

IWONA ŻUŻEWICZ-WIEWIÓROWSKA

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ODSZKODAWCZA ZAŁADOWCY NA PODSTAWIE KONWENCJI UNCITRAL O UMOWIE MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU ŁADUNKÓW W CAŁOŚCI LUB CZĘŚCIOWO MORZEM (REGUŁY ROTTERDAMSKIE)

Opracowanie po raz pierwszy w polskiej literaturze naukowej wnikliwie omawia sytuację „załadowcy” w ujęciu Reguł rotterdamskich – konwencji przyjętej przez Zgromadzenie Ogólne ONZ 11.09.2008 r. i otwartej do podpisu 23.09.2009 r. Zgromadzenie Ogólne ONZ zarekomendowało, aby – ze względu na miejsce podpisania konwencji o umowie międzynarodowego przewozu ładunków w całości lub częściowo morzem – konwencja nosiła nazwę Reguł rotterdamskich.

Zgodnie z treścią polskiego kodeksu morskiego załadowcą jest osoba, która w wykonaniu obowiązku frachtującego dostarcza przewoźnikowi ładunek do przewozu. Reguły rotterdamskie przyjmują, że załadowcą jest osoba, która zawiera umowę przewozu z przewoźnikiem.

Reguły rotterdamskie stanowią, że załadowca odpowiada nieograniczenie za stratę lub szkodę poniesioną przez przewoźnika, jeżeli przewoźnik udowodni, że strata lub szkoda jest wynikiem naruszenia przez załadowcę obowiązków, które na nim ciążyą z racji konwencji.

1. UWAGI WSTĘPNE

Wprowadzenie ujednoczonych w skali międzynarodowej zasad prawnych przewozu ładunku drogą morską od dawna pochłaniało uwagę społeczności międzynarodowej. Wyraźna sprzeczność interesów zarówno pomiędzy kontrahentami przewozu morskiego, jak i w układzie interesów narodowych poszczególnych państw sprawia, że starania o osiągnięcie jednolitego dla wszystkich instrumentu prawnego są niezwykle trudne. Wysiłki podjęte w latach 20. poprzedniego stulecia zaowocowały podpisaniem w 1924 r. konwencji brukselskiej o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów. W odpowiedzi na nowe potrzeby, wynikające w głównej mierze z rozwoju techniki handlu morskiego, i w celu lepszego wyważenia ryzyka pomiędzy przewoźni-

kiem a podmiotem zainteresowanym ładunkiem podejmowano kolejne wysiłki zmierzające do udoskonalenia i unowocześnienia obowiązującego międzynarodowego reżimu prawnego przewozu ładunku morzem. Pomimo wyraźnych sukcesów w tej dziedzinie istniejący stan prawny w zakresie międzynarodowej regulacji dotyczącej przewozu ładunku drogą morską wymaga zmian. Obecnie obowiązują trzy konkurencyjne zbiory zasad: (Reguły haskie¹, Reguły hasko-visbijskie², Reguły hamburskie³). Wszystkie trzy reżimy znajdują zastosowanie (wprawdzie w różnym stopniu) we współczesnych stosunkach prawnomorskich. Dodatkowo sytuację komplikują obowiązujące w państwach, które nie przystąpiły do żadnej z morskich konwencji przewozowych, własne, krajowe zbiory reguł (np. Chiny stosują własny kodeks morski)⁴. W niektórych krajach zostały przyjęte rozwiązania hybrydowe, w których zastosowanie znajdują częściowo Reguły haskie, a częściowo Reguły hamburskie.⁵ Ratyfikowane przez nieliczną grupę państw Reguły hamburskie (1978)⁶ stanowiły bez wątpienia ważny krok naprzód w doskonaleniu morskiego międzynarodowego prawa przewozowego. Chłodne przyjęcie Reguł rotterdamskich na gruncie międzynarodowym ujawniło, jak wymagającej i trudnej materii podejmują się redaktorzy nowego instrumentu prawnego, mającego w założeniu zastąpić istniejący *status quo* w sferze jednolitej regulacji przewozów morskich. Kolejny skok technolo-

¹ Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli 25.08.1924 r.

² Zob. Protokół sporządzony w Brukseli 21.12.1979 r. zmieniający Międzynarodową konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z 25.08.1924 r., zmienioną Protokołem z 23.02.1968 r. Reguły visbijskie weszły w życie 23.06.1977 r. Polska jest związana Konwencją od 12.02.1980 r.

³ Konwencja ONZ w sprawie przewozu towarów morzem 1978. Zob. też: J. Łopuski, *Prawo morskie, tom I, Wstęp do teorii współczesnego prawa morskiego*, Bydgoszcz 1996, s. 259 i nast., *Reforma morskiego prawa przewozowego – Reguły Hamburskie 1978*, Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, Problemy Prawa Przewozowego 1980, nr 2, s. 33; J. Młynarczyk, *Reguły Hamburskie – geneza i przyszłość*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Zagadnienia Prawne Transportu i Ubezpieczeń, Szczecin 1993, s.126 i nast.; S. Suchorzewski, *Reguły Hamburskie 1978*, TGM 1978, nr 2, s. 602 i nast., *Przyszłe prawo o przewozie ładunków drogą morską*, TGM 2/1977 s. 85 i nast.; *Projekt nowej konwencji międzynarodowej w przewozie towarów drogą morską*, TGM 3/1976, s. 149 i nast., J. C. Moore, *The Hamburg Rules*, JMLC 1978, s. 1 i nast. Zob. J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, [w:] *Prawo morskie. Prawo żeglugi morskiej*, tom II, red. J. Łopuski, Bydgoszcz 1998, s. 320 i nast.

⁴ Reguły haskie oraz Reguły hasko-visbijskie znajdują jednak zastosowanie do Specjalnych Regionów Administracyjnych CHRL: Makau i Hongkong. Zob. M. F. Sturley, *The Uncitral Carriage of Goods Convention: changes to existing law*, CMI Yearbook 2007–2008, s. 255. Zob. też R. G. Bauer, *Conflicting Liability Regimes: Hague-Visby v. Hamburg Rules – A Case by Case Analysis*, JMLC 1993, s. 53 i nast.

⁵ Przykładowo: Japonia, Wietnam. Zob. X. Li, *Reunification of Certain Rules Relating to Sea Transport Documents: Some Observations on the UNCITRAL Draft Instrument on Transport Law*, Uniform Law Review, 2007, vol. XII, s. 128 i nast. wraz ze wskazaną tam literaturą.

⁶ Konwencja weszła w życie w 1992 r. Do dnia 17.04.2008 r. Reguły hamburskie ratyfikowały 33 państwa (państwa, które przystąpiły do konwencji, nie reprezentują na ogół istotnych interesów dla światowej gospodarki morskiej). Polska nie przystąpiła do Konwencji.

giczny spowodował, że konieczne stało się stworzenie nowej konwencji, odpowiadającej aktualnym tendencjom w prawie przewozowym⁷. Szeroko rozpowszechniona konteneryzacja, zintegrowany system przewozu w układzie *door-to-door*, wykorzystywanie elektronicznych dokumentów przewozowych stanowiły ważny argument za przygotowaniem nowego aktu prawnego⁸.

W 2001 r. Komisja Międzynarodowego Prawa Handlowego ONZ (UNCITRAL) powołała Grupę Roboczą do spraw Prawa Transportowego, której zadaniem było opracowanie projektu aktu prawnego dotyczącego przewozu ładunków morzem. Założeniem trwających od 2002 r. prac nad treścią nowej międzynarodowej konwencji było doprowadzenie do stworzenia jednolitego i nowoczesnego zbioru reguł w zakresie międzynarodowego przewozu ładunków odbywającego się co najmniej na części trasy drogą morską⁹. W dniu 3.07.2008 r. UNCITRAL zatwierdziła projekt konwencji o umowach międzynarodowego przewozu ładunków w całości lub częściowo morzem¹⁰. W dniu 11.12.2008 r. Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło Konwencję o umowie międzynarodowego przewozu ładunków w całości lub częściowo morzem. Konwencja zostanie otwarta do podpisu 23.09.2009 r. w Rotterdamie. Zgromadzenie Ogólne ONZ zarekomendowało, aby z racji miejsca jej podpisania Konwencja nosiła nazwę Reguł rotterdamskich (*The Rotterdam Rules*)¹¹.

Wypracowanie treści nowej konwencji wymagało nieustannego godzenia antynomii: tradycjonalizmu instytucji prawa morskiego i innowacyjności współczesnego przedsięwzięcia przewozowego, zaspokojenia wielu interesów podmiotów zaangażowanych w świadczenie usługi przewozowej na różnych jej etapach i podmiotów zainteresowanych ładunkiem, przewyciężenia różnorodności systemów prawnych¹². Konwencja czyni przedmiotem regulacji międzynarodową umowę przewozu ładunku morzem i w tym zakresie realizuje ambitne założenie uregulowania wszystkich elementów odnoszących się do jej treści, tj. uprawnień i obowiązków stron umowy przewozu i innych zainteresowanych

⁷ Bliżej na temat prac nad konwencją zob. S. Beare, *Liability Regimes: Where We Are, How We Got There and Where We Are Going*, Lloyd's Maritime Commercial Law Quarterly, 2002, s. 306–315.

