiego poziomu badań i ocen surowca. Od 2006 r. Sąd działa na podstawie „Zbioru Zasad i Reguł Europejskich Izb Bawełny”. Ze zrozumiałych względów współcześnie Sąd odgrywa rolę doraźną. Obecnie nie są przed nim prowadzone żadne postępowania.

Przechodząc jednak do bardziej nowoczesnego sądownictwa, wśród dynamicznie rozwijających się sądów polubownych w Polsce należy wymienić Sąd Polubowny przy KNF²², który został powołany 31 marca 2008 r. Jego głównym zadaniem jest rozstrzyganie sporów pomiędzy klientami a instytucjami finansowymi, które podlegają nadzorowi KNF. Przede wszystkim są to instytucje, takie jak banki, SKOK, towarzystwa ubezpieczeniowe, towarzystwa funduszy inwestycyjnych, biura maklerskie, pośrednicy finansowi. Sąd Polubowny przy KNF rozpatruje sprawy o wartości przedmiotu sporu przekraczającej 500 zł oraz spory o prawa niemajątkowe. Spór może być rozpoznany w dwóch trybach – w postępowaniu mediacyjnym albo arbitrażowym. Wymogiem wszczęcia postępowania arbitrażowego jest zgoda obu stron. Spór rozstrzygany jest przez niezależnego arbitra. W postępowaniu, w którym powodem jest konsument opłata stała od wszczęcia sporu wynosi dla niego 250 zł. W pozostałych wypadkach jest ona uzależniona od wartości przedmiotu sporu, m.in. przy wartości powyżej 250 tys. zł wynosi 1% dochodzonego roszczenia, jednak wpis nie może przekroczyć 100 tys.²³ zł. Ostateczne rozstrzygnięcie dotyczące kosztów zapada w orzeczeniu kończącym postępowanie. Warto zauważyć, że nawet jeśli powodem jest konsument, to status osoby fizycznej w przypadku ewentualnej porażki nie chroni go przez obciążeniem kosztami.

Kolejnym sądem branżowym jest Bankowy Arbitraż Konsumentcki, działający przy Związku Banków Polskich, który rozpoczął działalność 1 marca 2002 r.²⁴. Jego orzeczenia są honorowane przez wszystkie banki należące do Związku Banków Polskich oraz banki spółdzielcze niezrzeszone w związku, które wyraziły wolę współpracy. Przedmiotem postępowania może być spór dotyczący

²¹ <http://www.gca.org.pl/x.php/1,392/Arbitraz.html> (30.09.2014 r.).

²² http://www.knf.gov.pl/regulacje/Sad_Polubowny (30.09.2014 r.).

²³ http://www.knf.gov.pl/regulacje/Sad_Polubowny/tarfa.html (30.09.2014 r.).

²⁴ <http://zbp.pl/dla-konsumentow/arbitrer-bankowy/dzialalnosc> (30.09.2014 r.).

roszczeń pieniężnych z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania przez banki czynności na rzecz konsumenta. Maksymalna wartość przedmiotu sporu wynosi 8000,00 zł. Możliwe jest również zawarcie ugody w toku postępowania arbitrażowego. Interesujące jest również to, że orzeczenia zapadłe w BAK są dla banków ostateczne. Konsumentowi natomiast, w przypadku niekorzystnego dla niego rozstrzygnięcia, przysługuje prawo wystąpienia z powództwem na drogę postępowania sądowego. Warunkiem wszczęcia procedury arbitrażowej jest wyczerpanie postępowania reklamacyjnego banku. Opłata od wniosku wynosi 50 zł, a w przypadku gdy wartość przedmiotu sporu nie przekracza 50 zł, opłata ta wynosi 20 zł.

Sąd Arbitrażowy Rynku Audiowizualnego (SARA)²⁵ został powołany 11 czerwca 2010 r. na podstawie uchwały Walnego Zgromadzenia Krajowej Izby Producentów Audiowizualnych (KIPA). Sąd prowadzony jest przy Krajowej Izbie Producentów Audiowizualnych z zachowaniem wszelkich zasad poufności. Jak wynika z informacji udzielonych przez SARA przyczyną powołania sądu stał się przede wszystkim rozwój rynku audiowizualnego, a w konsekwencji także wzrastająca liczba sporów prawnych na tym gruncie. Z uwagi na specyfikę branży zasadne stało się zatem, aby spory były rozstrzygane przez osoby będące jej członkami i mające odpowiednią znajomość poszczególnych jej zawodów. Utworzenie SARA zostało także poparte przez Polski Instytut Sztuki Filmowej, a jego funkcjonowanie w przyszłości przełożyć się ma na stworzenie zasad dobrych praktyk w branży. Stroną w postępowaniu przed sądem mogą być wszyscy uczestnicy rynku audiowizualnego w tym m.in. producenci, koproducenci, nadawcy, twórcy, członkowie ekip realizacyjnych, dystrybutorzy, wydawcy itp. Natomiast pod rozstrzygnięcie sądu strony mogą poddać wszelkie spory o prawa majątkowe lub spory o prawa niemajątkowe mogące stanowić przedmiot ugody sądowej, związane z rynkiem audiowizualnym, co w szczególności dotyczy przedprodukcji, produkcji, postprodukcji i dystrybucji filmów, wykładni umów czy finansowania wykonania materiałów audiowizualnych.

