

PAWEŁ KRĘŻEL

UNIFIKACJA EUROPEJSKIEGO PRAWA TRANSPORTOWEGO A REGUŁY ROTTERDAMSKIE

Od kilku lat w działaniach Komisji Europejskiej widać dążenie do stworzenia europejskiego regionalnego reżimu prawa transportowego. W założeniach reżim taki nie naruszałby poszczególnych unimodalnych umów przewozu i właściwych konwencji. Głównym problemem przy tworzeniu europejskiego reżimu byłyby relacje z obowiązującymi obecnie konwencjami unimodalnymi, a w przyszłości ewentualnie z regulami rotterdamskimi.

Do ratyfikacji reguł rotterdamskich wzywa Rezolucja Parlamentu Europejskiego z 5.05.2010 r. w sprawie strategicznych celów i zaleceń w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.

Przeciwnicy reguł rotterdamskich wskazują na przypadki ich konfliktów z właściwymi konwencjami unimodalnymi. Przyjęty przez twórców reguł rotterdamskich system pozwala na współistnienie obecnych systemów unimodalnych oraz zastąpienie przestarzałych konwencji morskich przez w miarę kompleksowy system.

Według nowej białej księgi *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*¹ jednym z celów Komisji Europejskiej (KE) w najbliższych latach będzie „integracja różnych środków transportu w celu zapewnienia niezakłóconej podróży od drzwi do drzwi (...) oraz dostosowanie otoczenia prawnego (dokumentacja, ubezpieczenie i odpowiedzialność cywilna w odniesieniu do transportu intermodalnego)”.

Już od kilku lat w działaniach KE widać dążenie do stworzenia europejskiego regionalnego reżimu prawa transportowego. Pierwszą poważną propozycją w tym zakresie był opracowany na zlecenie KE przez grupę uznanych prawników² raport przygotowany w ramach programu ISIC³. Raport ten zawierał propozycję reżimu odpowiedzialności w transporcie multimodalnym opartą na po-

¹ Dokument KOM (2011) 144 wersja ostateczna, Bruksela, 28.03.2011, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PL:PDF>.

² Prof. M.A. Clarke (S. John's College – Cambridge), prof. R. Herber (University of Hamburg), dr F. Lorenzon (Institute of Maritime Law – Southampton), prof. J. Ramberg (University of Stockholm).

³ Integrated Services in the Intermodal Chain Final Report, task B: Intermodal Liability and Documentation – Southampton 28.10.2005.

strzeganiu kontraktu transportu multimodalnego jako formy transportu *sui generis*, odrębnej od unimodalnej umowy przewozu. Przewidywał on tzw. *uniform system* – jednakowe zasady niezależnie od rodzaju transportu, oparte na jednym multimodalnym kontrakcie i dokumencie przewozowym.

W założeniu twórców reżim taki nie naruszał postanowień poszczególnych unimodalnych umów przewozu i właściwych dla niego konwencji. Nie poruszał również kwestii relacji takiego przewoźnika multimodalnego (zwanego w projekcie *transport integrator*⁴) z jego podwykonawcami – przewoźnikami na poszczególnych odcinkach. Projekt ten przewidywał obiektywną odpowiedzialność takiego przewoźnika multimodalnego oraz limit odpowiedzialności 17 SDR za kilogram (obecnie najwyższy w unimodalnych konwencjach). Zawierał jednak możliwość wyłączenia przez strony jego stosowania – tzw. klauzulę *opt-out*.