⁸ Zob. Rezolucję Zgromadzenia Ogólnego ONZ z 9.02.2009 r., A/RES/63/122, dostępne na stronie www.uncitral.org.

⁹ Zob. dokument A/CN.9/WG.III/WP.100, dostępny na stronie internetowej: www.uncitral.org. Zob. też T. Nikaki, *The Uncitral Draft Instrument on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea]: The Treatment of "Through Transport" Contracts*, Transportation Law Journal 2004, 31, s. 193 i nast.

¹⁰ Zob. *Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Report of the United Nations Commission on International Trade Law, Annex I, A/63/17, a także Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twenty-first session, A/CN.9/645, dostępne na stronie internetowej: www.uncitral.org.

¹¹ Zob. Rezolucję Zgromadzenia Ogólnego ONZ z 9.02.2009, A/RES/63/122, dostępne na stronie www.uncitral.org.

¹² Zob. Ph. Delebecque, *The new Convention on international contract of carriage of goods wholly or partly by sea: a civil law perspective*, CMI Yearbook 2007–2008, s. 264 i nast.; M. F. Sturley, *The United Nations Commission on International Trade Law's Transport Law Project: an Interim View of a Work in Progress*, Texas International Law Journal 2003, 39, s. 65 i nast.

podmiotów, ich odpowiedzialności odszkodowawczej, dokumentów przewozowych, jurysdykcji i arbitrażu¹³. Reguły rotterdamskie wprowadzają nowe rozwiązania dotyczące multimodalnych aspektów przewozu i kontraktów ilościowych (*volume contracts*). Przyjęty w konwencji model rozwiązań prawnych odnoszących się do przewozów wykraczających poza morską część trasy (tzw. *Maritime Plus*) był przedmiotem ożywionej dyskusji w czasie prac nad konwencją i obecnie poddawany jest krytyce¹⁴. Celem nowej konwencji jest wypełnienie luk istniejących w obecnych uregulowaniach międzynarodowych dotyczących przewozu ładunku morzem i wprowadzenie w życie kompromisu pomiędzy interesami uczestników nowoczesnego przedsięwzięcia transportowego. Upowszechnienie rozwiązań przyjętych w nowej konwencji ma w założeniu wzmocnić bezpieczeństwo prawne, poprawić efektywność i przewidywalność międzynarodowego przewozu ładunków oraz zminimalizować przeszkody prawne w handlu międzynarodowym¹⁵.

Konwencja ma zastosowanie do umów przewozu ładunku, w których miejsce przyjęcia ładunku i miejsce dostarczenia ładunku, jak również port załadowania i port wyładowania w transporcie morskim są położone w różnych krajach, jeśli – zgodnie z umową przewozu – którekolwiek z tych miejsc znajduje się w państwie-stronie konwencji¹⁶. Bandera statku, a także narodowość przewoźnika, podwykonawcy, załadownicy, odbiorcy lub innego podmiotu zainteresowanego nie ma znaczenia¹⁷. Przyjęta przez twórców konwencji formuła wskazuje, że to umowa przewozu, a nie transport jako taki, wyznacza zakres zastosowania konwencji. Zgłaszane podczas prac propozycje położenia nacisku na rzeczywisty transport, a nie postanowienia kontraktowe, nie zostały uwzględnione¹⁸. Reguły rotterdamskie nie znajdują zastosowania do czarterpartii i innych umów obejmujących korzystanie z całości lub części statku w transporcie na liniach regularnych. Wprawdzie co do zasady konwencja nie ma zastosowania do umów przewozu w transporcie innym niż na liniach regularnych, będzie miała jednak zastosowanie w razie braku umowy pomiędzy stronami

¹³ Ph. Delebecque, *La responsabilité du transporter maritime dans le projet de Convention UNCITRAL sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer*, 5th European Colloquium on Maritime Law Research, Athens, 29–30 May 2008.

¹⁴ Zob. J. B a m b e r g, *UN Convention on Contracts for International Carriage of Goods wholly or partly by Sea*, dostępne na stronie internetowej: www.cmi2008athens.gr; T. N i k a k i, *Conflicting Laws in "Wet" Multimodal Carriage of Goods: The Uncitral Draft Convention on the Carriage Of Goods [Wholly or Partly] [by Sea]*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2006, 37, s. 521 i nast. Bliżej na temat zakresu zastosowania konwencji w kontekście koncepcji *Maritime Plus* zob. M. D r a g u n - G e r t n e r, *Zakres stosowania prawnego reżimu przewozu ładunku morzem według projektu Konwencji UNCITRAL*, *Prawo Morskie* 2008, t. XXIV, s. 22 i nast.

¹⁵ Zob. Rezolucję Zgromadzenia Ogólnego ONZ z 9.02.2009 r., A/RES/63/122, dostępne na stronie www.uncitral.org.

¹⁶ Bliżej na ten temat: M. D r a g u n - G e r t n e r, *Zakres stosowania prawnego reżimu...*, *op.cit.*, s. 21 i nast.

¹⁷ Art. 5 Reguł rotterdamskich.

¹⁸ Zob. Report of the United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session (16 June–3 July 2008), A/63/17.

czarterpartii lub innej umowy obejmującej korzystanie z całości lub części statku, o ile został wystawiony dokument przewozowy lub elektroniczny dokument przewozowy¹⁹. Reguły rotterdamskie znajdą także zastosowanie w stosunkach pomiędzy przewoźnikiem i odbiorcą, podmiotem kontrolującym²⁰ lub posiadaczem (okazicielem) zbywalnego dokumentu przewozowego, który nie jest pierwotną stroną czarterpartii lub innej umowy przewozu wyłączonej z zakresu zastosowania Konwencji. Nie będą natomiast obowiązywały w stosunkach pomiędzy pierwotnymi stronami umowy przewozu wyłączonej z zakresu zastosowania Konwencji. Precyzyjne wyznaczenie zakresu umów objętych konwencją będzie zapewne wymagało interwencji sądów i doktryny prawa morskiego.

Tradycyjnie w centrum zainteresowania morskiego prawa przewozowego pozostaje odpowiedzialność odszkodowawcza przewoźnika morskiego. Współczesne stosunki żeglugowe, rodzaj przewożonych ładunków, rozmiar statków przewożących ładunki skonteneryzowane, ryzyko wyrządzenia szkód o wymiarze katastrofalnym, pozycja rynkowa dużych załadowców sprawiły, że kwestia odpowiedzialności odszkodowawczej załadowcy przestała mieć drugorzędne znaczenie²¹.

2. POJĘCIE ZAŁADOWCY Z PERSPEKTYWY PRAWA POLSKIEGO I MIĘDZYNARODOWEGO

Posługiwanie się pojęciem załadowcy bez właściwego umiejscowienia tego pojęcia w kontekście przepisów prawa krajowego i międzynarodowego może stanowić źródło nieporozumień. Przypomnijmy, że zgodnie z treścią polskiego kodeksu morskiego załadowcą jest osoba, która, wykonując obowiązek frachtującego, dostarcza przewoźnikowi ładunek do przewozu. Właściwe przepisy kodeksu morskiego odnoszące się do załadowcy mają zastosowanie do frachtującego, który sam dostarcza ładunek przewoźnikowi²². Stroną umowy przewozu z przewoźnikiem jest frachtujący, którym może być czarterujący lub bukujący²³. Polskie prawo wyraźnie zatem akcentuje prawną odrębność załadowcy w stosunku do stron umowy przewozu. Ustawowe odróżnienie osoby załadowcy od frachtującego przewiduje również prawo niemieckie (niem. *Ablader*). W prawie krajów anglosaskich, a także w prawie francuskim czy belgijskim załadowca (ang. *shipper*, fr. *chargeur*) jest zarazem stroną umowy przewozu (frachtującym

¹⁹ Art. 6 Reguł rotterdamskich.

²⁰ Zob. art. 1 ust. 13 Reguł rotterdamskich.

²¹ Zob. S. Sana-Chaillé de Néré, *La loi applicable à la responsabilité du chargeur*, Droit Maritime Français 2009, nr 699, s. 37.

²² Art. 105 § 3 ustawy z dnia 18.09.2001 r. Kodeks morski, Dz.U. z 2001r., Nr 138, poz. 1545 ze zm.

²³ Art. 105 § 1 k.m.

w rozumieniu polskiego kodeksu morskiego)²⁴. Pojęciem *chargeur/shipper* posługują się także Reguły hasko-visbijskie dla wskazania strony w umowie o przewóz z przewoźnikiem²⁵. Reguły hamburskie, odwołując się do pojęcia *shipper/chargeur*, precyzują jednocześnie, że załadowcą w rozumieniu konwencji jest każda osoba, która zawarła umowę przewozu ładunków morzem z przewoźnikiem lub w której imieniu, lub na której rzecz taka umowa została zawarta. Pojęcie to obejmuje także osobę, przez którą, w której imieniu lub na której rzecz ładunek został faktycznie dostarczony przewoźnikowi w związku z umową przewozu. W takim brzmieniu pojęcie to zbliża się do rozwiązania normatywnego przyjętego w polskim kodeksie morskim. Reguły rotterdamskie przyjęły dla oznaczenia strony kontraktującej z przewoźnikiem w celu przewiezienia ładunku drogą morską pojęcie *shipper* (załadowca).