Sąd Arbitrażowy przy Izbie Gospodarczej Gazownictwa, powołany 24 września 2009 r. przez Zarząd Izby Gospodarczej Gazownictwa ma za zadanie rozstrzygać spory pomiędzy podmiotami działającymi w branży gazowniczej²⁶. Nie oznacza to jednak, że są to jedyne spory, jakie w założeniu mogą zostać poddane pod rozpoznanie. Jak stanowi bowiem regulamin działania pod rozstrzygnięcie sądu strony mogą poddać wszelkie spory o prawa majątkowe lub spory o prawa niemajątkowe mogące stanowić przedmiot ugody sądowej, z wyjątkiem spraw o alimenty²⁷. Istnieje możliwość wyboru prowadzenia arbitrażu w jednym z 5 języków (polskim, angielskim, francuskim, niemieckim, rosyjskim). Z reguły opłata rejestracyjna od pozwu wynosi 2000 zł, z wyłączeniem spraw o wartości przedmiotu sporu poniżej 100 000,00 zł i ponownie rozpoznawanych po uchyleniu wyroku Sądu Arbitrażowego. W tych sprawach opłata rejestracyjna wynosi 500 zł. W dalszej części należy także uiścić opłatę arbitrażową, która kształtowana jest w zależności od wartości przedmiotu sporu (do 50 000 zł wynosi ona 3000 zł)²⁸.

Spory wynikające z użytkowania Internetu, w szczególności dotyczące praw do nazw domeny .pl rozpatrywane mogą być przez sądy polubowne działające przy instytucjach, z którymi Naukowa

²⁵ http://www.sara.kipa.pl/index.php?option=com_content&view=frontpage (30.09.2014 r.).

²⁶ <http://www.igg.pl/1/node/39> (30.09.2014 r.).

²⁷ Regulamin działania Sądu Arbitrażowego przy Izbie Gospodarczej Gazownictwa dostępny na: http://www.igg.pl/1/file/temp_zuau0A/Regulamin.pdf (30.09.2014 r.).

²⁸ Taryfa opłat za czynności Sądu Arbitrażowego przy Izbie Gospodarczej Gazownictwa dostępna na: http://www.igg.pl/1/file/temp_0dzZ3A/Za%C5%82.%20do%20Regulaminu_Taryfy%20op%C5%82at.pdf (30.09.2014 r.).

i Akademska Sieć Komputerowa zawarła porozumienia o współpracy w zakresie rozstrzygnięcia sporów. Poza Sądem Arbitrażowym przy Krajowej Izbie Gospodarczej w Warszawie do rozpatrywania spraw przeznaczone są także Sąd Polubowny ds. Domen Internetowych przy Polskiej Izbie Informatyki i Telekomunikacji oraz *The World Intellectual Property Organization Arbitration and Mediation Center*. Centrum Mediacji i Arbitrażu przy Światowej Organizacji Własności Intelektualnej jest właściwym sądem dla sporów, w których obie strony posiadają miejsce zamieszkania lub siedzibę poza granicami RP²⁹. Sąd Polubowny ds. Domen Internetowych przy Polskiej Izbie Informatyki i Telekomunikacji powstał w celu rozwiązywania sporów w zakresie naruszenia praw osób trzecich w związku z rejestracją domen internetowych przez abonentów domeny, naruszenia przepisów ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji³⁰, ustawy – Prawo własności przemysłowej³¹, naruszenia praw do firmy, oraz dóbr osobistych³².

2. Sąd arbitrażowy dla branży transportowej

Spośród branżowych sądów arbitrażowych w Polsce na uwagę zasługuje w szczególności Sąd Arbitrażowy przy Centrum Mediacji i Arbitrażu Transportu Sp. z o.o. w Warszawie. Sąd ten powstał w 2013 r. i jest pierwszym sądem w Polsce przeznaczonym do rozstrzygnięcia sporów z zakresu transportu, w szczególności kolejowego³³.

Cechą wyróżniającą Sąd Arbitrażowy przy Centrum Mediacji i Arbitrażu Transportu Sp. z o.o. jest profesjonalizm oraz praktyczne podejście do rozstrzygnięcia sporów prawnych. Zauważyć należy, że w skład każdego trzyosobowego zespołu orzekającego wchodzi co najmniej jedna osoba z wykształceniem technicznym oraz co najmniej jedna osoba posiadająca uprawnienia radcy prawnego lub adwokata. Powyższe wynika z faktu, iż Sąd Arbitrażowy prowadzi dwie listy arbitrów: Listę Arbitrów Branżowych oraz Listę Arbitrów Prawników³⁴. Takie ukształtowanie zespołów orzekających sprawia, że strony mogą być pewne fachowego rozstrzygnięcia sporu, ponieważ postępowanie prowadzone jest przez fachowców zarówno w danej dziedzinie obrotu gospodarczego, jak i prawa.

