STUDIA IURIDICA TORUNIENSIA
TOM XII

Daniel Dąbrowski
Uniwersytet Szczeciński, Szczecin

Reguły rotterdamskie a unimodalne konwencje przewozowe

DOI: http://dx.doi.org/10.12775/SIT.2013.003

1. Wstęp

W dniu 23 września 2009 roku podpisano w Rotterdamie Konwencję Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską[1]. Głównym celem twórców konwencji jest zastąpienie przestarzałych i od wielu lat krytykowanych Reguł hasko-visbijskich[2]. Istotną cechą nowej konwencji – w porównaniu do Reguł hasko-visbijskich – jest objęcie zakresem jej zastosowania nie tylko umów przewozu, w których towar przewożony jest w całości drogą morską, ale także umów, w których jest on przewożony drogą morską tylko częściowo. Założeniem konwencji jest zatem uregulowanie przewozów multimodalnych, w których występuje odcinek morski. Ze względu na wciąż

[1] W dalszej części artykułu jest używana stosowana powszechnie skrócona nazwa konwencji Reguły rotterdamskie bądź skrót RR. Na dzień 1 października 2013 roku konwencję podpisało 25 krajów, a 2 dokonały jej ratyfikacji (Hiszpania i Togo). Do wejścia konwencji w życie konieczna jest jej ratyfikacja przez 20 państw (art. 94 ust. 1 RR).

[2] Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258) zmieniona protokołem brukselskim z dnia 23 lutego 1968 r. (Dz.U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48) oraz protokołem brukselskim z dnia 21 grudnia 1979 r. (Dz.U. z 1985 r. Nr 9, poz. 26).

rosnącą rolę przewozów multimodalnych, podjęcie próby takiej regulacji trzeba uznać za niezwykle istotne. Jednocześnie jednak próba ta jest ryzykowna. Przewóz towarów drogą inną niż morska jest bowiem przedmiotem regulacji odrębnych konwencji międzynarodowych. Objęcie nową konwencją także takich przewozów, w sytuacji gdy są one elementem przewozu multimodalnego, niesie za sobą nieuchronne niebezpieczeństwo konfliktów miedzy nową konwencją a konwencjami unimodalnymi. Ocena sposobu, w jaki przepisy Reguł rotterdamskich rozwiązują te konflikty, może zaważyć na decyzji o ich ratyfikacji w poszczególnych państwach.

Celem niniejszego artykułu jest analiza przepisów Reguł rotterdamskich, które regulują stosunek tej konwencji do konwencji unimodalnych. W rozważaniach uwzględniono konwencje dotyczące transportu drogowego[3], kolejowego[4] i lotniczego[5], których stroną jest Polska, jak również przyjętą przez wiele państw europejskich konwencję dotyczącą żeglugi śródlądowej[6]. Pominięto natomiast kwestie stosunku Reguł rotterdamskich do obowiązujących obecnie konwencji dotyczących przewozu towaru morzem.

---

[3] Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 z późn. zm.) (zw. dalej Konwencją CMR lub CMR).

[4] Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzona w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz.U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158) zmieniona Protokołem sporządzonym w Wilnie dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674, zw. dalej Konwencją COTIF-CIM lub COTIF-CIM).

[5] Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49) znowelizowana tzw. Protokołem haskim sporządzonym w Hadze dnia 28 września 1955 r. (Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189) oraz uzupełniona Konwencją o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowny sporządzoną w Guadalajarze dnia 18 września 1961 r. (Dz.U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167, zw. dalej Konwencją warszawską) oraz Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235, zw. dalej Konwencją montrealską).

[6] Konwencja budapeszteńska w sprawie umowy przewozu ładunków żeglugą śródlądową (CMNI) sporządzona w Budapeszcie dnia 22 czerwca 2001 r. (zw. dalej Konwencją CMNI lub CMNI).

2. Konwencje unimodalne a przewozy multimodalne (tradycyjny system sieciowy)

Konteneryzacja przewozów, która miała miejsce w drugiej połowie XX wieku, pozwoliła w znacznym stopniu ograniczyć czas i koszty związane z przeładunkiem[7]. Doprowadziła też do dynamicznego rozwoju przewozów multimodalnych, tj. przewozów wykonywanych co najmniej dwoma środkami z różnych gałęzi transportu, na podstawie jednej umowy[8]. Rozwój ten wywołał potrzebę stworzenia odpowiedniego reżimu prawnego regulującego tego typu przewozy. Pomimo wielu prób opracowania konwencji międzynarodowej dotyczącej przewozów multimodalnych żaden z przygotowanych projektów nie wszedł jednak nigdy w życie[9]. Brak jednolitych przepisów dotyczących umowy multimodalnego przewozu towarów powoduje trudności w ustaleniu, jakie przepisy prawa krajowego czy też międzynarodowego będą miały zastosowanie do całego przewozu bądź do jego poszczególnych odcinków. Różnice pomiędzy reżimami odpowiedzialności w poszczególnych konwencjach gałęziowych są natomiast bardzo duże[10].

---

[7] M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, Breda 2009, s. 1–4. Książka dostępna na stronie http://repub.eur.nl/res/pub/17470/Multimodal%20Transport%20Law%20-%20MAIH%20Hoeks.pdf (dostęp: 1.10.2013).

[8] Por. np. Z. Kwaśniewski, *Umowa multimodalnego przewozu towarów w obrocie międzynarodowym*, Toruń 1989, s. 15–16; K.F. Haak, M. Hoeks, *Arrangements of intermodal transport in the field of conflicting conventions*, "The Journal of International Maritime Law" 2004, z. 10, s. 422 (przypis 2).

[9] Projekty te opisują m.in. Z. Kwaśniewski, *Umowa multimodalnego przewozu*, s. 34–53; M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, s. 15–20; K. Haak, M. Hoeks, *Intermodal transport under unimodal arrangements*, "Transportrecht" 2005, z. 3, s. 90–91. Na temat starań dotyczących stworzenia regionalnego reżimu prawa transportowego w ramach Unii Europejskiej por. P. Krężel, *Unifikacja europejskiego prawa transportowego a reguły rotterdamskie*, „Prawo Morskie" 2011, t. 27, s. 147 i n. oraz B. Marten, *Multimodal Transport Reform and the European Union: A Minimalist Approach*, "European Transport Law" 2012, z. 2, s. 29 i n.

[10] Różnice te dotyczą m.in. zakresu odpowiedzialności i ujęcia przyczyn zwalniających, pułapów ograniczenia wysokości odszkodowania, przedawnienia, jurysdykcji. Por. np. zestawienie zawarte w M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, s. 13.

Brak konwencji międzynarodowej dotyczącej przewozów multimodalnych prowadzi do stosowania tzw. systemu sieciowego (*network system*). System ten, najogólniej rzecz ujmując, polega na przyjęciu, iż każdy z odcinków przewozu podlega regułom zawartym w konwencjach międzynarodowych (ewentualnie innych aktach prawnych) dotyczących danej gałęzi transportu[11]. Stosowanie systemu sieciowego w odniesieniu do wszystkich konwencji jednogałęziowych nie jest jednak oczywiste. Kwestia ta wykracza poza ramy niniejszego artykułu[12], ale konieczne jest jej zasygnalizowanie, gdyż ewentualny konflikt konwencji może mieć miejsce tylko wtedy, gdy konwencja unimodalna ma zastosowanie do przewozu multimodalnego.