Zamęt terminologiczny wokół pojęcia załadowcy jest pochodną istotnych różnic, które utrzymują się w morskim prawie porównawczym w rozumieniu samej istoty umowy przewozu ładunku²⁶. Jako że zasadniczym przedmiotem rozważań pozostaje treść konwencji międzynarodowej, termin „załadowca” będzie używany w oderwaniu od jego znaczenia w kodeksie morskim i zgodnie z terminologią przyjętą w konwencjach międzynarodowych. Reguły rotterdamskie wskazują w słowniku stosowanych pojęć, że załadowcą jest osoba, która zawiera umowę przewozu z przewoźnikiem i w takim rozumieniu pojęcie to będzie używane²⁷. Konwencja wprowadza także nowe pojęcie *documentary shipper*, precyzując, że obejmuje ono osobę inną niż załadowca, która wyraziła zgodę na wskazanie jej jako załadowcy w dokumencie przewozowym lub elektronicznym dokumencie przewozowym²⁸. Uprawnieniom i obowiązkom *documentary shipper* zostały opisane w dalszej części tego artykułu (w punkcie 7).

3. OBOWIĄZKI ZAŁADOWCY W STOSUNKU DO PRZEWOŹNIKA

Ustalenie zakresu i zasad odpowiedzialności załadowcy wymaga w pierwszej kolejności sprecyzowania obowiązków, których pogwałcenie uruchomi mechanizm odszkodowawczy. W klasycznym ujęciu zasadnicze obowiązki załadowcy (frachtującego) w stosunku do przewoźnika sprowadzają się: po pierwsze – do zapłaty ceny za przewóz (frachtu), po drugie – do udzielenia in-

²⁴ Załadowcą, który nie jest stroną umowy przewozu, jest w prawie angielskim *loader* lub *nominal shipper*, a w prawie francuskim *méteur à bord*.

²⁵ Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli 25.08.1924 r., Dz. U. z 1937 r., Nr 33, poz. 258 ze zm.

²⁶ Zob. J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, [w:] *Prawo morskie. Prawo żeglugi morskiej*, *op.cit.*, s. 316 i nast.

²⁷ Art. 1 p. 8 Reguł rotterdamskich.

²⁸ Art. 1 p. 9 Reguł rotterdamskich.

formacji o przewożonym ładunku i po trzecie – do przygotowania ładunku do przewozu w taki sposób, aby nie wyrządził szkody. Reguły rotterdamskie, w przeciwieństwie do obowiązujących reżimów konwencyjnych, szczegółowo wyliczają obowiązki załadowcy, systematyzując i rozbudowując istniejący stan rzeczy. Załadowca ma przede wszystkim obowiązek dostarczenia ładunku do przewozu. Zgodnie z art. 27 ust. 1 Konwencji, jeśli strony nie uzgodniły nic innego w umowie przewozu, załadowca dostarcza przewoźnikowi ładunek gotowy do przewozu. Konwencja precyzuje przy tym, że ładunek powinien być odpowiednio przygotowany do transportu, tzn. powinien być dostarczony w takim stanie, aby wytrzymał ustalony przewóz, w tym operacje załadowania, manipulowania, zasztauowania, mocowania, zabezpieczenia i wyładowania oraz nie wyrządził szkody osobom lub mieniu²⁹. Jeżeli przedmiotem załadunku jest kontener lub pojazd, operacje zasztauowania, mocowania i zabezpieczenia zawartości w kontenerze lub na pojeździe powinny być dokonywane przez załadowcę odpowiednio i z należytą starannością, w taki sposób, który nie spowoduje szkody osobom lub w mieniu³⁰. Reguły rotterdamskie dopuszczają możliwość przeniesienia na załadowcę, załadowcę wskazanego w dokumencie („dokumentowego”) lub odbiorcę ciężącego co do zasady na przewoźniku obowiązku załadowania, manipulowania, zasztauowania i wyładowania ładunku. Takie porozumienie pomiędzy przewoźnikiem i załadowcą powinno być ujawnione w treści umowy³¹. Ideą przyjętego rozwiązania normatywnego było umożliwienie załadowcy załadowania i zasztauowania ładunku przy wykorzystaniu własnych możliwości technicznych czy też niezbędnego specyficznego materiału. Takie rozwiązanie sprawdza się, jeżeli towar sprzedawany jest na warunkach FIOS (*Free in and out and free stowed*), tj. bez kosztów załadunku i wyładunku i bez kosztów sztauowania, oznaczających, że przewoźnik nie ponosi kosztów ani odpowiedzialności za ewentualną wynikłą z tego szkodę. Przyjęte rozwiązanie stwarza jednak ryzyko nadużywania swobody kontraktowej przez przewoźnika i przerzucania na załadowcę (lub odbiorcę) typowych obowiązków przewoźnika.

Jednym z podstawowych obowiązków przewoźnika jest zapłacenie wynagrodzenia należnego przewoźnikowi. W tym zakresie jednak Reguły rotterdamskie nie wprowadzają żadnych szczególnych rozwiązań. Przyjęte pierwotnie propozycje uregulowania w konwencji zagadnień dotyczących frachtu ostatecznie zostały pominięte w jej końcowej wersji³². W toku prac uznano, że kwestie dotyczące frachtu mają charakter czysto komercyjny i drugorzędny wobec in-

²⁹ Art. 27 ust. 1 Reguł rotterdamskich.

³⁰ Art. 27 ust. 2 Reguł rotterdamskich.

³¹ Art. 13 ust. 2 Reguł rotterdamskich.

³² Zob. *Draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly][by sea]*, Twelfth session, Vienna, 6–17 October 2003, A/CN.9/WG.III/WP.32 oraz Report of Working Group III thirteenth session (New York, May 2004), A/CN.9/552 punkty 162–164. Zob. też I. H. Olebakken, *Background paper on shipper's obligations and liabilities*, CMI Yearbook 2007–2008, s. 300 i nast.

nych, ważniejszych problemów. Pozostawiono jedynie postanowienie dotyczące frachtu płatnego z góry (*Freight prepaid*)³³.

Reguły rotterdamskie, uznając w szerokim zakresie prawo przewoźnika do informacji dotyczącej ładunku, poświęcają temu zagadnieniu sporo uwagi³⁴. Konwencja ustanawia obowiązek ułatwiania między stronami umowy wzajemnej wymiany informacji i instrukcji niezbędnych do manipulowania i przewozu ładunku. Udzielenie informacji powinno nastąpić, jeżeli:

- są one w posiadaniu strony, do której zostało skierowane żądanie ich udzielenia albo
- żądane instrukcje mogą być dostarczone w rozsądny sposób przez stronę, od której są wymagane, jeśli informacje te lub instrukcje nie są ogólnie dostępne przy użyciu innych środków dla strony, która występuje o ich udzielenie³⁵.

Niezależnie od wprowadzonego obowiązku wzajemnej współpracy pomiędzy załadowcą i przewoźnikiem w zakresie dostarczania informacji i instrukcji konwencja szczegółowo określa zakres ciążącego na załadowcy obowiązku informacyjnego dotyczącego ładunku.

Nałożony na załadowcę obowiązek dostarczenia przewoźnikowi w odpowiednim czasie informacji, instrukcji i dokumentów odnośnie do przewożonego ładunku dotyczy jedynie tych danych, które:

- nie są ogólnie dostępne dla przewoźnika w inny sposób,
- są niezbędne do odpowiedniego manipulowania i przewozu ładunku, w tym także środków ostrożności, które powinny być zachowane przez przewoźnika lub podwykonawcę,
- pozwolą przewoźnikowi na poszanowanie prawa, regulacji lub innych wymogów władz publicznych dotyczących danego przewozu, pod warunkiem, że przewoźnik we właściwym czasie zgłosi załadowcy, jakich informacji, instrukcji lub dokumentów potrzebuje³⁶.

Konwencja zawiera zastrzeżenie, że jej postanowienia nie naruszają szczególnego obowiązku dostarczenia określonych informacji, instrukcji i dokumentów odnośnie do ładunku zgodnie z prawem, regulacjami lub innymi wymogami władz publicznych dotyczących określonego przewozu³⁷. Załadowca ma również obowiązek przekazania przewoźnikowi w odpowiednim terminie dokładnych informacji, niezbędnych do ustalenia postanowień umownych i wydania dokumentów przewozowych lub elektronicznych dokumentów przewozowych. Konwencja określa szczegółowo, jakie dane powinny być dostarczone przez

³³ Art. 42 Reguł rotterdamskich.

³⁴ Zob. także art. 55 Reguł rotterdamskich dotyczący ciążącego na podmiocie kontrolującym obowiązku dostarczenia przewoźnikowi lub podwykonawcy dodatkowych informacji, instrukcji i dokumentów.

³⁵ Art. 28 Reguł rotterdamskich.

³⁶ Art. 29 ust. 1 Reguł rotterdamskich.