Posiedzenia Sądu Arbitrażowego są tajne. Dzięki temu strony sporu mają pewność, że tajemnice dotyczące ich przedsiębiorstwa nie zostaną w żaden sposób ujawnione. Rozprawy i posiedzenia wyznaczane są w krótkich odstępach czasu (szybkość postępowania), zapewniając jednak stronom sporu właściwy czas na przygotowanie się do nich³⁵. Postępowanie arbitrażowe kończy z reguły wydanie przez zespół arbitrów wyroku, który po nadaniu mu przez sąd powszechny klauzuli wykonalności staje się pełnoprawnym tytułem wykonawczym umożliwiającym wszczęcie postępowania egzekucyjnego u komornika. Strona niezadowolona z rozstrzygnięcia może wnieść do zespołu sędziowskiego II instancji apelację. Postępowanie arbitrażowe może jednak zakończyć się również poprzez zawarcie przez strony sporu ugody³⁶. Ponadto postępowanie arbitrażowe stanowi korzystniejszą finansowo formę rozwiązania sporu. Świadczy o tym choćby opłata arbi-

²⁹ <http://www.dns.pl/spory.html> (30.09.2014 r.).

³⁰ Ustawa z 16.04.1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (t.j.: Dz. U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503 ze zm.).

³¹ Ustawa z 30.06.2000 r. – Prawo własności przemysłowej (t.j.: Dz. U. z 2003 r., Nr 119, poz. 1117 ze zm.).

³² http://www.piiit.org.pl/piiit2/index.jsp?place=Menu02&news_cat_id=69&layout=2 (30.09.2014 r.).

³³ <http://www.sadarbitrazowy.org/> (30.09.2014 r.).

³⁴ Ibidem.

³⁵ Ibidem.

³⁶ Ibidem.

trażowa obliczana od wartości przedmiotu sporu, która wynosi 3%³⁷. Przy Sądzie Arbitrażowym działa również Centrum Mediacji. Bezstronni Mediatorzy pomagają stronom postępowania mediacyjnego w wypracowaniu kompromisu, którego rezultatem jest zawarcie ugody.

Na koniec należy zauważyć, że Sąd Arbitrażowy może odgrywać znaczącą rolę w rozstrzygnięciu sporów prawnych wynikających z projektów współfinansowanych w ramach unijnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013. Zważywszy, iż okres kwalifikowania wydatków dla tego programu kończy się 31 grudnia 2015 r., to właśnie sprawne rozstrzygnięcia Sądu Arbitrażowego mogą gwarantować rozliczenie poniesionych wydatków we właściwym terminie.

IV. Sądownictwo arbitrażowe w Europie i na świecie

1. Wprowadzenie

Odnosząc się do zagadnienia arbitrażu na świecie, w pierwszej kolejności należy podkreślić, że największe znaczenie w tym zakresie mają międzynarodowe trybunały arbitrażowe z uwagi na ich największy zakres działania. Zrzeszają bowiem znaczną część państw ze wszystkich kontynentów, co w sposób znaczący ułatwia stronom dochodzenie swoich roszczeń, albowiem spór poddany pod rozpoznanie takiego trybunału pomija konieczność wszczynania postępowania sądowego w danym państwie oraz znacznie przyspiesza postępowanie i ewentualne wykonanie orzeczeń.

Takim ośrodkiem jest np. Stały Trybunał Arbitrażowy z siedzibą w Hadze. Pierwotnie powołany w 1899 r. w celu rozstrzygania sporów pomiędzy państwami, zrzesza obecnie 115 członków, świadcząc usługi arbitrażu również w zakresie sporów pomiędzy podmiotami prywatnymi. Nie jest to sąd w tradycyjnym ujęciu, składa się z niezależnych arbitrów, którzy wybierani są z listy w ramach zaistniałego sporu. Trybunał prowadzi postępowanie na podstawie kilku procedur w zależności od zawartej klauzuli arbitrażowej oraz danej problematyki³⁸. Postępowanie, w których stroną jest państwo, państwowa osoba prawna czy organizacja międzypaństwowa, może być poddane pod rozstrzygnięcie na podstawie PCA Arbitration Rules³⁹. Drugą możliwością jest rozpatrzenie sporu na podstawie zapisów Europejskiej Karty Energetycznej⁴⁰. Tekst traktatu zawiera zapisy sposobu prowadzenia arbitrażu, który dotyczy w pierwszej kolejności jego interpretacji, sporów w zakresie inwestycji energetycznych, sporów handlowych oraz konkurencji i środowiska. Obecnie zarejestrowanych jest ponad 50 spraw rozpoznawanych na podstawie Europejskiej Karty Energetycznej. Stały Trybunał Arbitrażowy rozpatruje także spory pomiędzy państwami na podstawie UNCLA (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, pol. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza)⁴¹. Stały Trybunał Arbitrażowy odgrywa także istotną rolę w zakresie stosowania ustawy modelowej o międzynarodowym arbitrażu handlowym uchwaloną przez Komisję przy ONZ do spraw międzynarodowego prawa handlowego (UNCITRAL, *United Nations Commission on International Trade Law*) uchwaloną w 1985 r. Przepisy te, powołane w odpowiedzi na stały wzrost międzynarodowego obrotu gospodarczego, a w efekcie skomplikowania materii przepisów,

³⁷ Ibidem.

