

REGUŁY ROTTERDAMSKIE – GENEZA POWSTANIA

1. TRZYDZIESTA SESJA GRUPY ROBOCZEJ WS. ELEKTRONICZNEJ WYMIANY DANYCH (EDI) UNCITRAL W DNIACH 26.02–8.03.1996 R. W WIEDNIU¹

Zgodnie z decyzją podjętą na 25. Sesji Plenarnej UNCITRAL w 1992 r.² Grupa Robocza ds. elektronicznej wymiany danych (zwana również „IV Grupą Roboczą”) na kolejnych sesjach (od 25 do 28) zajmowała się projektem „UNCITRAL – Prawo modelowe dotyczące aspektów prawnych elektronicznej wymiany danych i związanych z tym środków komunikacji” (zwanym dalej „Model Law”)³. Tekst Model Law wraz z kompilacją komentarzy i opinii⁴, przygotowanych przez poszczególne państwa i organizacje międzynarodowe, został przedłożony do dyskusji i końcowej akceptacji na 28. Sesji Plenarnej UNCITRAL (Wiedeń 2–26.05.1995 r.)⁵. Niezależnie od powyższego, IV Grupa Robocza kontynuowała swoje prace nad innymi aspektami i implikacjami praktycznymi przyjętych rozwiązań systemowych Model Law. Zajęto się tym, w szczególności, na 30. Sesji IV Grupy Roboczej w Wiedniu w dniach 26.02–8.03.1996 r.⁶. Zwrócono tam, między innymi, uwagę na fakt, że przyjęte regulacje Model Law, mające, z założenia, komplementarne zastosowanie do międzynarodowego prawa transportowego i handlowego, są niekompatybilne z wielo-

¹ A/CN.9/421: Report of the Working Group on Electronic Data Interchange (EDI) on the Work of its Thirteenth Session (Vienna, 26.02–8.03 1996); UNCITRAL Working Group IV *Electronic commerce* jest jedną z sześciu stałych Grup Roboczych UNCITRAL (United Nation Commission on International Trade Law); A/CN.9/WG.IV/WP.68 – Provisional Agenda; A/CN.9/WG.IV/WP.69 – EDI.

² Official Records of the General Assembly UNCITRAL; Supplement No.17(A/47/17); paras 140–148.

³ A/CN.9/373,378,390 and 406 UNCITRAL Reports on 25th; 26th; 27th; and 28th Sessions; A/CN.9/426 – Electronic Data Interchange; Guide of Enactment of UNCITRAL Model Law on Legal Aspects of EDI and Related Means of Communication.

⁴ A/CN.9/409 and Add. 1 to 3.

⁵ Supplement No. 17/(A/50/17), zob. również General Assembly Resolution 51/162 of 16 December 1996, UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce with Guide to Enactment oraz 2001 UNCITRAL Model Law on Electronic Signature with Guide to Enactment.

⁶ A/CN.9/421: Report of the Working Group on Electronic Data Interchange (EDI) on the work of its 30th Session (Vienna, 26.02–8.03.1996).

ma szczegółowymi, i często wysoce różnorodnymi, rozwiązaniami i instytucjami prawnymi, zwłaszcza w zakresie międzynarodowego transportu morskiego.

Brak jednolitości w regulacjach międzynarodowych dotyczących przewozu towarów morzem, połączony z różnorodnością rozwiązań regionalnych i krajowych, pogłębiony był istnieniem wielu problemów praktycznych, związanych z obiegiem międzynarodowej dokumentacji handlowej i przewozowej (będącej przecież, z założenia, jednym z podstawowych przedmiotów zainteresowań i regulacji Model Law).

IV Grupa Robocza wyspecyfikowała, w szczególności, następujące sporne kwestie:

- prawne i praktyczne aspekty funkcjonowania i obiegu konosamentów (*bills of lading*) oraz morskich listów przewozowych (*sea waybills*), jak też
- wzajemne relacje prawne pomiędzy tymi dokumentami przewozowymi a prawami i obowiązkami stron umów sprzedaży towarów (czy szerzej handlowego obrotu towarowego),
- kwestie przenoszalności i nieprzenoszalności dokumentów przewozowych, połączone z tytułem do własności, posiadania i sprawowania kontroli nad towarami (tzw. *stoppage in transitu*),
- aspekty prawno-finansowe i handlowe związane z przenoszeniem dokumentów przewozowych itp.

Taki analityczny przegląd „problemów związanych z międzynarodowym przewozem towarów morzem”, prowadzony przecież z bardzo „technicznego” oraz wysoce specjalistycznego punktu widzenia (tj. z perspektywy „elektronicznej wymiany danych”), doprowadził IV Grupę Roboczą do wniosków daleko przekraczających wyznaczony jej zakres kompetencyjny. Stwierdzono między innymi, że wobec zaobserwowanej daleko idącej „defragmentacji” międzynarodowego systemu prawnego *it could be useful to review current international practices and international texts governing the carriage of goods by sea with a view to preparing modern harmonised and more comprehensive solution to those issues*⁷.

Po odejściu od *stricte* „elektronicznego” aspektu rozważań IV Grupa Robocza wskazała, że „rozpatrując założenie uniformizacji prawa przewozowego, należałoby zwrócić szczególną uwagę na kwestie związane z dokumentami przewozowymi jako nośnikami praw i obowiązków (wraz ze stosowną cesją tychże praw i obowiązków) w procesie transportowym”.

Te rozważania „zaprowadziły” IV Grupę Roboczą nawet dalej. Stwierdzono, że wysoce przydatne i rekomendowane byłyby przegląd i rozważenie zasad i warunków odpowiedzialności określonych w istniejących już regulacjach międzynarodowych dotyczących przewozów towarów morzem, w szczególności takich jak:

⁷ *Ibidem*, par. 104, s. 27.

- reguły hamburskie 1978 r.,
- reguły hasko-visbijskie 1924 r./1968 r.,
- konwencja dotycząca odpowiedzialności operatorów terminali transportowych 1991 r.,
- konwencja multimodalna z 1980 r.⁸

Mając pełną świadomość, że proponowane działania przekraczają „statutowy” zakres kompetencyjny IV Grupy Roboczej, zalecono przekazanie sprawy do rozważań i ewentualnej decyzji na sesji plenarnej UNCITRAL⁹.

Jednocześnie, antycypując, że na sesji UNCITRAL podjęta zostanie decyzja w kształcie zbliżonym do rekomendacji IV Grupy Roboczej, proponowano, aby już na wstępnym etapie prac zaprosić do współpracy stosowne organizacje międzynarodowe, takie jak:

- Comité Maritime International (CMI)¹⁰,
- International Chamber of Commerce (ICC),
- International Union of Marine Insurance (IUMI),
- International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA),
- International Chamber of Shipping (ICS),
- International Association of Ports and Harbours (IAPH).

⁸ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules); International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading, 1924 (Hague Rules) and the subsequent amendments to the Hague Rules of 1968 and 1979; United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade of 1991; United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980 (UNCTAD) wraz z 1992 UNCTAD ICC Model Rules for Multimodal Transport Document.

⁹ Posiedzenia plenarne (*annual session*) UNCITRAL, odbywające się zamiennie w Nowym Yorku i Wiedniu, stanowią podstawowe forum rozważań i podejmowania zasadniczych decyzji przez tę organizację.

¹⁰ Przy wymienianiu organizacji międzynarodowych rekomendowanych do współpracy z UNCITRAL przy tym projekcie CMI nie tylko zostało wymienione na pierwszym miejscu, ale podkreślono (graficznie) tę właśnie organizację jako rekomendowaną w pierwszym rzędzie; A/CN.9/421, par. 108, s. 28.

2. DWUDZIESTA DZIEWIĄTA SESJA UNCITRAL W NOWYM JORKU W DNIACH 28.05–14.06.1996 R.¹¹

Zgodnie z wnioskami IV Grupy Roboczej przyjętymi na 30. Sesji (*vide* ppkt 1.1 powyżej) temat dalszych prac został wpisany do porządku obrad 29. Sesji Plenarnej UNCITRAL, która odbyła się w dniach 28.05.–14.06.1996 r. Komisja w trakcie obrad rozważała zakres i sposób przeglądu aktualnej praktyki i ustawodawstwa w zakresie międzynarodowego przewozu towarów morzem.

Co do zasady potwierdzono, że dokonanie takiego przeglądu (ze szczególnym zwróceniem uwagi na tematy wyspecyfikowane przez IV Grupę Roboczą) ma swoje uzasadnienie; uznano też, że rozważany przegląd (wraz ze stosownymi ewentualnymi wnioskami *de lege ferenda*) powinien być zdeterminowany takimi zasadniczymi tendencjami i kierunkami rozwoju, jak: postępująca informatyzacja w procesie przewozów towarów, współczesna logistyka operacyjna terminali ładunkowych¹², czy wzrastający udział i złożoność międzynarodowych przewozów multimodalnych¹³. Kiedy jednak obrady 29. Sesji Plenarnej UNCITRAL przeszły od deklaracji o wysokim stopniu ogólnikowości do prób ustalenia konkretnych działań w rozważanym zakresie, podniosła się szeroka i wielopłaszczyznowa fala krytyki i zastrzeżeń¹⁴.

IV Grupa Robocza zajmująca się ściśle elektroniczną wymianą danych – a więc tematyką, *ex definitione*, „interdyscyplinarną”, mającą zastosowanie do całości obrotu towarowego i transportowego – była, z tego punktu widzenia, uprawniona do rekomendowania analiz i ewentualnych prac nad nowym, kompatybilnym, multimodalnym systemem prawnym międzynarodowego transportu towarów. Jednakże taka rekomendacja, rozpatrywana na pełnej sesji Komisji,

¹¹ Official Records of the General Assembly, Fifty first session; Supplement No. 17 (A/51/17) – Report of the UNCITRAL on the work of its 29th Session 28.05–14.06.1996; A/CN.9/418 - Provisional Agenda, A/CN.9/419 - Report of the Working Group on Insolvency Law on the work of its Eighteenth Session (Vienna, 30.10–10.11.1995), A/CN.9/419/Corr.1 – Corrigendum to the Report of the Working Group on Insolvency Law on the Work of the Eighteenth Session (Vienna, 30.10–10.11.1995), A/CN.9/420 – Report of the Working Group on International Contract Practices on the Work of the Twenty-Fourth Session (Vienna, 13–24.11.1995), A/CN.9/421 – Report of the Working Group on Electronic Data Interchange (EDI) on the Work of the Thirtieth Session (Vienna, 26.02–8.03.1996), A/CN.9/422 – Report of the Working Group on Insolvency Law on the Work of the Nineteenth Session (New York, 1–12.04.1996), A/CN.9/423 – International Commercial Arbitration: Draft Notes on Organizing Arbitral Proceedings, A/CN.9/424 – Possible Future Work: Build-Operate-Transfer projects, A/CN.9/425 – International Commercial Arbitration: Monitoring the legislative implementation of the 1958 New York Convention: progress report, A/CN.9/426 – Electronic Data Interchange: Guide to Enactment of the UNCITRAL Model Law on Legal Aspects of Electronic Data Interchange (EDI) and Related Means of Communication, A/CN.9/427 – Training and Technical Assistance, A/CN.9/428 – Status of Conventions.

¹² Stosowne definicje i wyjaśnienia w zakresie pojęcia „terminale ładunkowe” – zob. m.in. UN Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade of 1991.

¹³ Definicja „międzynarodowy przewóz multimodalny” zob. np. UN Convention on International Multimodal Transport of Goods of 1980.

¹⁴ Zob. przypis 11 – Supplement No.17 (A/51/17), par. 210–215.

otwierała przed UNCITRAL perspektywę rozpoczęcia konkretnych prac legislacyjnych nad nową, kompleksową, międzynarodową regulacją dotyczącą przewozu towarów morzem ze znacznie szerszym niż dotychczas zakresem podmiotowym i przedmiotowym. W zamierzeniu więc powstawała perspektywa, *de facto, door to door* regulacji multimodalnej, ze wszystkimi wynikającymi z tego skutkami prawnymi i faktycznymi.

Taki zakres przyszłej regulacji międzynarodowej, zasadny z punktu widzenia pragmatyki IV Grupy Roboczej, był wysoce niefortunny przede wszystkim ze względu na dotychczasowe inicjatywy legislacyjne w rozpatrywanym obszarze.

2.1. STATUS QUO PRAWNE I FAKTYCZNE W ZAKRESIE MIĘDZYNARODOWEJ LEGISLACJI DOTYCZĄCEJ PRZEWOZÓW TOWARÓW MORZEM. ANALIZA ARGUMENTÓW KRYTYCZNYCH

2.1.1. REGULACJE MIĘDZYNARODOWE

a) Reguły hamburskie

Dnia 31.03.1978 r., pod auspicjami UNCITRAL, przyjęto reguły hamburskie¹⁵. Reguły, które z założenia miały zastąpić reguły hasko-visbijskie (1924 r./1968 r.) oraz zmienić podstawowe zasady międzynarodowego przewozu towaru morzem, okazały się legislacyjnym niepowodzeniem. Reguły hamburskie weszły w życie dopiero 01.11.1992 r. Kolejne lata pokazały niezwykle ograniczony zakres recepcji nowych reguł przewozowych przez poszczególne państwa¹⁶. Co więcej, część tej wąskiej grupy państw, które przystąpiły do reguł hamburskich, pozostała stroną reguł hasko-visbijskich¹⁷.

Przyczyn negatywnego odbioru reguł hamburskich należy szukać w następujących, najczęściej powtarzanych zarzutach:

- zrezygnowanie z rozbudowanej i doskonale osadzonej w doktrynie i praktyce listy wyłączeń zwalniających przewoźnika z odpowiedzialności – w tym *exclusion of liability for – negligence in navigation* (art. IV, reguła 2 – reguły hasko-visbijskie);

¹⁵ Przyjęte 31.03.1978 r. w Hamburgu, UN Convention on the Carriage of Goods by Sea.

¹⁶ Dwadzieścia cztery kraje (łącznie posiadające niecałe 6% światowego tonażu statkowego) w 1996 r. stały się stroną reguł hamburskich wg *The Ratification of Maritime Convention*, Lloyd's of London Press Ltd., sec. 1.5.220.

¹⁷ Zob. na przykład Egipt, który po podpisaniu w dn. 31.03.1978 r. (i złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych 23.04.1978 r.) stał się stroną reguł hamburskich z dniem 1.11.1992 r., z jednoczesną deklaracją (w trybie art. 31 § 4 reguł hamburskich) pozostania przez pięć lat stroną reguł hasko-visbijskich (wg *The Ratification of Maritime Convention, op. cit.*, sec. 1.5.220). Generalnie z 25 państw będących stroną reguł hamburskich 11 państw nie wypowiedziało reguł haskich (których również były stroną) – CMI News Letter, 1955, Nr 2, s. 1.

- nowy sposób sformułowania *fire exception* (art. 5 (4), (5)), budzący poważne zastrzeżenia;
- przedłużenie okresu przedawnienia roszczeń do 2 lat;
- przesunięcie „ciężaru dowodu” jednoznacznie na stronę przewoźnika (stworzyło to, zdaniem krytyków reguł, możliwość wszczynania wielu postępowań sądowych przeciwko przewoźnikom na zasadzie *to test the strength of the carrier's case*);
- wzrost poziomu ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika (ok. 25% w porównaniu do reguł hasko-visbijskich);
- brak „radykalizmu” po stronie twórców reguł hamburskich – zamiast rekomendowanego *strict liability of carrier* przyjęto jedynie „przeredagowaną” formułę z reguł hasko-visbijskich;
- przyjęty zakres konwencyjny i jurysdykcyjny reguł hamburskich może skutkować „nałożeniem się” dwóch regulacji (tj. reguł hasko-visbijskich i reguł hamburskich) w zakresie *lex fori*;
- język reguł hamburskich i użyta tam terminologia odbiegają od tradycji systemowo-lingwistycznej reguł hasko-visbijskich (i opartej na nich, lub w związku z nimi, doktrynie i orzecznictwie).

Lista przedstawionych powyżej zarzutów i zastrzeżeń do reguł hamburskich nie ma oczywiście znamion listy wyczerpującej. Ich zasygnalizowanie wydawało się jednakże uzasadnione, gdyż, jak pokazała późniejsza historia tworzenia reguł rotterdamskich, na legislatorów (zarówno w obrębie CMI, jak i później UNCITRAL) oddziaływały *inter alia* nie tylko podstawowe tendencje związane z systemem multimodalnym czy elektroniczną wymianą danych, ale też bardzo silna motywacja uniknięcia „błędów” legislacji z 1978 r. i niepowtórzenia jej losów ratyfikacyjnych.

b) Konwencja UNCITRAL z 1991 r. dotycząca odpowiedzialności operatorów terminali

Dnia 19.04.1991 r. przyjęto również, w ramach UNCITRAL, *UN Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade*¹⁸. Międzynarodowe przyjęcie tej regulacji było jeszcze bardziej ograniczone niż reguł hamburskich. Do 1996 r. zaledwie pięć krajów podpisało konwencję i jeden kraj ją ratyfikował. W konsekwencji konwencja nie weszła w życie.

¹⁸ ONZ Konwencja o odpowiedzialności operatorów terminali transportowych w międzynarodowym handlu z 19.04.1991 r., *The Ratification of Maritime Convention, op. cit.*, sec. 1.5.270.

c) Konwencja multimodalna z 1980 r.

Dnia 24.05.1980 r. pod auspicjami UNCTAD, ściśle współpracującej z UNCITRAL, przyjęto *UN Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980 r.*¹⁹.

Konwencja, podpisana zaledwie przez sześć państw (z deklaracją ratyfikacji lub przystąpieniem w 1996 r. siedmiu państw), była ewidentnie „martwą literą prawa”, bez większych, racjonalnie uzasadnionych perspektyw jej wejścia w życie i zastosowania kiedykolwiek²⁰.

2.1.2. STATUS QUO LEGISLACYJNE A GŁOSY KRYTYCZNE

W ciągu zatem około dziesięciu lat poprzedzających 29. Sesję UNCITRAL w 1996 r., trzy wielkie inicjatywy legislacyjne okazały się spektakularnym niepowodzeniem. Nie powinno być zatem zaskoczeniem, że zwolennicy reguł hamburskich (i dwóch pozostałych konwencji) zanegowali pomysł nowej regulacji. Uważali, że rozpoczęcie prac nad nowymi regulacjami dotyczącymi przewozu towarów morzem z uwzględnieniem aspektów multimodalnych spowoduje, że wiele państw, które aktualnie rozważały przystąpienie do reguł hamburskich (lub do wspomnianych pozostałych konwencji), odstąpi od takiego zamiaru, oczekując na powstanie nowej regulacji.