Najwięcej wątpliwości budzi stosowanie do przewozów multimodalnych Konwencji CMR[13]. Zakres jej zastosowania został określony w przepisie art. 1[14]. Zgodnie z ustępem pierwszym tego artykułu Konwencję stosuje się do „wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się". W myśl tego przepisu Konwencja znajduje więc zastosowanie do umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów, a nie do samego drogowego przewozu towarów[15]. Powstaje więc pytanie, czy stosuje się ją

---

[11] Por. np. ibidem, s. 22–24; B. Marten, op.cit., s. 131 i n.; Z. Kwaśniewski, op.cit., s. 139 i n.

[12] Szerzej na ten temat zob. np. M. Hoeks, *Maritime Plus and the European status quo*, "Scandinavian Institute of Maritime Yearbook" 2010, z. 400, s. 169 i n.; idem, *Multimodal Transport Law*, s. 117 i n.

[13] Kwestie te szczegółowo omawia idem, *Maritime Plus*, s. 171–195; idem, *Multimodal Transport Law*, s. 117–177; K. Haak, M. Hoeks, *Intermodal transport*, s. 95–97. Por. też D. Dąbrowski, *Stosowanie konwencji CMR do odcinka drogowego przewozu multimodalnego*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki" 2012, z. 17, s. 195 i n.

[14] Konwencja reguluje także tzw. przewóz „na barana", tzn. całego pojazdu samochodowego na statku bądź innym środku transportu (art. 2 CMR). Kwestia ta zostanie omówiona w dalszej części artykułu.

[15] Zwracają na to uwagę m.in. A. Messent, D.A. Glass, *CMR: Contract for the International Carriage of Goods by Road*, London 1995, s. 13.

w sytuacji, w której na podstawie umowy przewoźnik zobowiązał się przewieźć towar różnymi środkami transportu albo też środkiem transportu innym niż pojazd drogowy, nawet jeżeli następnie faktycznie przewiózł towar drogą. Można wskazać na dwa główne stanowiska w tym zakresie[16]. Zwolennicy pierwszego z nich, którzy – jak się wydaje – są w większości[17], akceptują pogląd wyrażony przez angielski Court of Appeal w znanym wyroku z dnia 27 marca 2002 roku w sprawie Quantum Corporation Inc. i inni przeciwko Plane Trucking Ltd. i innym[18]. Sąd przyjął, że wyrażenie „umowa o zarobkowy przewóz drogowy towarów" musi być rozumiane szeroko i obejmuje każdą umowę, w której znalazło się zobowiązanie lub uprawnienie przewoźnika do przewozu towarów drogą, choćby na części trasy i w rzeczywistości dokonano przewozu choćby na części trasy drogą. Przy przyjęciu takiej interpretacji miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu oraz miejsce jej dostawy, o których mowa w art. 1 ust. 1 CMR, odnoszą się zatem do przewidzianego lub dozwolonego w umowie miejsca rozpoczęcia lub zakończenia odcinka drogowego. Za reprezentatywny dla drugiego stanowiska natomiast należy uznać wyrok niemieckiego Bundesgerichtshof z dnia17 lipca 2008 roku (I ZR 181/05)[19]. Wyrokiem tym sąd rozstrzygał sprawę przewozu towaru drogą lotniczą z Tokio do Rotterdamu, a następnie samochodem z Rotterdamu do Mönchengladbach w Niemczech.

---

[16] Co do stanowisk zajmowanych przez orzecznictwo i doktrynę w niektórych krajach będących stronami Konwencji CMR zob. T. Eckardt, A. Steger, J. Rosing, G.W. Dawson, T. Ylikantola, J. Eckoldt, L.A. Garcia, M. Chmitt, R. Hinderling, *Multimodal Transport Including Cross-border Road Haulage – Will the CMR Apply?*, "European Journal of Commercial Contract Law" 2010, vol. 2, z. 3, s. 153–162.

[17] Tak sądzi M.A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London 2009, s. 32.

[18] "European Transport Law" 2004, s. 535 i n. Wyrok omawiają m.in. idem, *Carriage by Road. A multimodal Mix-up*, "Journal of Business Law" 2002, z. 3, s. 210–217; idem, *International Carriage of Goods*, s. 32–34; M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, s. 127–138.

[19] "European Transport Law" 2009, s. 196 i n. Wyrok omawia m.in. P. Laurijssen, *Quantum Corporation Inc. v. Plane Trucking Ltd. revisited by German-Supreme Court: Consideration on the German Federal High Court's decision of 17 July 2008*, "European Transport Law" 2009, z. 2, s. 143 i n. W wyroku sąd odwołał się m.in. do dominujących poglądów w doktrynie niemieckiej.

Sąd stwierdził, że konwencja CMR nie ma w tym wypadku zastosowania do odcinka drogowego, przyjmując, że wyrażenie „umowa o zarobkowy przewóz drogowy towarów" użyte w jej art. 1 ust. 1 musi być interpretowane jako odnoszące się do umowy o przewóz wyłącznie pojazdem samochodowym i nie żadnym innym środkiem transportu. Zdaniem tegoż sądu prawa i obowiązki stron związane z wykonywaniem odcinka drogowego przewozu multimodalnego muszą być oceniane na gruncie właściwego prawa krajowego. Konwencja CMR znajdzie zastosowanie tylko wtedy, gdy odsyła do niej prawo krajowe dotyczące przewozów multimodalnych.

Konwencja COTIF-CIM znajduje zastosowanie do odpłatnych przewozów towarów kolejami, jeżeli miejsce przyjęcia towaru i przewidywane miejsce wydania towaru są położone w dwóch różnych państwach będących stronami konwencji (art. 1 § 1) lub – o ile strony tak postanowią – jeżeli co najmniej jedno z tych państw jest stroną konwencji (art. 1 § 2)[20]. Zgodnie natomiast z art. 1 § 3 COTIF-CIM konwencję stosuje się także do całości przewozu, gdy „międzynarodowy przewóz będący przedmiotem jednej umowy obejmuje przewóz drogowy lub przewóz środkami żeglugi śródlądowej w komunikacji wewnętrznej Państwa Członkowskiego, jako uzupełnienie przekraczającego granice przewozu kolejami". Konwencja COTIF-CIM znajduje więc zastosowanie do przewozu drogowego tylko wtedy, gdy ma on charakter wewnętrzny, jeżeli natomiast ma charakter transgraniczny nie podlega on jej reżimowi. Ponadto Konwencję COTIF-CIM stosuje się do międzynarodowych przewozów morskich oraz przewozów środkami żeglugi śródlądowej wykonywanych na liniach wpisanych na listę linii morskich i linii żeglugi śródlądowej CIM, jeżeli stanowią one uzupełnienie przewozu kolejami (art. 1 § 4 COTIF-CIM)[21]. W literaturze wskazuje się, że kryterium rozstrzygającym charakter przewozu jako uzupełniającego przewóz kolejowy będzie zazwyczaj dystans[22]. Jeżeli odcinek morski jest krótki i ma

---

[20] Szerzej na ten temat por. M. Hoeks, *Maritime Plus*, s. 196–198; idem, *Multimodal Transport Law*, s. 211–225, 294–296.

[21] Lista tych linii dostępna jest na stronie www.otif.org (dostęp: 1.10.2013).