³⁸ http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag_id=363 (30.09.2014 r.).

³⁹ http://pca-cpa.org/shownews.asp?ac=view&pag_id=1261&searchkind=archive&nws_id=347 (30.09.2014 r.).

⁴⁰ <http://www.encharter.org/index.php?id=269> (30.09.2014 r.).

⁴¹ http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag_id=1288 (30.09.2014 r.).

stanowią alternatywę dla konwencji międzynarodowej, nie prowadzą jednak do ujednoczenia prawa. Ustawa modelowa stanowi bowiem jego źródło w szerokim zakresie, dając oparcie systemów prawnych różnych jurysdykcji. Od 2010 r. obowiązuje nowa wersja Regulaminu Arbitrażowego. Zmiany te miały na celu przede wszystkim dostosowanie jego zapisów do nowoczesnego obrotu gospodarczego i prawnego oraz w celu unowocześnienia i uelastycznienia konstrukcji prawnych. Nowelizacji uległa także ustawa modelowa (2006 r.), która przede wszystkim zliberalizowała wymaganą formę zapisu na sąd polubowny. Dotychczasowo bowiem wymogiem było tradycyjnie zawarcie pisemnego porozumienia w tym zakresie. Obecnie ustawa dopuszcza zawarcie zapisu w formie dowolnej, w efekcie czego dozwolone jest zawarcie jej ustnie, w sposób dorozumiany czy w jakikolwiek inny sposób⁴².

Zasady prowadzenia międzynarodowych postępowań arbitrażowych w ramach Regulaminu Arbitrażowego UNCITRAL uznawane są za najnowocześniejsze na świecie. Z tego powodu stosowane są najczęściej, nie tylko w sporach międzynarodowych, lecz także w ramach arbitrażu krajowego, zarówno w ramach arbitrażu handlowego, jak i w zakresie sporów pomiędzy inwestorami i państwami, co czyni go drugim najczęściej stosowanym regulaminem po zasadach ICSID – *International Centre for Settlement of Investment Disputes*. Charakteryzując postępowanie w ramach UNCITRAL pod kątem jego unikatowości, wskazać należy, że Regulamin 2010 w sposób wyczerpujący reguluje kwestie związane z wyborem organu wyznaczającego arbitrów. W pierwszej kolejności do dyspozycji stron pozostaje wybór odpowiedniej organizacji. W przypadku gdy strona nie dokona wyboru w oznaczonym terminie, prawo wyboru przechodzi na Sekretarz Generalne Stałego Sądu Arbitrażowego. Reguła ta przede wszystkim daje możliwość uniknięcia impasu w procedurze arbitrażowej już na samym początku. Rozprawy arbitrażowe odbywają się co do zasady przy drzwiach zamkniętych. Wyrok w sprawie może zapaść również w sytuacji, gdy zespół orzekający jest w niepełnym składzie. Zjawisko „kadłubowych” zespołów arbitrażowych jest zjawiskiem częstym, szczególnie w fazie końcowej postępowania, gdy jeden z arbitrów je bojkotuje, rezygnując ze swojej funkcji. Rozwiązanie UNCITRAL stanowi skuteczny środek na wszelkie próby sparaliżowania postępowania.

Stały Trybunał Arbitrażowy orzekł m.in. w sprawie roszczeń grupy byłych akcjonariuszy koncernu naftowego Jukos przeciwko Federacji Rosyjskiej. Sprawa ta kojarzona jest głównie z osobą M. Chodorkowskiego. Trybunał uznał roszczenia akcjonariuszy za zasadne i zasądził na ich rzecz odszkodowanie w wysokości 51,57 mld dolarów, orzekając, że rosyjscy urzędnicy manipulowali przepisami, by doprowadzić do upadku Jukosu. Jest to najwyższe odszkodowanie zasądzone przez Stały Trybunał Arbitrażowy⁴³.

Na świecie instytucją rozstrzygającą spory gospodarcze, cieszącą się dużym uznaniem, jest Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy przy Międzynarodowej Izbie Handlu (*International Court Of Arbitration International Commerce Chamber*). Powołany w 1923 r., ma siedzibę w Paryżu. Zgodnie z opublikowaną w 2011 r. statystyką do ICC zgłoszono 793 wniosków o postępowanie arbitrażowe, dotyczące stron pochodzących ze 140 krajów. Podobnie jak w poprzednich wypadkach, sąd nie rozstrzyga sporów, lecz nominuje w tym celu niezależnych arbitrów, samemu

⁴² M. Aslanowicz, *Arbitraż Krajowy na tle standardów międzynarodowych UNCITRAL – Regulamin i Ustawa Modelowa*, referat wygłoszony na konferencji „Arbitraż krajowy na tle standardów międzynarodowych” 22.11.2012 r.