Z kolei inne kraje, również niechętne nowej idei legislacyjnej, wskazywały, że dodanie do funkcjonującego już systemu konwencji przewozowych (zarówno tych, które weszły w życie, jak i tych, które na takie wejście właśnie oczekują) nowej regulacji międzynarodowej, o bardzo podobnym zakresie oddziaływania, nie tylko nie przyczyniłoby się do harmonizacji międzynarodowego obrotu morskiego, ale spowodowałoby jeszcze większy chaos i defragmentację międzynarodowego systemu prawnego. Tego argumentu nie można było lekceważyć. Jeszcze do 1968 r. (data przyjęcia reguł visbijskich) 73 kraje (w tym wszystkie liczące się w międzynarodowym obrocie morskim) były stroną reguł haskich. Wiele innych państw, formalnie nie ratyfikując konwencji z 1924 r., przyjęło *in extenso* postanowienia reguł haskich do swojego ustawodawstwa

¹⁹ ONZ Konwencja dotycząca międzynarodowego multimodalnego transportu towarów z 1980 r., *The Ratification of Maritime Convention, op. cit.*; sec. 1.5.230.

²⁰ Lukę legislacyjną w zakresie międzynarodowego przewozu multimodalnego próbowaly zastąpić, przynajmniej częściowo, kontraktowe ICC Rules for a Combined Transport Documents 1973 (modyfikowane w 1975), oparte na zaruconych w fazie projektowej CMI draft TCM Convention. Autor pomija w tym miejscu fakt, że między innymi na skutek oparcia ICC Rules o zasady konwencji multimodalnej z 1980 r. były one stosunkowo rzadko stosowane w praktyce. Doprowadziło to w końcu do przyjęcia nowej wersji UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Document (1991), które powracały do „schematu” reguł hasko-visbijskich. Pozostaje też rzeczą wysoce dyskusyjną, jak konwencja z 1980 r. oddziaływała na krajowe i regionalne regulacje. Zob. szerzej na ten temat *The Implementation of Multimodal Transport Rules UNCTAD, Documents UNCTAD/SDTE/TBL/2,25 June 2001 and Add. 1, 9 October 2001.*

morskiego. Po wejściu w życie reguł visbijskich w 1977 r. stopień powszechności w adaptacji reguł uległ zmniejszeniu, gdyż tylko ograniczona liczba państw stała się stroną reguł visbijskich (lub je inkorporowała). W latach 1979–1999 tylko 60 państw było stroną reguł haskich z 1924 r., 47 państw stroną reguł hasko-visbijskich, a 18 państw reguł hasko-visbijskich z protokołem SDR z 1979 r. Co więcej, chociaż 8 państw ratyfikowało reguły visbijskie z jednoczesnym wypowiedzeniem oryginalnych reguł haskich, 12 państw było jednocześnie stroną reguł visbijskich oraz niezmienionych reguł haskich.

Po wejściu w życie w 1992 r. reguł hamburskich z 1978 r. proces „de-unifikacji” nabrał tempa. O ile można było zaakceptować niejednolity stan ratyfikacji reguł haskich, reguł visbijskich i protokołu SDR z 1979 r. (zachowano bowiem jednolitość w głównych zasadach leżących u podstaw tych regulacji), o tyle reguły hamburskie wprowadziły daleko idącą „rewolucyjną” wręcz reformę dotychczasowego systemu zasad odpowiedzialności z tytułu przewozów towarów morzem. Tymczasem z 25 krajów, które w 1999 r. były stroną reguł hamburskich, 12 było jednocześnie stroną, zupełnie niekompatybilnych z nimi, reguł haskich z 1924 r. (13 pozostałych nie było stroną reguł haskich). Z tych 12 krajów tylko jeden (Egipt) wypowiedział formalnie reguły haskie.

Niechęt do podejmowania nowych działań w rozważanym zakresie wynikała również z faktu, że w wypadku akceptacji takiej nowej inicjatywy należałoby, przynajmniej *implicite*, przyznać się, że niedawno przyjęte przez UNCITRAL i UNCTAD regulacje międzynarodowe były regulacjami nieudanymi i wymagają nowej alternatywy. Wreszcie, sceptycy rozwiązań przedstawionych w regułach hamburskich, konwencji multimodalnej czy konwencji dotyczącej operatorów terminali ładunkowych zwracali uwagę na fakt, że skoro żadna z tych regulacji, z osobna, nie była w stanie zdobyć poparcia społeczności międzynarodowej, to tym bardziej na niepowodzenie *a priori* skazana jest „multikonwencja” mająca być, *de facto*, kompilacją powyższych trzech konwencji.

2.1.3. REGIONALNE LEGISLACJE „HYBRYDOWE”

Proces „erozji” dotychczasowego systemu międzynarodowych reguł przewozu towarów morzem miał jeszcze jeden bardzo dynamicznie rozwijający się symptom.

Wiele państw będących formalno-prawnie stroną jednej z obowiązujących w międzynarodowym porządku prawnym konwencji (np. reguł haskich z 1924 r.) nie podejmowało oficjalnych aktów ratyfikacji (czy zmian) w obrębie reguł visbijskich z 1968 r. (czy protokołu z 1979 r.), ale jednocześnie dokonywało istotnych zmian w zakresie swoich wewnętrznych legislacji morskich dotyczących przewozów ładunków morzem. Zmiany polegały na implementowaniu wybranych rozwiązań prawnych zawartych zarówno w regułach haskich, jak i regułach visbijskich z protokołem z 1979 r. oraz, co ciekawe, w nowych regu-

łach hamburskich z 1978 r. Regulacje takie, zwane powszechnie hybrydowymi, przyjęły w pierwszej kolejności Chiny, Japonia, kraje skandynawskie, Australia, Kanada i USA (w tym ostatnim przypadku *in statu nascendi* – tzw. COGSA 99)²¹.

Mając na względzie fakt, że siła oddziaływania tej tendencji legislacyjnej nie ograniczała się do rozwiązań narodowych, ale odczuwalna była coraz silniej w kierunkach prac międzynarodowych organizacji legislacyjnych, konieczne wydaje się podjęcie próby scharakteryzowania *signum specificum* tego typu legislacji²². Zasadniczo przyjmują one strukturę, w której materialne prawo wskazuje na duże podobieństwo do reguł hasko-visbijskich, podczas gdy zakres tych regulacji odpowiada, co do tendencji, zakresowi reguł hamburskich (co do szeregu rozwiązań szczegółowych). Dlatego w systemach tych utrzymywana jest podstawowa zasada obowiązku należytej staranności przewoźnika (*due diligence*) w zakresie zdatności statku do żeglugi połączona z wymogami *reasonable care* w zakresie ładunku przy jednoczesnym funkcjonowaniu rozbudowanego, kazuistycznego katalogu zdarzeń egzoneracyjnych z art. IV (2) reguł hasko-visbijskich. Ważne w tym aspekcie jest jednak odchodzenie od *nautical fault exception*. Regulacje hybrydowe utrzymują ponadto zasady ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika wyznaczone regułami hasko-visbijskimi przy zachowaniu SDR jako jednostki rozliczeniowej. Zachowany też jest jeden rok (co do zasady) jako okres przedawnienia roszczeń w postępowaniach sądowych i arbitrażowych.

Z drugiej strony, zauważalne jest konsekwentne przesuwanie granic legislacyjnych postanowień dotyczących zakresu stosowania tych regulacji. Przepisy hybrydowe mają więc zastosowanie nie tylko do umów przewozu objętych konosamentem, ale także do umów, do których odnoszą się również dokumenty nieprzenoszalne (*not-negotiable*), takie jak morski list przewozowy (*sea waybill*) czy jego odpowiednik elektroniczny. Okres, w którym przewoźnik podlega rygorowi prawnemu, zostaje często rozszerzony z zasady *tackle-to-tackle* (w regułach hasko-visbijskich) na cały czas, w którym ładunek pozostaje w gestii (*in the charge*) przewoźnika (a więc przekraczający czasami nawet okres ustanowiony przez reguły hamburskie – tj. *port to port*). Ładunki przewożone na pokładzie zostają, po raz pierwszy, systemowo włączone w obręb regulacji *ius cogens*. W dalszym ciągu przewóz zwierząt oraz ładunków szczegól-

²¹ Przygotowany przez Ad Hoc Liability Rules Study Group – *Proposed Amendments to the Carriage of Goods by Sea Act*, zaakceptowany w maju 1996 r. przez American Bar Association, przekazany został do departamentu prawnego Senate Commerce Committee. Po trzech latach prac projekt określony jako COGSA 1999 został wstrzymany ze względu na rozpoczęcie prac przez CMI w związku z inicjatywą UNCITRAL.

²² Przedstawione w syntezie prawnoporównawczej cechy charakterystyczne rozwiązań „hybrydowych” występują w większości analizowanych ustawodawstw. Nie oznacza to oczywiście, że legislacje poszczególnych krajów nie zawierają swoich odrębnych, różniących ich od innych krajów rozwiązań charakterystycznych dla „linii” rozwojowej i systemu prawnego danego kraju (zob. np. australijski *Carriage of Goods by Sea Act 1991*; kanadyjski *Marine Liability Act S.A. 2001* itp.).

nych (jak te z art. VI reguł hasko-visbijskich) nie został objęty tymi przepisami. W tym ostatnim jednak przypadku, to jest *particular goods*, wyłączenie występuje pod warunkiem, że przewóz jest potwierdzony nieprzenoszalnym dokumentem przewozowym.

Duże zróżnicowanie daje się zauważyć pomiędzy poszczególnymi ustawodawstwami, które przyjęły rozwiązania hybrydowe, co do tego czy powinny się one odnosić zarówno do *outward shipments*, jak i do *inward shipments* (jak np. USA), czy też tylko do *outward shipments*, przy wąskim i kwalifikowanym zastosowaniu do *inward* (jak np. Australia). Ta „hybrydowa” tendencja legislacyjna, przy stale rosnącym poparciu międzynarodowym, powodowała, że z jednej strony coraz mniej państw było zainteresowanych utrzymaniem lub ratyfikacją konkretnych, gotowych „czystych” reguł międzynarodowych (czy to reguł hasko-visbijskich, czy to reguł hamburskich), z drugiej zaś strony tendencja ta, jak już wspomniano, stawała się coraz bardziej atrakcyjna dla międzynarodowych organizacji legislacyjnych. Historia rozwoju przyszłych reguł rotterdamskich potwierdzi ten właśnie kierunek.

2.2. DECYZJE PODJĘTE NA 29. SESJI UNCITRAL

Obszerniejsza prezentacja międzynarodowego *status quo* legislacyjnego wraz z przebiegiem i charakterem polemiki na forum 29. Sesji Plenarnej UNCITRAL wydaje się konieczna po to, aby zrozumieć we właściwym kontekście ostateczne ustalenia podjęte przez UNCITRAL.

Ustalono mianowicie, że zostanie zainicjowany przegląd ustawodawstwa międzynarodowego i krajowego w celu stworzenia analitycznej bazy koncepcyjnej służącej do zbudowania podstawowych zasad nowej multimodalnej regulacji przewozowej, uwzględniającej aktualny stan postępu informatycznego w obiegu dokumentacyjnym.

Za podstawę „metodologiczną” ewentualnych dalszych działań przyjęto założenia, że:

- nowy projekt (z samego swojego charakteru wysoce złożony i kontrowersyjny) nie może stanowić dodatkowego obciążenia w pracach sekretariatu czy grup roboczych UNCITRAL. Innymi słowy, nadano temu projektowi bardzo niską rangę ważności. Prace zatem nad nim mogły być podjęte pod warunkiem, że nie zakłócą one harmonogramu prac nad innymi, kontynuowanymi aktualnie przez UNCITRAL, projektami legislacyjnymi;
- podstawowym celem przeglądu i analiz będą przede wszystkim zagadnienia informatyzacji międzynarodowego systemu transportowego oraz wzrastającego znaczenia multimodalnego procesu przewozów międzynarodowych.

W odróżnieniu od powyższych zagadnień kwestie związane z zakresem praw i obowiązków stron obrotu „handlowo-transportowego” (czy szerzej:

z systemem odpowiedzialności związanej z przewozem międzynarodowym) powinny mieć znaczenie jedynie uzupełniające wobec – jak wyraźnie to podkreślono – istniejącego przecież nowego systemu międzynarodowego przewozu towarów morzem – a mianowicie reguł hamburskich. Przy tak restryktywnych założeniach „metodologiczno-logistycznych” zlecono sekretariatowi UNCITRAL wystąpienie ze stosownym zapytaniem do organizacji zarekomendowanych przez IV Grupę Roboczą – to jest CMI, ICC, IUMI, FIATA, ICS, IAPH²³. Sekretariat, po uzyskaniu odpowiedzi od wspomnianych organizacji, jako organ koordynujący prace miał dokonać analizy podsumowującej w miarę możliwości logistyczno-administracyjnych.

Analiza taka miała być przedłożona w stosownym czasie pod obrady Sesji Plenarnej UNCITRAL, na której państwa członkowskie „rozważą podjęcie decyzji o formie i zakresie jakichkolwiek przyszłych prac, które mogą się okazać uzasadnione”²⁴.

Bez wątpienia, zmasowana krytyka projektu na forum 29. Sesji UNCITRAL, wzmocniona, daleką od doskonałości, międzynarodową sytuacją prawną, zmieniła radykalnie postulaty IV Grupy Roboczej w ostrożne postulaty analiz prawno-porównawczych bez konkretnego terminu i celu legislacyjnego. Co więcej, *a priori* przyjęto zastrzeżenie, że analizy te nie powinny obejmować kwestii związanych z *liability regime*.

Z założenia więc, przynajmniej na tym etapie, wyłączono możliwość tworzenia nowej kompleksowej i międzynarodowej regulacji dotyczącej przewozów towarów morzem.

²³ Zob. pkt. 1.1, *in fine*: *The Commission decided that the UNCITRAL secretariat should be focal point for gathering information, ideas and opinions as to the problems that arose in practice and possible solutions to those problems (...)*; UNCITRAL’s work program: *review of current practices and laws in the area of the international carriage of goods by sea, with a view to establishing the need for uniform rules where no such rules existed and with the view to achieving uniformity of laws*, UNCITRAL document A/CN.9/497 – *Possible future work on transport law* Report of the Secretary General, par. 1 i 2. I dalej: *the review of the liability regime was not the main objective of the suggested work, rather what was necessary to provide modern solution to the issue that either were not adequately dealt with or were not dealt with at all in treaties – ibidem*, par. 5 (podkreślenie autora).

²⁴ *An analysis of such information should be prepared for future session of the Commission by the Secretariat when its resources so permitted without adversely affecting the work on current items of its work programme. On the basis of that analysis the Commission would be able to decide on the nature and scope of any future work that might usefully be undertaken by it* – Supplement No 17 (A/51/17), par. 215, s. 50.

3. COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL (CMI)

3.1. PRACE NA FORUM CMI POPRZEDZAJĄCE 29. SESJĘ UNCITRAL

Wskazanie CMI (przez IV Grupę Roboczą na 30. Sesji w 1996 r., jak też przez 29. Sesję UNCITRAL w tym samym roku)²⁵ jako organizacji, do której sekretariat UNCITRAL powinien w szczególności zwrócić się z zapytaniem o stosowną analizę i ewentualną współpracę, nie było przypadkowe. Poza oczywistą z historycznego punktu widzenia (seria „Brussels Diplomatic Conferences on Maritime Law”) rolą CMI w tworzeniu i rozwoju międzynarodowej legislacji morskiej²⁶ nie mniej znacząca była bieżąca aktywność CMI prowadzona w obszarach legislacyjnych zbiegających się z pracami UNCITRAL.

Prace CMI – w zakresie obejmującym tematykę tego artykułu – można podzielić na dwie grupy:

- prace koncepcyjne i legislacyjne dotyczące takich szczegółowych projektów, jak *Uniform Rules for Sea Bills* oraz *Rules for Electronic Bills of Lading*²⁷;
- analizy i prace koncepcyjne nad systemowymi, z założenia, holistycznymi rozwiązaniami dotyczącymi międzynarodowych przewozów towarów morskimi. Tematyka ta „wpisana” w *continuum* prac CMI (choćby z racji roli CMI w tworzeniu reguł hasko-visbijskich), nabrała dużej dynamiki w latach 90. XX w.

Niejako równolegle (choć na tym etapie jeszcze całkowicie niezależnie do prac UNITRAL), już 22.04.1988 r., Zgromadzenie Ogólne CMI upoważniło powołany International Sub-Committee z profesorem Francesco Berlingierim jako przewodniczącym *to investigate the question whether the uniforming of the law of carriage of goods by sea should be placed on the agenda of the 1990*

²⁵ Zob. pkt 1.1 *in fine* i pkt 1.2.

²⁶ Lista regulacji międzynarodowych objętych pracami CMI: Collision between vessels, 23.09.1910; Assistance and salvage at sea, 23.09.1910; Assistance and salvage at sea, Protocol of 27.05.1967; Limitation of liability of owners of sea-going vessels, 25.08.1924; Bills of lading, 25.08.1924 (Hague Rules); Bills of lading, Protocol of 23.02.1968 (Visby Rules); Bills of lading, Protocol of 21.12.1979 (SDR Protocol); Maritime liens and mortgages, 10.04.1926; Immunity of State-owned ships, 10.04.1926 and additional Protocol 24.05.1934; Civil Jurisdiction in matters of collision, 10.05.1952; Penal jurisdiction in matters of collision or other incidents of navigation, 10.05.1952; Arrest of sea-going ships, 10.05.1952; Limitation of the liability of owners of sea-going ships, 10.10.1957; Limitation of the Liability of owners of sea-going ships, Protocol of 21.12.1979; Stowaways, 10.10.1957; Carriage of passengers by sea, 29.04.1961; Nuclear ships, 25.05.1962; Carriage of passengers' luggage by sea, 27.05.1967; Vessels under construction, 27.05.1967; Maritime liens and mortgages, 27.05.1967.

²⁷ *Uniform Rules of Sea Bills* oraz *Rules for Electronic Bills of Lading* przyjęte zostały w 1990 r. Doświadczenia i materiały z prac nad tymi projektami okazały się niezwykle przydatne przy pracach nad zrębnymi regułami rotterdamskimi, m.in. w elementach związanych z nowym zakresem *Transport documents* i EDI.