³⁷ Art. 29 ust. 2 Reguł rotterdamskich.

załadowcę (odpowiedni opis ładunku, główne znaki niezbędne do identyfikacji ładunku, liczba przesyłek lub sztuk ładunku albo ilość ładunku, a także, jeśli jest dostarczana przez załadowcę, waga ładunku). Ponadto załadowca powinien wskazać nazwę podmiotu, który będzie występował jako załadowca w danych kontraktowych, i w konkretnym wypadku nazwę odbiorcy lub nazwę osoby, na której zlecenie zostanie wystawiony przewozowy lub elektroniczny dokument przewozowy. Zgodnie z treścią Reguł rotterdamskich uznaje się, że załadowca zagwarantował dokładność wskazanych wyżej informacji w chwili ich przyjęcia przez przewoźnika. Załadowca odpowiada w stosunku do przewoźnika za stratę lub szkodę wynikającą z niedokładności tych informacji³⁸.

4. ZASADY ODPOWIEDZIALNOŚCI ZAŁADOWCY W STOSUNKU DO PRZEWOŹNIKA

Przypomnijmy, że zgodnie z treścią Reguł hasko-visbijskich załadowca nie będzie odpowiedzialny za straty lub szkody poniesione przez przewoźnika lub statek, wynikłe z jakiegokolwiek powodu, jeśli nie były skutkiem czynu, winy lub niedbalstwa załadowcy, jego agentów i nadzorców³⁹. Załadowca wynagrodzi przewoźnikowi wszelkie straty, szkody i wydatki pochodzące lub wynikające z niedokładności w określeniu znaków, liczb, ilości i wagi towarów⁴⁰. Regulacja zasady odpowiedzialności załadowcy w Regułach hamburskich jest bardziej czytelna. Konwencja wyraźnie stanowi, że załadowca nie odpowiada za szkodę poniesioną przez przewoźnika (zarówno umownego, jak i faktycznego) oraz szkodę, której doznał statek, chyba że wina lub niedbalstwo leży po stronie załadowcy, jego podwładnych lub mandatariuszy (agentów). Odpowiedzialności nie ponoszą również podwładni i mandatariusze załadowcy, chyba że strata lub szkoda została spowodowana z ich winy lub niedbalstwa⁴¹. Mimo nieco odmiennego niż pod rządami aktualnie obowiązujących reżimów sprecyzowania reguł odpowiedzialności załadowcy, w Regułach rotterdamskich utrzymano jako podstawową odpowiedzialność na zasadzie winy⁴².

Nowa konwencja stanowi, że załadowca odpowiada za stratę lub szkodę poniesioną przez przewoźnika, jeśli przewoźnik udowodni, że strata lub szkoda jest wynikiem naruszenia przez załadowcę obowiązków, które na nim ciążyą na mocy tej konwencji⁴³. Co do zasady załadowca jest zwolniony w całości lub w części z odpowiedzialności, jeśli przyczyną, lub jedną z przyczyn, straty lub

³⁸ Art. 31 Reguł rotterdamskich.

³⁹ Art. 4 ust. 3 Reguł hasko-visbijskich.

⁴⁰ Art. 3 ust. 5 Reguł hasko-visbijskich.

⁴¹ Art. 12 Reguł hamburskich.

⁴² Zob. Ph. Delebecque, *La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le transporteur.*

Le point de vue français, Droit Maritime Français 2008, nr 689, s. 115 i nast.

⁴³ Art. 30 ust. 1 Reguł rotterdamskich.

szkody nie jest jego wina bądź wina osób, za które ponosi odpowiedzialność⁴⁴. Jeśli załadowca jest tylko częściowo odpowiedzialny, jego odpowiedzialność ogranicza się do tej części straty lub szkody, która nastąpiła z jego winy albo z winy osób, za które ponosi odpowiedzialność⁴⁵. Odstępstwo od zasady winy zachodzi w odniesieniu do odpowiedzialności załadowcy za stratę lub szkodę wynikłą z niedokładności informacji niezbędnych do ustalenia danych kontraktowych i wydania dokumentów przewozowych lub elektronicznych dokumentów przewozowych oraz naruszenia obowiązków dotyczących ładunków niebezpiecznych. W tych wypadkach odpowiedzialność załadowcy ma charakter obiektywny. Konwencja nie wprowadza w odniesieniu do odpowiedzialności załadowcy reguł dotyczących rozkładu ciężaru dowodu na wzór tych postanowień, które dotyczą odpowiedzialności przewoźnika. Kwestia rozkładu ciężaru dowodu w odniesieniu do postanowień art. 30 ust. 2 konwencji została ostatecznie pozostawiona rozstrzygnięciu przez prawo krajowe⁴⁶.

Pomimo pierwotnego założenia wprowadzenia do treści nowej konwencji postanowienia nakładającego na załadowcę odpowiedzialność z tytułu szkody poniesionej przez przewoźnika w związku z opóźnieniem w dostarczeniu ładunku do przewozu odstąpiono od tego zamierzenia. Z projektu konwencji zostało usunięte postanowienie o odpowiedzialności załadowcy za stratę lub szkodę wynikającą z tego tytułu⁴⁷. Czy oznacza to zwolnienie załadowcy z odpowiedzialności za szkodę powstałą na skutek opóźnienia w dostarczeniu ładunku do przewozu? Jak się wydaje, takie właśnie jest założenie twórców konwencji⁴⁸. Jednocześnie należy podkreślić, że pominięcie w konwencji postanowień dotyczących odpowiedzialności załadowcy za opóźnienie w dostarczeniu ładunku nie wyłącza uznania takiej odpowiedzialności na podstawie przepisów prawa krajowego⁴⁹.

Załadowca odpowiada za działania lub zaniechania podwładnych, pomocników i podwykonawców, a także innych osób, którym powierzył realizację któregoś z swoich obowiązków. Konwencja precyzuje, że załadowca nie ponosi jednak odpowiedzialności za działania lub zaniechania przewoźnika lub działającego na jego zlecenie podwykonawcy, którym powierzył wykonanie swoich obowiązków⁵⁰. Konwencja wprowadza regułę, zgodnie z którą środki obrony na rzecz załadowcy i załadowcy wskazanego w dokumencie znajdują zastosowanie w postępowaniu sądowym i arbitrażowym, niezależnie od tego,

⁴⁴ Art. 30 ust. 2 Reguł rotterdamskich.

⁴⁵ Art. 30 ust. 3 Reguł rotterdamskich.

⁴⁶ Zob. I. H. Olebakken, *Background paper...*, *op. cit.*, s. 304.

⁴⁷ Delegacja szwedzka zaproponowała ustalenie limitu ograniczenia odpowiedzialności załadowcy z tytułu szkody wynikłej z opóźnienia w przewozie na poziomie 500000 SDR. Zob. Ph. Delebecque, *Le projet de Convention CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer*, *Droit Maritime Français* 2007, nr 680, s. 294.

⁴⁸ Zob. Ph. Delebecque, *La responsabilité du chargeur...*, *op. cit.*, s. 116.

⁴⁹ Zob. I. H. Olebakken, *Background paper...*, *op. cit.*, s. 306.

⁵⁰ Art. 34 Reguł rotterdamskich.

czy powództwo zostało oparte na odpowiedzialności kontraktowej, deliktowej lub innej, i czy zostało skierowane przeciwko załadowcy, załadowcy wskazanemu w dokumencie, ich podwykonawcom, pomocnikom i podwładnym⁵¹. Reguły rotterdamskie zawężyły zakres swobody kontraktowej stron w odniesieniu do obowiązków i zasad odpowiedzialności załadowcy przyjmując, że (z zastrzeżeniem odmiennych postanowień konwencji) każda klauzula umowy przewozu, która bezpośrednio lub pośrednio wyłącza, ogranicza lub zwiększa obowiązki lub odpowiedzialność załadowcy lub załadowcy wskazanego w dokumencie za naruszenie jakiegokolwiek z obowiązków przewidzianych przez konwencję uznawana jest za niezastrzeżoną⁵². Pewien zakres swobody przewidziano w odniesieniu do kontraktów ilościowych (*volume contracts*), ale nawet w tym wypadku niektóre z obowiązków załadowcy mają charakter nadrzędny. Zasady odpowiedzialności załadowcy nabierają szczególnego znaczenia, gdy przedmiotem przewozu są ładunki niebezpieczne.

5. SZCZEGÓLNE ZASADY DOTYCZĄCE PRZEWOZU ŁADUNKÓW NIEBEZPIECZNYCH

Dosyć powszechnie przyjmuje się, że w zakresie zobowiązania załadowcy (frachtującego w rozumieniu k.m.) wchodzi nakaz powstrzymywania się od wysyłania ładunków niebezpiecznych bez uprzedniego powiadomienia o tym fakcie przewoźnika⁵³. Odpowiedzialność załadowcy z tytułu szkód wyrządzonych przez ładunek niebezpieczny była przedmiotem wielu interesujących sporów sądowych rozstrzyganych przed zagranicznymi sądami na tle wykładni Reguł haskich i hasko-visbijskich. Poglądy wypracowane przez światłych prawników w szeroko komentowanych w doktrynie prawa morskiego wyrokach nie pozostały bez wpływu na treść Reguł rotterdamskich odnoszących się do ładunków niebezpiecznych. Pierwsza trudność pojawia się przy określaniu ładunku jako niebezpiecznego. Nie stanowi problemu zakwalifikowanie do tej kategorii towarów ze swej istoty niebezpiecznych, np. materiałów promieniotwórczych. Uznanie określonej substancji za ładunek niebezpieczny jest ułatwione w sytuacji, gdy zgodnie z obowiązującym porządkiem prawnym dany produkt został umieszczony na liście substancji niebezpiecznych⁵⁴. Sytuacja się komplikuje, jeżeli niebezpieczny charakter ładunku nie wynika z jego natury,

⁵¹ Art. 4 ust. 2 Reguł rotterdamskich.