Kolejnym dokumentem przedstawionym przez KE w ramach prac nad uproszczeniem zasad regulujących odpowiedzialność przewoźnika i zwiększeniem atrakcyjności transportu multimodalnego było studium opracowane przez hiszpańską kancelarię prawną Gomez-Acebo & Pombo, Abogados SCP⁵. Studium to oficjalnie zaprezentowane zostało przedstawicielom państw członkowskich na spotkaniu w siedzibie DG TREN (obecnie DG MOVE) w Brukseli, w przededniu podpisania reguł rotterdamskich⁶ – poniekąd jako alternatywa dla podpisywania reguł. Przewiduje ono opracowanie nowej konwencji transportowej na poziomie europejskim, z możliwością przystąpienia do niej państw trzecich. Twórcy projektu postulują nawet podjęcie działań dyplomatycznych przez KE, mających na celu przyjęcie takiej konwencji również poza UEi w konsekwencji jej jak najszerszy zakres geograficzny. Konwencja taka opierałaby się na tzw. *modified uniform regime* – zmodyfikowanym jedynie co do wysokości limitów w taki sposób, że strony mogłyby powiązać dany kontrakt multimodalny z limitami odpowiedzialności dla „głównego” środka transportu. Jeśli zatem strony uznałyby, że głównym środkiem transportu dla danego kontraktu multimodalnego jest transport drogowy, następowałoby odesłanie do limitów odpowiedzialności z konwencji CMR⁷. W razie braku uregulowania przez strony zastosowanie miałyby limity właściwe dla najdłuższego – licząc w kilometrach – odcinka, a w przypadku trudności w ustaleniu najdłuższego odcinka, najwyż-

⁴ Definiowany jako podmiot, który *undertakes to perform or procure the transport of goods*. Dodanie słowa *procure* rozszerza zakres definicji o sferę organizowania i przygotowania do przewozu, w której działają spedytorzy.

⁵ *Details and added value of establishing a (optional) single transport (electronic) document for all carriage of goods, irrespective of mode, as well as a standard liability clause (voluntary liability regime), with regard to their ability to facilitate multimodal freight transport and enhance the framework offered by multimodal waybills and or multimodal manifests* – dostępny na stronie DG MOVE.

⁶ Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską. Polska podpisała konwencję podczas uroczystej ceremonii, która odbyła się 23.09.2009 r. w Rotterdamie.

⁷ Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów z 1956 r. (Dz.U. z 1962 r., Nr 49, poz. 238).

szy obecnie limit konwencji unimodalnych, czyli 17 SDR za kilogram. Ponadto odpowiedzialność opierałaby się na zasadzie winy.

Głównym jednak problemem przy tworzeniu takiego europejskiego reżimu byłyby relacje z obowiązującymi obecnie konwencjami unimodalnymi, a w przyszłości ewentualnie z regułami rotterdamskimi. Autorzy studium przygotowanego na zlecenie KE nie widzą tutaj jednak problemu, powołując się na art. 30 konwencji wiedeńskiej⁸ regulujący stosowanie kolejnych traktatów dotyczących tego samego przedmiotu i przewidujący prymat postanowień traktatu późniejszego nad postanowieniami traktatu wcześniejszego. Proponowana zatem europejska konwencja transportowa miałaby pierwszeństwo stosowania przed konwencjami unimodalnymi, które jednak nadal pozostawałyby w mocy.

Podejście takie wydaje się błędne. Poszczególne konwencje unimodalne są wynikiem długich negocjacji, a ich treść oddaje z trudem osiągnięty kompromis – w przypadku konwencji transportowych w zamierzeniu polegający na równowadze pomiędzy interesem ładunku i przewoźnika. Ratyfikując taką konwencję, dane państwo zobowiązuje się wobec innych umawiających się stron, zgodnie z art. 26 konwencji wiedeńskiej, do wykonywania jej postanowień w dobrej wierze. Wprowadzenie natomiast jednostronnie, czy też w porozumieniu z niektórymi tylko państwami będącymi stroną danego aktu, modyfikacji powinno wiązać się z wypowiedzeniem konwencji, której postanowień dane państwo nie zamierza już wykonywać. Konwencja CMR wyraźnie zresztą zastrzegła w art. 1(5), że: „Umawiające się strony zgadzają się nie wprowadzać żadnej zmiany do konwencji w drodze specjalnych porozumień, zawartych między dwiema lub kilkoma spośród nich, z wyjątkiem porozumień zawartych w celu wyłączenia spod jej działania ich ruchu przygranicznego albo w celu uprawnienia do używania w przewozie, ograniczonym wyłącznie do ich terytoriów, listu przewozowego stanowiącego tytuł własności towaru”.