Paris Conference of the CMI and the manner in which the problem should be approached. Motywem przewodnim było przeanalizowanie reguł hasko-visbijskich pod kątem ich przydatności i adekwatności do warunków prawno-ekonomicznych lat 90. XX w., szczególnie w relacjach przewoźnik/ubezpieczyciel – interes ładunkowy, ubezpieczyciel. Raport (Paris II) podsumowujący prace ISC został opublikowany w 1991 r.²⁸

Ponownie powrócono do tego projektu 13.05.1994 r., kiedy to Rada Wykonawcza CMI utworzyła Grupę Roboczą (*Working Group*), w której skład wchodził: Francesco Berlingieri, Wiliam Tetley, Rolf Hubert oraz Jan Ramberg. Grupa Robocza miała przeanalizować różne systemy prawne związane z przewozem towarów morzem²⁹.

Na posiedzeniu CMI w Sydney (02.10.1994 r.) Grupa Robocza (w ramach kontynuacji prac) otrzymała instrukcje przygotowania kwestionariusza (tzw. *Questionnaire*) oraz rozesłania go do stowarzyszeń krajowych – członków CMI³⁰. Odpowiedzi z 26 stowarzyszeń krajowych CMI³¹ wskazywały na konieczność istotnych zmian zarówno reguł hasko-visbijskich, jak i reguł hamburskich. Potwierdziło to zatem tezę, coraz silniej eksponowaną przez środowisko prawników morskich i praktykę żeglugową, że konieczne jest poszukiwanie rozwiązania systemowego, które z jednej strony zmodernizuje i uaktualni powszechnie akceptowalne reguły haskie lub hasko-visbijskie, z drugiej zaś strony zrezygnuje z wielu rozwiązań systemowych przedstawionych przez reguły hamburskie.

Wobec powyższego, zgodnie z przyjętą w CMI procedurą, uznano za zasadne powołanie International Sub-Committee on Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea („Uniformity ISC” lub „Podkomitet” lub „ISC”) pod przewodnictwem Francesco Berlingieriego, z Frankiem Wiswallem jako

²⁸ CMI Yearbook 1991 Paris II s. 104–176 – wraz z raportem studyjnym przyjęto tzw. *Paris Declaration* o następującej treści: (1) *During the XXXIVth International Conference of the Committee Maritime International held in Paris from 24th to 29th June 1990, a draft Document entitled "Uniformity of the Law of the Carriage of Goods by Sea in the Nineteen Nineties" was discussed by a Committee of the Conference largely on the basis of the Hague/Visby Rules and in which discussion all the 41 National Associations represented at the Conference participated.* (2) *Following this discussion, the draft was amended to clarify certain points which were raised and to reflect views expressed by delegates which were not always unanimous. The Document, as amended, is attached. It was presented to a Plenary Session of the Conference on Friday, 29th June and was approved as a basis for further work.* (3) *In approving the Document as a basis for further work, the hope was expressed that the International Organizations concerned will continue to offer to the CMI the co-operation it has received in the past for the work that lies ahead.*

²⁹ CMI Newsletter z 1994 r. Nr 2, s. 5.

³⁰ CMI Newsletter z 1994 r. Nr 4, s. 9. Forma kwestionariusza (będąca standardową formą pracy na forum CMI) zawiera szereg szczegółowych pytań związanych z różnymi aspektami prawnymi przewozu towarów morzem. Odpowiedzi oparte na poszczególnych narodowych systemach prawnych stanowią doskonałą podstawę do dalszych międzynarodowych prac legislacyjnych.

³¹ CMI Newsletter z 1995 r. Nr. 1 oraz CMI Yearbook z 1995 r. (s. 115–177).

sprawozdawcą tematycznym Uniformity ISC³². Podkomitet odbył cztery międzynarodowe sesje plenarne: w 1995 r., dwie w 1996 r. oraz w 1997 r.³³. To właśnie na tym etapie prac podkomitetu sekretariat UNCITRAL występuje, zgodnie z ustaleniami z 29. sesji (1996 r.), do CMI z wnioskiem/zapytaniem dotyczącym analizy porównawczej międzynarodowego prawa przewozowego (zob. pkt 2.2 tego artykułu).

Przedstawiciele CMI (Allen Philip i Francesco Berlingieri) spotkali się w Wiedniu jeszcze w tym samym roku (1997 r.) z sekretarzem generalnym UNCITRAL w celu wstępnego przedyskutowania możliwych warunków przyszłej współpracy pomiędzy obiema organizacjami w zakresie nowego projektu³⁴. Zarówno samo wystąpienie UNCITRAL, jak i ustalenia z Wiednia spowodowały, że na kolejnym zgromadzeniu ogólnym CMI w dniach 11–15.05.1998 r. w Londynie postanowiono, że dotychczas prowadzone przez CMI projekty (w szczególności te, które mogą pokrywać się zakresem prac z nową inicjatywą UNCITRAL) powinny być zamknięte, w ich aktualnej formie i treści, szczególnie wobec założeń nowego projektu, znacznie przekraczającego (przynajmniej zdaniem CMI) dotychczasowy zakres prac³⁵. Konsekwentnie, w ślad za ustaleniami Zgromadzenia CMI piąta, ostatnia sesja Uniformity ISC (która się odbyła w dniach 9–10.11.1998 r. w Londynie) zakończyła się przyjęciem końcowego raportu: *Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea*³⁶.

³² Zasadą prac International Sub-Committee jest udział w cyklicznych sesjach plenarnych (do których to sesji materiały przygotowuje Working Group) przedstawiciele wszystkich zainteresowanych stowarzyszeń krajowych. Na posiedzeniach ustalane jest ostateczne stanowisko. Zob. np. przypis 38 tego opracowania.

³³ Raport z pierwszych czterech sesji przygotowany przez sprawozdawcę grupy dr. Franka Wiswalla został opublikowany w CMI Yearbook 1995 r. (s. 229–243), CMI Yearbook 1996 (s. 360–420). Podsumowanie raportu dr. Franka Wiswalla nastąpiło w CMI Yearbook 1997 (s. 291). Raport Uniformity I-SC precyzował 22 tematy – do dalszych analiz i badań prawoporównawczych: (1) *Definitions*, (2) *Scope of application*, (3) *Period of application*, (4) *Identity of the carrier*, (5) *Liability regime of the carrier*, (6) *Liability of the performing carrier*, (7) *Through carriage*, (8) *Deviation*, (9) *Deck cargo*, (10) *Delay*, (11) *Limitation of liability*, (12) *Loss of the right to limit*, (13) *Transport Documents*, (14) *Contractual stipulations*, (15) *Contents and evidentiary value of the transport documents*, (16) *Duties and liabilities of the shipper*, (17) *Dangerous cargo*, (18) *Letters of guarantee*, (19) *Notice of loss*, (20) *Time bar*, (21) *Jurisdiction*, (22) *Arbitration*. Zob. pkt 1.3.1.(a). Raport ten (ze szczególnym uwzględnieniem takich kwestii, jak *liability regime*, *identity of the carrier*, *period of application of the uniform rules*, *jurisdiction and arbitration*) był też przedmiotem obrad Antwerp Centenary Conference w 1997 r.

³⁴ Należy przypomnieć, że szczególnie po 1967 r. (tj. dacie utworzenia Komitetu Prawnego IMO) właśnie na organizację systemu ONZ – IMO, UNCITRAL, UNCTAD spadł główny ciężar koordynacji międzynarodowych prac legislacyjnych w rozważanym tu zakresie. Ustalenie więc zasad współpracy (tak jak skierowanie zapytania przez UNCITRAL do CMI) było elementem „standardowej” procedury legislacyjnej.

³⁵ CMI News Letter z 1999, Nr 2, s. 2: (...) *CMI Executive Council after consultation with Secretariat of UNCITRAL has decided that a further investigation should be carried out in respect of number of other important issues of transport law, such as interfaces between contract of carriage and contract of sale of goods, relationship within the contract of carriage, transport documents, bankability of transport documents, EDI, and ancillary contracts.*

³⁶ Raport sporządzony przez F. Berlingieriego uzupełniał podsumowanie przygotowane przez dr. Franka Wiswalla (zob. przypis 33) oparte na podobnie przyjętych 22 punktach tematycznych – CMI

3.1.1. RAPORT KOŃCOWY – CMI INTERNATIONAL SUB-COMMITTEE ON UNIFORMITY OF THE LAW OF THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA [RAPORT KOŃCOWY ISC] Z 1998 R.³⁷

Raport końcowy ISC z 1998 r. miał stanowić podsumowanie czterech lat prac podkomitetu CMI, którego działalność została przedwcześnie zakończona ze względu na konieczność zajęcia się przez CMI nowym projektem zgłoszonym przez UNCITRAL.

Decyzja CMI z maja 1998 r. stanowiła, z historycznej perspektywy, pewien wyznacznik kończący przeszło dwudziestoletni okres (rozpoczynający się bezpośrednio po przyjęciu w 1978 r. reguł hamburskich) nieudanych prób zmian i uaktualniania reguł hasko-visbijskich. Liczne opracowania, kwestionariusze i raporty podsumowujące (jak np. z Lizbony z 1985 r., z Paryża z 1990 r., z Sydney z 1994 r. czy Antwerpii z 1997 r.) pozostawały materiałami teoretycznymi, bez większego oddziaływania praktycznego. Formalnie więc Raport końcowy, wpisując się w długi ciąg poprzednio sporządzonych dokumentów, miał mieć znaczenie „statystyczno-sprawozdawcze”, bez intencji dalszych implikacji legislacyjnych. Jednakże, jak pokazały kolejne etapy prac na forum CMI, ten „odłożony na półkę” raport okazał się, w zasadniczej swej części, punktem wyjściowym dla wielu kolejnych ustaleń i przyjętych rozwiązań, które w ostatecznej formie przyjęły kształt reguł rotterdamskich. Innymi słowy, Raport końcowy ISC z 1998 r. można przyjąć za punkt wyjściowy, sformalizowany, *expressis verbis* zarys koncepcyjny idei, która ostatecznie przekształciła się w formę reguł rotterdamskich. Autor jest świadomy, że tak postawiona teza zawiera wiele słabych punktów. Proces powstawania jakichkolwiek regulacji, w tym regulacji międzynarodowych, nigdy nie przypomina *creatio ex nihilo*.

News Letter, 1999 r., Nr 2, s. 2–9. Szczegóły zob. pkt. 1.3.1. Jednocześnie na tej samej sesji CMI Rada Wykonawcza utworzyła trzy odrębne grupy robocze: pierwsza miała kontynuować prace nad tematyką przewozu towarów morzem (z ewentualnym wykorzystaniem tych prac jako podstawy do rewizji istniejących w tym zakresie regulacji międzynarodowych), druga grupa miała się zająć kwestiami EDI, a grupa trzecia miała podjąć zakrojone na szerszą skalę analizy prawnooporównawcze związane z zakresem funkcjonalnym i prawnym konosamentów.

³⁷ Przy omawianiu tego dokumentu, pierwszego z serii dokumentów tworzonego w procesie legislacyjnym reguł rotterdamskich, należało podjąć decyzję co do języka, w którym będą przytaczane poszczególne postanowienia, frazy czy słowa oraz który język będzie podstawą analiz *stricte* prawnych. W pierwszym rzędzie, kierując się art. 96 reguł rotterdamskich (bo przecież w aspekcie tych właśnie reguł prezentowane są procesy legislacyjne i przebieg prac na forum organizacji tworzących przedmiotowe regulacje), przyjęto za podstawę język angielski (jeden z sześciu urzędowych języków konwencji). Na język angielski wskazywały również takie przesłanki, jak: 1) prace przygotowawcze, opracowania i pismem wymiany poglądów były toczone w tym języku, 2) poprzedzające reguły rotterdamskie, reguły hasko-visbijskie czy reguły hamburskie przyjęte zostały również w języku angielskim (i w tym języku powstała zasadnicza część komentarzy i orzecznictwa). Język polski „prawniczomorski”, stwarzający już przy zasadniczych sformułowaniach fundamentalne problemy translacyjne (np. „akademicki” przykład słowa *shipper* itp.), będzie wykorzystywany w wyżej wymienionym aspekcie tylko pomocniczo i czysto informacyjnie lub dla ewentualnej jasności wywodu.

Nowa regulacja jest zawsze kontynuacją dotychczasowych rozwiązań, wzbogaconych nowymi instytucjami i zasadami (które są z kolei odzwierciedleniem stopnia i rodzaju postępu czy zmiany w sferze gospodarczo-społecznej, będącej przedmiotem zamierzonej regulacji prawnej). Zatem i w tym przypadku „przyjęcie” jakiegoś zdarzenia za punkt wyjściowy nowej regulacji bez wątplenia ma charakter umowny czy wręcz arbitralny. Przypisując jednakże tak dużą wagę temu właśnie dokumentowi, autor tego opracowania uznał za konieczne szczegółowe omówienie też Raportu końcowego. Pozwoli to, jak sądzi, nie tylko na uzasadnienie postawionej tu tezy, ale również ułatwienie dalszego śledzenia i rozumienia wieloletniego procesu legislacyjnego na forum CMI, a później UNCITRAL nad projektem nowych reguł.

a) Charakterystyka ogólna raportu końcowego ISC

W swoim zamierzeniu Raport końcowy ISC nie miał być skonkretyzowanym projektem nowej regulacji międzynarodowej (czy nawet zestawieniem gotowych już zapisów regulacyjnych do ewentualnego ujęcia ich w zbiorczy dokument). Był on bardziej zespołem wskazań, rekomendacji czy systemowych założeń, które ewentualnie mogłyby stanowić podstawę czy wytyczne do konstruowania takich konkretnych regulacji – *de lege ferenda*. W obradach podkomitetu CMI uczestniczyli przedstawiciele 19 krajów reprezentujących szerokie spektrum systemów prawnych opartych zarówno na *common law*, jak i cywilistycznych systemach europejskich³⁸. Zaproponowano w Raporcie końcowym ujęcie 22 tematów, wskazując *implicite* zakres przyszłej regulacji daleko przekraczającej zakres reguł hasko-visbijskich czy reguł hamburskich³⁹. Już sam ten fakt świadczyć może o pewnej odmienności wyróżniającej rozważany raport od poprzedników z Lizbony, Paryża czy Sydney. Poprzednie raporty, silnie „osadzone” w regułach hasko-visbijskich, nie pozwalały sobie na dalej idące „eks-

³⁸ CMI News Letter, 1999, No. 2, s. 2–9; Table I „List of Participants”. Kraje biorące udział w pracach CMI International Sub-Committee: Australia, Nowa Zelandia, Kanada, Dania, Finlandia, Francja, Niemcy, Irlandia, Japonia, Korea, Holandia, Norwegia, Polska (tylko pierwsze posiedzenie), Portugalia, RPA, Hiszpania, Szwajcaria, UK, USA.

³⁹ *Ibidem*, s. 2–9, (1) *Definition*, (2) *Scope of application*, (3) *Period of application*, (4) *Identity of carrier*, (5) *Liability regime of the carrier*, (6) *Liability of the performing carrier*, (7) *Through carrier*, (8) *Deviation*, (9) *Deck cargo*, (10) *Delay*, (11) *Limitation of liability*, (12) *Loss of the rights to limit*, (13) *Transport documents*, (14) *Contractual stipulation*, (15) *Contents and evidentiary value of the transport documents*, (16) *Duties and liability of the shipper*, (17) *Dangerous cargo*, (18) *Letters of guarantee*, (19) *Notice of loss*, (20) *Time bar*, (21) *Jurisdiction*, (22) *Arbitration*. Dla porównania – reguły hasko-visbijskie zawierały w ogóle 11 artykułów materialno-prawnych, reguły hamburskie zawierały 7 części tematycznych. Przy omawianiu poszczególnych zapisów Raportu końcowego autor odstąpił od „linarnej” prezentacji poszczególnych postanowień zastępując omówieniem pewnych, zdaniem autora, najistotniejszych grup czy zagadnień legislacyjno-prawnych. Niezależnie od powyższego, dla kompletności opracowania, autor starał się odnieść do zasadniczo wszystkich punktów Raportu końcowego.

perymenty hybrydowe”. Raport końcowy zdaje się przełamywać tę praktykę, co wywołało – jak się później okazało – daleko idące skutki.

b) Analiza poszczególnych postanowień

Zakres pojęć definicyjnych

Część I: *Definition* przyjmuje, co do zasadniczej systematyki, wzorzec zarówno z reguł hasko-visbijskich (art. I), jak reguł hamburskich (art. 1 *Definitions*). Istniał co do tego *consensus* krajów uczestniczących w pracach ISC przy jednoczesnym uznaniu konieczności rozszerzenia listy definicyjnej⁴⁰. To istotne *novum*, wpisujące się w symptomatyczną tendencję raportu wychodzenia poza zakres wyznaczony przez dotychczasowy reżim prawnomiędzynarodowy. W sytuacji, gdy poza wskazaniem list „pojęć definicyjnych” Raport końcowy nie zawiera żadnej konkretnej, rozbudowanej definicji ani też komentarza do rekomendowanego kierunku prac legislacyjnych, trudno w tym zakresie w sposób bardziej szczegółowy odnieść się do tego punktu raportu.

Lista definicyjna staje się bardziej czytelna, jeżeli zestawia się z nią kolejne postanowienia raportu końcowego.

Na potrzeby dalszej analizy ujęto przedmiotowe kwestie w następujące zespoły tematyczne:

- rozszerzenie zakresu podmiotowego *actual/performing carrier* i związane z tym kwestie,
- dokumentacja przewozowa,
- generalny zakres regulacji,
- reżim odpowiedzialności.

Dla pełnego zrozumienia zarówno „literalnego zapisu”, jak i woli i intencji autorów Raportu końcowego, autor niniejszego opracowania uznał za konieczne przy omawianiu powyższych kwestii sięgnąć nie tylko do stosowanych odpowiedników w postanowieniach reguł hasko-visbijskich czy reguł hamburskich, ale – jeżeli okazało się to konieczne – do historii ich powstania oraz, co niezwykle ważne, do materiału jurydycznego zawartego w linii precedensowej orzecznictwa anglosaskiego. Wreszcie, w realizacji tezy postawionej na początku tej części opracowania odniesiono się do stosownych postanowień reguł

⁴⁰ *Ibidem*, table II, s. 8. Nowa regulacja powinna zawierać definicje: *actual/performing carrier, carrier, contract of carriage of goods by sea, goods, shipper, signature, transport documents, writing (including electronic communications)*. Stwierdzono ponadto, że definicja *goods* powinna obejmować *deck cargo*, ale wyłączać *live animal*. Rekomendowano też ewentualne zdefiniowanie następujących terminów: *charter party, electronic communication, ship*. Z proponowanych do zdefiniowania terminów pojęcia: *carrier, contract of carriage, goods, ship* były już definiowane zarówno w art. I reguł hasko-visbijskich, jak i w art. 1 reguł hamburskich. Z listy definicyjnej art. 1 reguł hamburskich dodano ponadto: *actual carrier, shipper, writing*.

rotterdamskich w zestawieniu prawno-porównawczym z analizowanymi postanowieniami protokołu końcowego.