[22] Tak np. E. Eftestøl-Wilhelmsson, *The Rotterdam Rules in a European multimodal context*, "The Journal of International Maritime Law" 2010, z. 16, s. 286; Zob. też M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, s. 219–222.

charakter pomocniczy w stosunku do kolejowego, wówczas można uznać, że stanowi on uzupełnienie przewozu kolejami. Znaczenie może mieć również pozycja przewoźnika – czy umowa jest zawierana z przewoźnikiem kolejowym, czy też przewoźnikiem, którego główną działalnością jest wykonywanie przewozów morskich[23].

Podobnie jak w przypadku Konwencji CMR niejasne jest natomiast, czy Konwencja COTIF-CIM ma zastosowanie do transgranicznego odcinka kolejowego objętego umową, która przewiduje międzynarodowy przewóz innymi środkami transportu na liniach niewpisanych na listę, o której mowa w zdaniu poprzednim. Wypowiedzi w literaturze są w tym zakresie nieliczne, jednak ze względu na podobieństwa regulacji w Konwencji CMR oraz Konwencji COTIF-CIM można przypuszczać, że przeciwnicy stosowania Konwencji CMR do drogowego odcinka przewozu multimodalnego zajęliby takie samo stanowisko w odniesieniu do stosowania Konwencji COTIF-CIM do odcinka kolejowego, w sytuacji, gdy umowa przewozu przewiduje przewóz różnymi środkami transportu[24].

Powyższa uwaga dotyczy także Konwencji CMNI. Zakres jej zastosowania został określony podobnie jak w przypadku Konwencji CMR, mimo pewnych różnic redakcyjnych (por. art. 1 ust. 1 oraz art. 2 ust. 1 CMNI). Podobne są zatem wątpliwości dotyczące stosowania jej do odcinka międzynarodowego przewozu wykonywanego środkiem żeglugi śródlądowej w sytuacji, gdy umowa obejmująca ten odcinek dotyczy także przewozu innymi środkami transportu. W literaturze wyrażane są zarówno poglądy wyłączające zastosowanie Konwencji CMNI w takiej sytuacji[25], jak również opowiadające się za jej stosowaniem[26]. Jednoznacznie rozstrzygnięto natomiast stosowanie Konwencji CMNI w sytuacji, gdy umowa obejmuje przewóz

---

[23] E. Eftestøl-Wilhelmsson, op.cit., s. 286.

[24] Za stosowaniem Konwencji COTIF-CIM w takim wypadku opowiada się M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, s. 215–216. Przeciwko np. R. Herber, *Neue Entwicklungen im Recht des Multimodaltransports*, "Transportrecht" 2006, z. 10–11, s. 439.

[25] Dotyczy to zwłaszcza przedstawicieli literatury niemieckiej. Por. np. K. Ramming, *Die CMNI – Erste Fragen der Rechtsanwendung*, "Transportrecht" 2006, z. 10, s. 376–377.

[26] M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, s. 237–238.

środkiem żeglugi śródlądowej oraz morzem (art. 2 ust. 2 CMNI). Konwencja CMNI znajduje w takim wypadku zastosowanie do całej trasy przewozu, chyba że wystawiono konosament morski lub odcinek morski jest dłuższy niż odcinek śródlądowy.

Stosunkowo najmniej problemów budzi natomiast stosowanie konwencji lotniczych. Zgodnie z art. 31 Konwencji warszawskiej jej postanowienia „stosują się w razie przewozów mieszanych, dokonywanych częściowo powietrzem a częściowo wszelkim innym sposobem przewozu – tylko do przewozu powietrznego oraz jeśli ten ostatni odpowiada warunkom artykułu 1". Podobne brzmienie ma przepis art. 38 ust. 1 Konwencji montrealskiej. Ta ostatnia konwencja zawiera jednak dodatkową regulację nakazującą stosować jej przepisy także do przewozu wykonywanego innym środkiem transportu, jeżeli przewoźnik dokonał przewozu takim środkiem transportu bez zgody nadawcy (art. 18 ust. 4 zd. 3 Konwencji montrealskiej). Ponadto Konwencja montrealska zawiera szczególne rozwiązanie dotyczące przewozu innym środkiem transportu wykonywanego poza portem lotniczym „w wypełnieniu umowy przewozu lotniczego w celu załadowania, dostawy lub przeładunku". Przepis art. 18 ust. 4 zd. 2 Konwencji montrealskiej wprowadza w takim przypadku wzruszalne domniemanie, że ewentualna szkoda nastąpiła w trakcie przewozu lotniczego. Skutkiem takiej konstrukcji jest zastosowanie reżimu Konwencji montrealskiej w wypadku, gdy nie można zlokalizować miejsca powstania szkody[27].

3. Ograniczony system sieciowy w Regułach rotterdamskich

3.1. Istota ograniczonego systemu sieciowego

Reguły rotterdamskie nazywane są konwencją *maritime plus*[28] ze względu na wspomniane na wstępie objęcie zakresem zastosowa-

---

[27] Szerzej na ten temat por. np. idem, *Maritime Plus*, s. 200–204; idem, *Multimodal Transport Law*, s. 192–205.

[28] Określenie takiej jest szeroko stosowane w literaturze. W pracach grupy

nia przewozów drogą inną niż morska. Założenie „rozciągnięcia" regulacji konwencji na przewozy inne niż morskie przyświecało jej twórcom od samego początku[29]. Wynikało to z zauważenia wciąż wzrastającej roli przewozów *door-to-door*, które ze swej istoty wymagają zaangażowania także innych niż statek środków transportu w celu dowiezienia towaru do portu załadunku oraz z portu rozładunku do miejsca ostatecznego przeznaczenia. Takie podejście do tej kwestii nie jest zupełnie nowe. Pierwowzorem tego rozwiązania były tzw. Reguły tokijskie z 1969 roku[30], które przewidywały zastosowanie zawartego w nich reżimu do przewozu z udziałem różnych środków transportu obejmującego co najmniej jeden odcinek drogi wodnej (morskiej lub śródlądowej)[31]. Podobne unormowanie zawierał także amerykański projekt ustawy o przewozie towarów morzem z 1999 roku[32], jak również projekt przygotowywany w ramach CMI (Comité Maritime International)[33].

---

roboczej pracującej nad konwencją pojawia się już od 2003 roku. Por. A/ /CN.9/WG.III/WP.29, par. 8. Dokumenty grupy roboczej dostępne są na stronie http://www.uncitral.org/uncitral/commission/working_groups/3Transport.html (dostęp: 1.10.2013).

[29] A/CN.9/WG.III/WP.21, par. 23 i 49.

[30] Zob. J.M. Alcántara, *The New regime and multimodal transport*, "Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly" 2002, z. 3, s. 401. Na temat Reguł tokijskich zob. też Z. Kwaśniewski, op.cit., s. 40–41. Reguły tokijskie nie wyszły poza fazę projektu.

[31] Warunkiem zastosowania Reguł tokijskich było jednak wystawienie konosamentu obejmującego całą trasę przewozu. Por. Z. Kwaśniewski, op.cit., s. 40. Twórcy tej konwencji przyjęli zatem tzw. podejście dokumentowe (*documentary approach*). Por. na temat takiego podejścia M. Dragun-Gertner, *Zakres stosowania prawnego reżimu przewozu ładunku morzem według projektu konwencji Uncitral*, „Prawo Morskie" 2008, t. 24, s. 30–31.

