

Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym i międzynarodowym

Przejdź do produktu na ksiegarnia.beck.pl

Rozdział 1. Rozwój przewozów multimodalnych i dotyczących ich regulacji prawnych. Węzłowe problemy przewozów multimodalnych

1.1. Wpływ konteneryzacji na rozwój przewozów multimodalnych

Transport jako działalność usługowa towarzysząca produkcji dóbr rozwijał się u swego zarania bardzo powoli, tak jak powolny był początkowo rozwój gospodarczy. Podobnie jak w innych dziedzinach gospodarki, niektóre odkrycia i wynalazki w transporcie miały charakter rewolucyjny i kierowały go na nowe tory. Przełomem było na przykład odkrycie w epoce kamienia koła, którego zastosowanie znacząco ułatwiło przemieszczanie towarów lądem na większe odległości. Wynalezienie żagla odegrało podobną rolę w transporcie wodnym. Kilka tysięcy lat później takie wynalazki jak silnik parowy, silnik spalinowy i samolot, będące efektami XIX-wiecznej rewolucji naukowo-technicznej, wpłynęły na przekształcenie i rozwój nie tylko transportu, ale i całej gospodarki. Do rewolucyjnych wynalazków w tej dziedzinie zaliczyć należy również kontener – metalową zazwyczaj skrzynię o zunifikowanych wymiarach, przeznaczoną do przewożenia drobnicy. Urządzenie to jest stosunkowo proste w konstrukcji i mogłoby wydawać się mało innowacyjne, jednakże zastosowanie go w latach 60. XX w. w przewozach morskich, przy użyciu zaadaptowanych lub specjalnie zaprojektowanych statków, doprowadziło do daleko idących zmian na rynku transportowym, wywołując tzw. rewolucję kontenerową¹. Żadna inna innowacja w sferze transportu nie wpłynęła też tak istotnie na proces globalizacji zapoczątkowany po II wojnie światowej².

¹ Historię konteneryzacji przedstawia szczegółowo m.in. *M. Levinson*, *The box: how the shipping container made the world smaller and the world economy bigger*, Princeton 2016.

Kontener definiowany jest jako trwałe urządzenie transportowe, o konstrukcji gwarantującej wielokrotne użycie, zaprojektowane w taki sposób, by ułatwić przewóz jednym lub wieloma środkami transportu bez konieczności przeładowania zawartego w nim ładunku, wyposażone w elementy pozwalające na jego szybką obsługę, w szczególności przemieszczenie z jednego środka transportu na drugi oraz zaprojektowane tak, by możliwy był łatwy jego załadunek i rozładunek³. Ta definicja kontenera przedstawia jednocześnie jego zalety. Trwałość kontenera pozwala na zapewnienie ochrony towaru podczas transportu. Kontener zastępuje opakowanie, eliminując konieczność stosowania opakowań jednorazowych. Najistotniejsze są jednak korzyści wynikające z takiego zaprojektowania kontenera, by bez konieczności przeładowania znajdującego się w nim ładunku możliwe było skorzystanie z więcej niż jednego środka transportu (tej samej lub różnych gałęzi transportu). Dzięki prostej budowie i dodatkowym elementom kontenery mogą być stosunkowo swobodnie przemieszczane między środkami transportu. Ułatwieniem w tym zakresie jest także standaryzacja kontenerów⁴ pozwalająca na ich piętrzenie (na statkach, a wyjątkowo także przy przewozach kolejowych) oraz na stosowanie standardowych naczip i wagonów (platform) do przewozu kontenerów w transporcie drogowym oraz kolejowym⁵. Konstrukcja kontenera pozwala również na jego łatwy załadunek i rozładunek. Kontenery mogą być przy tym wykorzystywane do przewozu różnego rodzaju ładunków – zwykle drobnicowych (pakowanych w opakowania jednostkowe), ale także większych pojedynczych ładunków, jak samochody, maszyny itp.⁶ Kontener jest czymś więcej niż metalowym

² *Ibidem*, s. 8–9; *D.M. Bernhofen, Z. El-Sahli, R. Kneller*, Estimating the effects of the container revolution on world trade, CESifo Working Paper 2013, No. 4136, s. 2; *J.-P. Rodrigue, T. Notteboom*, The geography of containerization: half a century of revolution, adaptation and diffusion, *GeoJournal* 2009, No. 1, s. 1.

³ Taka definicja zawarta jest m.in. w normie ISO 830:1999 (en) Freight containers. Zgodnie z przywołaną normą za kontener uważa się jedynie urządzenie transportowe o pojemności co najmniej 1 m³, a jednocześnie kontenerem nie są pojazdy ani konwencjonalne opakowania. Podobne definicje zawarte są w innych dokumentach o różnym charakterze. Por. np. przegląd definicji zawarty w pracach: *J. Jacyszyn*, Organizacja prawna przewozów kontenerowych w Polsce, Wrocław 1986, s. 24–31; *A. Bartosiewicz*, Rozwój konteneryzacji na świecie od końca XIX w. do czasów współczesnych, *Studia z Historii Społeczno-Gospodarczej* 2013, t. XI, s. 118–119.

⁴ Najpowszechniej wykorzystywane są tzw. kontenery dwudziestostopowe – kontenery typu 1C wg ISO 830:1999 (en) oraz kontenery czterdziestostopowe – kontenery typu A wg ISO 830:1999 (en).

⁵ Por. *A. Bartosiewicz*, Rozwój konteneryzacji, s. 118; *I. Urbanyi-Popiołek*, Obsługa ładunków skonteneryzowanych: wybrane zagadnienia, Gdynia 2010, s. 106.

