

# Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym i międzynarodowym

Przejdź do produktu na [ksiegarnia.beck.pl](https://ksiegarnia.beck.pl)

# Wprowadzenie

## 1. Uzasadnienie wyboru tematu pracy. Założenia terminologiczne

Od ukazania się jedynej do tej pory polskiej monografii poświęconej przewozom multimodalnym minęło ponad 30 lat<sup>1</sup>. Powstanie tej pracy związane było z podpisaniem 24.5.1980 r. Konwencji Narodów Zjednoczonych o międzynarodowym multimodalnym przewozie towarów<sup>2</sup>. W czasie wydania wspomnianej monografii wydawało się, że MTC ma znaczne szanse na powszechną akceptację na arenie międzynarodowej i nie trzeba będzie długo oczekiwać na jej wejście w życie. Tymczasem, mimo wielkiego wysiłku włożonego w przygotowanie konwencji, stało się inaczej. Konwencja nie osiągnęła wystarczającej liczby ratyfikacji i nie stała się obowiązującym prawem. Nie udało się zatem wypełnić luki regulacyjnej istniejącej w prawie międzynarodowym w odniesieniu do przewozów multimodalnych.

Przez czterdzieści lat, które minęły od czasu uchwalenia konwencji, przewozy multimodalne, dzięki dalszemu rozwojowi technologicznemu i gospodarczemu, wciąż zyskują na znaczeniu. Dla wykazania skali wzrostu tego zjawiska wystarczające jest porównanie wolumenu przeładunku kontenerów na świecie w roku 1980 – 36 milionów TEU oraz w roku 2020 – 775 milionów TEU. Przeładunki te dokonywane są głównie w wyspecjalizowanych terminalach kontenerowych, których liczba w ostatnich latach gwałtownie rośnie. Zwiększają się także zdolności przeładunkowe tych terminali<sup>3</sup>. Wprawdzie nie

---

<sup>1</sup>Z. Kwaśniewski, Umowa multimodalnego przewozu towarów w obrocie międzynarodowym, Toruń 1989.

<sup>2</sup> Konwencja Narodów Zjednoczonych o międzynarodowym multimodalnym przewozie towarów, sporządzona w Genewie 24.5.1980 r., [https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2006-13%20PM/Ch\\_XI\\_E\\_1.pdf](https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2006-13%20PM/Ch_XI_E_1.pdf) (dostęp: 11.5.2022 r.) (nieratyfikowana przez Polskę, nie weszła w życie), dalej: MTC.

<sup>3</sup> Największy terminal kontenerowy na świecie znajdujący się w Szanghaju wykonuje obecnie w ciągu roku więcej przeładunków (40 milionów TEU) niż wszystkie terminale świata w roku 1980.

wszystkie przewozy kontenerowe są przewozami multimodalnymi (tak jak nie wszystkie przewozy multimodalne są kontenerowymi), jednak powstające w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat terminale przeznaczone do obsługi kontenerów nazywane są często terminalami intermodalnymi, co dobrze określa ich funkcję łącznika między różnymi gałęziami transportu. Duża część operacji przeładunkowych dokonywanych w terminalach jest elementem umów multimodalnego przewozu towarów zawieranych przez jednego nadawcę z jednym przewoźnikiem, który przeprowadza cały proces przewozowy.

Przewozy multimodalne rozwijają się z tego względu, że pozwalają one ograniczyć koszty i czas przewozu, uprościć proces przewozowy, a także zmniejszyć ryzyko szkód. W ostatnich latach duże znaczenie odgrywa także czynnik związany z ochroną środowiska. Globalne ocieplenie wymusza poszukiwanie rozwiązań, także w dziedzinie transportu, które wiążą się z mniejszym zużyciem energii i ograniczeniem emisji dwutlenku węgla. Przewozy multimodalne uważane są za najbardziej przyjazne środowisku. Stąd też organizacje międzynarodowe, które podejmują walkę z globalnym ociepleniem, jak na przykład Unia Europejska, wspierają rozwój przewozów multimodalnych. Trzeba przy tym zauważyć, że jest to jeden z nielicznych przykładów, gdy działania podejmowane w ramach ochrony środowiska przynoszą jednocześnie bezpośrednie korzyści ekonomiczne. Ułatwia to promowanie takich przewozów.