[32] Carriage of Goods by Sea Act – project przygotowywany w Stanach Zjednoczonych w latach 1992–1999. Prace nad projektem zawieszono w związku z przystąpieniem do prac nad nową konwencją dotyczącą przewozu towarów morzem na szczeblu międzynarodowym. Por. na ten temat M. Czernis, *Lex americana a reguły rotterdamskie*, „Prawo Morskie" 2011, t. 17, s. 50 i n. oraz J.M. Alcántara, op.cit., s. 402.

[33] Na temat wpływu prac podejmowanych w ramach CMI na kształt Reguł rotterdamskich por. M. Czernis, *Reguły rotterdamskie – geneza powstania*, „Prawo Morskie" 2010, t. 26, s. 265 i n.

Istota regulacji *maritime plus* wyrażona została w art. 1 pkt 1 RR definiującym pojęcie umowy przewozu. Zgodnie z tą definicją „Umowa przewozu oznacza umowę, w której przewoźnik, za zapłatą frachtu, zobowiązuje się przewieźć towar z jednego miejsca w inne. Umowa taka przewiduje przewóz drogą morską oraz może przewidywać przewóz innym środkiem transportu w uzupełnieniu przewozu morskiego". Z definicji tej wynika zatem, że głównym przedmiotem regulacji Reguł rotterdamskich jest przewóz morski. Unormowanie przewozów innymi środkami transportu jest jedynie „dodatkiem". Reguły rotterdamskie nie mogą być więc traktowane jako konwencja dotycząca przewozów multimodalnych w pełnym tego słowa znaczeniu. Po pierwsze, dotyczą one wyłącznie przewozów multimodalnych z odcinkiem morskim. Po drugie, na gruncie Reguł, umowa przewozu – nawet jeżeli obejmuje przewóz kilkoma środkami transportu – nie jest traktowana jako umowa *sui generis*, a odpowiedzialność przewoźnika morskiego za szkodę w przewożonym towarze nie ma charakteru jednolitego. Porzucono zatem koncepcję jednolitego systemu odpowiedzialności przyjętą m.in. w Konwencji Narodów Zjednoczonych o międzynarodowym multimodalnym przewozie towarów[34]. W zamian za to przyjęto tzw. ograniczony system sieciowy (*limited network regime*)[35]. Jak wspomniano powyżej, w tradycyjnym systemie sieciowym odpowiedzialność przewoźnika multimodalnego za szkodę powstałą na każdym z poszczególnych odcinków przewozu jest regulowana przepisami dotyczącymi przewozu określonym środkiem transportu. Jedną ze słabości tego tradycyjnego systemu sieciowego jest to, że nie pozwala on na określenie zasad odpowiedzialności przewoźnika w sytuacji, gdy nie jest możliwe określenie, na którym odcinku doszło do powstania szkody (*not-localizated damage*), lub szkodę wyrządzono

---

[34] Konwencja została uchwalona w dniu 24 maja 1980 roku, jednak nigdy nie weszła w życie. Szerzej na temat tej konwencji oraz jednolitego systemu odpowiedzialności por. Z. Kwaśniewski, op.cit., s. 128 i n.

[35] System ten przyjęty był również m.in. w Regułach tokijskich. Por. ibidem, s. 40. Jest on charakterystyczny także dla wzorców umownych opracowanych przez różnego typu organizacje międzynarodowe, np. UNCTAD/ICC Rules on Multimodal Transport Document. Por. na ten temat np. M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, s. 19–20; B. Marten, op.cit., s. 136.

podczas przewozu więcej niż jednym środkiem transportu[36]. Reguły rotterdamskie, realizujące koncepcję ograniczonego systemu sieciowego, postanawiają, że w takich wypadkach przewoźnik ponosi odpowiedzialność zgodnie z ujednoliconą regulacją konwencyjną.

3.2. Przewóz poprzedzający przewóz morski lub następujący po nim – art. 26 RR

Idea ograniczonego systemu sieciowego wyrażona została w art. 26 RR. Zgodnie z tym przepisem:

> Jeżeli zaginięcie towaru, szkoda w towarze lub zdarzenie bądź okoliczność powodujące opóźnienie w jego dostawie wystąpiły w okresie odpowiedzialności przewoźnika, ale wyłącznie przed załadunkiem towaru na statek lub wyłącznie po jego rozładunku ze statku, postanowienia niniejszej Konwencji nie mają pierwszeństwa przed postanowieniami innego aktu międzynarodowego, które w chwili zaginięcia, szkody lub zdarzenia bądź okoliczności powodujących opóźnienie:
> a) zgodnie z postanowieniami takiego aktu międzynarodowego miałyby zastosowanie do wszystkich lub niektórych działań przewoźnika, w sytuacji, gdyby nadawca zawarł odrębną umowę bezpośrednio z przewoźnikiem w odniesieniu do poszczególnego odcinka przewozu, na którym wystąpiły zaginięcie, szkoda lub zdarzenie bądź okoliczność powodujące opóźnienie w dostawie;
> b) w sposób szczególny regulują odpowiedzialność przewoźnika, ograniczenie odpowiedzialności lub terminy przedawnienia, i
> c) zgodnie z postanowieniami tego aktu nie mogą być wyłączone w umowie w ogóle lub nie mogą być wyłączone na niekorzyść nadawcy.

Postanowienia Reguł rotterdamskich nie mają więc pierwszeństwa przed konwencjami unimodalnymi regulującymi odpowiedzialności przewoźnika, jeżeli zaginięcie towaru, szkoda lub zdarzenie bądź okoliczność powodujące opóźnienie w jego dostawie wystąpiły

---

[36] Por. Z. Kwaśniewski, op.cit., s. 142; M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, s. 23–24.

wyłącznie przed załadunkiem towaru na statek lub wyłącznie po jego rozładunku ze statku. Przykładowo, jeżeli towar był przewożony do portu drogą lądową i na tym odcinku doszło do szkody w towarze, odpowiedzialność przewoźnika będzie ustalana w oparciu o przepisy Konwencji CMR, o ile konwencja ta znajdowałaby zastosowanie do hipotetycznej umowy przewozu, którą nadawca zawarłby z przewoźnikiem w odniesieniu do konkretnego odcinka przewozu. Jeżeli zatem w przedstawianym przykładzie miejsce załadunku towaru na pojazd samochodowy i miejsce rozładunku z tego pojazdu znajdowały się w tym samym kraju, wówczas hipotetyczna umowa przewozu drogowego nie byłaby regulowana Konwencją CMR, a odpowiednim prawem krajowym. W takim więc wypadku przewoźnik byłby odpowiedzialny za szkodę powstałą na odcinku drogowym na podstawie Reguł rotterdamskich (oczywiście, jeśli przewóz drogą był objęty jedną umową). Reguły ustępują bowiem pierwszeństwa instrumentom międzynarodowym, ale nie przepisom prawa krajowego[37]. O ile natomiast miejsce przyjęcia towaru do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się Konwencji CMR (art. 1 CMR), wówczas konwencja ta znajdzie zastosowanie do odpowiedzialności przewoźnika.