⁴³ <http://www.polskatimes.pl/arttykul/3521017,haga-trybunal-arbitrazowy-nakazal-rosji-wypłacenie-50-mld-dolarow-bylym-udzialowcom-jukosu,id,t.html> (30.09.2014 r.).

zapewniając nadzór i wsparcie organizacyjne oraz dokładając starań dla zapewnienia wykonalności wyroków trybunałów arbitrażowych. Co do zasady sąd rozpoznaje sprawy w terminie 6 miesięcy (w wyjątkowych wypadkach może ulec wydłużeniu). Poddanie sporu pod rozpoznanie przez sąd następuje na podstawie odpowiedniej klauzuli arbitrażowej⁴⁴. W zakresie poufności postępowania to zespół orzekający na wniosek stron może orzec rozpoznanie sprawy niejawnie, aczkolwiek nie stanowi to reguły.

Istotną rolę w alternatywnym rozwiązywaniu sporów odgrywa również *International Centre for Settlement of Investment Disputes* (ICSID, pol. Międzynarodowe Centrum Rozwiązywania Sporów Inwestycyjnych), autonomiczna organizacja powołana przy Banku Światowym, zrzeszająca obecnie ponad 140 członków. Naczelnym zadaniem Centrum jest stworzenie warunków dla rozwiązywania sporów i arbitraż w sprawach międzynarodowych inwestycji. Oznacza to zatem, że samo centrum nie prowadzi sporów, a jedynie stanowi „bazę” instytucjonalną i proceduralną dla niezależnych komitetów koncyliacyjnych oraz trybunałów arbitrażowych powoływanych każdorazowo do danej sprawy. Sam arbitraż jest dobrowolny, jednakże jeżeli strony zgodzą się na rozpoznanie sporu w ramach Międzynarodowego Centrum Rozwiązywania Sporów Inwestycyjnych, to nie przysługuje im już prawo wycofania się. Następną interesującą kwestią jest również fakt, że zapadłe orzeczenie nie może zostać uchylone przez sąd państwowy. W konsekwencji konwencja wymaga, aby państwa-strony uznawały orzeczenia Centrum⁴⁵. Aby poddać spór pod rozpoznanie w ramach Międzynarodowego Centrum Rozwiązywania Sporów, konieczne jest spełnienie kilku warunków. Przede wszystkim spór winien być prowadzony pomiędzy państwem-stroną i przedsiębiorstwem kwalifikowanym jako państwowe lub innym państwem-stroną konwencji. W dalszej kolejności roszczenie musi wynikać bezpośrednio z danej inwestycji, a strony zawrzeć odpowiednie pisemne porozumienie o jego rozpoznaniu przez Centrum.

Rozwój arbitrażu obserwowany jest w praktycznie każdej dziedzinie obrotu gospodarczego. W zakresie spraw dotyczących transportu morskiego, budowy statków, załadunku i rozładunku towarów oraz handlu międzynarodowego uznaniem cieszy się założona w 1988 r. fundacja *Transport and Maritime Arbitration Rotterdam-Amsterdam* (TAMARA) z siedzibą w Rotterdamie/Amsterdamie. Wskazać należy, że jest to czołowa organizacja zrzeszona w Holenderskim Związku Arbitrażu Morskiego (*Dutch Maritime Arbitration Association*). Arbitraż prowadzony jest na podstawie holenderskiego kodeksu postępowania cywilnego. Od 2008 r. fundacja wprowadziła możliwość rozwiązywania sporów w formie tzw. e-arbitrażu na platformie internetowej. Zgodnie z informacjami sądu dla każdej sprawy istnieje alternatywa tradycyjnego arbitrażu albo nowoczesnego, który w sposób znaczący obniża przede wszystkim koszty postępowania. Fundacja zajmuje się przede wszystkim sprawami dotyczącymi roszczeń z tytułu budowy statków, roszczeń agentów, z tytułu konosamentów, umów o budowę statków, szkód wyrządzonych w trakcie transportu, szkód wyrządzonych dostarczaniem paliwa poniżej właściwej jakości, odszkodowań typu *demurrage* (tj. wypłacanych przez czarterującego w razie przekroczenia określonego w umowie czarterowej czasu załadunku/rozładunku danego statku bądź w razie zbyt długiego czasu oczekiwania na wejście do portu przez określony statek) oraz roszczeń z tytułu wynajmu kontenerów⁴⁶.

⁴⁴ <http://www.iccpolska.pl/index.php/arbitraz> (30.09.2014 r.).

⁴⁵ https://icsid.worldbank.org/ICSID/Servlet?requestType=CasesRH&actionVal=RightFrame&FromPage=Dispute%20Settlement%20Facilities&pageName=Disp_settl_facilities (30.09.2014 r.).

⁴⁶ <https://www.tamara-arbitration.org/> (30.09.2014 r.).