Próby uregulowania przewozów multimodalnych na arenie międzynarodowej podejmowane są od ponad stu lat. W pewnym uproszczeniu można powiedzieć, że ten rodzaj przewozów padł ofiarą partykularyzmu rozwoju umowy przewozu w różnych gałęziach transportu oraz pluralizmu źródeł jej uregulowania. Umowy przewozu w poszczególnych gałęziach zostały uregulowane w odrębnych konwencjach przewozowych, mających charakter unimodalny, dotyczących przewozu tylko jednym środkiem transportu. Rozwiązania przyjęte w konwencjach są odmienne, zwłaszcza w odniesieniu do kwestii odpowiedzialności przewoźnika. Przewozy multimodalne łączą natomiast w sobie odcinki wykonywane różnymi środkami transportu. Ogromnym wyzwaniem jest więc uregulowanie przewozu multimodalnego, w taki sposób, który nie będzie wchodził w konflikt z konwencjami unimodalnymi. Wcześniejsze wysiłki w tym zakresie zakończyły się niepowodzeniem. Niepewny jest jeszcze rezultat ostatniej takiej próby. W 2009 r. uchwalona została konwencja

---

Także w Polsce liczba terminali kontenerowych rośnie i dotyczy to zarówno terminali morskich (których jest obecnie 3), jak i terminali lądowych (zwykle drogowo-kolejowych).

Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską. Do dzisiaj nie weszła ona jednak w życie, a jej przyszłość jest niepewna.

Dynamiczny rozwój przewozów multimodalnych, mimo braku regulacji międzynarodowej ich dotyczącej, nie oznacza, że regulacja taka jest niepotrzebna. Jej brak stanowi jedną z barier rozwoju tych przewozów. Niepewność prawna może pociągać za sobą zwiększenie kosztów transakcyjnych, zwłaszcza związanych z obsługą prawną, kosztów ubezpieczeń, procesów sądowych itp. Trzeba także podkreślić, że – choć nie weszły w życie regulacje prawa międzynarodowego dotyczące tych przewozów – szeroko rozumiany stan prawny odnoszący się do umowy multimodalnego przewozu towarów ewoluuje. Ewolucja ta przebiega na kilku płaszczyznach. Płaszczyzna pierwsza to prawo międzynarodowe i będące elementem międzynarodowego porządku prawnego unimodalne konwencje przewozowe. Wprawdzie tylko w jednej konwencji (kolejowej) dokonano istotnych zmian przepisów dotyczących przewozów multimodalnych, jednak postanowienia wszystkich z nich były przedmiotem wielu analiz w orzecznictwie sądowym właśnie w kontekście tego rodzaju przewozów. Płaszczyzna druga obejmuje *soft law*. Brak konwencji międzynarodowej doprowadził do stworzenia reguł jednolitych i podobnych instrumentów, funkcjonujących w obrocie na podstawie porozumienia stron. Płaszczyzna trzecia zaś to prawo krajowe. Reakcją na brak regulacji w prawie międzynarodowym było wprowadzenie przez niektóre państwa regulacji krajowych, dotyczących przewozów multimodalnych. Odrębną płaszczyznę stanowią instrumenty prawne przyjmowane przez organizacje regionalne, zwłaszcza w krajach Ameryki Południowej i Azji.

Rozwojowi przewozów multimodalnych towarzyszy wzrost zainteresowania doktryny prawniczej umową multimodalnego przewozu towarów. W ostatnich dwudziestu latach powstało wiele opracowań dotyczących tego rodzaju umowy, zwłaszcza odnoszących się do odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego, które to zagadnienie – podobnie jak w przypadku każdej umowy przewozu – ma kluczowe znaczenie<sup>4</sup>. Dużą rolę odegrały prace nad regulami rotterdamskimi<sup>5</sup>, którym poświęcono w literaturze wiele uwagi, szczególnie w odniesieniu do ich multimodalnych aspektów<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Por. przegląd literatury dotyczącej badań z zakresu prawa i logistyki nad przewozami multimodalnymi: E. Eftestøl-Wilhelmsson, A. Bask, M. Rajahonka, *Intermodal Transport Research a Law and Logistics Literature Review with EU Focus*, ETL 2014, No. 6, s. 609–674.