Zdumiewające jest również to, że autorzy opracowania nie sprzeciwiają się ratyfikacji reguł rotterdamskich – wręcz przeciwnie, zakładają najpierw ratyfikację i wejście w życie reguł rotterdamskich w Europie, a następnie ratyfikację proponowanego przez siebie reżimu europejskiego, który – jak sugerują – zgodnie z art. 30 konwencji wiedeńskiej miałby dzięki temu pierwszeństwo stosowania przed regułami rotterdamskimi. Proponowane zatem uproszczenie europejskiego prawa transportowego polegałoby na współlistnieniu konwencji europejskiej, konwencji unimodalnych (CMR, COTIF – CIM⁹, CMNI¹⁰ oraz

⁸ Konwencja wiedeńska o prawie traktatów z 1969 r. (Dz.U. z 1990 r., Nr 74, poz. 439).

⁹ Załącznik B – Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM) do konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie 9.05.1980 r. (Dz.U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158 oraz z 1997 r. Nr 37, poz. 225).

¹⁰ Konwencja budapeszteńska z 22.06.2001 r. w sprawie umowy przewozu ładunków żegluga śródlądową. Konwencja nieratyfikowana przez Polskę.

konwencji montrealskiej¹¹), a także reguł rotterdamskich, które jednak miałyby zastosowanie jedynie do transportu morskiego¹².

Takie „uproszczenie” europejskiego prawa transportowego sprzeczne jest ze stanowiskiem samych zainteresowanych – przedstawiciele branży transportowej, którzy mieli okazję wypowiedzieć się w ankietach rozesłanych w ramach grantu zleconego przez KE kancelarii Gomez-Acebo & Pombo. Z analizy odpowiedzi, będącej częścią raportu, jednoznacznie wynika, że branża transportowa opowiada się przeciw tworzeniu reżimu lokalnego, który „doda jedynie kolejną warstwę do już skomplikowanej struktury reżimów odpowiedzialności”. Wskazano również, że „jakakolwiek próba regulowania transportu multimodalnego powinna mieć miejsce na poziomie globalnym”.

Propozycja opracowania takiej konwencji europejskiej została – na wspomnianym spotkaniu w Brukseli – ostro skrytykowana przez przedstawiciele państw członkowskich (PC). Nie przedstawiono żadnej konstruktywnej odpowiedzi na zdecydowaną krytykę PC, a samo spotkanie zakończyło się bez jakichkolwiek konkluzji. Tydzień później w Rotterdamie odbyła się uroczysta ceremonia podpisania reguł rotterdamskich, podczas której swój podpis, oprócz Polski, złożyli między innymi przedstawiciele Danii, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Norwegii, Szwajcarii i USA. W styczniu 2011 r. Hiszpania, jako pierwsze państwo, ratyfikowała konwencję.

Do ratyfikacji reguł rotterdamskich wzywa Rezolucja Parlamentu Europejskiego z 5.05.2010 r. w sprawie strategicznych celów i zaleceń w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.¹³. W tej sprawie wypowiedziała się również – aczkolwiek mniej zdecydowanie – Rada Unii Europejskiej. W grudniu 2010 r. ministrowie transportu przyjęli konkluzje¹⁴, w których wezwali do pełnego włączenia transportu wodnego do łańcuchów transportowych i logistycznych UE. W szczególności wskazali oni¹⁵, że „celem zasady współmodalności jest osiągnięcie optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów”, oraz uznali, że „Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską

¹¹ Konwencja o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 1999 r. (Dz.U. z 2007 r., Nr 37, poz. 235).

¹² W przypadku zaś wskazania przez strony odcinka morskiego jako głównego, w zakresie limitów odpowiedzialności – na mocy proponowanej konwencji europejskiej – do transportu multimodalnego.

¹³ 2009/2095(INI).

¹⁴ Tekst konkluzji, zawarty w dokumencie 16266/10, jest wynikiem intensywnych, prowadzonych do ostatniej chwili negocjacji pomiędzy państwami członkowskimi będącymi zwolennikami a państwami przeciwnymi ratyfikacji reguł rotterdamskich. Reguły rotterdamskie budzą wiele kontrowersji w samej Europie – spowodowały między innymi rozłam w tradycyjnej kooperacji państw skandynawskich w zakresie prawa transportowego (sygnatariuszami reguł są Dania i Norwegia – nie podpisały ich natomiast, niebędące państwami armatorskimi, Finlandia i Szwecja).