Przepis art. 26 RR nakazuje odwoływać się do hipotetycznej umowy, jaką zawarłby nadawca z przewoźnikiem, gdyby zawierali odrębne umowy na przewóz towaru na poszczególnych odcinkach (poszczególnymi środkami transportu). Ustalenie reżimu, jakiemu podlegałaby ta umowa, będzie zazwyczaj proste, gdyż w momencie stosowania przepisu art. 26 RR znane będą zarówno miejsce dostawy, jak i miejsce rozładunku, które warunkują stosowanie poszczególnych unimodalnych konwencji międzynarodowych. Ponadto zastosowanie znajdą tylko te konwencje, których przepisy regulujące odpowiedzialność przewoźnika mają charakter bezwzględnie obowiązujący (ewentualnie semiimperatywny). Dzięki temu wyeliminowano

---

[37] Kwestia ta była sporna na etapie tworzenia Reguł, jednak ostatecznie pierwszeństwo dano jedynie przepisom prawa międzynarodowego. Por. M. Dragun-Gertner, op.cit., s. 25. Zob. też A/CN.9/WG.III.WP.56, s. 101 oraz A/ /CN.9/616, par. 226 i A/CN.9/621 par. 187 i n.

problemy, które powstają przy stosowaniu przepisu art. 2 CMR, zawierającego podobną konstrukcję odwołania się do hipotetycznej umowy, tyle że z przewoźnikiem morskim[38].

Na ocenę charakteru hipotetycznej umowy między przewoźnikiem a nadawcą nie ma wpływu to, jaka umowa została zawarta między przewoźnikiem a jego lądowym podwykonawcą. Nie jest bowiem wykluczona sytuacja, w której przewoźnik zawrze więcej umów dotyczących przewozu lądowego i szkoda wystąpi na odcinku objętym umową o przewóz podlegającą przepisom prawa krajowego, mimo że cały odcinek drogowy miał charakter międzynarodowy.

Konwencje unimodalne nie znajdą zastosowania, jeżeli zaginięcie, szkoda lub zdarzenie bądź okoliczność powodujące opóźnienie nastąpiły w okresie między załadunkiem na statek a rozładunkiem. Takie rozwiązanie jest oczywiste, gdyż konwencje unimodalne, co do zasady, nie obejmują zakresem swojej regulacji przewozu drogą morską[39]. Przewoźnik będzie w takim wypadku odpowiadał na podstawie Reguł rotterdamskich. Dotyczy to także dwóch dalszych sytuacji. Po pierwsze, Reguły rotterdamskie znajdą zastosowanie, gdy nie da się ustalić, na jakim odcinku przewozu doszło do szkody (zaginięcia, zdarzenia lub okoliczności powodującej opóźnienie). Odnosi się to zwłaszcza do szkody powstałej podczas przewozów kontenerowych, gdyż w przypadku takich przewozów ustalenie, na jakim odcinku doszło do uszkodzenia towaru znajdującego się w kontenerze, jest zazwyczaj bardzo trudne, a nawet niemożliwe[40]. Po drugie, przewoźnik będzie ponosił odpowiedzialność na podstawie Reguł także wówczas, gdy zdarzenie powodujące szkodę lub opóźnienie powstało wprawdzie na jednym z odcinków innych niż

---

[38] Szerzej na temat problemów związanych ze stosowaniem art. 2 CMR por. np. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013 (w druku) i cytowana tam literatura oraz orzecznictwo. Zob. też M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, s. 154–157 oraz cytowana tam literatura i orzecznictwo.

[39] Por. uwagi w punkcie *Przewóz poprzedzający przewóz morski lub następujący po nim – art. 26 RR* oraz w punkcie 4 (*Transport lotniczy*, *Transport drogowy*, *Transport kolejowy i śródlądowy*).

[40] Por. np. J.M. Alcántara, op.cit., s. 403; E. Eftestøl-Wilhelmsson, op.cit., s. 282; M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, s. 23; P. Krężel, op.cit., s. 152.

morski, ale trwało również na odcinku morskim. Przykładem takiej sytuacji jest awaria systemu chłodzenia kontenera, która wystąpiła na odcinku drogowym, ale doprowadziła do psucia się ładunku także podczas drogi morskiej[41].

Reguły rotterdamskie nie rozstrzygają, na kim spoczywa ciężar dowodu w zakresie wykazania, na jakim odcinku doszło do szkody (zaginięcia, zdarzenia lub okoliczności powodujących opóźnienie). Jak się wydaje, dowody na okoliczność, że szkoda miała miejsce wyłącznie przed załadunkiem lub po rozładunku, będzie w praktyce przedstawiała strona zainteresowana stosowaniem regulacji konwencji unimodalnej[42]. Jeżeli sąd uzna, że okoliczność ta nie została udowodniona, powinien zastosować Reguły rotterdamskie.

Przepis art. 26 RR rozwiązuje w zasadniczym stopniu konflikt między Regułami rotterdamskimi a konwencjami unimodalnymi w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika za zaginięcie towaru, szkodę i opóźnienie. Jeżeli szkoda (zaginięcie, opóźnienie) powstała na odcinku morskim, stosuje się reżim Reguł, jeżeli podczas przewozu wykonywanego na odcinku regulowanym konwencją unimodalną – reżim tej konwencji. Pozytywnie trzeba ocenić rozwiązanie polegające na stosowaniu Reguł do odpowiedzialności przewoźnika za szkodę niezlokalizowaną oraz za szkodę powstałą w trakcie przewozu kilkoma środkami transportu. W tradycyjnym systemie sieciowym konflikt między poszczególnymi konwencjami unimodalnymi był w takich wypadkach nieuchronny. Przepis art. 26 RR rozwiązuje ten konflikt z korzyścią dla osoby uprawnionej. To na niej spoczywa bowiem ciężar udowodnienia związku czasowego z przewozem[43]. Brak możliwości wykazania, na którym etapie przewozu doszło do szkody (zaginięcia, opóźnienia), stawiał osobę uprawnioną w trudnej sytuacji. Ograniczony system sieciowy spełnia zatem w tym zakresie swoją funkcję.

---

[41] P. Krężel, op.cit., s. 152; E. Eftestøl-Wilhelmsson, op.cit., s. 282.

[42] Zob. też F. Berlingieri, *Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules*, s. 6–7. Artykuł dostępny na stronie http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf (dostęp 12.03.2013 r.).

[43] Por. na ten temat np. K. Wesołowski, op.cit.

Jednocześnie jednak system przyjęty w Regułach rotterdamskich „dziedziczy" drugą z wad tradycyjnego systemu sieciowego, jaką jest jego nieprzewidywalność[44]. Strony umowy przewozu nie będą znały – w chwili jej zawarcia – zasad odpowiedzialności przewoźnika za szkodę, zaginięcie towaru czy opóźnienie, limitów odpowiedzialności przewoźnika oraz innych kwestii związanych z odpowiedzialnością przewoźnika. Nie będą więc mogły ocenić ryzyka związanego z zawieraną umową. Jest to jednak cecha systemu sieciowego wynikająca z jego istoty. Jedynie system jednolity pozwoliłby na jej uniknięcie. Obecnie jednak nie wydaje się możliwy międzynarodowy konsensus dotyczący konwencji regulującej przewozy multimodalne stosującej ten system.