⁶ *O. Bokareva*, Uniformity of Transport Law, s. 30.

pojemnikiem. Jest wektorem produkcji i dystrybucji⁷. Kontener zrewolucjonizował zarządzanie łańcuchem dostaw, ułatwił przejście z logistyki typu „push” na logistykę typu „pull”⁸. Zalety kontenerów wpłynęły w zasadniczym stopniu na rozwój przewozów *door-to-door*, tzn. bezpośrednio od nadawcy (z jego magazynu, fabryki itp.) do odbiorcy. Przewozy tego rodzaju często mają charakter multimodalny, zwłaszcza jeśli jeden z odcinków przewozu ma charakter morski.

Kontenery wykorzystywane były jeszcze przed II wojną światową⁹. Prawdziwa rewolucja kontenerowa rozpoczęła się jednak pod koniec lat 50. XX w. wraz z wejściem do eksploatacji pierwszych statków przystosowanych do przewozu kontenerów (początkowo głównie adaptowanych tankowców). Przez pierwszą dekadę od ich wprowadzenia przyszłość przewozów kontenerowych nie była jednak pewna, ze względu na ryzyko związane z inwestycjami w niesprawdzoną technologię. Brak było jednolitych standardów, zwłaszcza dotyczących rozmiarów kontenerów, co powodowało zajęcie pozycji wyczekującej przez wielu uczestników rynku, mimo dostrzegania korzyści związanych z konteneryzacją¹⁰. Przyjęcie w połowie lat 60. standardu dotyczącego kontenerów dwudziesto- i czterdziestostopowych¹¹ otworzyło nowy etap rewolucji kontenerowej. Kolejne 20 lat to etap przyspieszonego rozwoju przewozów kontenerowych przejawiającego się w konstruowaniu i wykorzystywaniu statków od początku zaprojektowanych jako kontenerowce (kontenerowce komórkowe), a także w budowie odpowiedniej infrastruktury portowej – terminali kontenerowych. Równolegle rozwijały się także lądowe przewozy kontenerowe, chociaż ten proces był wolniejszy. W odniesieniu do przewozów kolejowych na przeszkodzie stał przede wszystkim publiczny charakter przedsiębiorstw kolejowych (zwłaszcza w Europie), którym trudniej było adaptować się do zmieniających się warunków rynkowych. Duże znaczenie miał także wysoki stopień regulacji sektora kolejowego¹². W przewozach drogowych utrudnieniem była natomiast duża liczba podmiotów uczestniczących w przewo-

⁷ J.-P. Rodrigue, T. Notteboom, *The geography of containerization*, s. 1.

⁸ *Ibidem*.

⁹ A. Bartosiewicz, *Rozwój konteneryzacji*, s. 121–123; D.M. Bernhofen, Z. El-Sahli, R. Kneller, *Estimating the effects*, s. 7.

¹⁰ D.M. Bernhofen, Z. El-Sahli, R. Kneller, *Estimating the effects*, s. 7–8; M. Levinson, *The box*, s. 201; J.-P. Rodrigue, T. Notteboom, *The geography of containerization*, s. 2.

¹¹ Standard ten został przyjęty przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną (ISO) w 1964 r. (określono wówczas także standardy dla mniejszych kontenerów). Por. D.M. Bernhofen, Z. El-Sahli, R. Kneller, *Estimating the effects*, s. 11; J. Jacyszyn, *Organizacja prawna*, s. 29.

¹² J.-P. Rodrigue, T. Notteboom, *The geography of containerization*, s. 3.

zach (przewoźników, załadowców, odbiorców) i związana z tym konieczność daleko idącej standaryzacji. Stopniowo jednak lądowe przewozy kontenerowe stały się powszechne, umożliwiając tworzenie „mostów lądowych” oraz oferowanie przewozów o charakterze *door-to-door*, także świadczonych przez jeden podmiot na podstawie jednej umowy¹³.

W kolejnych dekadach, aż do dziś, następuje stały rozwój przewozów kontenerowych¹⁴. Wzrost znaczenia i liczby tych przewozów zanotowany w ostatnich 20 latach jest imponujący. W roku 2000 liczba przeładunków kontenerów na świecie wynosiła 220 milionów TEU¹⁵, w roku 2010 – 544 miliony TEU, a w roku 2019 – ponad 800 milionów TEU¹⁶. Uważa się, że proces rozwoju przewozów kontenerowych, przynajmniej w odniesieniu do przewozów morskich, jest bliski dojrzałości¹⁷. Dalszy wzrost będzie prawdopodobnie stabilny, aczkolwiek wolniejszy niż dotychczas¹⁸. Z pewnością rósł będzie udział przewozów kontenerowych o charakterze *door-to-door*, w tym także przewozów multimodalnych. Takie przewozy stanowią odpowiedź nie tylko na zapotrzebowanie rynku, ale pozwalają na najbardziej efektywne wykorzystanie środków przewozu i infrastruktury transportowej. Prowadzą też do ograniczenia kosztów przewozów, przyspieszenia czasu przewozu, ograniczenia szkodowości oraz zmniejszenia kosztów ubezpieczenia, przynosząc ostatecznie korzyści konsumentom¹⁹. Wszystko to, w połączeniu z zastosowaniem nowoczesnych technologii informatycznych, skutkuje wzrostem ogólnego poziomu świadczenia usług transportowych (logistycznych). W obliczu zmian klimatycznych ogromne znaczenie ma także ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Przewozy multimodalne uważa się za przyjazne środowisku. Pozwalają one na zmniejszenie poziomu hałasu, zanieczyszczenia powietrza,

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ Spadki w porównaniu do poprzedniego roku nastąpiły jedynie w roku 2009 (jako następstwo kryzysu finansowego) oraz 2020 (ze względu na pandemię COVID-19).

¹⁵ TEU to jednostka objętości równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp.