Rozszerzenie zakresu podmiotowego actual/performing carrier i związane z tym zagadnienia

W tradycyjnym systemie *common law* obok wszechwładnie panującego terminu *carrier* pojęcia *actual carrier* i *performing carrier* uważano za równoznaczne i używane były zamiennie bez żadnych rozgraniczeń. Z drugiej strony, przed 1980 r. można było zauważyć tendencje legislacyjne wykorzystywania pojęcia *performing carrier*⁴¹. Konwencja hamburska z 1980 r. opowiedziała się za pojęciem *actual carrier* (art. 1(2) w związku z art. 10 i art. 11). Zatem, co do formy językowej stanowisko „łączne” przyjęte przez Raport końcowy było (jak na ten czas i etap tworzenia dokumentu) jak najbardziej zasadne.

Z merytorycznego zaś punktu widzenia przyjęcie tego pojęcia (niezależnie od ostatecznej „szaty semantycznej”) wskazywało wyraźnie na kontynuowanie tendencji obligatoryjnego rozszerzenia postanowień nowej regulacji międzynarodowej poza krąg podmiotów wyznaczonych dotychczas w art. IV (bis) reguł hasko-visbijskich⁴². Tendencji tym bardziej uzasadnionej, że niefortunne wyłączenie z reguł hasko-visbijskich wszystkich podmiotów *being an independent contractor* pozostawiło poza bezpośrednim obrębem międzynarodowej regulacji przewozowej ogromną liczbę podmiotów wykonujących przewóz drogą morską np. „w łańcuchu czarterowym”⁴³. Innowacyjność i kreatywność precedensowego systemu anglosaskiego⁴⁴, która uzupełniała tę znaczącą lukę prawną, wymuszała zmiany legislacyjne na płaszczyźnie międzynarodowej.

Reguły hamburskie, eliminując zastrzeżenie z art. IV (bis) reg. 2 reguł hasko-visbijskich: *not being an independent contractor*⁴⁵, wprowadziły nowe pojęcie: *actual carrier*, które, przynajmniej w obrębie zakresu stosowania kon-

⁴¹ Zob. na przykład art. 1(1)(b) konwencji ateńskiej z 1974 r. (ze zmian.) o przewozie pasażerów i ich bagażu morzem art. 1(1)(b); art. 2 (2.1.1.) Inter-American Specialised Uniform Through B/L for International Carriage of Goods by Road itp.

⁴² Art. IV Rule 2 Reguł Hague/Visby: *If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.*

⁴³ Jak trafnie to wyjaśnia np. *Carver on Bills of Lading: Sometimes however the charterer issues his own bills of lading and acts as carrier, performing the contract of carriage by means of the owner (sic!) as sub-contractor. This can be true also of sub-charterers, sub-sub charterers and so forth;* s. 547, Second Edition, London 2005.

⁴⁴ *Himalaya clause* rozszerzająca uprawnienia kontraktowe przewoźnika kontraktowego do *actual carrier, circular indemnity clause, the notion of bailment on terms* lub bardziej dyskusyjne *agency reasoning* (zob. Tetley: *Marine Cargo Claims* 3rd edition, 1988, Ch. 10) czy wreszcie *The Contracts (Right of Third Parties) Act 1999.*

⁴⁵ Art. 7(2) reguł hamburskich.

wencji, uzyskało *ex lege* status podobny (ale nie tożsamy) do przewoźnika *rier) sensu stricte*⁴⁶.

Independent contractor z reguł hasko-visbijskich objęty teraz w regułach hamburskich pojęciem *actual carrier* występował w relacji do *contractual carrier* albo w *uniform system* (art. 10) reguł hamburskich i *network system* (art. 11)⁴⁷ (przyjmując, w pewnym uogólnieniu, „multimodalną” klasyfikację odpowiedzialności).

Autorzy Raportu końcowego wydają się z pełną świadomością wprowadzać pojęcie *actual/performing carrier* pod silną inspiracją cytowanych powyżej postanowień reguł hamburskich. Z drugiej jednak strony, zauważalna jest tendencja do „powrotu” do zasad precedensowych ukształtowanych na podstawie interpretacji reguł hasko-visbijskich. Istotne w tym zakresie są w szczególności pkt 6 i 7 Raportu końcowego.

Pkt. 6 *Liability of the performing carrier* jest bardzo ważny (co ciekawe – na etapie przyjęcia protokołu końcowego nieprzyjęty na zasadzie konsensusu). Opierając się na art. 10 i art. 11 reguł hamburskich stwierdzono, że co do zasady:

The liability regime of the performing carrier should be the same as that of the contracting carrier, save that liability of the performing carrier should be limited to the part of the carriage performer by him.

Po pierwsze, przyznano więc sformułowaniu *performing carrier* preferowane pierwszeństwo (w zamian za *actual carrier*). Po drugie, za zasadą *uniform system* zarekomendowano jednolity reżim odpowiedzialności zarówno w stosunku do *contractual carrier*, jak i *performing carrier*. Jednakże, odchodząc od zasady art. 10 reguł hamburskich, wskazano na silniejszą tendencję sektorowej odrębnej odpowiedzialności każdego podmiotu uczestniczącego w transporcie multimodalnym (choć regulowanych – jak stwierdzono to powyżej – jednolitym systemem prawnym). O tym, że element „multimodalnego transportu” ciążył bardzo silnie na autorach raportu, świadczy choćby uwaga końcowa do pkt 6:

The question was raised whether the independent contractors performing services ashore in respect of the handling of the goods from time of discharge to the time of delivery to consignee ought to be considered as performing carriers. No agreement, however, could be reached in this respect.

⁴⁶ Art. 1(2) w związku z art. 10 reguł hamburskich *Actual carrier means any person to whom the performance of the carriage of the goods or of part of the carriage has been entrusted by the carrier and includes any other person to whom such performance has been entrusted.* Zgodnie z art. 10(2) w związku z art. 7(2) do *actual carrier* będą miały zastosowanie *all provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier, actual carrier is entitled to avail himself to the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke.*

⁴⁷ Zgodnie z art. 10: *contractual carrier remains fully responsible for the performance of the carriage notwithstanding that the carriage of goods has been entrusted to an actual carrier.* Z kolei zgodnie z art. 11 *The actual carrier is directly responsible for the goods while they are in his charge, co z kolei enables the carrier to exclude his liability for the period during which the goods are in charge of the actual carrier.*

Cytowany fragment wskazywał wyraźnie na dwie, potwierdzone później przez reguły rotterdamskie, tendencje:

- rozszerzenie konwencji morskiej o elementy multimodalne (tzw. *maritime plus* – zob. np. art. 1(1) reguł rotterdamskich),
- przechodzenie z zakresu *port to port* reguł hamburskich do *door to door* (zob. np. art. 11 i 12 reguł rotterdamskich).

Wreszcie wspomniany *independent contractor* i związane z tym trudności klasyfikacyjno-prawne miały stanowić podstawę do wyodrębnienia w regułach rotterdamskich nowych kategorii podmiotów uczestniczących w przewozie, jak *performing party* (do którego m.in. będzie się odnosiła grupa podmiotów cytowanego powyżej, *in fine*, pkt 6 *independent contractors performing services ashore*) czy *maritime performing party*⁴⁸ (którym to pojęciem objęte zostały „hamburskie” odpowiedniki *actual carrier*).

Punkt 7 Raportu końcowego *Through carriage, prima facie*, odsyła do art. 11 reguł hamburskich (podobnie zatytułowany). „Duch” pkt 7 był rodem z konwencji hamburskiej ale już zapis miał wyraźnie konotacje orzeczeń precedensowych związanych z problemem tzw. *transshipment* w ramach reguł haskowskibijskich. Ściśle w obrębie kazusu *Mayhew Foods Ltd. v. Overseas Container Ltd.* (1984) oraz *The Anders Mearsk* (1986) mieści się pierwsza część komentarza protokołu:

A distinction must be made between the right of the carrier to tranship the cargo on route, in which case he remains responsible for the performance of the whole carriage [vide również generalna zasada art. 10 reguł hamburskich] and the right of the carrier to restrict his obligation to the part of the carriage performed by him, his only duty thereafter, being that of entering into a separate contract of carriage with owner of the vessel on which goods will be transhipped for their carriage to the final port of destination. In the later case the obligation of the carrier terminates only if the transshipment is expressly mentioned in the transport document together with the place where it will be effected [vide również wymóg art. 11 reguł hamburskich w tym zakresie].

W ostatniej części komentarza do pkt 7 odniesiono się do „słabego punktu” art. 11 reguł hamburskich dotyczącego konieczności zidentyfikowania w kontrakcie przewozowym „przewoźnika zastępczego” (który podejmie się dalszego przewozu w trakcie *transshipment*)⁴⁹. Uznano zatem, że dla skutecznego prawnie wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika (*contractual carrier*) za okres efektywnie wykonywanego przewozu przez innego przewoźnika (*carrier who per-*

⁴⁸ Zob. art. 1 (6)(7) w związku z art. 12, 18, 19 i art. 4 reguł rotterdamskich: *Performing party means a person other than the carrier, that performs or undertake to perform any of the carrier's obligation under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at carrier's request or under the carrier's supervision or control.*

⁴⁹ *The requirement for a named person to be specified considerably reduces the utility of this Article, so far as the carrier is concerned, as in majority of cases it will not be possible to identify, at the time when the contract of carriage is concluded, the name of the person(s) who will be performing subsequent stages of contractual voyage – zob. Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, Twentieth Ed., London, 1996, s. 568.*

forms the subsequent leg) nie ma konieczności wskazywania w dokumencie przewozowym danych tego ostatniego: *provided that the original contracting carrier indicates his name to the owner of the goods when the goods are delivered to him at the place of final destination.*

Omówione powyżej tezy Raportu końcowego odnośnie do pkt 1 (*actual/performing carrier*) wraz z pkt 6 (*performing carrier* oraz *independent contractors performing services ashore*) poprzez pkt 7 (*through carriage*) wyznaczają pewną ogólną linię rozwojową dla przyszłej regulacji międzynarodowej. Charakteryzuje się ona, z jednej strony, rozszerzeniem zakresów podmiotów, w stosunku do których (*per analogiam* do *servant or agent* z art. IV bis (2) reguł hasko-visbijskich) mają bezpośrednio zastosowanie postanowienia dotyczące przewoźnika (*carrier*) *sensu stricte*. W celu rozszerzenia podmiotowego zakresu stosowania ewentualnej nowej regulacji (w tym, co istotne, również o podmioty *performing services ashore* – ale uczestniczące w danym cyklu przewozowym) umacnia się ją koncepcją jednolitego reżimu odpowiedzialności dla, *implicite*, przewozu towarów wykraczających poza ramy nie tylko *tackle to tackle*, ale również poza ramy *port to port*.

Z drugiej strony potwierdzona została koncepcja *actual carrier* (po raz pierwszy, *expressis verbis*, zawarta w regułach hamburskich), a będąca w praktyce międzynarodowym potwierdzeniem i podsumowaniem precedensowych rozwiązań juretycznych dla art. IV bis reguł hasko-visbijskich⁵⁰. W takim też kształcie sformułowane zostały postanowienia reguł rotterdamskich⁵¹.

Dokumenty przewozowe i związane z tym kwestie

Odrębna grupa zagadnień, odnośnie do których w Raporcie końcowym było wiele uwag, dotyczy kwestii dokumentacji przewozowej.

W pkt. 1 (*Definition*) rekomendowane są następujące terminy definicyjne: *transport documents* oraz związane z tym *signature, writing (including electronic communication)*. Pkt 13 (*Transport Documents*) w związku z pkt. 2 (*Scope of application*) – stwierdza, że: *The uniform rules should apply to all types of transport documents, a nawet irrespective of the documents evidencing the contract of carriage.*

Kontynuując filozofię hybrydową, raport stwierdza dalej, że *The obligation of the carrier to issue a bill of lading on request of the shipper should still be provided, but it ought to be made clear that the parties are free to agree other-*

⁵⁰ Zob. Starsin (2003) w zakresie roszczeń, *ex delicto*, *The K.H. Enterprise* (2004); *Paterson, Zochonis & Co., Ltd. v. Elder Dempster & Co., Ltd. and Others* (1924) do roszczeń na podstawie *bailment terms* czy wreszcie *The Eurymedon* (1975) w zakresie *Himalaya Clauses*. Orzeczenia pozwalające wypełnić lukę powstałą przez wyłączenie *independent contractors* z obrębu art. IV bis reguł hasko-visbijskich.

⁵¹ Zob. art. 1 (6a)(6b), art. 1(7), art. 4, art. 12, art. 17, art. 18 (*Liability of the carrier for other persons*), art. 19 (*Liability of maritime performing parties*), art. 20 (*Joint and several liability*).

wise. W efekcie, *inter alia* zgodnie z pkt 15(1) przyjęto, że przewidziane w art. III (3)(b) reguł hasko-visbijskich oraz art. 15(1)(a) reguł hamburskich informacje i zastrzeżenia, które mogą lub powinny być ujęte w konosamentach, *ought instead to apply all transport documents*. Ponownie przytoczone zapisy protokołu końcowego wpisują się w linię rozwojową legislacji międzynarodowej przewozów towarów morzem. Art. I (6) reguł hasko-visbijskich ograniczał zakres swoich regulacji do umowy przewozu, który *ex definitione: applies only to contract carriage covered by a bill of lading or any similiar document of title*. Jak daleko by nie sięgała elastyczność jurydyczna systemu anglosaskiego⁵², nie zmieniało to zasadniczego faktu, że zgodnie z regułami hasko-visbijskimi obowiązywał wymóg nie tylko – co do zasady – istnienia dokumentu przewozowego potwierdzającego umowę przewozu, ale również ściśle reglamentowana forma tego dokumentu (tj. *bill of lading or similar documents of title*). Reguły hamburskie, pomimo całego swego nowatorstwa, nie odstąpiły od wymogu pierwszego (tj. obowiązku istnienia dokumentu przewozowego potwierdzającego umowę przewozu), ale znacząco zmodyfikowały wymogi co do formy prawnej takiego dokumentu. Stąd zgodnie z art. 1(6) w związku z częścią IV (*Transport Documents*) znalazła się obok „tradycyjnych” regulacji dotyczących konosamentu *sensu stricte* (art. 14, art. 15, art. 16, art. 17) odrębne postanowienie, art. 18: *Documents other than bill of lading, przewidujące, że Where a carrier issues a document other than a bill lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such document is prima facie of the conclusion of the contract of carriage by sea and the taking over by the carrier of the goods as therein described*.

W efekcie po raz pierwszy reguły hamburskie zrobiły poważny wyłom w hasko-visbijskim (i precedensowym) zakresie dokumentacji przewozowej, pozwalając objąć obligatoryjnymi regułami międzynarodowymi przewozów morzem np. *sea waybills* czy *combined transport bills*, a więc typy dokumentów ewidentnie wykluczone z reguł hasko-visbijskich⁵³.

Mając na względzie kierunek rozwoju legislacji: od reguł hasko-visbijskich do reguł hamburskich – w zakresie rozważanej tu kwestii dokumentów transportowych, przytoczone powyżej pkt 1, 2 i 13 raportu końcowego konsekwentnie podążają w kierunku:

- rozluźnienia reżimu dokumentacyjnego związanego z przewozem towarów morzem co do zasady,

⁵² Zob. np. *The Rafaela S* (2005) czy *Comalco Aluminium Ltd. v. Noyal Freight Services Pty Ltd.*, obejmujące pojęciem *any similar document of title* na *straight bill of lading*. Podobnie w sprawie *The Malborough Hill* (1931) sąd uznał, że *received for shipment 'bill of lading'* może się mieścić w kategoriach *transferable document of title*, a więc cechy konosamentu, który za precedensem *Lickbarrow v. Mason* (1794) konstytuował jurydycznie *essentialia negotii* tego typu dokumentu.

⁵³ Zob. *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading* 21st ed., London 2008, s. 938, 339; *The Hamburg Rules from Hague to Hamburg via Visby* Christian Luddeke, 2nd ed., London 1995 s. 4–5 i 33.

- rozszerzenia zakresu akceptowalnych form prawnych dokumentów przewozowych.

Kierunek wyznaczony przez raport końcowy został *in extenso* zaakceptowany przez reguły rotterdamskie, które literalnie usankcjonowały możliwość wykonywania umowy przewozu (ściśle objętego regułami) bez stosownego dokumentu przewozowego⁵⁴ albo przy dokumencie przewozowym rozumianym niezwykle szeroko i elastycznie⁵⁵.

Protokół końcowy sygnalizował również, że obok kwestii zasadniczych dotyczących „udokumentowania” przewozu towarów istotny jest rozwój regulacji związanych z informatycznym nośnikiem danych, który uzupełniałby (lub zastępował) dotychczasowy klasyczny „papierowy” obieg dokumentacji. Reguły hasko-visbijskie nie zawierały w tym zakresie żadnych postanowień⁵⁶. Reguły hamburskie z kolei po raz pierwszy *expressis verbis* przy okazji regulowania kwestii związanych z podpisem pod konosamentem zasygnalizowały możliwość (i skuteczność prawną) wykorzystywania nośników elektronicznych⁵⁷.

To co w regułach hasko-visbijskich było poza regulacją, zaś w regułach hamburskich zaledwie zasygnalizowane, protokół końcowy dostrzegał jako element istotny dla całości regulacji. Stąd sugerowane nowe pojęcie definicyjne *electronic communication* (co *implicite* miało wskazywać na zamiar bardziej szczegółowego i autonomicznego uregulowania tej kwestii). Reguły rotterdamskie, uwzględniając w pełni sugerowany przez Protokół końcowy kierunek legislacji, ustanowiły podstawy prawne do pełnego, alternatywnego, elektronicznego nośnika dokumentów transportowych zastępującego klasyczny obrót „papierowy”⁵⁸.

⁵⁴ Art. 35: *Unless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document (...) or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one.*

⁵⁵ Art. 35: *upon delivery of the goods for carriage to the carrier (...) the shipper (...) is in titled to obtain from the carrier, at the shipper's option: (a) A non-negotiable transport document or (...) (b) An appropriate negotiable transport document (...).* Zob. również art. 1(14) *Transport document*, art. 1(15) *Negotiable transport document* oraz art. 1(16) *Non-negotiable transport document*. Przyjęty w regułach rotterdamskich podział *Transport document* na *Negotiable transport document* oraz *Non-negotiable transport document* – art. 1 (15) (16) (17) ma silne konotacje z regulacjami *strictae* multimodalnymi – jak np. reg. 2 (c) *ICC Uniform Rules for a Combined Transport Documents* (1975); art. 6 i 7 konwencji multimodalnej (1980), UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (Cl. 2.6), art. 26 UCD 500 itp.