⁵² Art. 79 ust. 2 Reguł rotterdamskich.

⁵³ Zob. J. F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, Pearson Longman 2008, s. 32. Bliżej na temat przewozu ładunków niebezpiecznych: M. D. Güner-Özbek, *The carriage of dangerous goods by sea*, Berlin 2008, s. 378.

⁵⁴ Zob. przykładowo IMDG Code – Międzynarodowy Morski Kod Towarów Niebezpiecznych wydawany pod auspicjami IMO.

a jest raczej następstwem wystąpienia określonych okoliczności⁵⁵. Analiza orzecznictwa sądów zagranicznych wskazuje, że poglądy reprezentowane przez sądy zdecydowanie się różnią. W wyroku Trybunału Handlowego w Antwerpii z 5.01.2007 r. w sprawie dotyczącej statku „Star Ikebana” sąd uznał, że zgodnie z prawem belgijskim (inkorporującym postanowienia Reguł hasko-visbijskich) ładunek nie może być uznany za niebezpieczny, jeżeli nie jest wymieniony jako taki w kodeksie IMDG⁵⁶. Można także wskazać przykłady spraw, w których sądy nadają pojęciu znacznie szersze znaczenie, wykraczające poza przypadki ładunków ze swej natury niebezpiecznych. W systemie *common law* podkreśla się, że istota sporu w tego typu sprawach bynajmniej nie polega na abstrakcyjnym zakwalifikowaniu określonego towaru do grupy ładunków bezpiecznych lub niebezpiecznych, polega natomiast na ustaleniu zasad rozdziału ryzyka ponoszenia konsekwencji niebezpiecznej sytuacji, która wystąpiła w czasie przewozu⁵⁷. Cechy ładunku mają oczywiście znaczenie w aspekcie wystąpienia zaistniałej sytuacji. Równie ważna jest jednak świadomość przewoźnika odnośnie do właściwości przewożonego ładunku oraz sposób postępowania z ładunkiem w kontekście posiadanej wiedzy⁵⁸. W szeroko komentowanej sprawie *Athanasia Comninos*⁵⁹ przewoźnik wystąpił przeciwko załadowcy (*shipper*) z roszczeniem odszkodowawczym w związku ze zniszczeniem statku na skutek eksplozji wywołanej przez mieszaninę metanu z powietrzem. Metan wydzielił się z ładunku węgla załadowanego na statek. Mimo że nie było możliwe jednoznaczne zaklasyfikowanie węgla do kategorii ładunków niebezpiecznych lub bezpiecznych, powszechnie wiadomo, że węgiel emituje metan, który przy odpowiednim stężeniu tworzy z powietrzem wybuchową mieszaninę. Także w sprawie *Giannis NK*⁶⁰. Izba Lordów przyjęła, że za niebezpieczny należy uważać każdy ładunek, który jest w stanie bezpośrednio lub pośrednio wyrządzić szkodę statkowi lub ładunkom znajdującym się na tym statku. Sprawa dotyczyła przewozu ładunku śruty arachidowej peletyzowanej (*groundnut extraction meal pellets*) na podstawie konosamentu inkorporującego postanowienia Reguł haskich. Po przybyciu do portu przeznaczenia okazało się, że w ładunku znajduje się skórojadka zbożowa (*Trogoderma granarium*). Mimo że ładunek pszenicy w sąsiedniej ładowni nie był zanieczyszczony, ze względu na decyzję władz sanitarnych przewoźnikowi nie pozostawało nic innego, jak tylko wyrzucić do morza zarówno ładunek śruty arachidowej, jak i ładunek pszenicy. Przewoźnik wystąpił z roszczeniem do załadowcy domagając się pokrycia szkody

⁵⁵ J.F. Wilson, *Carriage of Goods...*, *op. cit.*, s. 32 i nast.

⁵⁶ W. Fransen, *La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le transporteur. Le point de vue belge*, *Droit Maritime Français* 2008, nr 689, s. 123 i nast.

⁵⁷ Zob. J.F. Wilson, *Carriage of Goods...*, *op. cit.*, s. 33.

⁵⁸ *The Athanasia Comninos* [1990] 1 Lloyd's Rep. 277, s. 282.; *Westchester Fire Ins Co v. Buffalo Salvage Co* [1941] AMC 1601 s. 33; J.F. Wilson, *Carriage of Goods...*, *op. cit.*, s. 33.

⁵⁹ *The Athanasia Comninos* [1990] 1 Lloyd's Rep. 277, s. 282.

⁶⁰ *The Giannis NK* [1998] 1 Lloyd's Rep. 337, s. 344. Zob. J.F. Wilson, *Carriage of Goods*, *op. cit.*, s. 35 i nast.

wynikłej z opóźnienia, zwrotu poniesionych kosztów oraz pokrycia wszelkich szkód zgłaszanych przez właściciela ładunku pszenicy, powołując się na art. 4 ust. 6 Reguł haskich. Dokonując wykładni pojęcia towarów niebezpiecznych Izba Lordów przyjęła, że temu terminowi należy nadać szerokie znaczenie, które nie ogranicza się wyłącznie do towarów łatwo palnych lub wybuchowych. Wykładnia powinna również wykroczyć poza przypadki ładunków, które powodują bezpośrednie fizyczne uszkodzenie statku lub ładunku. Uznano, że w tej sytuacji niebezpieczeństwo polegało na narażeniu przewoźnika na konieczność wyrzucenia całego ładunku z powodu z restrykcyjnych przepisów sanitarnych w państwie, do którego towar był przewożony. Tym samym zakazony skórojadkiem ładunek był „fizycznie niebezpieczny” dla innego ładunku znajdującego się na tym samym statku.

Reguły rotterdamskie starają się rozjaśnić nieco sytuację zakwalifikowania określonego towaru do grupy ładunków niebezpiecznych, określając jako niebezpieczny taki ładunek, który ze względu na rodzaj lub charakter stwarza niebezpieczeństwo dla osób, rzeczy lub środowiska albo istnieje prawdopodobieństwo, że może stworzyć takie niebezpieczeństwo. Jak się wydaje, nowa konwencja stara się odejść od sytuacji, w której zła jakość ładunku (np. zanieczyszczenie insektami) czyni z niego ładunek niebezpieczny, uruchamiający odpowiedzialność załadowcy bez względu na jego winę⁶¹.

W okresie obowiązywania Reguł haskich powstało pytanie, czy odpowiedzialność załadowcy z powodu niepowiadomienia przez przewoźnika o niebezpiecznych właściwościach ładunku zależy od jego wiedzy na ten temat. W orzeczeniu Izby Lordów w sprawie *Brass v. Maitland*⁶², dotyczącej szkód wyrządzonych przez ładunek wapna chlorowanego, substancji o silnych właściwościach korodujących, przeważało stanowisko, że załadowca jest odpowiedzialny za powstałą szkodę, nawet jeśli nie jest świadomy niebezpiecznych cech ładunku⁶³. Załadowca utrzymywał, że zakupił towary od osoby trzeciej już opakowane i nie miał wiedzy na temat niedostateczności opakowania (beczki, w których znajdowało się wapno, skorodowały, a ładunek uszkodził inne towary w ładowni), i nie ponosi winy za szkody, które wyrządził ładunek. Ładunek został załadowany na statek niezwłocznie po jego dostarczeniu, bez przeprowadzania dodatkowej inspekcji. Izba Lordów przyjęła, że w sytuacji, gdy żadna ze stron nie miała wiedzy na temat niebezpiecznego charakteru ładunku, decyduje kwestia rozłożenia ryzyka pomiędzy strony kontraktowe. Stanowisko to nie było jednak wolne od kontrowersji. Podkreślano, że brakuje dostatecznych podstaw do nałożenia na załadowcę bezwzględnego obowiązku powiadomienia przewoźnika o niebezpiecznych właściwościach ładunku. Tendencja w kierunku utrzymania obiektywnej odpowiedzialności załadowcy została utrzymana, co potwierdziły

⁶¹ Zob. *The Giannis NK* [1998] 1 Lloyd's Rep. 337, s. 344.

⁶² *Brass v. Maitland* (1856) 6 E. & B. 470.

⁶³ Zob. bliżej J.F. Wilson, *Carriage of Goods...*, *op.cit.*, s. 33 i nast.

wyroki w sprawie *The Athanasia Comninos*⁶⁴ oraz *The Giannis NK*⁶⁵. W systemie *common law* zawiadomienie przewoźnika o niebezpiecznych cechach ładunku co do zasady zwalnia załadowcę z odpowiedzialności za wszelką wynikłą z tego szkodę, skoro przewoźnik podjął się wykonania takiego przewozu⁶⁶. Nie dotyczy to sytuacji, w której przewóz ładunku niebezpiecznego stanowi, zgodnie z treścią czarterpartii, naruszenie zawartej między stronami umowy⁶⁷. Załadowca nie ponosi odpowiedzialności za szkodę, nawet gdy nie powiadomił przewoźnika o niebezpiecznych właściwościach ładunku, jeśli przewoźnik wiedział lub oceniając sprawę, powinien był wiedzieć o niebezpiecznej naturze ładunku. W takich wypadkach przyjmuje się, że podejmując się przewozu przewoźnik jest w pełni świadomy ryzyka, jakie się z nim wiąże. W rzadkich sytuacjach, w których ani załadowca, ani przewoźnik nie wie o niebezpiecznych właściwościach ładunku, powraca kwestia alokacji ryzyka⁶⁸.