¹⁶ Dane wg: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU> (dostęp: 11.5.2022 r.) oraz <https://www.statista.com/statistics/913398/container-throughput-worldwide/> (dostęp: 11.5.2022 r.).

¹⁷ B. Prentice, J. Monteiro, Future of Containerization: Rapid Growth or Maturation?, w: Papers from the CTRF 53rd Annual Meetings of the Canadian Transportation Research Forum 2018, s. 8; J.-P. Rodrigue, T. Notteboom, The geography of containerization, s. 4.

¹⁸ B. Prentice, J. Monteiro, Future of Containerization, s. 8.

¹⁹ J. Wei, Liner Shipping Industry Sets Sail with Full Speed, WMU Journal of Maritime Affairs 2007, No. 1, s. 66.

a także na redukcję emisji dwutlenku węgla²⁰. Wpisują się zatem w postulat zrównoważonego rozwoju gospodarczego. Stąd też od lat przewozy multimodalne promowane są przez organizacje międzynarodowe, takie jak UNCTAD²¹, UNECE²² czy UE²³.

Podkreślić należy, że choć rozwój przewozów multimodalnych jest ściśle związany z rozwojem przewozów kontenerowych, te dwa rodzaje przewozów nie mogą być ze sobą utożsamiane²⁴. Jak trafnie wskazano w literaturze, przewóz kontenerowy jest koncepcją techniczną, podczas gdy przewóz multimodalny – koncepcją prawną²⁵. Kontener może być wykorzystywany nie tylko przy przewozach multimodalnych, ale także przy przewozach środkiem transportu jednego rodzaju (niezależnie od tego, czy dochodzi do przeładunku z jednego środka transportu na inny środek transportu tego samego rodzaju). Przewozy multimodalne nie wymagają natomiast zastosowania kontenerów. Możliwe jest dokonywanie przeładunku towarów z jednego środka transportu na inny, choćby nie były załadowane do kontenera. W przewozach multimodalnych wykorzystywane są także innego rodzaju urządzenia transportowe, takie jak nadwozia wymienne, specjalnie przystosowane naczepy itp. Do przewozów multimodalnych zaliczyć należy przewozy „na barana”, gdy cały pojazd z towarem przewożony jest na innym pojeździe – zwykle pojazd samochodowy (albo sama naczepa lub przyczepa) lub pociąg na statku, bądź pojazd samochodowy na wagonach kolejowych. Nie ulega jednak wątpliwości, że dynamiczny rozwój przewozów multimodalnych w ostatnich dziesięcioleciach jest ściśle powiązany z integracją procesów transportowych, do której doszło dzięki rewolucji kontenerowej²⁶.

²⁰ E. Mazur, Ekologiczne aspekty transportu kombinowanego, ZNUSz PTiL 2013, Nr 22, s. 189–192.

²¹ Por. np. raport UNCTAD/SDD/MT/7.

²² UNECE promuje przewozy multimodalne pod hasłem „Zielona logistyka” (ang. *Green Logistics*), wpisując się w postulat rozwoju zielonej gospodarki (ang. *green economy*). Por. np. UNECE, Report on Green Logistics, 17.6.2016 r., ECE/TRANS/WP.24/2016/4. UNECE przygotowuje także regularnie raporty dotyczące środków podejmowanych przez kraje europejskie w celu promowania przewozów multimodalnych. Por. np. taki raport dotyczący m.in. Polski: UNECE, National policy measures to promote intermodal transport Status report of 2012, 28.8.2012 r., ECE/TRANS/WP.24/2012/8.

²³ Por. uwagi w rozdziale 2.5.7.

²⁴ Zwracają na to uwagę m.in. M. Hoeks, Multimodal Transport Law, s. 3; Z. Kwaśniewski, Umowa multimodalnego, s. 18.

²⁵ R. de Wit, Multimodal transport, s. 4.

²⁶ *Ibidem*, s. 5; M. Hoeks, Multimodal Transport Law, s. 3–4.

1.2. Węzłowe problemy prawne przewozów multimodalnych

1.2.1. Uwagi wprowadzające

Konteneryzacja przewozów pozwoliła na integrację poszczególnych gałęzi transportu na poziomie technicznym (technologicznym). Kontener usprawnił przeładunek z jednego środka transportu na inny i ułatwił korzystanie z infrastruktury związanej z różnymi gałęziami transportu w trakcie jednego procesu transportowego. Większość technicznych problemów związanych z zastosowaniem kontenerów, ich standaryzacją, budową, metodami przeładunku zostało rozwiązanych do lat 90. XX w., choć oczywiście proces rozwoju kontenerów jako urządzeń ładunkowych trwa nadal, podobnie jak wciąż prowadzone są prace nad ulepszeniem infrastruktury związanej z przewozami kontenerowymi oraz wzrostem efektywności procesów logistycznych. Można jednak przyjąć, że przewozy kontenerowe w aspekcie technicznym i technologicznym – podobnie jak w aspekcie ekonomicznym – osiągnęły już etap dojrzałości.

Rozwój przewozów kontenerowych i związany z nim rozwój przewozów multimodalnych wywołał jednak nie tylko problemy o charakterze technicznym czy ekonomicznym, ale także problemy prawne. Poszczególne gałęzie przewozu od czasów najdawniejszych ewoluowały samodzielnie ze względu na ich odmienności technologiczne, ekonomiczne i organizacyjne. Konsekwencją tego był odrębny rozwój regulacji prawnych dotyczących przewozów środkami transportu z różnych gałęzi, zarówno na gruncie prawa krajowego poszczególnych państw, jak i na arenie międzynarodowej²⁷. W czasie gdy rozpoczynała się rewolucja kontenerowa, umowa przewozu towarów środkami transportu zaliczanymi do czterech podstawowych gałęzi transportu (transport morski, lotniczy, kolejowy i drogowy) została już uregulowana na poziomie globalnym (przewozy morskie i lotnicze)²⁸ lub na poziomie regionalnym²⁹.