¹⁵ *The Council of the European Union (...) AGREES that the aim of the co-modality principle is to attain an optimal and sustainable utilisation of resources; ACKNOWLEDGES that the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the „Rotterdam Rules”) addresses aspects of specific co-modal arrangements; INVITES the Member States to explore such aspects of the Rotterdam Rules.*

(tzw. reguły rotterdamskie) obejmuje pewne aspekty konkretnych rozwiązań współmodalnych”, jednocześnie wezwali „państwa członkowskie do zbadania tych aspektów reguł rotterdamskich”.

Nie ma natomiast w stosunku do reguł rotterdamskich jasnego stanowiska Komisji Europejskiej. Z nieformalnych konsultacji wynika, że w najbliższym czasie¹⁶ nie należy spodziewać się jakichkolwiek działań w tej kwestii. Niemniej jednak w nadchodzących latach można oczekiwać przedstawienia formalnej propozycji legislacyjnej. Otwarte natomiast pozostaje pytanie, czy byłby to projekt legislacji wtórnej (dyrektywa, rozporządzenie), czy – zgodnie z wyżej omówionym raportem – projekt europejskiej konwencji transportowej. Wydaje się, że dla twórców takiego europejskiego multimodalnego rozwiązania jednym z podstawowych problemów będzie określenie wzajemnych relacji z obowiązującym obecnie systemem konwencji unimodalnych – i ewentualnie z regułami rotterdamskimi¹⁷, jeśli uzyskają one szerszą akceptację na świecie i w Europie. Zadania tego nie ułatwia fakt, że różna jest interpretacja unimodalnych konwencji przewozowych i w szczególności ich postanowień w kwestii zakresu zastosowania przez sądy w poszczególnych krajach. Z nieformalnych wypowiedzi przedstawicieli KE wynika, że najchętniej widzieliby oni reżim oparty na tzw. *uniform liability system* – przewidujący jednakową odpowiedzialność przewoźnika/operatora multimodalnego niezależnie od gałęzi transportu, w jakiej przewóz jest wykonywany. System taki wymagałby jednak wypowiedzenia przez państwa członkowskie wiążących je konwencji unimodalnych, co nie wydaje się obecnie politycznie możliwe do przeprowadzenia¹⁸. W przeciwnym razie istnienie takiego odrębnego reżimu multimodalnego obok reżimów unimodalnych powodowałoby niekorzystną pozycję i ewentualne straty¹⁹ przewoźnika multimodalnego względem przewoźników unimodalnych. W przypadku bowiem powstania szkody na odcinku drogowym roszczenie załadowcy względem przewoźnika multimodalnego opierałoby się na reżimie multimodalnym, który zgodnie z obecnymi zamierzeniami przewidywałby wysokie limity jego odpowiedzialności. Odpowiedzialność przewoźnika multimodalnego względem przewoźnika drogowego opierałaby się natomiast na konwencji CMR przewidującej limit odpowiedzialności 8,33 SDR za kilogram. Jeszcze niższe limity obowiązują w transporcie morskim i żegludze śródlądowej.

Powyższe problemy skłoniły twórców reguł rotterdamskich do zastosowania tzw. *limited network liability regime*. Artykuł 26 RR wskazuje, że ich postanowienia „**nie przeważają**”²⁰ nad zapisami innych właściwych instrumentów

¹⁶ Do zakończenia polskiej prezydencji w UE – tj. do końca 2011 r.

¹⁷ Komisja Europejska doprowadziła do wprowadzenia do tekstu reguł rotterdamskich tzw. *REIO clause*, umożliwiającej przystąpienie/ratyfikację reguł przez „regionalne organizacje Integracji Ekonomicznej” – art. 93 RR.

¹⁸ Tym bardziej, że UE (WE) przystąpiła do konwencji montrealskiej, a w najbliższym czasie planowane jest przystąpienie do konwencji COTIF.

¹⁹ Lub – w zależności od konkretnych rozwiązań takiego reżimu – uprzywilejowanie.