Angielskie sądy odrzuciły pogląd sądów amerykańskich uznających, że art. 4 ust. 3 Reguł haskich powinien mieć pierwszeństwo zastosowania. Na tej podstawie sądy amerykańskie uznawały, że nie ma po stronie załadowcy odpowiedzialności bez winy⁶⁹. W sprawie *The Giannis NK* większość członków składu orzekającego Izby Lordów uznała, że art. 4 ust. 6 Reguł haskich może stanowić samodzielną podstawę orzeczenia i w żaden sposób nie jest ograniczony przez art. 4 ust. 3 Konwencji. Oznacza to, że postanowienia art. 4 ust. 6 Reguł haskich ustanawiają normę szczegółową, stosowaną z pierwszeństwem przed ogólnymi postanowieniami konwencji. Lord Lloyd uzasadniając takie stanowisko stwierdził, że powoduje to obiektywną odpowiedzialność załadowcy za przewóz niebezpiecznych ładunków, niezależnie od jego winy lub niedbalstwa. Także w orzecznictwie sądów amerykańskich w ostatnich latach pojawiły się ciekawe rozstrzygnięcia dotyczące odpowiedzialności załadowcy w związku z przewozem ładunków niebezpiecznych⁷⁰. Warto wspomnieć chociażby sprawę *DG Harmony*⁷¹, w której Sąd Apelacyjny Drugiego Okręgu w orzeczeniu z 3.03.2008 r. udzielił kilku wskazówek na temat zasad odpowiedzialności załadowcy przy przewozie ładunków niebezpiecznych na podstawie *Carriage of*

⁶⁴ *The Athanasia Comninos* [1990] 1 Lloyd's Rep. 277, s. 282.

⁶⁵ *The Giannis NK* [1998] 1 Lloyd's Rep. 337, s. 344.

⁶⁶ J.F. Wilson, *Carriage of Goods...*, *op.cit.*, s. 34 i nast.

⁶⁷ Zob. *Chandris v. Isbrandtsen-Moller* [1951] 1 KB 240.

⁶⁸ J.F. Wilson, *Carriage of Goods...*, *op.cit.*, s. 34 i nast.

⁶⁹ Zob. *Serrano v. US Lines Co* [1965] AMC 1038 (SDNY 1965); *The Stylianos Restis* [1974] AMC 2343 (SDNY 1972)

⁷⁰ Zob. *Second Circuit Decision Affects COGSA Liability for Shipment of Dangerous Cargo*, Maritime Developments Advisory, March 2008, No 7.

⁷¹ *m/v DG Harmony*, 2008 U.S. App. Lexis 4483, nr 05-6116-cv (2d Cir. March 3, 2008). Na temat orzeczenia sądu okręgowego w sprawie *DG Harmony*, zob. R. Force, *Shipment of Dangerous Cargo by Sea*, Tulane Maritime Law Journal 2007, nr 31, s. 371 i nast. Zob. też sprawę *Contship Containerlines Ltd. v. PPG Indus. Inc.*, 442 F.3d 74 (2d Cir. 2006), cert. denied, 127 S. Ct. 565 (2006).

*Goods by Sea Act (COGSA)*⁷². Sprawa dotyczyła statku m/v „DG Harmony”, który zapalił się w wyniku eksplozji w jednej z ładowni, powodując całkowite zniszczenie i statku, i ładunku. Przedmiotem przewozu był kwas chlorowy, który poddany działaniu wysokiej temperatury może spowodować wybuch. Kwas chlorowy znajduje się na liście ładunków niebezpiecznych IMDG Code, o czym przewoźnik został poinformowany. Przewoźnik został także uprzedzony o tym, że powyżej określonej temperatury krytycznej ładunek może stać się niestabilny. Załadowca nie udzielił jednak szczegółowych informacji na temat tego, jakie znaczenie w aspekcie osiągnięcia krytycznej temperatury otoczenia ma rozmieszczenie kontenerów na statku. Część kontenerów załadowano w pobliżu wydzielającego ciepło zbiornika bunkrowego. Eksplozja ładunku wywołała pożar na statku. Według przyjętej przez Sąd Apelacyjny linii orzeczniczej załadowca nie ponosi odpowiedzialności obiektywnej za szkody spowodowane przez ładunek niebezpieczny, jeżeli zarówno załadowca, jak i przewoźnik przed załadowaniem ładunku mieli świadomość jego niebezpiecznych właściwości, nawet jeśli przewoźnik nie miał wiedzy na temat dokładnych cech ładunku i związanych z nim zagrożeń. W takim wypadku odpowiedzialność załadowcy podlega ocenie na zasadzie winy. W celu ustalenia, czy załadowca uchybił obowiązkowi należytego poinformowania przewoźnika o niebezpiecznych cechach przewożonego ładunku, przewoźnik musi wykazać: po pierwsze, że na załadowcy ciążył obowiązek uprzedzenia przewoźnika o właściwościach ładunku, ponieważ ładunek stwarzał takie niebezpieczeństwo, jakiego nie można było się spodziewać i jakiego przewoźnik nie mógł przewidzieć; po drugie, że załadowca nie dał odpowiedniego ostrzeżenia oraz że to zaniedbanie spowodowało przedmiotową szkodę. Sąd Apelacyjny podkreślił przy tym, że wcześniejsze orzecznictwo w sprawie *Senator Linie GmbH & Co. KG v. Sunway Line Inc.*⁷³, przesądzające o obiektywnej odpowiedzialności załadowcy na podstawie sekcji 1304(6) USCOGSA za szkody spowodowane przez ładunek niebezpieczny, ma zastosowanie wyłącznie do sytuacji, w której ani załadowca, ani

⁷² *Carriage of Goods by Sea Act*, 46 U.S.C. § 30701 note. COGSA inkorporuje do prawa amerykańskiego postanowienia Reguł haskich. Stosowana jest do wszystkich umów przewozu ładunku pomiędzy USA i innymi krajami. W orzecznictwie sądów amerykańskich podkreśla się, że COGSA została uchwalona w Stanach Zjednoczonych w celu uzyskania międzynarodowej unifikacji prawa dotyczącego przewozu ładunków drogą morską (*Senator Linie GmbH & Co. KG v. Sunway Line Inc*, 291 F.2d 145 (2d Cir. 2002: May 17,2002).

⁷³ *Senator Linie GmbH & Co. KG v. Sunway Line Inc*, 291 F.2d 145 (2d Cir. 2002: May 17,2002). Rozumowanie Sądu Apelacyjnego przyjęte w sprawie *Senator v. Sunway* oparte było na założeniu, że uregulowania art.1304(6) i art. 1304(3) COGSA mają odrębny charakter i pełnią odmienne role w kontekście rozdziału ryzyka pomiędzy załadowcą a przewoźnikiem. Artykuł 1304(6) ustanawia zasadę bezwzględnej odpowiedzialności załadowcy za ładunek ze swej istoty niebezpieczny, jeśli ani załadowca, ani przewoźnik nie mieli rzeczywistej ani domniemanej wiedzy na temat niebezpiecznych właściwości ładunku. W podobnym duchu, w odniesieniu do odpowiedzialności załadowcy na podstawie Reguł haskich, wypowiedziała się brytyjska Izba Lordów w sprawie *Effort Shipping Co. v. Linden Mgmt, SA.*, [1998] A.C. 6058. Zob. J. R. Schmertz, M. Meier, *Maritime Law*, International Law Update 2002, vol. 8, s. 90–91; R. Force, *Shipment of Dangerous Cargo...*, *op. cit.*, s. 340 i nast.

przewoźnik nie wiedzieli o niebezpiecznych cechach ładunku⁷⁴. W przeciwnym wypadku zastosowanie powinna mieć zasada winy.

Reguły rotterdamskie wyjaśniają, że naruszenie przez załadowcę konwencyjnych obowiązków dotyczących przewozu ładunków niebezpiecznych powoduje jego odpowiedzialność, niezależną od winy⁷⁵. Jeżeli ładunek spełnia ustalone w konwencji cechy ładunku niebezpiecznego, załadowca powiadamia we właściwym czasie przewoźnika o niebezpiecznym rodzaju lub charakterze ładunku przed jego przekazaniem przewoźnikowi lub podwykonawcy. Jeżeli tego nie uczyni, a przewoźnik lub podwykonawca nie ma wiedzy o niebezpiecznym rodzaju lub charakterze ładunku, załadowca jest odpowiedzialny w stosunku do przewoźnika za stratę lub szkodę wynikłą z tego uchybienia⁷⁶. Nowa konwencja nakłada na załadowcę obowiązek umieszczenia na niebezpiecznych ładunkach znaku lub etykiety zgodnie z prawem lub innymi wymogami władz publicznych, stosowanymi na każdym odcinku przewozu. W razie uchybienia temu obowiązkowi załadowca jest odpowiedzialny w stosunku do przewoźnika za stratę lub szkodę wynikającą z tego naruszenia⁷⁷.