²⁷ W literaturze podkreśla się partykularyzm (branżowość) rozwoju umowy przewozu. Por. *M. Sośniak*, Współczesny charakter umowy przewozu na tle historycznoporównawczym, *Studia Iuridica Maritima* 1993, No. 3, s. 13; *J. Łopuski*, Z dziejów prawa morskiego – procesy rozwojowe i ich uwarunkowania, *PM* 1989, t. 3, s. 8; *D. Dąbrowski*, Kilka uwag na temat rozwoju umowy przewozu rzeczy oraz konwencji przewozowych, *PTiL* 2018, Nr 2, s. 10–11.

²⁸ W odniesieniu do przewozów lotniczych obowiązywała Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisana w Warszawie

Konwencje unimodalne odzwierciedlały ówczesny, niewielki poziom integracji poszczególnych gałęzi transportu i skupiały się na regulacji konkretnej gałęzi. Nie mogły zatem zawierać rozwiązań odpowiednich dla przewozów multimodalnych. Każda z konwencji unimodalnych w odmienny sposób określiła odpowiedzialność przewoźnika (zarówno samą zasadę odpowiedzialności, jak i przesłanki zwalniające oraz limity odpowiedzialności), dokumenty wykorzystywane przy przewozie, odpowiedzialność nadawcy oraz kwestie związane z dochodzeniem roszczeń, przedawnieniem czy jurysdykcją³⁰. Jak okazało się w kolejnych latach, łatwiejsze było usunięcie barier technicznych i technologicznych pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu niż barier prawnych.

Do najistotniejszych problemów dotyczących przewozów multimodalnych³¹ należą kwestie: odpowiedzialności przewoźnika za szkodę niezlokalizowaną, dokumentów przewozowych oraz dochodzenia i przedawnienia roszczeń³². Próby uregulowania przewozów multimodalnych na poziomie międzynarodowym, opisane w rozdziale 1.5. miały na celu m.in. rozwiązanie tych problemów. Ze względu na fakt, że do dzisiaj żaden z przygotowywanych projektów nie wszedł w życie, konieczne jest ich rozstrzygnięcie w oparciu o umowę stron, wzorce umowne, do których strony się odwołały, regulacje konwencji unimodalnych albo prawo krajowe.

12.10.1929 r. (Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49) znolelizowana tzw. Protokołem haskim, sporządzonym w Hadze 28.9.1955 r. (Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189) oraz uzupełniona Konwencją o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowny, sporządzoną w Guadalajarze 18.9.1961 r. (Dz.U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167), dalej: WC lub konwencja warszawska; natomiast w odniesieniu do przewozów morskich – Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli 25.8.1924 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258), dalej: reguły haskie.

²⁹ Przewozy kolejowe w Europie uregulowane były wówczas Konwencją międzynarodową o przewozie towarów kolejami (CIM) z 25.10.1952 r. (Dz.U. z 1956 r. Nr 57, poz. 259), natomiast przewozy drogowe Konwencją o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokołem podpisania sporządzonymi w Genewie 19.5.1956 r. (Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 ze zm.), dalej: CMR.

³⁰ Por. na temat rozwiązań zawartych w poszczególnych konwencjach unimodalnych rozdział 4.2.2.

³¹ O problemach prawnych powstałych w związku z rewolucją kontenerową (dotyczących nie tylko przewozów multimodalnych) zob. *W.D. Angus*, Legal Implications of „The Container Revolution” in *International Carriage of Goods*, McGill Law Journal 1968, No. 3, s. 395–429; *S. Manakabady*, Some Legal Aspects of the Carriage of Goods by Container, ICLQ 1974, No. 2, s. 317–338.

³² Katalog ten nie jest jednak wyczerpujący. Wątpliwości budzą bowiem także m.in. jurysdykcja oraz odpowiedzialność nadawcy w stosunku do przewoźnika.

1.2.2. Odpowiedzialność przewoźnika za szkodę niezlokalizowaną

Odpowiedzialność przewoźnika za powierzone mu do przewozu rzeczy stanowi podstawowy problem stosunku prawnego przewozu. Można przypuszczać, że poszukiwanie właściwej równowagi interesów uczestników przewozu odnoszących się do odpowiedzialności za przewożone rzeczy stanowiło podstawową przyczynę wyodrębniania się stosunków prawnych związanych z przewozem i ich autonomicznych regulacji³³. Cechą charakterystyczną operacji przewozu jest oddanie przez nadawcę w pieczę przewoźnika rzeczy oraz utrata kontroli nad tą rzeczą, co wynika z faktu, iż proces przewozu wykonywany jest „w oddaleniu” od nadawcy (i odbiorcy), którzy nie mogą sprawować nadzoru nad tym procesem. Ta cecha charakterystyczna przewozu prowadziła do przyjmowania rozwiązań mających na celu zaostreżenie odpowiedzialności przewoźnika³⁴. W poszczególnych gałęziach transportu zasady tej odpowiedzialności ukształtowały się jednak odmiennie. Dotyczy to także rozwiązań przyjętych w unimodalnych konwencjach przewozowych³⁵.

Zróznicowanie odpowiedzialności przewoźnika w różnych gałęziach transportu stanowi problem przy przewozach multimodalnych, utrudniając oszacowanie ryzyka związanego z przewozem³⁶. Jeśli jednak można ustalić, na którym odcinku doszło do powstania szkody (podczas przewozu jakim środkiem transportu), wówczas wiadomo przynajmniej, jaki reżim odpowiedzialności powinien znaleźć zastosowanie do odpowiedzialności przewoźnika za tę szkodę³⁷. Osoba uprawniona do odszkodowania znajduje się w dużo gorszej sytuacji, gdy nie da się stwierdzić, na którym odcinku towar został uszkodzony. Brak możliwości ustalenia miejsca powstania szkody występuje szczególnie często przy przewozach kontenerowych³⁸. Towar znajduje się bowiem w za-

³³ D. Dąbrowski, Kilka uwag na temat rozwoju, s. 11.