⁵⁶ Jakikolwiek regulacje krajowe oparte na regułach hasko-visbijskich dokonywały rozszerzenia legislacyjnego na elektroniczny nośnik informatyczny (zob. np. angielska COGSA 1992) (*Carriage of Goods by Sea Act 1992*), Sec. 5. Jednakże do dziś przepisy nie zostały efektywnie wprowadzone w życie.

⁵⁷ Art. 14(3) reguł hamburskich: *The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped in symbols or made by any other mechanical or electronic means if not inconsistent with the laws of the country where the bill of lading is issued.*

⁵⁸ Zob. reguły rotterdamskie, *inter alia* chapter 3 *Electronic transport record*, chapter 8 *Transport documents and electronic transport records*.

Ścisłe związane z elementem dokumentacyjnym są kolejne postanowienia raportu końcowego dotyczące *Contents and evidentiary value of the transport document* (pkt 15) oraz *Identity of the carrier* (pkt 4). Zapisy pkt 15 muszą budzić pewne wątpliwości. Ten przyjęty na zasadzie konsensusu komentarz-opinia jest niezręcznym połączeniem spraw systemowych: ogólnych z kwestiami szczegółowymi (które bardziej powinny się znaleźć przy tworzeniu poszczególnych postanowień niż w komentarzu do ogólnego kierunku rozwojowego regulacji). W punkcie tym porównano zakres informacji i danych, które powinny się znaleźć w konosamencie (lub innym dokumencie transportowym), przewidziany w art. III(3) reguł hasko-visbijskich, a w art. 15(1) reguł hamburskich. Stwierdzono, że: *It is the view of a clear majority that the provisions of Hague/Visby Rules is preferable to that of the Hamburg Rules*. Problem polega na tym, że przytoczone jako podstawa konkluzji raportu art. III(3) i art. 15(1) jakkolwiek redakcyjnie wykazują duże podobieństwo⁵⁹, to ewidentnie nie wyczerpują konwencyjnego zakresu informacji i danych, które należy podać w konosamencie (lub innym dokumencie przewozowym). W szczególności art. 15 pkt 1 subpar (c) do (o) rozszerza znacznie, w porównaniu do reguł hasko-visbijskich, zakres obowiązkowych informacji, które muszą być wpisane do dokumentu przewozowego⁶⁰. Czyżby więc Protokół końcowy, wskazując na przewagę poglądu preferującego zapisy reguł hasko-visbijskich, sugerował odwrót od tendencji zwiększania liczby i zakresu danych obligatoryjnych zawartych w dokumentach przewozowych?

Jak się wydaje, konkluzje raportu o przewadze zapisu reguł hasko-visbijskich nad hamburskimi odnoszą się tylko i wyłącznie do przytoczonych *stricto* zapisów art. III(3)(b) (*particulars regarding either the number of pack-*

⁵⁹ Art. III (3) reguł hasko-visbijskich: (...)*carrier (...)* issue to the shipper a bill of lading showing among other things: (a) *The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.* (b) *Either the number of packages or pieces, or the quantity or weigh, as furnished in writing by the shipper.* (c) *The apparent order and condition of the goods(...)*". Art. 15 (1)(a) reguł hamburskich: 1. *The bill of lading must include, inter alia, the following particulars: (a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper.*

⁶⁰ Art. 15 (1) *The bill of lading* musi zawierać m.in. następujące informacje: (...)(c) *the name and principal place of business of the carrier; (d) the name of the shipper; (e) the consignee if named by the shipper; (f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading; (g) the port of discharge under the contract of carriage by sea; (h) the number of originals of the bill of lading, if more than one; (i) the place of issuance of the bill of lading; (j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf; (k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him; (l) the statement referred to in para. 3 of art. 23; (m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck; (n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and (o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with para. 4 of art. 6.*

ages or pieces) z reguł hasko-visbijskich i art. 15(1)(a) (*both the number of packages or piece and weight or quantity of the goods*).

Inne postanowienia Raportu końcowego, a w szczególności: pkt 4 *Identity of the Carrier* i pkt 15(3)(4) *Reservations* wskazują wyraźnie, że wąski zakres reguł hasko-visbijskich z art. III(3) ustępował ewidentnie zakresowi zaproponowanemu przez reguły hamburskie i ten kierunek był wyznacznikiem dalszych rekomendowanych działań legislacyjnych.

Drugi z wymienionych powyżej tematów – *Identity of carrier* (pkt 4 raportu końcowego)⁶¹ pozostaje w ścisłym związku zarówno z zakresem podmiotowym, jak i z kwestią dokumentacji przewozowej. To temat sam w sobie niezwykle interesujący. Reguły hasko-visbijskie poza terminem definicyjnym z art. I(a) (*Carrier*) nie uznały za konieczne, aby w postanowieniach dotyczących treści konosamentu (art. III(3)) wprowadzić wymóg konwencyjny odnośnie do oznaczenia przewoźnika. Reguły hamburskie, poza wskazaniem w art. 15(1)(c) obowiązku wpisania do dokumentu przewozowego *the name and principal place of business of the carrier*⁶², nie zaproponowały swojej odrębnej definicji. Ta powściągliwość prawodawcza musiała już w okresie powstawania i obowiązywania wspomnianych legislacji budzić uzasadnione zdziwienie. Już przy „prostym” wycarterowaniu statku wydanie konosamentu otwierało problem, kto jest przewoźnikiem w rozumieniu art. I(a) reguł hasko-visbijskich czy w rozumieniu art. 1(1) reguł hamburskich. Podejmowane na poziomie doktryny i rozstrzygnięć precedensowych próby klasyfikacji konosamentów na tzw. *owner's bill* oraz *charterer's bill* tylko częściowo ułatwiły w praktyce żeglugowej prawidłowe rozróżnienie i właściwie identyfikowanie pojęcia „przewoźnika” *sensu stricto*⁶³. Praktyka sama więc stworzyła pewne zapisy kontraktowe powszechnie znane jako *demise clause* oraz *identity of carrier's clause*, które uzupełniały ewidentną lukę prawną w obrębie regulacji międzynarodowych.

Raport końcowy, dając wyraz przeświadczeniu, że rzeczywiście kwestia *Identity of carrier* musi stać się przedmiotem bardziej szczegółowej regulacji, poświęcił temu stosunkowo obszerny komentarz. Pkt 4 raportu, przyjęty jednogłośnie, stwierdza m.in.:

In order to make easier for the owner of the goods to indentify the carrier the following rules are suggested:

1. *The carrier must indicate his name and address in the transport document;*
2. *When the carrier is named, then the person so named should be conclusively taken to be the carrier;*

⁶¹ Zob. komentarz do *actual/performing carrier* powyżej.

⁶² Zastanawiające, że nie wprowadzono podobnego wymogu odnośnie do *actual carrier* z wyjątkiem art. 11 (*Through Carriage*).

⁶³ W zakresie *Owner's bill* zob., *inter alia*: *Tillmanns & Co. v. SS Knutsford Ltd.* (1908) (*sub-charter*); *Baumwoll Manufactor von Carl Scheibler v. Furness* (1891) (*demise charter*); czy ogólniej w zakresie tzw. *identity of carrier problem*, *Report on the Identity of Carrier Problem*, Stockholm Colloquium on Maritime Law, 1965.

3. *Where the carrier is not named, but the transport document contains a representation that the goods have been shipped (or received for shipment) on board a named ship, the registered owner of that ship should be conclusively taken to be the carrier unless the registered owner proves that the ship was at the time of the carriage of the goods under demise charter and the demise charterer accepts responsibility for the carriage of goods.*

4. *If the registered owner declares that the ship was under demise charter the time bar should not run from the time when suits is brought against the registered owner but from the time when the demise charterer accepts responsibility for the carriage of the goods.*

Przytoczone *in extenso* zapisy są ewidentną kompilacją dotychczasowych ustaleń legislacyjno-kontraktowych i precedensowych. Na przykład pkt 4(1) to powtórzenie cytowanego już art. 15(1)(c) reguł hamburskich. Pkt 2 jest potwierdzeniem orzeczenia Izby Lordów z 2003 r. *Starsin* (wraz z art. 23(a) – ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits)⁶⁴. Pkt 3 jest kreatywnym uogólnieniem *demise clause*⁶⁵. Pkt 4 to bezpośrednia reakcja na konkluzje dwóch precedensów *The Leni* (1992) oraz *The Jay Bola* (1992) dotyczące negatywnych skutków upływu okresu przedawnienia w świetle art. III(6) reguł hasko-visbijskich (w związku z trudnościami w identyfikacji podmiotów wyposażonych w czynną i bierną legitymację procesową).

Proponowany przez Protokół końcowy sposób rozwiązania problemu „tożsamości przewoźnika” (być może właśnie dlatego, że stworzony na podstawie wypracowanego już rozwiązania doktrynalno-juridycznego) został *in extenso* przyjęty w ostatecznej wersji reguł rotterdamskich⁶⁶.

Obok regulowania treści „pozytywnej” związanej z szeroko pojętym *essentialia negotii* umowy przewozu, które powinny znaleźć się w dokumencie przewozowym, nie mniej ważnym elementem, szczególnie w praktycznym aspekcie, była kwestia dopuszczalnych (lub obowiązkowych) uwag i zastrzeżeń (*reservations*), które przewoźnik może lub powinien wpisać na rzeczonym dokumencie w związku z ładunkiem przyjętym do przewozu. Odnosząc się do tej kwestii, pkt 15 w ppkt 3 i 4 stwierdza, co następuje:

(3) *The carrier is entitled to insert reservations in respect of the particulars concerning the goods supplied by the shipper and inserted in the transport documents if he has reasonable grounds for suspecting that they do not accurately represents the goods or if*

⁶⁴ [2003] 1 Lloyd's Rep. 571 *Lord Bingham found great difficulty in accepting that a shipper or transferee of a bill of lading would except to have to resort to the detailed conditions on the reverse of bill (...). When the bill of lading contains on its face an apparently clear and unambiguous statement of who the carrier is.*

⁶⁵ Typowy zapis *demise clause*: *If the ship is not owned or chartered by demise to the company or line by whom this bill of lading is issued (as may be the case notwithstanding anything which appears to contrary) the Bills of Lading shall take effect as a contract with the Owner or demise charterer, as the case may be, as principle made through agency of the said company or line who act as agent only and shall be under no personal liability whatsoever in respect thereof.*

⁶⁶ Zob. *inter alia* art. 37 *Identity of the carrier* czy art. 65 *Actions against the person identified as the carrier.*

has not reasonable means of checking such particulars. He, however is not required to mention in the transport document the reasons for which the reservations are inserted. If the cargo owner wishes to challenge the validity of the reservations, the burden of proving that they have been inserted without justification is upon him.

(4) In case of goods stuffed in a container by the shipper, there is presumption to the effect that the carrier has not been able to check the number of packages or pieces. He, however, cannot refuse to insert the particulars supplied by the shipper in the transport document. In such a case the limit of liability is based on the number of packages and pieces declared by the shipper, unless the carrier proves that the number or packages or pieces actually stuffed in the container was different.

Dwa zapisy, choć skomasowane w jednym punkcie, odnoszą się do dwóch, zasadniczo różnych okoliczności i skutków prawnych. Pierwszy (pkt 15(3)) odnosi się do niezwykle istotnej, z praktycznego punktu widzenia, kwestii możliwości i skutków prawnych, tzw. zakluzowania konosamentów przez przewoźnika. Druga grupa zdarzeń (pkt 15(4)) związana jest ściśle z wpływem przewozu kontenerowego na kwestie zasad ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika. Oba zagadnienia, same w sobie, obrośnięte dużą liczbą poglądów doktryny i orzecnictwem precedensowym, zostały tylko, jak zresztą pozostałe kwestie, „zarysowane” w raporcie końcowym. W takim też tylko zakresie można się do nich odnieść w dalszej analizie. Zapis pkt 15(3) jest w swojej istocie „pozytywnym” rozwinięciem art. III reg. 3 reguł hasko-visbijskich w ujęciu, co do zasady, odpowiadającej redakcji art. 16(1) reguł hamburskich⁶⁷. Formalnie rozbudowanie pozytywnej dyspozycji nastąpiło w art. 16(2) i (3) tychże reguł przewidujących, że: *If the carrier (...) issuing the bill of lading on his behalf fails to note on b/l the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.*

Protokół końcowy w pkt 15(3) opowiada się w zakresie „kluzowania” konosamentów za pozytywnym zapisem reguł hamburskich (to jest za nałożeniem, *expressis verbis*, takiego obowiązku na przewoźnika) niż za koncepcją prezentowaną przez reguły hasko-visbijskie (gdzie konwencyjne uprawnienia przewoźnika do odmowy dokonania żądanych przez załadowcę wpisów uzupełnione są długą listą orzeczeń precedensowych, formułującą *de facto* i *de iure* warunki pozytywnego wymogu takiego kluzowania)⁶⁸.

⁶⁷ Art. III(3) reguł hasko-visbijskich: (...) *provided that no carrier, master, or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent, the goods actually received or which he has no reasonable means of checking.* Art. 16(1) reguł hamburskich: *If the bill of lading contains particulars concerning the general nature leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier (...) issuing the bill of lading (...) knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over (...) or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.*

⁶⁸ Z wybranych precedensów: *The Nogar Marin* (1988) (a reasonable examination at the port of shipment), *The Arctic Trader* (1996) (accurate statement of fact), *The Scarp* (1935) (apparent good

Ostatnie zdanie pkt 15(3), stanowi zaledwie fragment (redakcyjnie niefortunny) bardziej ogólnego zagadnienia (powiązanego z kwestią klauzowania dokumentów przewozów) – ustalenia skutków dowodowych (wraz z przesunięciem „ciężaru dowodów”) istnienia stosownych zapisów (lub ich braku) w konosamencie. Do tej kwestii odnosi się art. III(4) reguł haskich i art. III(4) z drugin dodanym zdaniem reguł visbijskich oraz art. 16(3) reguł hamburskich.

Jak w zakresie „klauzowania” konosamentów protokół poza powtórzeniem i zarekomendowaniem tendencji legislacyjnej z reguł hamburskich nie odniósł się do wielu istotnych, związanych z tym kwestii⁶⁹, tak i w kwestii skutków dowodowych (ultymatywnie powiązanych z odpowiedzialnością przewoźnika) protokół, *implicite*, wydaje się rekomendować utrzymanie linii art. III(4) reguł hasko-visbijskich oraz art. 16(3) reguł hamburskich.

Wyznaczony przez raport kierunek „dokumentacyjny” i „dokumentacyjno-dowodowy” został *ad extremum* zrealizowany przez reguły rotterdamskie, gdyż znacząco rozbudowały one zakres informacji, które powinny znaleźć się w dokumencie przewozowym (art. 36 *Contract particulars*), wiążąc powyższe ze szczegółową regulacją dotyczącą *disclaimers* (art. 40 *Qualifying the information relating to the goods in the contract particulars*). W tak rozszerzoną, „pozytywną” treść wprowadzono nie mniej szczegółowe regulacje skutków dowodowo-prawnych istnienia (lub braku) wymaganych (lub możliwych do wprowadzenia przez przewoźnika) zapisów kontraktowych (zob. art. 39 *Deficiencies in the contract particulars*; art. 41 *Evidentiary effect of the contract particulars*).

Do omówienia pozostał w tym zakresie przytoczony powyżej pkt 15(4). Jest on ewidentnym przykładem pośpiechu, w jakim Podkomitet „zamykał” projekt *Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea*, zgodnie z ustaleniami CMI na posiedzeniu w Londynie w dniu 15.05.1998 r. Pomieszana jest więc w pkt 15(4) materia zakresu opisu i ewentualnych zastrzeżeń w trybie art. III(3) i art. III(4) reguł hasko-visbijskich (w związku z art. 16 reguł hamburskich) z art. IV(c) reguł hasko-visbijskich (w powiązaniu z art. 6(2) reguł hamburskich) – przepisów odnoszących się do trybu i warunków ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika w zakresie ładunków „skonteneryzowanych”⁷⁰. Innymi słowy, temat ten tak ważny w kontekście „multimodalnych” zamierzeń nowej regulacji nie miał jeszcze – na tym etapie – wypracowanej koncepcji legislacyjnej.

order), *The David Agmashenenbel* (2002) (records the apparent order and condition of the goods) i inne.

⁶⁹ Na przykład kwestia tzw. *disclaimers* (np. FLC, *said to contain* itp.).

⁷⁰ Wypada jedynie dodać, że art. 36 *Contract Particulars* i art. 59(2) *Limits of Liability* reguł rotterdamskich odnoszące się do powyższych kwestii, powtórzyły jedynie dotychczasowe zapisy (i związane z tym orzecznictwo) z reguł hasko-visbijskich i reguł hamburskich.

Zakres regulacji

Raport końcowy podejmuje próby delimitacji regulacyjnej w pkt 2 (*Scope of application*), w pkt 3 (*Period of application*) – wraz z pojęciem *charterparty* (pkt 1) i współkonstytuujące zakres kwestii *deck cargo* (pkt 1 i pkt 9) oraz *live animals* (pkt 1). W pkt 2 (*Scope of application*) w krótkim zapisie zawarto dużo istotnej treści. Mianowicie: *The uniform rules should apply both to outbound and inbound cargo, irrespective of the document evidencing the contract of carriage, except for charterparties. A provision along the lines of Article 2 is considered appropriate*. Przyjęty on został bez zastrzeżeń na zasadzie konsensusu.

Podkreślano już parokrotnie, że zapisy Raportu końcowego, czy to z założenia, czy też na skutek wymuszonego, pośpiesznego jego zakończenia, są nie tylko bardzo lakoniczne, ale niezwykle „skondensowane” treściowo. Przytoczony pkt 2 jest tego najlepszym przykładem. Kluczowe w zrozumieniu intencji autorów projektu jest – jak się wydaje – zdanie drugie, wskazujące, że art. 2 reguł hamburskich – „wydaje się właściwym”. W określeniu zakresu przyszłej regulacji przyjmuje zatem dwa podstawowe kryteria: geograficzne oraz dokumentacyjne.