6. KWOTOWE OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI ZAŁADOWCY

W aspekcie dość powszechnie stosowanej w stosunkach prawnomorskich zasady ograniczania odpowiedzialności za roszczenia morskie⁷⁸ powstaje pytanie, czy status uprzywilejowanego dłużnika służy (lub powinien służyć) także załadowcy (frachtującemu w rozumieniu polskiego kodeksu morskiego). Ryzyko wyrządzenia szkód spowodowanych przez ładunek jest niebagatelne, zwłaszcza w sytuacji, gdy przedmiotem przewozu są towary łatwopalne, wybuchowe lub niebezpieczne w inny sposób⁷⁹. Rozstrzygnięcia wymaga w pierw-

⁷⁴ Przedmiotem przewozu były beczki z dwutlenkiem tiomocznika (TDO), który, uznawany za stabilny w normalnych warunkach, w chwili załadunku nie był wymieniony jako niebezpieczny ani w IMDG Code (*International Maritime Dangerous Goods*), ani w *Code of Federal Regulations* (CFR).

⁷⁵ Art. 30 ust. 2 Reguł rotterdamskich.

⁷⁶ Art. 32 lit. a Reguł rotterdamskich.

⁷⁷ Art. 32 lit. b Reguł rotterdamskich.

⁷⁸ Zob. bliżej M.A. Nesterowicz, *Ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, Toruń 2002, s. 442, A. Vialard, *La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21e siècle*, *Droit Maritime Français* 2009, nr 699, s. 21 i nast., M. Dragun-Gertner, *Społeczno-gospodarcza motywacja kwotowego ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika w transporcie międzynarodowym*, *Prawo Morskie* 1986, tom 1, s. 47–70.

⁷⁹ W sprawie dotyczącej eksplozji i pożaru na statku „Hyundai Fortune” w 2006 r., przewożącym między innymi kontenery ze sztucznymi ogniami wartość szkody została oszacowana na ponad 300 mln dolarów. Zob. P. Bonassies, *Chargeur et limitation de responsabilité*, *Droit Maritime Français* 2008, nr 689, s. 202 i nast.

szej kolejności kwestia, na ile przydatna w tym zakresie może okazać się Konwencja londyńska o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. (LLMC 1976)⁸⁰. Wśród podmiotów uprawnionych do ograniczenia odpowiedzialności konwencja wymienia m.in. czarterującego (fr. *affréteur*, ang. *charterer*). Wykładnia tego pojęcia nie jest jednak wolna od kontrowersji⁸¹. W sprawie *CMA Djakarta*⁸² brytyjski Sąd Apelacyjny przyjął, że pojęcie czarterującego w rozumieniu Konwencji londyńskiej odnosi się do każdego działającego w takim charakterze, a nie tylko do czarterującego działającego *qua owner* (jak właściciel)⁸³. Uprawnienie do ograniczenia zależy od charakteru roszczenia, a nie od funkcji, jaką pełni czarterujący w momencie wystąpienia szkody. W sprawie *CMA Djakarta* sąd potwierdził, że ustalenie uprawnienia czarterującego do ograniczenia odpowiedzialności w stosunku do roszczeń kierowanych przez właściciela (armatora) statku zależy od tego, czy są to roszczenia podlegające ograniczeniu na podstawie Konwencji londyńskiej z 1976 r. Sąd uznał za uzasadnione uprawnienie czarterującego do ograniczenia jedynie co do roszczeń dotyczących ładunku, z wyłączeniem prawa czarterującego do ograniczenia w stosunku do roszczeń z tytułu szkody w statku. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że ten tok rozumowania można zastosować również w stosunku do innych niż czarter na czas (do którego odnosiło się rozstrzygnięcie w sprawie *CMA Djakarta*) rodzajów czarteru, w tym także czarteru na podróż, skoro konwencja nie wskazuje, o jaki typ czarterującego chodzi⁸⁴. Pojęcie czarterującego w rozumieniu Konwencji o ograniczeniu (LLMC 1976) powinno zatem objąć każdego, kto najmuje całą lub określoną część powierzchni ładunkowej statku, a uprawnienie do ograniczenia powinno służyć wszystkim typom czarterujących (w szczególności czarterującemu *bareboat*, czarterującemu na czas, czarterującemu na podróż, czarterującemu przestrzeń ładowną na statku – *slot charterer*)⁸⁵. Wskazuje się przy tym, że uprawnienie do ograniczenia nie powinno być jednak rozciągane na załadowcę⁸⁶. Powodem wprowadzenia międzynarodowego instrumentu prawnego umożliwiającego ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie była potrzeba ochrony właścicieli statków

⁸⁰ Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzona w Londynie dnia 19.11.1976 r., Dz.U. z 1986 r., Nr 35, poz. 175.

⁸¹ Zob. P. Griggs, *Charterers' Right to Limit Liability*, 12–17 October 2008, dostępne na stronie internetowej <http://www.cmi2008athens.gr/sub3.3.pdf>.

⁸² *CMA CGM S.A. v Classica Shipping Co Ltd (The 'CMA Djakarta')* English Commercial Court: David Steel J.: [2003] EWHC 641 (Comm): 27 March 2003 oraz *CMA CGM S.A. v Classica Shipping Co Ltd (The 'CMA Djakarta')* English Court of Appeal: Waller, Longmore, Neuberger LLJ.: [2004] EWCA Civ 114: 12 February 2004. Statek *CMA Djakarta* został w 1999 r. poważnie zniszczony przez eksplozję, a następnie pożar, którego źródłem był kontener z ładunkiem podchlorynu wapnia (wapno chlorowane).

⁸³ Zob. P. Bonassies, *Chargeur...*, *op. cit.*, s. 204.

⁸⁴ *Ibidem*.

⁸⁵ Bliżej na ten temat zob. M.A. Nesterowicz, *op. cit.*, s. 197 i nast.

⁸⁶ Przykładowo, kodeksy morskie Norwegii, Szwecji i Finlandii, stanowiące podstawę wykładni konwencji LLMC 1976 w tych krajach, posługują się szeroką definicją czarterującego, pozwalającą objąć nią również załadowcę. Zob. P. Griggs, *op. cit.*

przed nadmiernymi roszczeniami kierowanymi pod ich adresem w związku ze szkoda, która wystąpiła na statku. Odwrócenie reguły i dopuszczenie możliwości powoływania się na treść konwencji przeciwko właścicielowi (armatorowi) statku w związku ze szkodami wyrządzonymi statkowi przez czarterującego w sposób oczywisty wydaje się nie do pogodzenia z logiką tego aktu konwencyjnego⁸⁷. Kwestia uprawnień czarterującego do ograniczenia odpowiedzialności zwłaszcza w odniesieniu do roszczeń odszkodowawczych właściciela (armatora) statku pozostaje otwarta⁸⁸. Zważywszy na wątpliwości dotyczące wykładni Konwencji londyńskiej, trudno w treści obowiązujących norm konwencyjnych dopatrzeć się jednoznacznej i solidnej podstawy normatywnej kwotowego ograniczenia odpowiedzialności po stronie podmiotu zawierającego umowę przewozu z przewoźnikiem.

Twórcy nowej konwencji nie zdecydowali się na wprowadzenie kwotowego ograniczenia odpowiedzialności załadowcy. Po trudnych debatach niemożliwe okazało się uzyskanie konsensusu ani co do metody, ani sposobu ograniczenia. Przywoływano przy tym różne scenariusze, proponujące przyjęcie reguły ograniczenia według uśrednionej wartości ładunku lub wysokości frachtu. Żadna z propozycji nie uzyskała wystarczającej aprobaty. Nie udało się również, pomimo zgłaszanych w tym zakresie propozycji, wprowadzić do treści konwencji możliwości umownego ograniczenia odpowiedzialności załadowcy (przy zastrzeżeniu, że nie dotyczy to sytuacji, gdy naruszenie obowiązków jest wynikiem własnego działania lub zaniechania popełnionego z zamiarem wyrządzenia szkody lub lekkomyślnie ze świadomością, że szkoda prawdopodobnie nastąpi). W uzasadnieniu negatywnego stanowiska odnośnie do uprawnienia załadowcy do ograniczenia odpowiedzialności wskazano na dopuszczalność umownej modyfikacji wzajemnych stosunków stron umowy w ramach kontraktów ilościowych (*volume contract*). Pozostawiając stronom furtkę umożliwiającą dostosowanie w ramach kontraktów ilościowych treści umowy do własnych potrzeb, zastrzeżono jednocześnie, że określone obowiązki stron, nawet w ramach kontraktów ilościowych mają charakter imperatywny (obowiązek dostarczenia przez załadowcę niezbędnych informacji, instrukcji i dokumentów, obowiązek informowania o ładunkach niebezpiecznych i związana z tym odpowiedzialność). Tym bardziej więc nie powinny być dopuszczalne odstępstwa od przyjętego modelu kontraktowego w ramach „zwykłych” umów. Uzasadnienia dla wprowadzenia kwotowego ograniczenia odpowiedzialności załadowcy poszukuje się przede wszystkim poprzez odwołanie do promowania pożądanych zachowań po stronie załadowców ładunków niebezpiecznych, których właściwe postępowanie zapewniałoby im ochronę w postaci prawa do ograniczenia od-

⁸⁷ Zob. w szczególności art. 2 ust. 1 lit. a oraz art. 11 konwencji londyńskiej (LLMC). Zob. bliżej P. Bonassies, *Chargeur...*, *op. cit.*, s. 205.