³⁴ Szeroko na ten temat por. M. Stec, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce*. Geneza, charakter prawny, granice. Studium prawnoporównawcze, Kraków 1993.

³⁵ Por. na ten temat rozdział 4.2.2. i cytowana tam literatura.

³⁶ Por. dalej rozdział 1.3.

³⁷ Przynajmniej przy założeniu zastosowania tzw. systemu sieciowego. Por. dalej rozdział 1.4.

³⁸ Zdaniem niektórych autorów większość szkód w przewozach kontenerowych to szkody niezlokalizowane, chociaż podawane proporcje szkód zlokalizowanych i niezlokalizowanych są różne. Zdaniem niektórych autorów 80% szkód to szkody niezlokalizowane. Tak np. R. Herber, *Einführung in das VN-Übereinkommen über den internationalen multimodalen Gütertransport*, TR 1981, H. 37, s. 23. Wyrażona została także opinia, że nawet 80% szkód można zlokalizować. Tak M.G. Graham, *The Economic and Commercial Implications of the Multimodal Conven-*

mkniętym kontenerze, który co do zasady nie jest otwierany podczas przeładunku, ale dopiero w chwili dostarczenia go odbiorcy. Jeśli sam kontener nie zaginał ani nie został uszkodzony, a szkoda dotyczy jedynie towaru znajdującego się w kontenerze, nie sposób najczęściej ustalić, na którym odcinku przewozu doszło do uszkodzenia lub utraty towaru. Jaki reżim zastosować wówczas do określenia odpowiedzialności przewoźnika? Konwencje unimodalne przewidują, że to na osobie uprawnionej spoczywa ciężar wykazania tzw. związku czasowego z przewozem³⁹. Brak wykazania tego związku eliminuje możliwość zastosowania reżimu konwencji unimodalnej (przynajmniej na zasadzie *ex proprio vigore*)⁴⁰. O ile strony nie uregulowały tej kwestii w łączącej je umowie, sąd rozstrzygający sprawę musi poszukiwać rozwiązania w prawie krajowym. Trudno byłoby bowiem odmówić osobie uprawnionej uprawnienia do żądania odszkodowania od przewoźnika multimodalnego w takim przypadku⁴¹.

Potrzeba rozwiązania problemu odpowiedzialności za szkodę niezlokalizowaną⁴² (ang. *non-localized loss, unlocalized loss*) stanowiła podstawową przyczynę podejmowania prób regulacji przewozów multimodalnych⁴³. Rozwiązaniem przyjmowanym zwykle zarówno w projektach instrumentów mię-

tion, w: Multimodal Transport: The 1980 U.N. Convention, Southampton 1980, s. 6. Zob. także R. de Wit, Multimodal transport, s. 428.

³⁹ Por. na ten temat np. K. Wesołowski, Związek czasowy z przewozem jako szczególna przesłanka odpowiedzialności przewoźnika za szkody w przesyłce, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Prace Wydziału Transportu i Łączności 1994, Nr 5, s. 25–34.

⁴⁰ Wyjątkiem jest przypadek uregulowany w art. 18 ust. 3 WC i art. 18 ust. 4 Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu 28.5.1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235), dalej: MC. Por. rozdział 5.5.1.

⁴¹ Problem szkody niezlokalizowanej ujawnia się z jeszcze większą intensywnością w sytuacji, w której nadawca zawiera (bezpośrednio lub za pośrednictwem spedytora) odrębne umowy z przewoźnikami przewożącymi kontener na poszczególnych odcinkach przewozu wykonywanych różnymi środkami transportu. O ile bowiem w przypadku przewozu multimodalnego osoba uprawniona przynajmniej wie do kogo wystąpić z roszczeniem, jako że kontraktowała z jednym podmiotem (przewoźnikiem multimodalnym), a wątpliwy jest jedynie reżim odpowiedzialności, o tyle w razie zawarcia większej liczby umów osoba uprawniona zostaje – z przyczyn dowodowych – pozbawiona możliwości dochodzenia roszczenia. Tak trafnie Z. Kwaśniewski, Umowa multimodalnego, s. 22.

⁴² Pojęcie to stanowi skrót myślowy, gdyż niezlokalizowane jest miejsce powstania szkody, a nie sama szkoda. Jest jednak powszechnie stosowane w literaturze.

⁴³ Por. np. D. Davies, Carriage of Goods by Containers, JBL 1967, s. 104; S. Mankabady, The Multimodal Transport of Goods Convention: A Challenge to Unimodal Transport Conventions, ICLQ 1983, No. 1, s. 121–122; S. Mankabady, Some Legal Aspects, s. 324; Z. Kwaśniewski, Umowa multimodalnego, s. 27; R. de Wit, Multimodal transport, s. 139.

dzynarodowych, jak i w prawie krajowym jest określenie odrębnego reżimu odpowiedzialności znajdującego zastosowanie, gdy nie da się określić miejsca powstania szkody lub wskazanie na jeden z reżimów przewozu unimodalnego jako na reżim właściwy.