4. Kolizja konwencji w art. 82 RR

4.1. Uwagi ogólne

Konwencje międzynarodowe dotyczące przewozu towarów regulują nie tylko odpowiedzialność przewoźnika za szkodę w towarze, jego zaginięcie i opóźnienie dostawy. Zakres ich regulacji jest znacznie szerszy. Obejmuje on takie kwestie jak np.[45]:

1) odpowiedzialność nadawcy za szkodę spowodowaną przez towar (art. 10 i 22 CMR; art. 14 COTIF-CIM; art. 6 ust. 3 CMNI);
2) zobowiązanie nadawcy do dostarczenia przewoźnikowi informacji (art. 7 ust. 1 i 11 CMR; art. 8 ust. 1 COTIF-CIM; art. 6

---

[44] Por. na ten temat m.in. M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, s. 12–13; E. Eftestøl-Wilhelmsson, op.cit., s. 277–278; B. Marten, op.cit., s. 133. Na tę wadę Reguł zwraca uwagę m.in. W. Tetley, *A Summary of General Criticism of THE UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)*, który w konkluzji swojego artykułu głosi potrzebę powrotu do prac nad systemem jednolitym. Artykuł dostępny na stronie http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary_of_Criticism_of_UNCITRAL__No_1.pdf (dostęp: 11.03.2013 r.).

[45] Por. A/CN.9/WG.III/WP.29, par. 72–105. Zob. też np. M. Hoeks, *Maritime Plus*, s. 207–209; F. Berlingieri, op.cit., s. 7–12; E. Røsæg, *Conflicts of Conventions in the Rotterdam Rules*, "The Journal of International Maritime Law" 2009, z. 3, s. 242–245.

ust. 2 i 8 CMNI; art. 10 Konwencji warszawskiej i montrealskiej);

3) dokumenty związane z przewozem (art. 4–6 CMR; art. 6–7 COTIF-CIM; art. 11–13 CMNI; art. 5 i n. Konwencji warszawskiej i art. 4 i n. Konwencji montrealskiej);
4) płatności wynagrodzenia za przewóz (art. 13 ust. 2 CMR; art. 10 i 17 COTIF-CIM; art. 6 ust. 1 CMNI; art. 13 Konwencji warszawskiej i montrealskiej);
5) prawo rozporządzania towarem (art. 12 CMR; art. 18–19 COTIF-CIM; art. 14–15 CMNI; art. 12 Konwencji warszawskiej i montrealskiej);
6) jurysdykcja (art. 31 CMR; art. 46 COTIF-CIM; art. 28 Konwencji warszawskiej i art. 45 Konwencji montrealskiej).

Przepis art. 26 RR daje pierwszeństwo konwencjom unimodalnym tylko w odniesieniu do przepisów tych konwencji regulujących w sposób bezwzględnie obowiązujący „odpowiedzialność przewoźnika, ograniczenie odpowiedzialności lub terminy przedawnienia". Nie dają natomiast pierwszeństwa pozostałym przepisom, np. tym, które regulują kwestie wymienione w punktach powyżej. Przeważająca część przepisów konwencji unimodalnych ma charakter bezwzględnie wiążący. Na tym polu pojawia się zatem ewidentny konflikt między Regułami rotterdamskimi a konwencjami unimodalnymi. Zgodnie z Regułami rotterdamskimi umowa w całości podlega bowiem ich reżimowi (także w odniesieniu do kwestii wymienionych powyżej), podczas gdy konwencje unimodalne wymagają, by ich bezwzględnie obowiązujące przepisy „rządziły" umową w odniesieniu do odpowiedniego odcinka przewozu. Konflikt ten ma rozwiązać przepis art. 82 RR. Część wprowadzająca tego przepisu ma następujące brzmienie: „Niniejsza Konwencja nie narusza stosowania którejkolwiek z wymienionych poniżej konwencji międzynarodowych obowiązujących w czasie wejścia niniejszej Konwencji w życie, wraz ze wszystkimi przyszłymi zmianami do tych konwencji, które regulują odpowiedzialność przewoźnika za zaginięcie towaru lub szkodę w towarze […]". Po części wprowadzającej następuje wymienienie konwencji, których przepis ten dotyczy, wraz z określeniem zakresu, w jakim postanowienia tych konwencji mają pierwszeństwo przed

Regułami rotterdamskimi. Konwencje unimodalne nie zostały przy tym określone przez podanie ich nazw, ale przez wskazanie gałęzi transportu, których dotyczą.

W literaturze podkreśla się, że sformułowanie zawarte w art. 82 RR: „konwencji międzynarodowych [...] **które regulują odpowiedzialność przewoźnika** [...] [wyróż. – D. D.]" nie oznacza, że konwencje te mają pierwszeństwo tylko w zakresie dotyczącym regulacji odpowiedzialności przewoźnika. Przyjmuje się, że jest to jedynie opisowe wskazanie, jaki jest główny zakres regulacji wymienionych w przepisie konwencji unimodalnych[46].

4.2. Transport lotniczy

Zgodnie z przepisem art. 82 lit. a RR Reguły nie mają pierwszeństwa przed jakąkolwiek konwencją regulującą przewóz towarów drogą lotniczą „w takim zakresie w jakim konwencja ta, zgodnie z jej postanowieniami, znajduje zastosowanie do jakiejkolwiek części umowy przewozu". Reguły rotterdamskie nie dotyczą zatem w żadnej mierze ani odcinka lotniczego, ani też odcinka przewozu wykonywanego innym środkiem transportu, jeżeli – zgodnie z odpowiednimi przepisami konwencji lotniczej – wykonywanie przewozu na tym odcinku jest regulowane przepisami konwencji lotniczej. Stosowanie reżimu „lotniczego" do odcinka przewozu wykonywanego innym środkiem transportu może mieć miejsce tylko na gruncie Konwencji montrealskiej (nie przewiduje tego Konwencja warszawska). Po pierwsze, dotyczy to sytuacji, gdy przewoźnik wykorzystał inny środek transportu bez wiedzy nadawcy (art. 18 ust. 4 zd. 3). Jeżeli zatem przewoźnik zobowiązał się dokonać przewozu multimodalnego obejmującego przewóz morzem, na który miał składać się także odcinek lotniczy, a następnie dokonuje przewozu towaru na tym odcinku innym środkiem transportu, wówczas to nie Reguły rotterdamskie, a Konwencja montrealska będzie mieć zastosowanie

---

[46] Tak bez żadnych wątpliwości stwierdza F. Berlingieri, op.cit., s. 16. Podobnie, choć wskazując na niejasność zastosowanej konstrukcji, pisze E. Røsæg, op.cit., s. 247.

do tego odcinka przewozu[47]. Dotyczyłoby to także sytuacji, w której przewoźnik lotniczy wbrew zawartej umowie dokonał przewozu morzem.

Po drugie, wyjątek od zasady, zgodnie z którą Konwencja montrealska nie dotyczy innych odcinków przewozu niż lotniczy, wynika z przepisu art. 18 ust. 4 zd. 2 tej konwencji. Zgodnie z nim, w sytuacji, gdy przewóz lądowy, morski lub wodami śródlądowymi, jest wykonywany poza portem lotniczym „w wypełnieniu umowy przewozu lotniczego w celu załadowania, dostawy lub przeładunku, istnieje domniemanie, z dopuszczeniem dowodu przeciwnego, że wszelka szkoda powstała ze zdarzenia, które miało miejsce w czasie przewozu lotniczego". Sytuacje, w których przewóz morski następuje „w wypełnieniu przewozu lotniczego w celu załadowania, dostawy lub przeładunku", należą z pewnością do rzadkości[48]. W takim przypadku Konwencja montrealska znajdowałaby zastosowanie do odpowiedzialności przewoźnika za szkodę niezlokalizowaną, gdyż na gruncie art. 18 ust. 4 zd. 2 tej konwencji należałoby przyjąć, że nastąpiła ona w czasie przewozu lotniczego. Reżim Reguł rotterdamskich wchodziłby w grę dopiero wówczas, gdyby którakolwiek ze stron przeprowadziła dowód na okoliczność, że szkoda powstała w czasie przewozu morzem.