⁸⁸ Zob. P. Griggs, *Charterers' Right...*, *op. cit.*, dostępne na stronie internetowej: <http://www.comitemaritime.org/cmidsocs/pdf/Synopsis.pdf>.

powiedzialności⁸⁹. Ten tok rozumowania okazał się mało przekonujący dla autorów konwencji. W ich opinii nie ma dostatecznego uzasadnienia dla dopuszczalności uchylenia się załadowcy od odpowiedzialności w sytuacji, gdy jego zaniedbanie (np. w odniesieniu do ładunków niebezpiecznych) może zagrażać życiu ludzkiemu lub bezpieczeństwu osób. Potrzeba zapewnienia bezpieczeństwa transportu morskiego przeważała nad wprowadzeniem kwotowego ograniczenia odpowiedzialności załadowcy.

7. SYTUACJA PRAWNA ZAŁADOWCY WSKAZANEGO W DOKUMENCIE (*DOCUMENTARY SHIPPER*)

Przypomnijmy, że Reguły rotterdamskie wprowadzają pojęcie *documentary shipper/chargeur documentaire* (załadowca wskazany w dokumencie, załadowca „dokumentowy”) uznając, że jest to osoba inna niż załadowca, która wyraziła zgodę na wskazanie jej jako załadowcy w dokumencie przewozowym lub elektronicznym dokumencie przewozowym⁹⁰. Jest to więc osoba, która nie zawierała umowy z przewoźnikiem, a jedynie występuje w dokumencie transportowym w charakterze załadowcy. W ślad za powołaniem do życia prawnego *documentary shipper* konwencja określiła jego prawa i obowiązki, zrównując je w zasadniczej części z tymi, które odnoszą się do załadowcy. Na załadowcę wskazanego w dokumencie nałożone są obowiązki i reguły odpowiedzialności obciążające załadowcę na mocy konwencji, korzysta on z uprawnień i środków obrony zarezerwowanych dla załadowcy. Reguły rotterdamskie precyzują przy tym, że okoliczność ta nie ma wpływu na obowiązki, odpowiedzialność i uprawnienia oraz środki obrony dotyczące samego załadowcy⁹¹. Jako przykład załadowcy wskazanego w dokumencie podaje się sprzedającego na warunkach FOB (*free on board*), na podstawie których sprzedawca dostarcza i odprawia towar w oznaczonym terminie na wskazany przez kupującego statek; koszty i ryzyko uszkodzenia/utruty towaru przechodzą na kupującego z chwilą przekroczenia przez ładunek linii nadburcia statku w porcie załadunku⁹². Umowa sprzedaży zawarta na warunkach FOB oznacza, że na kupującym ciąży obowiązek zawarcia umowy o przewóz z przewoźnikiem morskim w celu przewiezienia towaru do oznaczonego portu przeznaczenia⁹³. Komentatorzy podkreślają, że sprzedawcy na warunkach FOB niechętnie będą akceptowali sytuację, gdy na podstawie konwencji będą ponosić odpowiedzialność razem z kupującym, który

⁸⁹ Zob. P. Bonassies, *Chargeur...*, *op. cit.*, s. 206.

⁹⁰ Art. 1 pkt 9 Reguł rotterdamskich.

⁹¹ Art. 33 Reguł rotterdamskich.

⁹² Zob. Z. Kamiński i inni, *Mardic. Słownik anglojęzycznych terminów i skrótów handlu morskiego*, (red. J. Kujawa), Gdańsk 2001, s. 128.

⁹³ Więcej na temat formuły FOB: A. Blajer, *Międzynarodowe reguły handlowe. Zasady i praktyka stosowania*, Gdańsk 2000, s. 53 i nast.

zawarł umowę przewozu⁹⁴. Nałożenie na załadowcę wskazanego w dokumencie tych samych obowiązków, jakie ciążyą na załadowcy na mocy konwencji było krytykowane jako rozwiązanie zbyt daleko idące. Należy jednak zaznaczyć, że nowa konwencja nie wprowadziła odpowiedzialności solidarnej obu podmiotów i w zamierzeniu jej twórców było to celowe posunięcie⁹⁵.

8. UWAGI KOŃCOWE

Pomimo zastrzeżeń dotyczących sformułowanej w latach 20. ubiegłego stulecia konwencji o konosamentach panuje w miarę zgodne przekonanie, że Reguły hasko-visbijskie ustanowiły „rozejm prawny” pomiędzy stronami przewozu morskiego, tworząc równowagę pomiędzy interesami przewoźników, załadowców i odbiorców⁹⁶. Postanowienia nowej konwencji, w zamierzeniu jej autorów, mają zapewnić większą przejrzystość i przewidywalność reguł dotyczących odpowiedzialności załadowcy i ujednoczyć zasady ich stosowania, obecnie poddane w dużej mierze rozwiązaniom krajowym. Europejska Rada Załadowców (*European Shippers' Council*) już na etapie prac nad projektem konwencji zgłaszała liczne zastrzeżenia dotyczące wielu niekorzystnych – w jej ocenie – zmian w stosunku do obowiązujących konwencji. Końcowy tekst konwencji został źle oceniony przez Radę, która uznała, że treść jej postanowień w niczym nie zachęca do odstąpienia od istniejącego reżimu Reguł hasko-visbijskich, a dla niektórych załadowców oznaczałaby wręcz powrót do sytuacji sprzed uchwalenia Konwencji o konosamentach z 1924 r.⁹⁷ Przyjęte rozwiązania prawne w ocenie załadowców nie sprostają wymaganiom współczesnego transportu *door-to-door*⁹⁸. Ograniczenie swobody kontraktowej w odniesieniu do obowiązków i odpowiedzialności załadowcy jest także argumentem przeciw przyjęciu nowej konwencji⁹⁹. Brakuje przekonania co do słuszności koncepcji umożliwiającej przerzucanie na załadowców typowych obowiązków przewoź-

⁹⁴ J. Ramberg, *UN Convention on Contracts for International Carriage of Goods wholly or partly by Sea*, 12–17 October 2008, dostępne na stronie internetowej <http://www.cmi2008athens.gr/sub3.3.pdf>.

⁹⁵ Zob. *Report of the United Nations Commission on International Trade Law*, Forty-first session (16 June–3 July 2008), A/63/17.

⁹⁶ W. Franssen, *La responsabilité du chargeur dans ses relations avec le transporteur. Le point de vue belge*, *Droit Maritime Français* 2008, Nr 689, s. 119.

⁹⁷ *View of the European Shippers' Council on the Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea also known as the 'Rotterdam Rules'*, March 2009, dostępne na stronie internetowej: <http://www.europeanshippers.com/docs/esc-position-paper-rotterdam-rules-march09.doc>.

⁹⁸ *European Shippers' Council, Position Paper on the draft maritime instrument of the United Nations Commission on International Trade Law*, April 2007.

⁹⁹ *Ibidem*, s. 11.

nika, tj. obowiązku załadowania, zasztauowania i wyładowania ładunku. Z dezaprobatą przyjęto regułę nieograniczonej odpowiedzialności załadowcy, podczas gdy druga strona umowy – przewoźnik korzysta w szerokim zakresie z przywileju ograniczenia¹⁰⁰. Z drugiej strony nie brakuje jednak entuzjastów popierających powszechne przyjęcie nowej konwencji¹⁰¹. Nadchodzące miesiące dadzą zapewne odpowiedź na pytanie, czy nowa konwencja ma szansę wprowadzić nowy porządek prawny w wymiarze międzynarodowym.

THE LIABILITY FOR COMPENSATION OF LOADERS UNDER
THE UNCITRAL CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE
INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS WHOLLY OR PARTLY
BY SEA – THE “ROTTERDAM RULES”
(Summary)

This essay, for the first time in Polish scholarly literature, discusses in detail the situation of the “Loader” under the Rotterdam Rules – a convention accepted by the General Assembly of the UN on 11 September 2008, and ready for signature on 23 September 2009. The General Assembly of the UN recommended that by virtue of the place where the convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea is to be signed, the convention should be called the Rotterdam Rules.

According to the Polish Maritime Codex, a Loader is a person who by performing the duty of a freighter supplies a transporter with a load for carriage. The Rotterdam Rules assume that a loader is a person who has entered into a contract for carriage with a transporter.

The Rotterdam Rules stipulate that the loader is liable, without limitation, for loss or damage incurred by the transporter, if the transporter can prove that the loss or damage is the result of a breach, on the part of the loader, of the duties that pertain to him as a result of the Convention.

¹⁰⁰ Zob. przykładowo W. Tetley, *Some General Criticisms of the Rotterdam Rules* 20 December 2008, a także inne publikacje dostępne na stronie internetowej:
<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules/>.

¹⁰¹ Zob. *Response of The National Industrial Transportation League to The European Shippers’ Council Position Paper on The Rotterdam Rules*, dostępne na stronie internetowej:
http://www.uncitral.org/uncitral/fr/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html