Pojęcie szkody niezlokalizowanej odnosi się do szkody powstałej w towarze polegającej na jego uszkodzeniu lub zaginięciu podczas przewozu. Podobny problem wywołuje sytuacja, w której doszło do opóźnienia w przewozie, jeśli nie sposób określić, na którym etapie przewozu wystąpiło zdarzenie powodujące opóźnienie⁴⁴. Zbliżone wątpliwości budzą jeszcze dwie inne sytuacje: gdy szkoda powstała na więcej niż jednym odcinku przewozu (np. gdy narastała podczas przewozu)⁴⁵ oraz gdy szkoda powstała poza przewozem, np. w czasie przeładunku, składowania towaru w magazynie. Powstaje wówczas pytanie, czy przewoźnik powinien odpowiadać w ramach któregoś z reżimów przewozów unimodalnych (a jeśli tak, to którego), czy też na jakichś odmiennych zasadach.

1.2.3. Dokumenty przewozowe

Każda z unimodalnych konwencji przewozowych w nieco odmienny sposób reguluje dokumenty związane z przewozem. Istnieją dwa podstawowe typy tych dokumentów: konosament oraz list przewozowy. Stosowanie konosamentu ograniczone jest do przewozów morskich oraz żeglugi śródlądowej. Konwencje unimodalne dotyczące tych gałęzi transportu zawierają regulacje dotyczące konosamentu, przy czym CMNI normuje zarówno konosament, jak i list przewozowy⁴⁶. W przewozach lotniczych, kolejowych i drogowych stosowany jest wyłącznie list przewozowy.

Część funkcji listu przewozowego oraz konosamentu jest podobna⁴⁷. Rola konosamentu jest jednak znacznie istotniejsza. Jest on nie tylko dowodem za-

⁴⁴ *R. de Wit*, *Multimodal transport*, s. 140. Określenie miejsca powstania opóźnienia wydaje się często nawet trudniejsze niż miejsca, w którym powstała szkoda w towarze. Por. *O. Bokareva*, *Uniformity of Transport Law*, s. 35.

⁴⁵ *R. de Wit*, *Multimodal transport*, s. 140.

⁴⁶ W zależności od woli stron przewóz drogą wodną śródlądową może być dokumentowany konosamentem lub listem przewozowym. Dotyczy to także transportu morskiego, jednak reguły hasko-visbijskie znajdują zastosowanie tylko w razie wystawienia konosamentu. Por. na ten temat rozdział 4.7.2.

⁴⁷ Ogólnie na temat listu przewozowego por. w szczególności *W. Górski*, *List przewozowy (studium prawne)*, Poznań 1959; *K. Garnowski*, *Wykonanie umowy przewozu rzeczy w transpor-*

warcia umowy przewozu i dowodem przyjęcia ładunku na statek (te funkcje pełni także list przewozowy), ale stanowi papier wartościowy – dokument legitymujący do dysponowania ładunkiem. Ta cecha konosamentu powoduje, że ma on szczególne znaczenie w obrocie międzynarodowym. Pozwala on na obrót towarem w czasie przewozu. Konosament jest także powszechnie stosowany w obrocie bankowym – jest dokumentem wykorzystywanym przy akredytywie oraz może być przedmiotem zastawu⁴⁸.

Sposób dokumentowania przewozów multimodalnych wywołuje wątpliwości. Czy na każdy odcinek przewozu powinien być wystawiany odrębny dokument przewozowy właściwy dla danej gałęzi transportu, czy też możliwe jest wystawienie jednego dokumentu obejmującego cały przewóz? Ze względu na to, że większość przewozów multimodalnych wykonywanych z zastosowaniem kontenerów obejmowała odcinek morski, zrodziła się tendencja, by na cały przewóz – obejmujący także odcinki lądowe – wystawiać konosament, tzw. konosament przewozu multimodalnego. Charakter prawny takich konosamentów był (i jest nadal) niepewny⁴⁹. Pojawiły się zastrzeżenia co do dopuszczalności posługiwania się dokumentami przewozu multimodalnego w ramach akredytywy dokumentowej⁵⁰. Zagadnienie to nadal pozostaje jednym z podstawowych problemów przewozów multimodalnych, jako że nie doczekało się rozstrzygnięcia na arenie międzynarodowej.

1.2.4. Dochodzenie i przedawnienie roszczeń

Do węzłowych problemów dotyczących przewozów multimodalnych należą także zagadnienia dochodzenia roszczeń i przedawnienia. Poszczególne konwencje unimodalne w zróżnicowany sposób regulują kwestie związane z aktami staranności odbiorcy, skutkami zaniechań takich aktów, a także – co szczególnie istotne – odmiennie określają osoby uprawnione do dochodzenia odszkodowania od przewoźnika. Również terminy przedawnienia nie zostały

cie drogowym, kolejowym i lotniczym, Warszawa 2020, s. 101–158. Szerzej na temat konosamentu zob. rozdział 4.7.4. i cytowana tam literatura.

⁴⁸ Por. szerzej np. Z. Kwaśniewski, Funkcja i rola dokumentów przewozowych w międzynarodowym obrocie płatniczym, Acta Universitatis Lodzensis. Folia Iuridica 1988, Nr 34, s. 97–112 i cytowana tam literatura.

⁴⁹ Por. rozdział 4.7.4.

⁵⁰ Z. Kwaśniewski, Umowa multimodalnego, s. 26–27; Z. Kwaśniewski, Funkcja i rola dokumentów przewozowych, s. 100–101.

uregulowane w identyczny sposób w poszczególnych konwencjach⁵¹. Nawet jeśli przyjąć stosowanie systemu sieciowego, różnice w tym zakresie znacznie utrudniają odnalezienie właściwych rozwiązań. Niejasne jest bowiem, czy stosować zasady dotyczące odcinka, na którym szkoda powstała, bądź ostatniego odcinka, czy też jakieś inne zasady⁵². Wątpliwa jest przydatność w odniesieniu do tych kwestii reguł jednolitych stosowanych na zasadzie umowy stron.