4.3. Transport drogowy

Zakres pierwszeństwa konwencji dotyczących transportu drogowego został określony w sposób znacznie węższy niż w przypadku przewozów lotniczych. Przepis art. 82 lit. b RR stanowi, że Reguły nie mają pierwszeństwa przed jakąkolwiek konwencją regulującą drogowy przewóz towarów „w takim zakresie w jakim konwencja ta, zgodnie z jej postanowieniami, znajduje zastosowanie do przewozu towarów pozostających na pojeździe drogowym przewożonym na pokładzie

---

[47] Por. F. Berlingieri, op.cit., s. 17.

[48] F. Berlingieri stwierdza, że takie sytuacje nie zdarzają się w praktyce: ibidem. Odmiennie, jak się wydaje, uważają: M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, s. 318; E. Eftestøl-Wilhelmsson, op.cit., s. 284.

statku". Nie ma wątpliwości, że przepis ten odnosi się do wspomnianego wyżej przepisu art. 2 CMR. Zgodnie z nim, w sytuacji, gdy przewóz drogowy składa się z odcinka, w którym pojazd samochodowy zawierający towar przewożony jest „na barana" (statkiem, koleją, samolotem), Konwencja CMR znajduje zastosowanie także do tego odcinka przewozu. Umowa przewozu drogowego przewidująca transport pojazdu wraz z towarem morzem nie będzie zatem podlegała reżimowi Reguł rotterdamskich, mimo że przewoźnik zaciąga zobowiązanie do przewozu towaru morzem. O ile jednak w czasie przewozu innym rodzajem transportu niż drogowy doszło do szkody (zaginięcia, opóźnienia), która nie została spowodowana działaniem lub zaniechaniem ze strony przewoźnika drogowego, lecz wynika z faktu, który mógł zdarzyć się tylko w trakcie i na skutek przewozu innego niż drogowy, odpowiedzialność przewoźnika drogowego jest określana przez konwencję, która znajdowałaby zastosowanie do odpowiedzialności przewoźnika innego niż drogowy, gdyby umowa przewozu została zawarta między nadawcą a tym przewoźnikiem o sam przewóz towaru (art. 2 zd. 2 CMR). Konwencją, która mogłaby znaleźć zastosowanie w tym wypadku, mogłyby być Reguły rotterdamskie. Kwestia stosowania art. 2 CMR budzi wiele wątpliwości pozostających jednak poza zakresem niniejszego artykułu[49].

W odróżnieniu od przewozu lotniczego, postanowienia Konwencji CMR nie mają natomiast pierwszeństwa przed Regułami rotterdamskimi w innych sytuacjach, tzn. np. wówczas, gdy towar jest przewożony drogą lądową, a następnie przeładowywany na statek. Powstaje pytanie zarówno o przyczyny takiego rozwiązania, jak i o jego skutki. Nie ulega wątpliwości, że u źródła takiej regulacji leży pogląd twórców Reguł rotterdamskich na zagadnienie stosowania Konwencji CMR do odcinka drogowego przewozu multimodalnego. Jak wspomniano powyżej, konwencje lotnicze rozstrzygają tę kwestię w sposób jednoznaczny, postanawiając, że znajdują one zastosowanie do lotniczego odcinka przewozu multimodalnego. Konwencja CMR milczy na ten temat, a poglądy doktryny oraz stanowisko orzecznictwa są zróżnicowane. Twórcy Reguł rotterdamskich przyjęli, że Konwencja CMR nie znajduje w takim przypadku

---

[49] Por. literaturę cytowaną wyżej w przypisie 38.

zastosowania, a zatem nie może dojść do konfliktu Konwencji CMR i Reguł rotterdamskich[50]. Stąd też w przepisie art. 82 lit. b RR zawarto wyłącznie regulację odnoszącą się do przepisu art. 2 CMR, na tle którego – także zdaniem twórców Reguł rotterdamskich – konflikt mógłby zaistnieć. Jeśliby uznać pogląd twórców Reguł rotterdamskich za trafny, to należałoby przyjąć, że Reguły te nie tylko nie ograniczają stosowania Konwencji CMR, ale – na podstawie przepisu art. 26 RR – rozszerzają jej zakres zastosowania, nakazując odwoływać się do Konwencji CMR w sytuacji, gdy szkoda (zaginięcie, opóźnienie) nastąpiła podczas wykonywania przewozu na odcinku drogowym[51].

W związku z powyższym, jeżeli Reguły rotterdamskie weszłyby w życie, umowa przewozu przewidująca odcinek drogowy oraz odcinek morski (z wyjątkiem przewozu „na barana") podlegałaby w całości Regułom rotterdamskim. Dotyczyłoby to w szczególności dokumentów wystawianych w związku z przewozem[52], rozporządzania towarem, przeszkód w przewozie i wydaniu, skutków dostawy,

---

[50] Kwestia ta była dyskutowana już we wstępnych etapach prac nad konwencją. Por. A/CN.9/WG.III/WP.25, par. 2.1; A/CN.9/WG.III/WP.29, par. 62–63 i 115–116. Por. też A/CN.9/621, par. 50 i A/CN.9/642, par. 232–236 – w tym ostatnim dokumencie dyskusja odnosząca się do konfliktu między Regułami a Konwencją CMR dotyczy już wyłącznie art. 2 CMR. Na fakt przyjęcia przez twórców konwencji poglądu o niestosowaniu Konwencji CMR do odcinka drogowego przewozów multimodalnych zwracają także uwagę K. Haak, M. Hoeks, *Intermodal transport*, s. 94; M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, s. 297–298.

[51] Odmiennie, jak się wydaje, uważa P. Krężel, op.cit., s. 152, którego zdaniem sąd danego państwa nie będzie musiał zastosować reżimu innej konwencji międzynarodowej, a jedynie będzie miał taką możliwość. Autor ten wskazuje, że np. sądy niemieckie, które traktują konwencję CMR jako ściśle drogową, zastosowałyby Reguły. Pogląd ten jednak wydaje się błędny, gdyż art. 26 ust. 2 RR ustępuje pierwszeństwa przepisom konwencji unimodalnej, które miałyby zastosowanie do hipotetycznej umowy obejmującej wyłącznie odcinek, na którym nastąpiła szkoda. Przeważający w danym kraju pogląd na zakres zastosowania konwencji unimodalnej nie ma zatem żadnego znaczenia.