W zakresie arbitrażu europejskiego należy także wspomnieć o Instytucie Arbitrażu (*Institute of Arbitration*), założonym w 1994 r. z siedzibą w Brukseli. Jest organizacją neutralną i niezależną od władzy któregoś z państw. Poprzez wprowadzenie w 2001 r. *Standard Dispute Rules* (SDR) arbitraż został znacznie usprawniony, a jego koszty obniżone. Instytut przewiduje kilka form prowadzenia arbitrażu, m.in. przez wprowadzenie w szczególnych warunkach sądu *ad hoc*, który jest jednak odradzany ze względu na koszty oraz możliwe do powstania konflikty na gruncie ustalenia terminów, arbitrów i zakresu działania. Istnieje także możliwość prowadzenia sporu za pośrednictwem platformy internetowej czy mini-arbitrażu, którego zaletą jest przede wszystkim niski koszt w wysokości 100 euro oraz uzyskanie orzeczenia w ciągu miesiąca od wniesienia sprawy. W ciągu roku rozpatrywanych jest ok. 325 spraw z zakresu arbitrażu i 450 spraw mediacyjnych. Połowa z nich odbywa się internetowo⁴⁷. Instytut Arbitrażu przewiduje możliwość prowadzenia spraw w zakresie budownictwa, nieruchomości, transportu i logistyki, przemysłu, handlu międzynarodowego, sprzedaży i franszyzy, patentów i znaków towarowych, fuzji przedsiębiorstw, bankowości i ubezpieczeń oraz medycznych. Arbitraż dotyczący transportu odbywa się na podstawie klauzuli zawartej w art. 33 konwencji CMR.

Omawiając wartość i zalety arbitrażu w zakresie ciekawostki nie sposób także pominąć arbitrażu w sprawach sportowych, który również niewątpliwie uznać należy za branżowy. W tej dziedzinie największym uznaniem cieszy się *Court of Arbitration for Sport* (CAS, pol. Sportowy Sąd Arbitrażowy) z siedzibą w Lozannie⁴⁸. Powołany został w 1984 r. i stanowił próbę rozwiązania problemu braku niezależnego organu, którego zadaniem było rozwiązywanie zwiększających się liczebność konfliktów na gruncie sportowym. W początkowej fazie istnienia Sportowy Sąd Arbitrażowy działał przy Międzynarodowym Komitecie Olimpijskim, który nadawał i zmieniał jego statut oraz finansował bieżącą działalność. Pierwotnie sąd obradował w ramach jednej procedury, która rozpoczynała się od złożenia odpowiedniej skargi wraz z wnioskiem o podjęcie arbitrażu. Istotną zaletą był także fakt, że postępowanie przed sądem było w zasadzie wolne od opłat. Z powyższych względów CAS zyskiwało na popularności, co przede wszystkim, na początku lat 90., spowodowało konieczność ujednoczenia klauzul arbitrażowych. CAS oficjalnie został uznany za sąd arbitrażowy w 1993 r. przez Trybunał Federalny Szwajcarii, w wyniku czego oddalona została skarga jednej ze stron na orzeczenie Sądu Arbitrażowego do sądu powszechnego. W celu wyeliminowania powiązań z Międzynarodowym Komitetem Olimpijskim, co w znacznym stopniu rzutowało na niezawisłość sądu, dokonano głębokiej reformy CAS, która spowodowała jego uniezależnienie finansowe i organizacyjne. W efekcie Sportowy Sąd Arbitrażowy został uznany za najwyższą władzę sądowniczą w zakresie orzeczeń Międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego, Związku Federacji Letnich i Zimowych Igrzysk Olimpijskich oraz narodowych Komitetów Olimpijskich. Z czasem także spory zostały poddane pod osąd przez Międzynarodową Federację Piłkarską (FIFA) oraz Europejską Federację Piłkarską (UEFA). Obecnie CAS obraduje w ramach czterech procedur, tj. zwykłej procedury arbitrażowej (rozpoczynanej na podstawie zawartej klauzuli arbitrażowej), odwoławczej procedury arbitrażowej (wszczynanej w ramach odwołań składanych od ostatecznych decyzji organizacji sportowych), doradczej procedury (która nie dotyczy bezpośrednio sporów, a pozwala na zasięgnięcie opinii sądu w danej materii) oraz mediacji. Sąd tworzy

⁴⁷ <http://www.euro-arbitration.org/node.php/en/history> (30.09.2014 r.).

⁴⁸ <http://www.tas-cas.org/history> (30.09.2014 r.).

blisko 300 arbitrów i jest właściwy jedynie w sprawach powiązanych ze sportem. W praktyce dwa rodzaje spraw poddawane są pod orzeczenia CAS: sprawy natury komercyjnej oraz sprawy dyscyplinarne. W zakresie komercyjnym CAS osądza sprawy dotyczące wykonywania kontraktów sponsorskich, sprzedaży praw telewizyjnych, transferów piłkarzy itp. Sąd jest również właściwy w zakresie roszczeń cywilnych, powstałych na gruncie wykonywania sportu. Odnosnie do spraw dyscyplinarnych to dotyczą one w znaczącej mierze przypadków dopingu. Zgodnie ze statystykami opublikowanymi przez CAS z roku na rok ilość rozpatrywanych spraw wzrasta. W 2010 i 2011 r. złożono odpowiednio 298 i 365 wniosków o przeprowadzenie postępowania arbitrażowego. W 2012 r. wniosków takich było już 374, z czego 74 wnioski zostały następnie wycofane, a 90 spraw zakończono w tym samym roku. Z danych wynika także, że przede wszystkim największą popularnością cieszą się procedury odwoławcze od orzeczeń organizacji sportowych, które stanowią największy odsetek spraw przed sądem⁴⁹. Trybunał obraduje w Lozannie, ale posiada swoje siedziby w Sydney i Nowym Jorku. W ramach wielkich imprez sportowych, jak Igrzyska Olimpijskie czy piłkarskie Mistrzostwa Świata i Europy tworzone są trybunały *ad hoc*, przed którymi orzeczenia zapadają w ciągu 24 godzin od momentu złożenia wniosku. To właśnie sukces tych trybunałów *ad hoc* dał CAS rozgłos wśród sportowców, organizacji sportowych i mediów na całym świecie, co przełożyło się także na pozycję i ilość rozpatrywanych spraw.