Kryterium geograficzne zapoczątkowane zostało formalnie przez art. X reguł hasko-visbijskich. Uznano w nim, że warunkiem koniecznym do obligatoryjnego zastosowania reguł jest istnienie przewozu towarów pomiędzy dwoma krajami pod warunkiem, że albo konosament (odnoszący się do przedmiotowego przewozu) zostanie wystawiony w kraju będącym stroną reguł, albo przewóz nastąpi z kraju będącego stroną reguł. Ten jednoznaczny zapis, który (w nomenklaturze Protokołu końcowego) można by określić jako *outbound cargo* uległ rozbudowaniu w art. 2 reguł hamburskich o *inbound cargo*⁷¹.

Wskazanie znajdujące się w pkt 2 Protokołu końcowego w odniesieniu do art. 2 reguł hamburskich – w rozważanym tu zakresie „geograficznym” – miało też i ten skutek, że definitywnie odstąpiono od wyznaczonego art. 1(e) reguł hasko-visbijskich zakresu ujętego powszechnie jako *tackl to tackl* na rzecz *port to port*⁷². Potwierdził to *expressis verbis* kolejny pkt 3 (*Period of application*). Stwierdzono tam, że: *There is a consensus that the period of application of the Hague/Visby Rules (art. 1(e)) is by far too limited and that the provision of the Hamburg Rules (art. 4) is not satisfactory*.

⁷¹ Ciekawe, że oparta na regułach haskich amerykańska COGSA 1936 (*Carriage of Goods by Sea Act, 1936*) w sec. 12 przewiduje *both to outbound and inbound cargo (... to and from ports of the United States...)*.

⁷² Stąd *inter alia* znacząca zmiana zapisu z art. 1 (e) reguł hasko-visbijskich na *the port of loading* (art. 2 (a)), *the port of discharge* (art. 2(b)) czy *one of the optional port of discharge* (art. 2(c)) reguł hamburskich.

W przytoczonym art. 4 reguł hamburskich za niesatysfakcjonujący, jak się wydaje, uznano w szczególności zapis *The period during which the carrier is in charge of the goods at the port loading, during the carriage and at the port of discharge*. O ile bowiem wprowadzanie określenia *in charge of the goods* rozszerzało (w porównaniu do art. I(e) reguł hasko-visbijskich) zakres czasowy regulacji, o tyle sformułowanie *at the port* ograniczało równocześnie ten zakres do pojęcia „port”, w którego obrębie *carrier is in charge of the goods*⁷³.

Niezależnie od samego problemu definicyjnego pojęcia „port” *sensu stricte* (będącego przedmiotem ciekawej i znaczącej prawnie linii orzecznictwa precedensowego⁷⁴), *ex definitione* następowało delimitowanie zakresu samej regulacji. Stąd druga część komentarza cytowanego w pkt 3 Protokołu końcowego: *It is thought that the notion of „port” must be flexible, in that the movement of the goods which is required in order to deliver the goods to consignee in a “port-to-port” contract of carriage should always, in principle, be governed by rule applicable to such contract, irrespective of whether the movement takes place entirely in the port (on the assumption that the port area may be defined) or not.*

Przytoczony zapis jest bardzo symptomatyczny. Autorzy Raportu końcowego mieli pełną świadomość, że postulowana „elastyczność” terminu port ma swoje granice. Test Lorda Reida z precedensu *Johanna Oldendorf* (1973) nie zmienia przecież istoty rzeczy. Można poza kryterium *stricte* administracyjnym posiłkować się innymi wyznacznikami (funkcjonalno-operacyjnymi) w określeniu strefy, które „rozciągają” pojęcie portu, ale w ostatecznym rozrachunku musi to być tylko i wyłącznie obszar portu w obrębie *port-to-port contract of carriage*.

Wydaje się zatem, że zamierzeniem było nie tyle „definicyjne” rozszerzenie pojęcia „port”, ile instytucjonalne rozszerzenie zakresu stosowania przyszłej regulacji poza zakres wyznaczony regułami hamburskimi. Brakuje przesłanek do uznania, że już na tym etapie przedstawiciele państw uczestniczących w pracach CMI International Sub-committee byli mentalnie gotowi do przyjęcia opcji *door-to-door*. Bez wątplenia jednakże, choćby przez analizowany właśnie zapis, sygnalizowano taki zamiar ustawodawczy, mimo że werbalizowano go jeszcze bardzo abstrakcyjnie.

Kierunek rozwoju legislacyjnego wyznaczony przez pkt 2 raportu w zakresie kryterium „geograficznego” został konsekwentnie przyjęty przez reguły rotterdamskie ze zmianami implikowanymi multimodalnym, z założenia, charakterem tej regulacji⁷⁵.

⁷³ Otwiera to wiele problemów, jak na przykład – za *Scrutton on Charterparties*, 21st ed., 2008, s. 504: (...) *However the period of responsibility only begins when the carrier takes charge of the goods at the port of lading. Where the goods are delivered to the carrier at an inland depot, the carrier may still be entitled to limit his liability to a greater extent than allowed under the Rules until such time as the goods reach the port of loading.*

⁷⁴ Zob. np. *Leonis v. Rank* (1908), *The Aello* (1960), *The Johanna Oldendorff* (1973).

⁷⁵ Zob. art. 5 *General scope of application*, gdzie obok tradycyjnych wyznaczników *the port of loading* oraz *the port of discharge* wprowadzono nowe pojęcia *the place of receipt* oraz *the place of*

Ten element multimodalny podkreślony jest wyraźnie w art. 12 (*Period of responsibility of carrier*), w którym przyjęto, że (...) *period of application and the period of responsibility of the carrier coincide with that during which the goods wherever he receives and delivers them*⁷⁶.

Drugie – obok kryterium „geograficznego” – kryterium „dokumentacyjne” wyznaczające zakres stosowania przyszłej regulacji zostało zasygnalizowane w pkt 2 Raportu końcowego w dwóch zasadniczych aspektach. Po pierwsze, kontynuując klasyczną tendencję, honorowaną praktycznie bez zastrzeżeń zarówno przez reguły hasko-visbijskie (art. I (b) w związku z art. V) poprzez art. 3 reguł hamburskich oraz uzupełnioną długą linią orzecznictwa⁷⁷, wyłączono umowy czarterowe z zakresu przyszłej regulacji. Mając na względzie znaczenie tego ograniczenia, autorzy Raportu końcowego sugerowali, aby pojęcie *charter party* zostało zdefiniowane (pkt 1 *Definition*). Jest to sugestia tym bardziej uzasadniona, że klasyczny i dobrze zdefiniowany w praktyce zestaw czarterów oparty na zasadniczej klasyfikacji *time charter*, *voyage charter* czy *demise charter* zaczął podlegać daleko idącym „zmianom hybrydowym” skutkującym tworzeniem coraz to nowych typów czarteru, jak *trip charter*, *consecutive voyage charter*, *long term freighting contract* itp. O ile w obrębie reguł hasko-visbijskich nawet nie podjęto próby takiej definicji, o tyle już na poziomie reguł hamburskich, nie odważając się jeszcze na zdefiniowanie takiego pojęcia, zasygnalizowano już jedną z takich umów (tzw. *tonnage contract* – zob. art. 4 reguł rotterdamskich). Ta zauważalna w protokole „uległość” legislatorów wobec klasycznego podziału „konosament”-„czarter”, przy założeniu, że ten ostatni jako ostatni bastion swobody kontraktowej nie powinien podlegać jakimkolwiek ingerencjom ustawodawczym i reglamentacjom pojęciowo-definitywnym, miała okazać się trwałą tendencją. Reguły rotterdamskie w trzydziestu podstawowych terminach definitywnych (art. 1 *Definition*) nie podjęły się zdefiniowania pojęcia *charterparty*. Dodatkowo wprowadziły, obok pojęcia *charterparty*, nowe (również zdefiniowane) określenia jak *other contracts for the use of a ship or of any space thereon* (art. 6) czy *contract in liner transportation* (art. 6). Innymi słowy, czarter już na trwałe, co do zasady, pozostał wyłączony z zakresu regulacji międzynarodowych dotyczących przewozu towarów morzem, choć „dynamika kontraktowa” umów czarterowych, pośrednio czy bezpośrednio, zaczęła również oddziaływać na międzynarodowe regulacje w tym zakresie⁷⁸.

discharge. Realizując zamiary „pozamorskie”, nowa konwencja, jeżeli można tak powiedzieć, znalazła sposób na „uelastycznienie” pojęcia „port”.

⁷⁶ *A comparative analysis of the Hague/Visby Rules*, Francesco Berlingieri, s. 5.

⁷⁷ Znaczna większość orzeczeń precedensowych nie odnosiła się bezpośrednio do tej kwestii (uznając *clara non sunt interpretanda*), ale do złożonych relacji konosament-czarter, np. *Den of Airlie S.S. Co. v. Mitsui* (1912), *Hogarth S.S. Co. v. Blyth* (1917), *Gardno and Giampieri v. Greek Petroleum* (1961), *The Dunelmia* (1970) i inne.

⁷⁸ Autor pomija w tym miejscu tematykę tzw. *Volume Contract* (art. 1(2) w związku z art. 80 reguł rotterdamskich) będącą, sama w sobie, tematem do odrębnego opracowania.

Doprecyzowując potencjalny zakres nowej regulacji, Protokół końcowy w pkt 1 i pkt 9 wskazuje, że z regulacji tej powinny być wyłączone przewozy zwierząt (*live animals*), zaś włączone ładunki pokładowe (*deck cargo*). W zakresie tych ostatnich odwołano się do art. 9 (*deck cargo*) reguł hamburskich jako wyznacznika legislacyjnego dla przyszłych zapisów.

W zakresie przewozu zwierząt stanowisko Protokołu końcowego wydaje się być odejściem od reguł hamburskich (art. 5(1) w związku z art. 5(4)), a powrotem do klasycznego podejścia reguł hasko-visbijskich (art. 1(c)). Czy zatem, *implicite*, Protokół końcowy sugerował powrót do praktyki kontraktowej, obowiązującej pod rządami hasko-visbijskimi, polegającej na możliwości swobodnego wprowadzania do konosamentów zapisów wyłączających odpowiedzialność przewoźnika morskiego z tytułu przewozu zwierząt? Zapisów niepodlegających sankcji art. III(8) reguł hasko-visbijskich? Odpowiedź, zawarta w art. 1(24) *Goods* w związku z art. 81 reguł rotterdamskich (*Special rules for live animals and certain other goods*), zdaje się potwierdzać tendencję zasygnalizowaną w raporcie końcowym. Definicja *Goods* sformułowana została na tyle obszernie, że z braku wyraźnego wyłączenia (jak w art. 1(c) reguł hasko-visbijskich) obejmuje ona również „zwierzęta”⁷⁹. Jednocześnie art. 81(a), stworzył efektywną możliwość – *contracting out* – stwierdzając *inter alia*: *the contract of carriage may exclude limit the obligation or liability of both the carrier and a maritime performing party if: (a) the goods are live animals*. Przyjęcie w pkt 9 Raportu końcowego art. 9 reguł hamburskich za podstawę dalszych działań legislacyjnych musi budzić zdziwienie. O ile generalna tendencja do rozszerzenia zakresu obowiązkowych regulacji przewozowych może znaleźć zrozumienie (szczególnie w aspekcie przewozów kontenerowych), o tyle przyjęcie za taki wzorzec legislacji hamburskiej jest już co najmniej wątpliwe.

Reguły hasko-visbijskie kształtowały koherentny system przewozu ładunków na pokładzie. Były one albo całkowicie wyłączone z zakresu regulacji hasko-visbijskiej (art. 1(c)) – co otworzyło szeroko stosowaną w obrocie żeglownym praktykę kontraktowego wyłączania przez przewoźników odpowiedzialności z tytułu przewozów ładunków „pokładowych”⁸⁰ albo, w przypadku braku wyłączenia zgodnie z art. 1(c) reguł hasko-visbijskich, ładunek nie mógł być przewożony przez przewoźnika na pokładzie bez popadnięcia przewoźnika w fundamentalne naruszenie umowy przewozowej (tzw. *quasi-deviation*)⁸¹.

⁷⁹ Wobec braku *expressis verbis* wyspecyfikowania *live animals* w art. 1(24) – jak np. art. 1 (5) reguł hamburskich, były podniesione wątpliwości typu (...) *what an „animal is” and at what point of time during the shipping operations the animal will have to be alive for qualifying for the special regime (...)*, E. Roseg, *The Applicability of Convention for the Carriage of Goods and Multimodal Transport* (2002) LMCLQ 316, at 334.

⁸⁰ Odpowiednie klauzule konosamentowe (np. Cl. 3(a) w Conlinebill 2000, Cl. 15 (3) P&O Nedlloyd Bill, itp.) konstruowane zgodnie z precedensem *Southampton Ltd.* (1953).

⁸¹ Skutkujące m.in. utratą przez przewoźnika uprawnień egzoneracyjnych w trybie art. IV(2) reguł hasko-visbijskich. Jednakże nie pozbawiało to uprawnień do „jednorocznego okresu przedawnienia”

Przewóz zaś na pokładzie na podstawie klauzuli konosamentowej, ale niespełniającej wszystkich wymogów formalnych z art. 1(c) objęty zostawał zwykłym reżimem reguł hasko-visbijskich⁸².

Reguły hamburskie i w tym zakresie dokonały zmiany systemowej. Wychodząc z założenia, że przewóz na pokładzie jest „wyjątkiem od reguły”, w sposób, po raz pierwszy, pozytywny ustaliły kryteria, których spełnienie umożliwia, *lege artis*, przewóz pokładowy (wraz z objęciem go pełnym reżimem konwencyjnym)⁸³. Przyjęte zapisy będące „egzotycznym” połączeniem reguł precedensowych (*Southampton, Ltd. 1953* – w zakresie umownego przewozu czy *Gould and Others v. Oliver (1837)* w zakresie przewozu zgodnie z *customs, usages or practice*) skutkowały powstaniem licznych „quasi-systemów” odpowiedzialności przewoźnika. Na przykład przy przewozie zgodnie z art. 9(1) zastosowanie ma podstawowy reżim odpowiedzialności z art. 5(1). Przy przewozie dokonywanym z naruszeniem art. 9(1) wprowadzono odrębny system bezwzględnej odpowiedzialności przewoźnika (*carrier becomes strictly liable for loss, damage or delay*) – art. 9(3) – system nietożsamy jednak z *quasi-deviation* z reguł hasko-visbijskich⁸⁴. Wprowadzono także dodatkowy system bezwzględnej odpowiedzialności przewoźnika w przypadku przewozu *on deck*, naruszając zobowiązanie przewoźnika do przewozu pod pokładem (art. 9(5)). Ta odpowiedzialność, mając silne konotacje z klasycznym systemem *common law*, odchodziła od ustaleń precedensowych ukształtowanych w praktyce żeglugowej⁸⁵. Być może właśnie ta różnorodność „podsystemów” odpowiedzialności związanych z przewozem ładunków na pokładzie spowodowała, że niezależnie od przyjęcia art. 9 reguł hamburskich za punkt wyjścia, protokół końcowy postulował jednocześnie, aby były to *the uniform rules*.

Siła argumentacji Protokołu końcowego w zakresie *deck cargo* – ustalona na zasadzie konsensusu, była na tyle duża, że w rozwiązaniu zastosowanym w regułach rotterdamskich (art. 25 – *Deck cargo on ship*) przyjęto rzeczywiście za „punkt wyjścia” art. 9 reguł hamburskich, aby następnie w nieco bardziej skorelowanej formie ująć zasady odpowiedzialności przewoźnika z tego tytułu.

(art. III(b) – sprawa *The Antares (1987)*) czy „ograniczenia odpowiedzialności” (art. IV(5) – sprawa *The Kapitan Petko Voivoda (2003)*).

⁸² A zatem, z jednej strony wyłączającym w trybie art. III(8) klauzule zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności ponad to, co jest ustalone konwencyjnie, ale z drugiej strony wyposażające przewoźnika w pełni w konwencyjne uprawnienia i środki obronne.

⁸³ Art. 9(1) *The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or organisation.*

⁸⁴ Pozwalając m.in. na możliwość powołania się na ograniczenie odpowiedzialności z jednoczesną groźbą, w określonych okolicznościach, utraty tego uprawnienia (art. 9(3)).

⁸⁵ To jest *The Kapitan Petko Voivoda (2003)*.

Reżim odpowiedzialności i związane z tym kwestie

Dużo uwagi poświęcił Raport końcowy kwestii reżimu odpowiedzialności przewoźnika (pkt 5) i związanych z tym zagadnieniom odpowiedzialności z tytułu opóźnienia w przewozie (pkt 10), nieuzasadnionego zejścia z trasy przewozowej (*Deviation*) (pkt 8), ograniczenia odpowiedzialności i utraty prawa do ograniczenia (pkt 11 i pkt 12) czy wreszcie możliwości kontraktowej modyfikacji lub wyłączenia przepisów międzynarodowych dotyczących przewozów towarów morzem (pkt 14).

Punktem podstawowym było ustalenie założenia wyjściowego, czy przyszła regulacja powinna oprzeć się – w zakresie systemu odpowiedzialności przewoźnika – na systemie prezentowanym przez reguły hasko-visbijskie czy też na zreformowanym systemie reguł hamburskich (zob. ppkt 2.1.1 niniejszego opracowania).

Rzecz znamienna – na zasadzie konsensusu uznano, że co do zasady punktem wyjściowym nowej regulacji powinny być art. III(1) i art. III(2) w związku z art. IV(1) i (2) reguł hasko-visbijskich.

Uznano więc, że klasyczna struktura, w której: *The carrier is liable for negligence in respect of the duty to furnish a seaworthy ship (...) and in care of the cargo – which can be called the “warehousing” function. In return he is not liable (...) in respect of negligence in navigation or management of the ship (what can be called the “nautical function”), and he is entitled to the benefit of (...) limitation of liability, and of a time-bar limiting the period within which action may be brought against him. Clauses purporting to reduce his liability to (...) what is thus prescribed by the Rules are void*⁸⁶. Na tej klasycznej strukturze judykatura (szczególnie angielska) zbudowała precyzyjną strukturę ciężaru dowodów (*burden of proof*). W zakresie art. III(1) w związku z art. IV(1) (tj. „zdolność statku do żeglugi”) – na stronie, która poniosła szkodę ładunkową spoczywał w pierwszym rzędzie obowiązek wykazania, że statek (na wyjściu z portu) był niezdatny do żeglugi i że podniesiona niezdatność pozostaje w związku przyczynowo-skutkowym z poniesioną stratą. To przesunęło ciężar dowodu na przewoźnika, który z kolei, aby uniknąć odpowiedzialności (i zachować uprawnienia egzoneracyjne z art. IV(2) reguł hasko-visbijskich), był zobowiązany do wykazania aktów należytej staranności w przygotowaniu statku do podróży⁸⁷.