²⁰ *Do not prevail over those provisions of another international instrument.*

międzynarodowych w przypadku, gdy uszkodzenie lub zdarzenie powodujące opóźnienie **nastąpiło całkowicie przed załadunkiem na statek lub wyładunkiem z takiego statku**²¹. Brzmienie art. 26 jest zatem elastyczne – wydaje się, że sformułowanie „nie przeważają” nie oznacza konieczności zastosowania przez sąd danego państwa takiego instrumentu międzynarodowego, a jedynie taką możliwość – bez naruszania postanowień reguł. Prawdopodobnie podyktowane jest to faktem, że – jak już wyżej wspomniano – poszczególne konwencje unimodalne są różnie w poszczególnych państwach interpretowane. Na przykład sądy niemieckie traktują konwencję CMR jako ściśle drogową, co do zasady niemającą zastosowania do transportu multimodalnego. W takim przypadku art. 26 pozwala na zastosowanie postanowień reguł. W tych natomiast krajach, w których postanowienia konwencji CMR interpretowane są szeroko i stosowane do transportu multimodalnego²², art. 26 pozwala na stosowanie konwencji CMR bez naruszenia postanowień reguł rotterdamskich. Trzeba jednak przyznać, że w praktyce obrotu może doprowadzić to do powstania pewnego stanu niepewności – przynajmniej do czasu wydania pierwszych orzeczeń w tym zakresie przez właściwe sądy krajowe.

Sformułowanie „całkowicie przed załadunkiem na statek lub wyładunkiem” wskazuje natomiast, że jeśli okoliczność powodująca uszkodzenie lub opóźnienie wystąpiła na odcinku drogowym, ale utrzymywała się na odcinku morskim, zastosowanie mają reguły rotterdamskie²³. Oczywiście reguły mają zastosowanie również w razie wątpliwości co do etapu transportu na którym doszło do zdarzenia (*non-localized damage*). W praktyce taki stan będzie obejmować większość szkód i opóźnień ładunków przewożonych w kontenerach, gdzie bardzo trudne czy wręcz niemożliwe jest zlokalizowanie miejsca wystąpienia szkody. Tak sformułowany art. 26 w dużej mierze likwiduje ryzyko kolizji norm konwencyjnych. W pozostałych przypadkach natomiast – gdy unimodalne konwencje wkraczają w morski zakres art. 26 – zastosowanie ma specjalny „artykuł kolizyjny”, który identyfikuje takie sytuacje i wyłącza ewentualne konflikty – art. 82 RR.

Artykuł 82 RR dotyczy relacji z obowiązującymi w chwili wejścia w życie reguł konwencjami unimodalnymi i ich ewentualnymi zmianami w przeszłości (ale już nie nowymi konwencjami w tym zakresie). Generalne wyłączenie odnosi się jedynie do przewozu lotniczego²⁴ – w przypadku przewozu drogowego, kolejowego i przewozu drogą wodną śródlądową zawężono zaś wyłączenie do określonych sytuacji, o których mowa w obowiązujących obecnie właściwych

²¹ *Solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship.*

²² Na przykład w Wielkiej Brytanii sprawa *Quantum Corp., Inc. V. Plane Trucking Ltd.*, (2001) 2 Lloyd's Rep. 25.

²³ Np. awaria systemu chłodzenia kontenera, która nastąpiła na odcinku drogowym i doprowadziła do psucia się ładunku również na odcinku morskim.

²⁴ (a) *Any convention governing the carriage of goods by air to the extent that such convention according to its provisions applies to any part of the contract of carriage.*

konwencjach unimodalnych (odpowiednio konwencja CMR, COTIF – CIM oraz CMNI)²⁵.

Podyktowane jest to zapewne faktem, że konwencja montrealaska, będąca najnowszą z unimodalnych konwencji (obok CMNI), ma też najszerszy pośród tychże konwencji zakres²⁶. W art. 18 stanowi ona, że: „Okres przewozu lotniczego nie rozciąga się na jakikolwiek przewóz lądowy, morski lub śródlądowy wykonywany poza portem lotniczym. Jednakże, jeśli taki przewóz odbywa się w ramach wykonania umowy przewozu lotniczego do celów załadunku, dostawy lub przeładunku, domniemywa się, że jakakolwiek szkoda, chyba że udowodnić można przeciwnie, była wynikiem zdarzenia, które miało miejsce podczas przewozu lotniczego. Jeśli przewoźnik, bez zgody nadawcy, zastępuje przewozem innym rodzajem transportu całość lub część przewozu, który na podstawie umowy między stronami miał być przewozem lotniczym, taki przewóz innym rodzajem transportu uważa się za należący do okresu przewozu lotniczego”. W przypadku zatem przewozu bez zgody nadawcy staje się ona niejako konwencją multimodalną.