1.3. Skutki braku odrębnego reżimu dotyczącego umowy multimodalnego przewozu towarów

Brak odrębnego reżimu odnoszącego się do umowy multimodalnego przewozu towarów wywołuje daleko idącą niepewność po stronie wszystkich uczestników procesu przewozowego⁵³. Źródłem tej niepewności jest nierozwiązanie wskazanych wcześniej węzłowych problemów przewozów multimodalnych, a zwłaszcza kwestii dotyczącej odpowiedzialności przewoźnika. Lukę w regulacji przewozów multimodalnych wypełnia w pewnym stopniu stosowanie systemu sieciowego – reżimu właściwego dla określonego odcinka przewozu, na którym nastąpiła szkoda⁵⁴. Ze względu na różnice między tymi reżimami, osoba uprawniona i przewoźnik nie mogą jednak z góry przewidzieć wysokości ewentualnego odszkodowania należnego w przypadku powstania szkody, gdyż jego wysokość zależy od tego, na którym odcinku powstała szkoda. Dodatkowe komplikacje związane są z ryzykiem wystąpienia szkody niezlokalizowanej i problemem określenia reżimu właściwego w takiej sytuacji. Konwencje unimodalne, prawo krajowe oraz jednolite reguły nie zapewniają zazwyczaj wystarczającego poziomu przewidywalności skutków prawnych zawartej umowy multimodalnego przewozu towarów.

Dalej idącym skutkiem niepewności istniejącej po stronie uczestników transakcji jest zwiększenie się tak zwanych kosztów frykcyjnych (ang. *friction costs*). Koszty te wyrażają się w wyższych cenach, dłuższym czasie prze-

⁵¹ Por. rozdział 4.2.2.

⁵² Por. na ten temat szerzej *M. Hoeks*, *Network's Nuisances – Time for Suit and Timely Notice of Complaint in Multimodal Contracts*, w: *E. Eftestøl-Wilhelmsson, A. Bask, T.-L. Wilhelmsen, E. Røsæg* (eds.), *European Intermodal Sustainable Transport – Quo Vadis?*, Oslo 2015, s. 17–41. Zob. też rozdział 4.3.5.

⁵³ *M. Hoeks*, *Multimodal Transport Law*, s. 14; *Z. Kwaśniewski*, *Umowa multimodalnego*, s. 141–142; *R. de Wit*, *Multimodal transport*, s. 140.

⁵⁴ Por. niżej rozdział 1.4.3.

wozu, większej liczbie opóźnień, mniejszej punktualności, mniejszej dostępności usług, ograniczeniu rodzajów przewożonych towarów, wyższym ryzyku szkód⁵⁵. Niepewność prawna dotycząca reżimu odpowiedzialności jest tylko jednym ze źródeł kosztów frykcyjnych w przewozach multimodalnych⁵⁶. W dużej mierze odpowiada jednak za wyższe koszty przewozów multimodalnych, co związane jest głównie z wyższymi kosztami ubezpieczenia oraz kosztami obsługi prawnej transakcji, w szczególności sporów sądowych⁵⁷. Niepewność prawna skłania do podwójnego ubezpieczania przewożonego towaru – przewoźnik ubezpiecza swoją odpowiedzialność cywilną, a nadawca ubezpiecza towar, zawierając umowę ubezpieczenia cargo. Składka ubezpieczeniowa dotycząca tego ostatniego ubezpieczenia może być stosunkowo wysoka ze względu na niepewność po stronie ubezpieczyciela co do możliwości odzyskania wypłaconego odszkodowania od przewoźnika⁵⁸. Gdyby reguły dotyczące odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego były jednoznaczne, w wielu przypadkach wystarczające byłoby ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika⁵⁹.

⁵⁵ Por. Komisja Europejska, Communication from the Commission – Intermodality and Intermodal Freight Transport in the European Union, 29.5.1997 r., COM (97) 243 final, par. 26. Por. też UNECE, Inland Transport Committee, Working Party on Combined Transport, Possibilities for Reconciliation and Harmonization of Civil Liability Regimes Governing Combined Transport, 18–19.4.2002 r., TRANS/WP.24/2002/7, par. 10–14; E. Eftestøl-Wilhelmsson, The European Project on Sustainable Multimodal Transport: Is a Harmonized Liability System the Right Tool?, w: B. Soyer, A.M. Tettenborn (eds.), Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century, Abingdon 2014, s. 236; M. Hoeks, Multimodal Transport Law, s. 16.

⁵⁶ Istotne znaczenie mają zwłaszcza niedostateczna integracja na poziomie infrastruktury i środków transportu oraz niedoskonałość infrastruktury związanej z przeładunkami. Por. Komisja Europejska, Communication from the Commission – Intermodality, par. 29–39. Od czasu sporządzenia raportu Komisji Europejskiej w 1997 r. w tym zakresie doszło jednak do istotnych zmian. Por. Komisja Europejska, Komunikat – Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego, 18.10.2007 r., KOM (2007) 607 wersja ostateczna. W komunikacie tym w kontekście kosztów frykcyjnych wskazuje się na brak jednolitego systemu odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego oraz niewystarczającą standaryzację intermodalnych jednostek ładunkowych.

⁵⁷ W. Driscoll, P.B. Larsen, The Convention on International Multimodal Transport of Goods, Tulane Law Review 1982, No. 2, s. 198; M. Hoeks, Multimodal Transport Law, s. 16. Niektórzy autorzy kwestionują jednak wpływ kosztów frykcyjnych na rozwój przewozów multimodalnych, jak również możliwość znacznej ich redukcji przez wprowadzenie regulacji dotyczącej tych przewozów. Tak E. Eftestøl-Wilhelmsson, The European Project, s. 244–247.

⁵⁸ Por. UNECE, Inland Transport Committee, Working Party on Combined Transport, Possibilities for Reconciliation, par. 11.