⁸⁶ *Carver on Bills of Lading* second ed., London 2005, s. 529–530.

⁸⁷ Struktura „ciężaru dowodów” jest kontynuacją tradycji precedensowej przed regułami hasko-visbijskimi – zob. *Waddle v. Wallsend Shipping Co. Ltd.* (1952) oraz *The Apostolis* (1997) za *Minister of Food v. Reardon Smith Line* (1951), *Walker v. Dover Navigation* (1950). Doskonałe podsumowanie *burden of proof* w rozważanym tu aspekcie można znaleźć w *The Hellenic Dolphin* (1978). Zob. również *The Anigonii* (1991), *The Subro Valour* (1995), *The Toledo* (1995), *The Fjord Wind* (2000) i *The Kamsar Voyager* (2002).

Ściśle skorelowana z powyższym była sekwencja „ciężaru dowodów” wynikająca z art. III(2) w związku z art. IV(2) reguł hasko-visbijskich. W swojej podstawowej strukturze sprowadzała się ona do regulacji, w której w pierwszym rzędzie „strona ładunkowa” jest zobowiązana wykazać, że szkoda ładunkowa powstała w trakcie przewozu. To z kolei przerzuca ciężar dowodu na przewoźnika – musi on wykazać, że szkoda nastąpiła na skutek jednej z przesłanek egzoneracyjnych wyspecyfikowanych w art. IV reg. 2(a)–(p) reguł hasko-visbijskich. Wykazanie takiej okoliczności zwalniało przewoźnika z odpowiedzialności, chyba że (kolejne przejście ciężaru dowodów) „strona ładunkowa” wykaże winę lub niedbalstwo po stronie przewoźnika pozostające w bezpośrednim związku przyczynowo-skutkowym z danym zdarzeniem, które spowodowało szkodę ładunkową⁸⁸.

Podstawowe zasady „egzoneracyjno-dowodowe” reguł hasko-visbijskich (wraz z praktyką precedensową) uzupełniała „druga linia obrony” w przepisach art. IV(5) („ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika”) oraz III(b) („przedawnienie roszczeń”). Całość dopełniało „zabezpieczenie systemowe” w postaci art. III(8) wykluczające *ex lege* możliwość kontraktowego wyłączenia lub ograniczenia tych postanowień konwencyjnych, które konstytuują podstawowy zakres obowiązków i odpowiedzialności przewoźnika z tytułu umowy przewozu.

Protokół końcowy wydaje się w pełni dostrzegać walory tego koherentnego i bogato udokumentowanego jurydycznie systemu. Art. 5(a) opowiada się, co do zasady, za kontynuacją systemu hasko-visbijskiego oraz jego podstawy reżimu odpowiedzialności przewoźnika w przyszłej regulacji⁸⁹. Stanowisko takie, zdaniem autora niniejszego opracowania, wydaje się być wysoce uzasadnione. Mając do wyboru system reguł hasko-visbijskich oraz reguł hamburskich, opowiedziano się za systemem prawnie precyzyjniejszym i w praktyce żeglugowej w pełni akceptowalnym i powszechnie znanym.

Reguły hamburskie w art. 5(1) (*Basis of liability*) w związku z aneksem II (*Common Understanding Adopted by the United Nations Conference on the*

⁸⁸ Długą listę precedensów ustalającą ww. strukturę „ciężaru dowodów” otwiera czołowy precedens *The Glendarroch* (1894) i za nim: *Matheos (Owners) v. Dreyfus* (1925), *Silver v. Ocean S.S. Co.* (1930), *Albacora SRL v. Westcott G Laurance Line* (1966) (z precyzyjnym wywodem Lorda Pearsona odnośnie do *burden of proof*), *The Flowergate* (1967), *The Hellenic Dolphine* (1978), *The Torenia* (1983), *The Theodegmon* (1990). Jak to podsumowująco ujął Scrutton: *Save in cases where negligence or privity is expressly dealt with as in Rule 2 (a) and (b) it is submitted that the carrier is protected against loss or damage on proof by him that the case falls within the specific exception unless the goods – owner in his turn proves negligence. Under exception (g) the owners of disproving negligence and privity is placed expressly upon the carrier, Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, 21st ed. 2008, s. 403.

⁸⁹ *This provision in fact has been and will be in the future of great assistance to courts and lawyers, as well as to carriers and shippers, because it provides a very useful guideline of what is required of a diligent carrier, and its abolition would not only deprive all those persons of an important guidelines but might also – and this would be very dangerous – be constructed as an intention all change of the liability regime that has been known and applied for over half a century,* (Raport końcowy CMI-ISC 1998, s. 3).

Carriage of Goods by Sea) wprowadziły, *prima facie*, jednolity i uproszczony reżim prawny, w którym *liability of the carrier (...) is based on the principle of presumed [presumptio juris tantum] fault or neglect. This means that as a rule, the burden of proof rests on carrier*. Rzecz w tym, że ten podstawowy system uzupełniony został o wiele podsystemów modyfikujących, czasami w istotny sposób, system art. 5(1) i aneksu II⁹⁰. W efekcie reguły hamburskie zaproponowały zasady odpowiedzialności i reguły dowodowe wysoce niejednolite wewnętrznie i – co ważniejsze – całkowicie pozbawione praktycznych wyjaśnień i uzupełnień jurydycznych. Wobec jednoznacznego opowiedzenia się za systemem wyznaczonym art. III(1) i III(2) w związku z art. IV(1) i IV(2) reguł hasko-visbijskich za logiczne należy uznać, że protokół końcowy taką „hasko-visbijską” tendencję utrzymał również w zakresie kwestii ograniczenia odpowiedzialności (i warunków utraty tego uprawnienia), (pkt 11 i 12 Protokołu końcowego), kwestii okresu przedawnienia (pkt 20 protokołu) czy wreszcie konwencyjnego ograniczenia swobody kontraktowej (pkt 14)⁹¹.

W dwóch jednak aspektach Protokół końcowy „otworzył” tematy będące już wcześniej kwestiami kontrowersyjnymi prawnie. Pierwszym była kwestia zakresu czasowego obowiązku przewoźnika do przygotowania statku do żeglugi (art. III(1) w związku z art. IV(1) z reguł hasko-visbijskich). Czy zatem należało utrzymać ograniczenie tego obowiązku do *before and at the beginning of the voyage*, czy też, za regułami hamburskimi, wprowadzić *continuum* tego obowiązku za cały okres przewozu ładunku. Poza oczywistymi skutkami faktycznymi, idącymi za jedną lub drugą możliwością, powstawały istotne problemy natury prawnej. Z jednej strony można było (w utrzymaniu pozycji hasko-visbijskiej) utrzymywać, że przy odpowiednim posiłkowaniu się art. III(2) reguł obowiązek utrzymania statku *seaworthy* i *cargoworthy* jest *de facto* utrzymany przez cały okres przewozu. Po drugie „rozmontowanie” tego fragmentu reguł prowadziło do daleko idących skutków w związku z drugą kontrowersyjną kwestią regulacyjną, a mianowicie przesłanką egzoneracyjną z art. IV(2) (a) reguł hasko-visbijskich. W pkt 5(b)(i) i (ii) protokół końcowy komentował to tak: *The question whether or not the exoneration in respect of fault in the navigation (“fault in the navigation and fault in the management of the ship”) of the ship should be maintained continues to be controversial. In the documents entitled “Uniformity of the Law of the Carriage of Goods by Sea in the Nineteen – Nineties” approved by the Paris CMI Conference in 1990, it is stated that at that time ‘strongly prevailing view’ was that the exemption should be retained.*

⁹⁰ Zob. art. 5(4), art. 5(5), art. 5(7), art. 9, art. 10, art. 11.

⁹¹ Autor pomija w tym miejscu rozważania zawarte w protokole końcowym, czy np. w zakresie postanowienia dotyczącego okoliczności utraty uprawnień do ograniczenia odpowiedzialności bardziej właściwy redakcyjnie jest art. 8 reguł hamburskich, czy art. IV (5)(e) w związku z zapisami art. 4 (LLMC), czy art. 9 § 2 (HNSC). Dotyczyły one bowiem wyłącznie „techniki legislacyjnej”, nie zaś meritum sprawy, która w przypadku rozważanych tutaj kwestii w obu regulacjach jest praktycznie taka sama (może z wyjątkiem okresu przedawnienia).

*During the first four sessions of the Sub-Committee the position did not appear to have changed, nor has it changed during the fifth-session, save that the majority in favour of the retention of the exemption was less significant*⁹². Intensywność sporu wokół tej przesłanki egzoneracyjnej, poza oczywistym aspektem praktycznym, miała głębszy sens, *stricte* prawny.

Wprowadzenie do reguł hasko-visbijskich (a wcześniej do Harter Act z 1983 r.) postanowień art. IV(2)(a)⁹³ miało podstawy „funkcjonalno-operacyjne” i „prawnosystemowe”. O ile pierwszą z nich⁹⁴, wraz z postępem technologicznym, można rzeczywiście uznać, w pewnej części, za zdezaktualizowaną, o tyle nie można tego powiedzieć o podstawie i strukturze prawnej.

Należy pamiętać, że już od projektu International Law Association z 1880 r., będącego prawozorem zarówno Harter Act z 1893 r., jak i reguł haskich z 1924 r. stworzono swoisty system „równowagi” praw i obowiązków przewoźnika. Na mocy tego systemu przewoźnik z jednej strony nie mógł być *ex lege* wyłączony z odpowiedzialności w sytuacji, gdy w zakresie przygotowania statku do żeglugi i pieczy na ładunkiem szkoda powstała na skutek braku *due diligence* przewoźnika. Jednocześnie z drugiej strony, w przypadku gdy wykazał przedmiotową należyłą staranność, był uprawniony do skorzystania z zestawu przesłanek egzoneracyjnych (wersja art. IV(1) i IV(2) z reguł hasko-visbijskich) zwalniających przewoźnika z takiej odpowiedzialności⁹⁵. W tej klarownej konstrukcji przesłanka egzoneracyjna „błędu nautycznego” (z art. IV(2)(a))⁹⁶ jest logiczną konsekwencją przyjętego rozwiązania systemowego i opartego na tej podstawie ciągu orzecznictwa anglosaskiego. Na przykład art. III (1) nakładając na przewoźnika obowiązek „należytej staranności” w przygotowaniu statku zdatnego do żeglugi, uczynił z tego *inescapable personal obligation*⁹⁷. W praktyce czyniło to przewoźnika odpowiedzialnym za działania *all persons, whether servants or agents or independent contractor whom he employs or engages in the task of making the ship seaworthy*⁹⁸. Podobnie obszerną formułę przyjęło

⁹² Protokół końcowy, CMI-ISC, 1998, s. 3.

⁹³ Art. IV (2)(a) *Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: (a) Act neglect or default of the master, marine, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.*

⁹⁴ *The reason for the later non-liability (...) was that the master when at sea was out of the control of the carrier, partly on assumption that it was difficult to prove what a master should have done in particular circumstances and also on assumption that the master and crew would in any case act prudently in navigation in the interests of their own safety and that of the owner's property, (Carver on bills of lading, s. 526).*

⁹⁵ (...) *carrier was unable to exclude his liability for negligent exercise of his warehousing function but was in return not liable for negligence in the nautical function, (Dobell Co. v. SS Rossmore Co. Ltd. 1895).*

⁹⁶ Odmienny status miały też przesłanki z art. IV (2)(b) i (g) reguł hasko-viskijskich.

⁹⁷ Per Lord Keith ze sprawy *Avenholme* (1961), AC. 807, s. 871.

⁹⁸ *The carrier does not therefore discharge the burden of proving that due diligence has been exercised by proof that he engaged competent expert to perform and supervise the task of making the ship seaworthy.* Za Lordem Keithem w sprawie *The Muncaster Castle* (1961) oraz *Union of India v. N.V.*

orzecznictwo angielskie dla obowiązków przewoźnika określonych w art. III(2) – piecza nad ładunkiem powierzonym przewoźnikowi za okres objęty regulami hasko-visbijskimi⁹⁹. Z tych powodów, między innymi, logiczne było przyjęcie, że przy tak szerokiej bezpośredniej odpowiedzialności przewoźnika, zasadne jest – po wypłynięciu statku z portu (kiedy, w oczywisty sposób, możliwość kontroli i bezpośredniego nadzoru ulega ograniczeniu)¹⁰⁰ wyłączyć odpowiedzialność przewoźnika w sferze nautycznej i zarządczej za *act neglect or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier*.

Innymi słowy, *inescapable personal obligation* przewoźnika, stanowiące podstawę odpowiedzialności, ulegało ograniczeniom w tych okolicznościach, w których przewoźnik, mając wysoce ograniczone możliwości wpływu (i ewentualnego przeciwdziałania), był narażony na ewentualne wszelkie skutki eksploatacji statku w ruchu.

Ewentualne usunięcie postanowienia art. IV(2)(a) było zatem nie tylko zabiegami redakcyjnym. Pomijając chybione, zdaniem autora, argumenty prawno-porównawcze czy eksploatacyjno-techniczne¹⁰¹ usunięcie „błędu nautycznego” – przy zachowaniu wspomnianej powyżej zasady pełnej odpowiedzialności przewoźnika za wszystkie osoby działające w imieniu przewoźnika – zwiększało w sposób drastyczny i nieuzasadniony zakres odpowiedzialności przewoźnika¹⁰².

Problem był kontrowersyjny na tyle, że wyłączony został przez Protokół końcowy z tematów objętych zasadą konsensusu. Temat ten zwrócił jednocześnie uwagę na sprawę bardziej zasadniczą – skodyfikowanego przez reguły haskie „zbilansowanego systemu” praw i obowiązków przewoźnika, będącego rezultatem długiego procesu ewolucyjnego i judykacyjnego, nie można modyfikować „wycinkowo” bez groźby zniszczenia precyzyjnie wypracowanej i międzynarodowo akceptowalnej „równowagi sił”. Usunięcie lub tylko zmodyfikowanie jednego choćby z elementów spójnej, koherentnej struktury legislacyjnej (bez jednoczesnego zmodyfikowania i zaadaptowania innych, powiązanych ze zmienianym postanowieniem zapisów) stwarzało groźbę zniekształcenia całej regulacji i zdezaktualizowania sieci niezwykle cennych dla praktyki żeglugowej orzeczeń sądowych.

Reederij Amsterdam (1962). Zob. również *The Fiona* (1994), *The Happy Ranger* (2006), *Minister of Materials v. Wold SS Co.* (1952), *International Packers v. Ocean SS Co.* (1955), *Leesh River Tea Co. v. British Indian Steam Navigation Co.* (1966).

⁹⁹ Sprawa *Hourani v. T/GT Harrison* (1927) oraz przypis nr 98 tego opracowania.

¹⁰⁰ Kwestia oczywista w dacie prac nad regułami, ale pomimo dynamicznego postępu technologicznego w dalszym ciągu, zdaniem autora, aktualna.

¹⁰¹ Argument, że już w 1975 r. *error in navigation* został wyłączony (1975 Montreal Protocols to the Warsaw Convention 1929) z regulacji dotyczącej przewozu lotniczego jest o tyle chybiony, iż *inter alia* technologia transportu morskiego jest wysoce odrębna i różna od transportu lotniczego. Inne też więc powinny być kryteria zasadności danego środka prawnego.

¹⁰² W praktyce przewoźnik odpowiadałby w okolicznościach, w których (nawet *ex delicto*) mógłby, powołując się na brak *culpa in eligendo*, być zwolniony.

Autorzy reguł rotterdamskich, świadomi tego problemu „systemowego”, usuwając ostatecznie „błąd nawigacyjny” z listy przesłanek egzoneracyjnych, podjęli próbę pełnego przemodelowania stosownych zapisów¹⁰³. Czy próbę można uznać za udaną? *Prima facie* – nie. Ale wymaga to odrębnego opracowania daleko wykraczającego poza ramy i wymogi metodologiczne niniejszego artykułu. Jaka by jednak nie była ocena „docelowego” sposobu przyjętego przez reguły rotterdamskie, rzeczą bezsporną pozostaje fakt, że protokół końcowy już w 1998 r. (to jest analizując, *ex post*, konkurencyjne rozwiązania dwóch wielkich międzynarodowych systemów przewozu towarów morzem), w sposób jednoznaczny „w przededniu” nowej globalnej inicjatywy legislacyjnej w tym zakresie opowiedział się zdecydowanie po stronie reżimu odpowiedzialności ustalonych regułami hasko-visbijskimi jako kierunku rozwojowego *de lege ferenda*.

Pozostałe, analizowane przez Protokół końcowy istotne elementy struktury zobowiązaniowej przewoźnika w zakresie: ograniczenia odpowiedzialności (art. 11), przesłanek utraty prawa do ograniczenia odpowiedzialności (art. 12), poza naturalną dyskusją co do limitu ograniczenia nie odbiegają zasadniczo od generalnej struktury, podobnej zresztą w regułach hasko-visbijskich i (nieodbiegających redakcyjnie od nich) regułach hamburskich.

Podobnie też ma się rzecz z analizą „systemowej blokady” przewidzianej w art. 3(8) reguł hasko-visbijskich i art. 23(1) reguł hamburskich. Generalna konkluzja protokołu końcowego jest jednoznaczna.

Poza sporem co do poziomu ograniczenia i pewnych zapisów *stricte* językowych, istnieje pełna zgoda co do tego, że nowa regulacja powinna w pełni kontynuować i utrzymać stosowne zapisy¹⁰⁴. Ostatnia grupa postanowień rozważanych przez protokół końcowy współkonstituująca reżim odpowiedzialności przewoźnika odnosząca się do przedawnienia roszczeń (pkt 20 *Time Bar*), odpowiedzialności z tytułu zwłoki w przewozie (pkt 10 *Delay*) oraz nieuzasadnionego zejścia statku z trasy żeglugowej (pkt 8 *Deviation*) nie wnosi nic nowego do już funkcjonujących rozwiązań prawnych. Z jednej strony w zakresie przedawnień i zwłoki widać wyraźną tendencję do kontynuowania rozwiązań hasko-visbijskich przy coraz silniejszym oddziaływaniu regulacji hamburskiej¹⁰⁵. Z drugiej strony w przypadku *deviation* stwierdzenie, że: *The uniform*

¹⁰³ Zob. art. 17 w związku z art. 18 i art. 19 oraz art. 4 i art. 14 w związku z art. 5, art. 11 i art. 12. Z oczywistych względów autor pominął tu zupełnie rozwiązania przyjęte przez reguły hamburskie, które całkowicie odeszły do struktury hasko-visbijskiej. Trudno więc je analizować w kontekście niniejszego rozważania.