Oczywiście, przeciwnicy reguł wskazują na przypadki ich potencjalnych konfliktów z właściwymi konwencjami unimodalnymi. Niezależnie od poszczególnych zarzutów należy jednak wskazać, że przyjęty przez twórców RR system, być może niebędący w zupełności komplementarnym, umożliwia jednak zrobienie – w sposób „mało inwazyjny”, pozwalający na współistnienie obecnych systemów unimodalnych – kroku w stronę multimodalności oraz zastąpienie przestarzałych konwencji morskich przez w miarę kompleksowy system. Na przykładzie konwencji multimodalnej²⁷ widać, że przełomowe rozwiązania często nie zyskują powszechnej aprobaty. Jak pokazują wyniki zleconej przez KE ankiety, nawet jeśli sektor transportowy chce unifikacji reguł rządzących międzynarodowym transportem, to przedstawiciele poszczególnych gałęzi

²⁵ (b) *Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship;* (c) *Any convention governing the carriage of goods by rail to the extent that such convention according to its provisions applies to carriage of goods by sea as a supplement to the carriage by rail; or* (d) *Any convention governing the carriage of goods by inland waterways to the extent that such convention according to its provisions applies to a carriage of goods without transshipment both by inland waterways and sea.*

²⁶ Z analizy przepisów poszczególnych konwencji unimodalnych wynika, że im późniejsza konwencja, tym szerszy jej zakres – najstarsze reguły haskie (Konwencja o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z 1924 r.) mają ściśle morskie zastosowanie, podczas gdy późniejsze konwencje, jak CMR z 1956 r., zawierają już elementy multimodalne (art. 2 CMR: „1. Jeżeli pojazd zawierający towary przewożony jest na części drogi morzem, koleją, śródlądową drogą wodną lub powietrzem, bez przeładunku, z wyjątkiem ewentualnego zastosowania postanowień artykułu 14, niniejszą Konwencję stosuje się mimo to do całości przewozu (...). 2. Jeżeli przewoźnik drogowy jest jednocześnie przewoźnikiem innym niż drogowy, jego odpowiedzialność określa również ust. 1, tak jakby jego funkcja przewoźnika drogowego i jego funkcja przewoźnika innego niż drogowy były wykonywane przez dwie różne osoby”.

²⁷ *UN Convention on International Multimodal Transport of Goods of 1980* – nie weszła w życie z braku wymaganej liczby ratyfikacji (zaledwie 11 ratyfikacji, głównie przez kraje afrykańskie).

oczekują unifikacji na podstawie „swojej” konwencji i jej limitów oraz dokumentów przewozowych. Powinni o tym pamiętać przedstawiciele Komisji Europejskiej. Niezależnie od przyszłości reguł rotterdamskich i tego, czy Komisja będzie dążyć do unifikacji europejskiego prawa transportowego na ich podstawie, czy też nie, za wszelką cenę należy unikać odgórných działań, które doprowadzą do narażenia się – podobnie jak to było w przypadku reguł hamburskich²⁸ – na zarzut, że proponowane rozwiązania są produktem politycznym, negocjowanym przez polityków i urzędników z niewielkim udziałem sektora transportowego i bez liczenia się z jego głosem.

UNIFICATION OF EUROPEAN TRANSPORT LAW AND THE ROTTERDAM RULES (Summary)

In recent years the Commission of the European Union has endeavored to create a regional European system of transport law, one that would not affect unimodal transport contracts and their respective conventions. The key issue therefore is relationship between such system and those conventions and, ultimately, the Rotterdam Rules. In its Resolution of 5 May 2010 on strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018 (2009/2095 (INI)), The European Parliament calls for speedy signing, ratification and implementation of the Rotterdam Rules by the EU member states.

The opponents of the Rotterdam Rules point to their conflict with unimodal transport conventions. However, the new system devised in that Convention allows for co-existence of unimodal systems while providing a sound replacement of outdated maritime regulations.

²⁸ Konwencja Narodów Zjednoczonych o przewozie towarów morzem z 1978 r. Nieratyfikowana przez Polskę, weszła w życie w 1992 r., ale ze względu na brak ratyfikacji przez światowe potęgi gospodarcze jej znaczenie jest niewielkie.