[52] Odmiennie sądzi D. Lost-Siemińska, *Reguły rotterdamskie a inne konwencje przewozowe*, „Prawo Morskie" 2010, t. 26, s. 82–83, która stwierdza, że mimo iż przewóz częściowo wykonywany drogą lądową, a częściowo drogą morską, będzie w całości podlegał reżimowi Reguł rotterdamskich, to „nie zwalnia to jednak takiego przewoźnika z obowiązku wydania dokumentów stosownie do konwencji CMR".

odpowiedzialności nadawcy itp. Konwencja CMR znajdowałaby zastosowanie tylko w zakresie regulacji odpowiedzialności przewoźnika za szkodę (zaginięcie, opóźnienie), które miały miejsce wyłącznie na odcinku drogowym. Oczywiście Konwencja CMR znajdowałaby także zastosowanie do ewentualnej umowy między przewoźnikiem a jego podwykonawcą drogowym.

Wyraźne opowiedzenie się przez twórców Reguł za jednym z poglądów w najbardziej kontrowersyjnej chyba kwestii, dotyczącej stosowania Konwencji CMR, wydaje się ryzykowne. Jak wspomniano powyżej, pogląd przeciwny do przyjętego przez twórców Reguł przeważa w wielu krajach Europy[53]. Przyjęcie zaś tego poglądu prowadzi nieuchronnie do konfliktu między tymi konwencjami na wskazanych powyżej polach. Może to zatem stanowić istotną barierę, która uniemożliwi ratyfikację Reguł rotterdamskich tym państwom, które powezmą wątpliwość, czy jej ratyfikacja nie narusza uprzednio zaciągniętych zobowiązań międzynarodowych.

Niektórzy autorzy próbują „ratować" Konwencję CMR, wskazując, że sformułowanie zawarte w art. 82 lit. b RR nie określa zakresu, w jakim Konwencja CMR ma pierwszeństwo przed Regułami rotterdamskimi, ale stanowi jedynie „skomplikowany opis" Konwencji CMR, która ma pierwszeństwo przed Regułami w całości[54]. Taką interpretację miałby uzasadniać cel przepisu art. 82 RR, jakim była eliminacja konfliktu między konwencjami. Trzeba ją jednak odrzucić, gdyż pozostaje ona w sprzeczności z wyraźnym brzmieniem omawianego przepisu, który wskazuje, że konwencja regulująca przewóz drogowy ma pierwszeństwo przed Regułami rotterdamskimi tylko w wąsko określonym zakresie[55]. Pojawienie się takiego stanowiska w literaturze wskazuje jednak na kolejne ryzyko związane z wejściem w życie Reguł rotterdamskich. Nie jest wykluczone, że sądy niektórych państw przyjmą zaprezentowaną wyżej interpretację pro-CMR. Skutki takiej rozbieżnej interpretacji jednej z podstawowych kwestii regulowanych Regułami rotterdamskimi byłyby fatalne.

---

[53] Dotyczy to m.in. Anglii, Walii, Holandii, Belgii, Francji, Finlandii i Austrii.

[54] E. Røsæg, op.cit., s. 246.

[55] W angielskojęzycznej wersji użyto sformułowania *to the extent that*.

4.4. Transport kolejowy i śródlądowy

W podobnie wąski sposób określono zakres zastosowania konwencji dotyczących przewozu towarów koleją oraz śródlądową drogą wodną. Zgodnie z art. 82 lit. c i d Reguły rotterdamskie nie mają pierwszeństwa przed:

> c) jakąkolwiek konwencją regulującą przewóz towarów koleją w takim zakresie w jakim konwencja ta, zgodnie z jej postanowieniami, znajduje zastosowanie do przewozu towarów morzem jako uzupełnienie przewozu koleją, lub d) jakąkolwiek konwencją regulującą przewóz towarów śródlądową drogą wodną w takim zakresie w jakim konwencja ta, zgodnie z jej postanowieniami, znajduje zastosowanie do przewozu towarów bez przeładunku śródlądową drogą wodną oraz morzem.

Postanowienia te odnoszą się zatem do omówionych powyżej przepisów art. 1 § 4 COTIF-CIM oraz art. 2 ust. 2 CMNI. Twórcy Reguł uznali natomiast, że wspomniane konwencje nie znajdują w ogóle zastosowania w sytuacji, gdy umowa przewozu przewiduje przewóz drogą kolejową (śródlądową drogą wodną) oraz innym rodzajem transportu. Ocena tej decyzji musi być podobna jak w przypadku Konwencji CMR.

5. Uwagi końcowe

Ocena sposobu rozstrzygnięcia w Regułach rotterdamskich potencjalnych konfliktów między tymi Regułami a konwencjami unimodalnymi nie jest łatwa. Wprowadzenie ograniczonego systemu sieciowego stanowi pewien krok naprzód. Eliminuje on przynajmniej jedną z wad tradycyjnego systemu sieciowego, jaką jest problem z określeniem zasad odpowiedzialności przewoźnika za szkodę niezlokalizowaną. Przepis art. 26 RR wydaje się sformułowany w sposób staranny, choć oczywiście trudno przewidzieć, czy byłby stosowany jednolicie przez sądy poszczególnych państw – stron konwencji. Bardzo kontrowersyjne jest natomiast określenie stosunku

Reguł rotterdamskich do konwencji unimodalnych w zakresie innym niż odpowiedzialność przewoźnika. Tylko stosunek do konwencji lotniczych nie budzi wątpliwości. W pozostałych przypadkach twórcy Reguł podjęli próbę rozciągnięcia ich stosowania także na inne niż morskie odcinki przewozu multimodalnego. Reguły rotterdamskie nie pełnią w tych przypadkach funkcji jedynie pomocniczej w sytuacji, gdy nie da się zlokalizować miejsca powstania szkody, ale rządzą w pełni stosunkiem prawnym między nadawcą a przewoźnikiem. Można zatem stwierdzić, że doszło do „wtargnięcia" Reguł rotterdamskich na pola zastrzeżone do tej pory dla konwencji unimodalnych. Twórcy Reguł uznają, że takie „wtargnięcie" nie ma miejsca, gdyż konwencje unimodalne inne niż lotnicze nie mają w ogóle zastosowania do umów przewozu, które obejmują przewóz różnymi środkami transportu. Taki pogląd – jak wskazano powyżej – jest jednak wysoce kontrowersyjny.

SUMMARY

Rotterdam rules versus unimodal transport conventions

The aim of the article is to present the problem of potential conflicts between a new Convention of Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea ("the Rotterdam Rules") and the binding unimodal transport conventions. The Rotterdam Rules are called "a maritime plus convention" because they break with unimodal tradition and include "carriage by other modes of transport in addition to sea carriage". The idea in the new Convention is that it shall apply door-to-door, regardless of the mode of transportation, as long as an international sea leg is involved. This broad scope of application of Rotterdam Rules carries a risk of conflicts with unimodal transport conventions which regulate carriage by air, road carriage, carriage by rail and carriage by inland water. The new convention includes some conflict rules, but in the author's opinion they are not sufficient. The main problem is that the Rotterdam Rules are based on the notion that in general unimodal conventions – except those which concern air carriage – cannot be applied to any part of multimodal transport autonomously. It means that, for example, according to the designers of the Rotterdam Rules, the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road does not apply when a carrier

undertakes to carry goods by road in a vehicle and some other means of carriage. However, this concept is not unanimously accepted in Europe and an opposite view has at least as much support. The author is of the opinion that those potential conflicts between the Rotterdam Rules and unimodal conventions may discourage some countries from ratifying the new Convention.

Keywords: Rotterdam Rules, multimodal transport, CMR Convention, COTIF-CIM Convention, CMNI Convention, Warsaw Convention, Montreal Convention.