¹⁰⁴ Reguły rotterdamskie w rozdziale 12 *Limits of Liability* art. 59–61 oraz w art. 79 utrzymały, co do zasady, postanowienia reguł hasko-visbijskich i reguł hamburskich w rozważanym zakresie.

¹⁰⁵ Proponowany w pkt 20 raportu końcowego (*Time bar*) dwuletni okres przedawnienia roszczeń przyjęty został za art. 20 reguł hamburskich (w odróżnieniu od jednorocznego okresu przedawnienia z art. III (6) reguł hasko-visbijskich). Również kwestia zwłoki (art. 10 *Delay*) w protokole końcowym *expressis verbis* odsyła do art. 5(2) i art. 5(3) reguł hamburskich (zastrzegając jednocześnie, że niektóre kwestie, jak np. *provisions on constructive loss* powinny być inaczej zdefiniowane).

rules should provide that they apply in any case of breach by the carrier of his obligations, including any breach that in certain legal systems may be qualified as fundamental, such as an unreasonable deviation, wydaje się sankcjonować aktualną linię orzecznictwa anglosaskiego. Odstąpiło ono mianowicie od klasycznej teorii, wg której sam fakt *deviation per se* był traktowany jako *fundamental breach of the contract*, wywołując *ab initio* anulowanie całego kontraktu przewozowego (w tym zawartych w nim ograniczeń i wyłączeń). Zgodnie z nową tendencją jurydyczną, do której odwołuje się protokół końcowy, pojęcie *deviation* powinno być rozpatrywane w szerszym kontekście, przy uwzględnieniu w szczególności pełnego zapisu warunków kontraktowych, intencji stron i okoliczności danego zdarzenia¹⁰⁶. W tym aspekcie, co do zasady, postanowienia nowej regulacji przewozowej powinny mieć zastosowanie (włączając postanowienia dotyczące ograniczenia odpowiedzialności czy przedawnienia roszczeń) również do przypadków nieuzasadnionej zmiany trasy podróży statku¹⁰⁷.

Omówiony powyżej kierunek rekomendacji Protokołu końcowego uzyskał potwierdzenie w stosownych postanowieniach reguł rotterdamskich¹⁰⁸. W przypadku *deviation* zapis art. 24 wskazuje nawet na duże podobieństwo z cytowanym tutaj pkt 8 Protokołu końcowego¹⁰⁹.

3.1.2. PRZYGOTOWANIA DO PIERWSZEGO POSIEDZENIA CMI INTERNATIONAL SUB-COMMITTEE ON ISSUES OF TRANSPORT LAW

Zgodnie z ustaleniami wiedeńskimi z 1997 r. (zob. ppkt. 3.1 *in fine*) CMI podjęła energiczne działania związane z przygotowaniem do realizacji projektu UNCITRAL z 29. sesji. Polegały one z jednej strony na zamykaniu wcześniej prowadzonych w tym zakresie projektów, z drugiej zaś strony do reorganizacji prac grup roboczych. Ustanowiony jeszcze w pierwszym kwartale 1998 r. przez Radę Wykonawczą CMI tzw. Steering Committee przedstawił w raporcie z dnia 29.04.1998 r. (CMI Yearbook 1998, s. 108–117) generalne zarysy i program planowanych prac. Na podstawie raportu Steering Committee Zgromadzenie Ogólne CMI w dniu 11.05.1998 r. powołało International Working Group on Issues of Transport Law (IWG). Na czele IWG stanęli Stuart N. Beare oraz Michael F. Sturley (jako sprawozdawca IWG).

¹⁰⁶ Linia rozwojowa precedensów angielskich w tym zakresie: *Joseph Thorley Ltd. v. Orchis SS Ltd.* (1907) – *displacement doctrine*, zmieniona przez *Hain SS Co. Ltd. v. Tate & Lyle Ltd.* (1936) – *doctrine of discharge*, aby w rezultacie *Heyman v. Darwins Ltd.* (1942), *Swisse Atlantique* (1967) i *Photo Production v. Securior* (1980) zastąpić ostatecznie teorię *fundament breach of contract* na teorię *matter of construction*.

¹⁰⁷ Zob. sprawa *The Antares No. 1 and No. 2* (1987) oraz *The Kapitan Petko Voivoda* (2003).

¹⁰⁸ Zob. art. 62 (*Period of time for suit*) oraz art. 24 (*Deviation*).

¹⁰⁹ Art. 24 *Deviation: When pursuant to applicable law a deviation constitutes a breach of the carrier's obligation, such deviation of itself shall not deprive the carrier of maritime performing party of any defence or limitation of this Convention.*

W trakcie trzech spotkań, pomiędzy majem 1998 r. a marcem 1999 r., IWG przygotowała sześć przekrojowych analiz tematów wprowadzonych przez UNCITRAL¹¹⁰. Na podstawie tych analiz przygotowano i wysłano do stowarzyszeń krajowych CMI w maju 1999 r. nowy kwestionariusz problemowy. Kwestionariusz obejmował cztery części tematyczne:

- 1) obowiązki przewoźnika,
- 2) uprawnienia przewoźnika,
- 3) obowiązki frachtującego lub załadowcy, uprawnionego z tytułu konosamentów i odbiorcy towaru,
- 4) zakres uprawnień pomiędzy stronami umowy przewozu.

Powyższe cztery punkty tematyczne uzupełnione były 41 szczegółowymi pytaniami mającymi, w swoim zamierzeniu, objąć najistotniejsze aspekty prawne związane z przewozem towarów morzem i stosowną dokumentacją przewozową.

Jeszcze w czerwcu 1999 r. Alexander von Ziegler, reprezentujący CMI, ponownie potwierdził na forum Zgromadzenia Ogólnego UNCITRAL (33. sesja) podjęcie przez CMI prac nad problematyką zgłoszoną przez UNCITRAL na 29. Sesji Organizacji¹¹¹. Ponownie podkreślono, że podstawowym celem projektu, nazwanego *Issues of Transport Law*, jest zidentyfikowanie zasadniczych aspektów związanych z przewozem towarów morzem (bez elementu zasad odpowiedzialności), które to aspekty mogą się okazać konieczne do postępu w harmonizacji regulacji międzynarodowych. Zaznaczono również, że wśród tego typu aspektów szczególną uwagę powinno się zwrócić na szeroko pojęte funkcje konosamentowe (z uwzględnieniem, w pierwszej kolejności, aspektów EDI i transportu multimodalnego).

Dnia 12.11.1999 r. Rada Wykonawcza CMI powołała CMI International Sub-Committee on Issues of Transport Law (CMI-ISC) z przewodniczącym Stuartem Bearem, z następującymi *Terms of Reference*:

To consider in what areas of transport law, not at present governed by international liability regimes, greater international uniformity may be achieved; to prepare the outline of an instrument designed to bring about uniformity of transport law; and thereaf-

¹¹⁰ CMI News Letter z 1999, Nr 3: Tematy problemowe: 1. *Description of the goods in the transport document*, 2. *Transport documents*, 3. *Rights of the carrier (freight and deadfreight, demurrage, lien)*, 4. *Obligations of the Shipper, intermediate holder and consignee*, 5. *Delivery and receipts of the goods at destination*, 6. *Right of disposal*. Zob. też M.F. Sturley *The Fate of the MLA's Proposed Amendments to the Carriage of Goods by Sea Act*, Benedict's Maritime Bulletin, Second Quarter 2003.

¹¹¹ Pierwsze, oficjalne potwierdzenie udziału CMI w projekcie UNCITRAL z 29. sesji nastąpiło na 31. sesji UNCITRAL w 1998 r. – Official Records of the general Assembly Fifty-third Session, Supplement No 17 (A/53/17), para. 264. Podkreślono tam również, że: *Strong support was expressed (...) for the exploratory work being undertaken by CMI and the secretariat of the Commission. The Commission expressed its appreciation to CMI for its willingness to embark on the important and far-reaching project, for which few or no precedents existed at the international level*, (*Ibidem*, para. 266). CMI News Letter, 2000, Nr 1. Na kolejnej sesji Zgromadzenia Ogólnego UNCITRAL w czerwcu 2000 r. w Nowym Yorku w ramach *law colloquium* kontynuowana będzie ścisła współpraca i wymiana informacji oparta na tematyce prac International Sub-Committee.

ter to draft provisions to be incorporated in the proposed instrument including those relating to liability¹¹².

Wyjściową podstawą prac CMI-ISC był Plan Prac i Agenda opracowany przez IWG na spotkaniu w dniu 15.11.1999 r. na podstawie kwestionariusza problemowego z maja 1999 r.¹¹³. Sama IWG, wobec powołania trzy dni wcześniej CMI-ISC, została przekształcona w *Steering Committee* z zadaniem organu organizacyjno-wykonawczego CMI-ISC. Pierwsze posiedzenie CMI-ISC wyznaczono na 27.01.2000 r. w Londynie. Od tego momentu otwiera się właściwy etap prac nad regulacją, która w osiem lat później miała zostać przyjęta jako tzw. reguły rotterdamskie.

PODSUMOWANIE

Ocena wartości dokumentacji określonej jako *travaux preparatoires* dla interpretacji i jednolitego stosowania umów międzynarodowych jest bardzo różnorodna¹¹⁴. Jednakże zarówno konwencja wiedeńska o Prawie Traktatów z 1969 r.¹¹⁵, jak i doktryna¹¹⁶ wydają się nie mieć wątpliwości co do użyteczności i powszechności tego środka interpretacyjnego.

W tym zakresie warto zwrócić uwagę na nowe reguły rotterdamskie, w których m.in. stwierdzono, że *the Rotterdam Rules represents a radical change in terms of the scope of its application and drafting techniques – including the use of voluminous ‘travaux preparatoires’ appended in the continental style as reference document for the interpretation of the text*¹¹⁷.

Rzecz w tym, że analiza dokumentacji przygotowawczej reguł rotterdamskich *sensu stricto*, to jest objętych pracami CMI-ISC¹¹⁸ oraz zespołem doku-

¹¹² *Ibidem*, s. 3; Zob. również na s. 5: *Opening Statement of the President of the CMI on the FIRST Meeting of the CMI International Sub-Committee on Issue of Transport Law*.

¹¹³ Zakres odpowiedzi stowarzyszeń krajowych CMI na kwestionariusz był oczywiście różnorodny i nierówny tematycznie. Za wzorcowe można tu podać *Response to Questionnaire prepared by CMI Working Group on Issues of Transport Law* z dnia 30.09.1999 r. przygotowany przez Brytyjskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego. Trzydziestotrzystronicowy raport przygotowany pod przewodnictwem Anthony’ego Diamonda QC (przy udziale *inter alia* Petera Morgana, Francisa Reynoldsa, Andrew Taylora) został w wielu elementach wykorzystany w pracach CMI nad projektem nowej konwencji.

¹¹⁴ Jak wyraził to np. Lord Rix w sprawie *The Rafaela S* (2003): *as often occurs ‘the travaux preparatoires’ are rich in ambiguity* (s. 59).

¹¹⁵ Art. 32: „Można odwołać się do uzupełniających środków interpretacji, łącznie z pracami przygotowawczymi do traktatu oraz okolicznościami jego zawarcia, aby potwierdzić znaczenie (...) lub aby ustalić znaczenie (...) [traktatu]”.

¹¹⁶ Przykładowo, za *Carver on Bill of Lading: They are often worth considering as throwing light on the general objectives and trend of the discussions of the time, and now that the records are available they have not infrequently been referred to in judgments* (s. 546).

¹¹⁷ Za *Quadrant Chambers barrister Simon Rainey QC*, *Lloyd’s List* z dnia 24.09.2009 r.

¹¹⁸ *CMI travaux preparatoires*, opublikowane w *Yearbook 2000 – Singapore* oraz *Yearbook 2001 – Singapore II z. 1. Agenda Paper, 2. Door to Door Transport, 3. Draft Outline Instrument, 4. Electronic Commerce Implications of the Draft Outline Instrument, 5. Report of the First meeting of the*

mentów UNCITRAL Working Group III¹¹⁹, nie pozwala na ustalenie dwóch kluczowych, zdaniem autora, kwestii:

1. W jaki sposób decyzja UNCITRAL z 29. sesji z 1996 r.¹²⁰, z założenia przecież odrzucająca jakiegokolwiek zamiary kompleksowej zmiany morskiej międzynarodowej legislacji, uruchamiała *de facto* proces, który spowodował utworzenie regulacji *ex definitione* zmierzającej do zmiany międzynarodowego *status quo* w tym zakresie?
2. Jak było możliwe, że po uruchomieniu tego procesu w ciągu niecałych dwóch lat (to jest od 27.01.2000 r. do 11.12.2001 r.) CMI był w stanie przygotować kompleksowy legislacyjny projekt (CMI Draft Instrument on Transport Law), który po dokonaniu zaledwie kosmetycznych zmian został przyjęty przez UNCITRAL od razu jako oficjalny dokument roboczy do dalszych prac na forum tej organizacji?

Odpowiedź na te pytania jest konieczna nie tylko dla prawidłowego zrozumienia przebiegu samych prac przygotowawczych, ale, co ważniejsze, dla ustalenia czynników, które w decydujący sposób zdeterminowały powstanie i ostateczny kształt reguł rotterdamskich. W tym celu, i takie było zamierzenie niniejszego opracowania, dokonano przeglądu i analizy szeroko pojętej sytuacji legislacyjnej, poprzedzającej formalnie rozpoczęcia prac na forum CMI z 2000 r.

Przedmiotowa analiza prowadzi do wniosku, że zarówno dynamika procesów legislacyjnych na forum CMI i UNCITRAL, jak i ostateczny ich rezultat – reguły rotterdamskie – była w istocie skutkiem istnienia swoistej „masy krytycznej”. Składały się na nią *inter alia* takie czynniki, jak:

- coraz powszechniejsze przekonanie, że reguły hasko-visbijskie w swoim aktualnym kształcie (i niezależnie od zakresu ich międzynarodowej akceptowalności) nie są już w stanie adekwatnie regulować współczesnego międzynarodowego handlu morskiego (w szczególności w zakresie multimodalnego przewozu oraz elektronicznych nośników danych);
- przeświadczenie, że nowszy odpowiednik reguł hasko-visbijskich – reguły hamburskie okazały się niepowodzeniem legislacji międzynarodowej;

I-SC, 6. Report of the Second meeting of the I-SC, 7. Report of the Third meeting of the I-SC, 8. Report of the Fourth meeting of the I-SC, 9. Report of Committee A to the Singapore Conference, 10. Resolution of the Conference, 11. Revised Draft Outline Instrument of 31 May 2001, 12. Consultation Paper of 31 May 2001, 13. Synopsis of the Responses to the Consultation Paper and other comments on the Draft Outline Instrument, 14. Report of the Fifth meeting of the I-SC, 15. Report of the Sixth meeting of the I-SC, 16. CMI Draft Instrument on Transport Law. Dokumenty z 37. konferencji CMI Yearbook 2001 – The Work of the CMI after Singapore oraz Issues of Transport Law.

¹¹⁹ UNCITRAL *travaux preparatoires*, tj. *Working Group III's Working Papers* (No. 21-103 inclusive) opublikowane na stronie internetowej UNCITRAL www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Transport.html komentarze rządów (A/CN.9/958 and Addenda 1–14) oraz raport z 41. sesji UNCITRAL (A/63/17).

¹²⁰ Zob. pkt 2.2 niniejszego opracowania.

- konstatacja, że zdezaktualizowanie reguł hasko-visbijskich (przy niestąbnym ich poparciu międzynarodowym) z nowatorstwem reguł hamburskich (przy ich znacznym „ostracyzmie” międzynarodowym) połączone z zauważalną, będącą bezpośrednim skutkiem wspomnianych wad głównych regulacji, „atomizacją jurysdykcyjną” (krajowe i regionalne rozwiązania hybrydowe itp.) niesie konieczność podjęcia nowej próby stworzenia międzynarodowej regulacji. Regulacja taka, mająca być swoistą „kompilacją” reguł hasko-visbijskich i hamburskich, mogłaby stworzyć podstawy nowego jednolitego reżimu międzynarodowego przewozu towarów.

Z taką międzynarodową atmosferą przyzwolenia i ekspektatywy zmian należy połączyć:

- znaczący potencjał intelektualno-osobowy oraz obszerny dorobek analityczny i prawnoporównawczy Comité Maritime International (warto podkreślić dorobek doskonale „wpasowany” w opisane powyżej oczekiwania społeczności międzynarodowej, a zatem do natychmiastowego wykorzystania);
- aktywność wpływowej reprezentacji interesów amerykańskich¹²¹ napierającej na szybkie, ale jednocześnie kompleksowe zmiany.

W efekcie uzyskano ową „masę krytyczną”, przy której nawet tak mało znaczący „zapalnik”, jakim była decyzja UNCITRAL z 1996 r., był wystarczający do uruchomienia dynamicznego międzynarodowego procesu legislacyjnego, daleko przekraczającego (przynajmniej w założeniach) dotychczasowe podobne międzynarodowe procesy prawotwórcze. Jednocześnie – i to jest pewne *signum specificum* tej sytuacji legislacyjnej – wymienione powyżej elementy konstytuujące „masę krytyczną” uruchomiły nie tylko samą „reakcję”, ale, co nawet ważniejsze, przesądziły o zasadniczym charakterze przyszłej nowej regulacji. Innymi słowy, główny kierunek rozwojowy nowej regulacji polegający na przyjęciu koncepcji „wielkiej kompilacji” dotychczasowych dwóch głównych konkurencyjnych systemów – hasko-visbijskiego oraz hamburskiego, przy wiodącej pozycji (reżim odpowiedzialności reguł 1924 r./1968 r.), został wyznaczony *de facto* jeszcze przed formalnym rozpoczęciem prac w Londynie w styczniu 2000 r. Cały więc późniejszy ośmioletni rezultat prac poszerzony w szczególności o „implementacje” wielu postanowień z projektu amerykańskiej COGSA 1999 oraz „kodyfikację” dotychczasowej praktyki żeglugowej czy judykatury był już tylko kreatywnym wypełnieniem wcześniej ukształtowanej „formy legislacyjnej”.

¹²¹ Celowo ominięty został na tym etapie, do którego odnosi się niniejsze opracowanie, udział i wpływ członków reprezentacji USA w negocjacjach i pracach nad projektem reguł rotterdamskich. George F. Chandler III, Vincent M. De Orchis, Chester D. Hooper oraz Michael F. Sturley – główni animatorzy projektu tzw. COGSA '99 (to jest projektu aktu mającego zmienić COGSA 1936) w sposób aktywny wkroczyli po rozpoczęciu prac w 2000 r. (a jeszcze bardziej w pracach na forum UNCITRAL).