⁵⁹ W. Driscoll, P.B. Larsen, The Convention, s. 198. Oczywiście ubezpieczenie cargo i ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika pokrywają się tylko częściowo, a ich wzajemne

Koszty frykcyjne obciążają w ostatecznym rozrachunku nadawcę, który ponosi je, płacąc przewoźne, składkę ubezpieczeniową oraz inne koszty związane z zawarciem transakcji (np. koszty obsługi prawnej)⁶⁰. Koszty te stanowią ograniczenie w rozwoju przewozów multimodalnych szczególnie w krajach rozwijających się, a także w odniesieniu do małych i średnich przedsiębiorców będących uczestnikami procesów transportowych⁶¹.

Niepewność dotycząca stosowania prawa skłania także stronę silniejszą (zwykle przewoźnika) do narzucania rozwiązań umownych korzystnych dla niego. To, czy osoba uprawniona wda się w spór z przewoźnikiem co do ich ważności i skuteczności, zależy od okoliczności konkretnego przypadku. Można jednak przypuszczać, że w wielu sytuacjach osoba uprawniona odstąpi od poszukiwania ochrony na drodze sądowej ze względu na wysokie koszty i wątpliwy wynik procesu.

1.4. Podejście do regulacji przewozów multimodalnych

1.4.1. Uwagi wprowadzające

Przegląd dotychczasowych prób unormowania przewozów multimodalnych oraz rozwiązań istniejących w prawach krajowych pozwala na wyróżnienie trzech podejść do regulacji tego rodzaju przewozów zakładających zastosowanie odmiennych systemów: systemu jednolitego (ang. *uniform system*), systemu sieciowego (ang. *network system*) oraz ograniczonego (zmodyfikowanego) systemu sieciowego (ang. *modified system*). Zwykle, analizując różnice między tymi podejściami, kładzie się nacisk na odmienności w ukształtowaniu odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego. Różnice te sięgają jednak głębiej i dotyczą nie tylko odpowiedzialności przewoźnika, ale także np. możliwości wykorzystywania odrębnego dokumentu przewozu multimodalnego, rozporządzania towarem, odpowiedzialności nadawcy.

nachodzenie na siebie dotyczy tylko ryzyka szkód, za których wyrządzenie przewoźnik ponosi odpowiedzialność. Por. Z. Kwaśniewski, Umowa multimodalnego, s. 204.

⁶⁰ UNECE, Inland Transport Committee, Working Party on Combined Transport, Possibilities for Reconciliation, par. 10.

⁶¹ Por. UNCTAD, Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, 13.1.2003 r., UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, par. 14.

Każdy ze wskazanych powyżej systemów ma swoje wady i zalety, każdy natotyka także na pewne ograniczenia. Wybór jednego z nich jest do pewnego stopnia powiązany z postrzeganiem charakteru prawnego umowy przewozu multimodalnego. Uznanie takiej umowy za umowę *sui generis* prowadzi zwykle (choć niekoniecznie) do opowiedzenia się za systemem jednolitym. Przyjęcie, że umowa ta jest „zwykłą” umową przewozu łączącą elementy umów przewozu poszczególnymi środkami transportu pozwala na przyjęcie systemu sieciowego, ewentualnie ograniczonego systemu sieciowego.

1.4.2. System jednolity

System jednolity zakłada poddanie umowy przewozu multimodalnego jednemu reżimowi prawnemu. W konsekwencji odpowiedzialność przewoźnika multimodalnego w stosunku do osoby uprawnionej za szkodę powstałą podczas przewozu jest zawsze taka sama, niezależnie od tego, na jakim odcinku przewozu szkoda wystąpiła. Koncepcja odpowiedzialności jednolitej polega więc na „stworzeniu dla przewozu multimodalnego nowego systemu odpowiedzialności, równoważnego, a zarazem niezależnego i odrębnego od zasad odpowiedzialności znanych międzynarodowym konwencjom odnoszącym się do przewozów gałęziowych”⁶². System jednolity pozwala nie tylko na unifikację zasad odpowiedzialności przewoźnika. Uznanie całkowitej odrębności przewozu multimodalnego i „oderwanie” go od regulacji dotyczących przewozu poszczególnymi odcinkami umożliwia samodzielne uregulowanie innych zagadnień związanych z przewozem: odpowiedzialności nadawcy wobec przewoźnika, dokumentu przewozowego, reguł rozporządzania towarem, dochodzenia roszczeń, przedawnienia, jurysdykcji itp.

Najistotniejszymi zaletami systemu sieciowego są jego przejrzystość i prostota⁶³. Pozwala on stronom na ocenę ryzyka związanego z przewozem – strony z góry wiedzą, na jakich zasadach przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę, jakie są granice tej odpowiedzialności, jak rozkłada się ciężar

⁶² Z. Kwaśniewski, Umowa multimodalnego, s. 146; A. Kiantou-Pampouki, The General Report, w: A. Kiantou-Pampouki (ed.), Multimodal transport: carrier liability and issues related to the bills of lading, Bruxelles 2000, s. 27; C. Hancock, Multimodal Transport and the new UN Convention on the carriage of goods, JIML 2008, Vol. 14, s. 488; O. Bokareva, Uniformity of Transport Law, s. 62; R. de Wit, Multimodal transport, s. 138.

⁶³ Por. UNCTAD, Multimodal Transport, par. 46. Zob. także M. Hoeks, Multimodal Transport Law, s. 26; Z. Kwaśniewski, Umowa multimodalnego, s. 148–149; P. Bäckdén, The contract of carriage: multimodal transport and unimodal regulation, Abingdon–New York 2019, s. 61.

[Przejdź do księgarni →](#)



ksiegarnia.beck.pl