2. Praktyka arbitrażu kolejowego w Europie i na świecie

W branży kolejowej w Europie najślynniejszy znany przypadek arbitrażu dotyczył linii kolejowej *Iron Rhine* na trasie transportu towarów przemysłowych pomiędzy portem w Antwerpii a Mönchengladbach w Niemczech i sporu narosłego w początkach XXI w. na gruncie praw Belgii do ponownego jej otwarcia (sprawa *Iron Rhine Arbitration*). W wyniku fiaska negocjacji w 2003 r. Królestwa Belgii i Holandii zgodziły się rozpocząć arbitraż pod auspicjami Stałego Trybunału Arbitrażowego w Hadze oraz uznać jego orzeczenie. W 2005 r. Trybunał uznał prawa Belgii do dostępu do linii kolejowej, w efekcie uprawniając do jej ponownego otwarcia, które spodziewane jest w 2015 r.⁵⁰

Znacznie większą popularnością cieszy się natomiast arbitraż kolejowy na świecie. W Stanach Zjednoczonych idea wprowadzenia tego typu formy rozwiązywania sporów powstała już na przełomie lat 20. i 30. XX w.⁵¹. Przede wszystkim świadomość skomplikowania materii przepisów dotyczących kolejnictwa, przewlekłość w rozpoznawaniu spraw przez sądy, a w efekcie coraz częstsze strajki związków zawodowych doprowadziły do stworzenia *National Railroad Adjustment Board* (NRAB, Kolejowa Narodowa Rada Adaptacyjna). Każdej ze stron przyznane zostało prawo złożenia wniosku o wszczęcie arbitrażu, a zapadłe w sprawie orzeczenia były ostateczne i wiążące. Statut przewidywał również egzekucję orzeczeń za pośrednictwem sądu federalnego. NRAB nie składał się natomiast z arbitrów, a z 36 członków powoływanych w równych częściach przez związki zawodowe i przedsiębiorców. Z uwagi jednak na tendencję do głosowania w sposób subiektywny w przypadku równości głosów lub braku możliwości osiągnięcia porozumienia statut wymagał powołania osoby obiektywnej, której zadaniem było osądzenie sprawy.

⁴⁹ <http://www.tas-cas.org/d2wfiles/document/437/5048/0/stat2012.pdf> (30.09.2014 r.).

⁵⁰ *The Iron Rhine Arbitration Case: On the right legal track? Analysis of the Award and of its Relation to the Law of the European Community*, Ineke van Bladel. Pobrano z: [http://www.haguejusticeportal.net/Docs/HJJ-JJH/Issue_1/I.vanBladel\(Eng+Fr\).pdf](http://www.haguejusticeportal.net/Docs/HJJ-JJH/Issue_1/I.vanBladel(Eng+Fr).pdf)

⁵¹ *Arbitration in railroad industry*. Pobrano z: [http://www.goiam.org/uploadedFiles/TCUnion/Reps_Corner/rarbitration\(1\).pdf](http://www.goiam.org/uploadedFiles/TCUnion/Reps_Corner/rarbitration(1).pdf) (30.09.2014 r.).

Z uwagi jednak na fakt, że utworzenie NRAB nie rozwiązało problemu przewlekłości postępowania, w latach 60. XX w. powołano *Public Law Boards* (PLB, Rada Prawa Publicznego). Rozpoznaje ona spór na podstawie pisemnego porozumienia pomiędzy przedsiębiorcą kolejowym a związkiem zawodowym. W skład orzekający wchodzi 3 osoby, przedstawiciel kolei, pracowników oraz osoba neutralna. Orzeczenia PLB są również ostateczne i prawnie wiążące. Co ciekawe, wykonanie wyroków następuje na podstawie akceptacji orzeczenia danego sądu arbitrażowego przez *Federal District Court*. Od momentu wydania osądu strona ma 2 lata na wszczęcie procedury egzekucyjnej. Z uwagi na fakt, że są one ostateczne i wiążące, z reguły nie podlegają prawnej ocenie. Oznacza to, że tak długo, jak nie zostanie udowodnione, że arbiter przekroczył swoją jurysdykcję, popełnił oszustwo czy przestępstwo, wyrok nie zostanie uchylony. W ostatnich latach w orzecznictwie w tym zakresie daje się zaobserwować ocenę także pod kątem zgodności z interesem publicznym.

Także w Kanadzie od 1965 r. funkcjonuje *Canadian Railway Office of Arbitration & Dispute Resolution* z siedzibą w Montrealu. Postępowanie prowadzone jest przez trzech mediatorów na podstawie wniosku zgłoszonego przez przedsiębiorcę kolejowego lub związek zawodowy. Regulamin urzędowania sądu stanowi, że nie może on wydać wyroku bez przeprowadzenia przesłuchania oraz przysługuje mu prawo przeprowadzenia postępowania dowodowego w takim zakresie, w jakim uważa to za niezbędne dla wyjaśnienia danej sprawy. Rozstrzygnięcia są również ostateczne i wiążące dla stron⁵².

Z powyższego wynika zatem, że państwa o wysoce rozwiniętym przemyśle kolejowym decydują się na znaczne uproszczenie w rozwiązywaniu sporów narosłych na tym gruncie. Wskazać także należy, że również w Indiach podjęto pewne rozwiązania w celu zunifikowania reguł arbitrażowych i ich dostosowania do wymogów UNCITRAL.

W Europie natomiast arbitraż w branży kolejowej nie jest rzeczą częstą. W Szwajcarii funkcjonuje *Railways Arbitration Commission* (RACO, pol. Komisja Arbitrażowa ds. Kolei) ustanowiona przez Radę Federalną Szwajcarii, będącą odpowiednikiem polskiej Rady Ministrów, w celu rozwiązywania sporów powstałych na gruncie gwarancji dostępu do infrastruktury kolejowej oraz opłat z tego tytułu. Jest efektem przeprowadzonej w 1999 r. reformy kolejnictwa, która została skoncentrowana na wprowadzeniu taryfy opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Komisja jest zarówno organem sądowym, jak i regulacyjnym. Składa się z 7 członków, ma siedzibę w Bernie i nadzorowana jest przez Radę Federalną Szwajcarii. W zamierzeniu reformy RACO zostało powołane jako niezależny organ regulujący niedyskryminujący dostęp do infrastruktury kolejowej w Szwajcarii. W praktyce RACO działa na dwa sposoby. W pierwszej kolejności wszczyna procedurę arbitrażową pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej i przedsiębiorstwem kolejowym w zakresie umożliwienia dostępu do danej infrastruktury oraz ustalenia właściwej opłaty z tego tytułu. Natomiast na wniosek zarządcy lub przedsiębiorstwa rozpoczyna postępowanie w zakresie naruszenia zasady niedyskryminacji⁵³. Każdy zarządca infrastruktury kolejowej oraz każdy przedsiębiorca kolejowy na terenie Szwajcarii ma prawo złożenia odpowiedniego wniosku o wszczęcie postępowania przez RACO. Od orzeczeń przysługuje odwołanie do szwajcarskich

⁵² <http://croa.com/home-EN.html> (30.09.2014 r.).

⁵³ Report on the activities 2013 Railways Arbitration Commission (RACO), materiał dostępny na: http://www.ske.admin.ch/files/taetigkeitsbericht2014/SEK_Report_on_the_activities_2013_Web.pdf (30.09.2014 r.).

sądów administracyjnych. Oznacza to zatem, że organ ten nie jest w pełni sądem arbitrażowym, w wielu aspektach przypominając organ jakim jest Prezes UTK.

Z powyższej pobieżnej charakterystyki da się zatem wysnuć kilka wniosków. Po pierwsze bowiem w Europie na dzień dzisiejszy nie zostały ukonstytuowane znane sądy arbitrażowe w branży kolejnictwa, a spory transportowe w tym zakresie poddawane są pod rozpoznanie przez któryś ze znanych sądów, jak Stały Trybunał Arbitrażowy czy Instytut Arbitrażu. Poza jednym przypadkiem arbitrażu kolejowego w Europie (*Iron Rhine Arbitration*) brak jest doniesień o pozostałych sporach, co naturalnie może wynikać ze specyfiki postępowania arbitrażowego i jej niejawności. Natomiast w pozostałych państwach o rozbudowanej infrastrukturze kolejowej, jak Indie, Kanada czy Stany Zjednoczone, instytucje zajmujące się rozstrzyganiem sporów w tym zakresie są rzeczą powszechną.

Dokonując porównania z polskim arbitrażem branżowym, w pierwszej kolejności należy wskazać, że znajduje się on dopiero w początkowej fazie rozwoju. W ostatnich latach na rynku daje się zaobserwować coraz większą ilość sądów arbitrażowych nakierowanych na rozpoznawanie określonych rodzajów spraw. Przekłada się to także na stały wzrost ilości rozpoznawanych spraw. Polscy przedsiębiorcy coraz częściej sięgają po ten sposób rozwiązywania sporów. Branża transportowa czyni w tym zakresie dopiero pierwsze kroki, co dodatkowo przesądza o fakcie, że działalność Centrum Mediacji i Arbitrażu Transportu jest rzeczą innowacyjną na polskim rynku.