<sup>5</sup> Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską, sporządzona w Rotterdamie 23.9.2009 r., <https://treatie->

Dynamiczny rozwój przewozów multimodalnych przy jednoczesnym braku jednolitej regulacji umowy, na podstawie której przewozy takie są wykonywane (tak na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym), sprawia, że tytułowy temat badawczy jest wyjątkowo atrakcyjny, choć intelektualnie wymagający. Pozwala bowiem na analizę umowy, której rola wzrasta, a którą – jak pokazują liczne próby podejmowane na arenie międzynarodowej – trudno ująć w ramy prawne. Temat badawczy obejmuje zatem jedno z najistotniejszych zagadnień z zakresu prawa umów: kwestię wyodrębnienia określonego typu umowy spośród innych oraz „odnalezienia” właściwych norm prawnych, regulujących prawa i obowiązki stron tej umowy. Ze względu na to, że umowa multimodalnego przewozu towarów nie została uregulowana w sposób jednolity, konieczne jest poszukiwanie regulacji prawnych właściwych dla tej umowy, które da się odtworzyć z szeregu obowiązujących aktów prawnych o zróżnicowanym charakterze, co samo w sobie stanowi wyzwanie badawcze. Warto przy tym zaznaczyć, że w literaturze polskiej nie było do tej pory pracy naukowej, która dotyczyłaby wprost omawianej umowy<sup>7</sup>. Poglądy wyrażane w literaturze obcej mogą być wprawdzie pomocne, jednak wypowiedziane są na gruncie odmiennych systemów prawnych, co wyklucza odnośnienie ich w sposób bezpośredni do stanu prawnego obowiązującego w Polsce. O znaczeniu tematu badawczego świadczy także liczba prób podejmowanych celem unormowania omawianej umowy, poprzedzonych uprzednio analizami dotyczącymi samej potrzeby wprowadzenia takiego unormowania. Ze względu na niepowodzenie tych prób konieczne jest właściwe umiejscowienie umowy multimodalnego przewozu towarów w systemie prawa w oparciu o badanie jej charakteru prawnego oraz ustalenie norm prawnych regulujących prawa i obowiązki stron tej umowy. Założenie to wpłynęło na wyznaczony cel badań, o czym poniżej.

Przed przystąpieniem do rozważań o charakterze merytorycznym konieczne jest jednak dokonanie wstępnych ustaleń terminologicznych. Trzeba

---

s.un.org/doc/Publication/CTC/Ch\_XI\_D\_8.pdf (dostęp: 11.5.2022 r.) (nieratyfikowana przez Polskę, nie weszła w życie), dalej: RR lub reguły rotterdamskie.

<sup>6</sup> Por. literaturę cytowaną w rozdziale 6.

<sup>7</sup> Wspomniana w przyp. 1 Wprowadzenia do niniejszej monografii praca Z. Kwaśniewskiego dotyczyła typu umowy nazwanej uregulowanej w przyjętej konwencji międzynarodowej (MTC). Już po zakończeniu zasadniczych prac nad niniejszą książką ukazała się pozycja K. Kochanowskiego, *Międzynarodowy przewóz kontenerowy w świetle prawa i praktyki*, Warszawa 2022. Praca ta, bardzo cenna, ma charakter „podręcznika użytkownika” (taki jest zresztą jej podtytuł), a „perspektywa [jej – D.D.] autora jest punktem widzenia prawnika-praktyka obrotu gospodarczego”; *ibidem*, s. 16.

jednak zaznaczyć, że na etapie wprowadzenia do dalszych badań możliwe jest jedynie zdefiniowanie pojęć podstawowych z punktu widzenia przedmiotu pracy. Kluczowe znaczenie mają takie terminy jak: „transport (przewóz) multimodalny”, „przewoźnik multimodalny” oraz „umowa multimodalnego przewozu towarów”. Inne terminy i pojęcia z nimi powiązane, choć tworzące swoistą siatkę pojęciową związaną z tytułowym zagadnieniem, zostaną zdefiniowane w toku rozważań dotyczących kwestii, z którymi są one najściślej związane.

W literaturze prawniczej oraz ekonomicznej nie ma pełnej zgodności co do tego, jak określać przewóz wykonywany przy zastosowaniu kilku środków transportu. Oprócz terminu „przewóz (transport) multimodalny” (ang. *multimodal carriage*) stosowane są inne wyrażenia, takie jak np. „przewóz (transport) kombinowany” (ang. *combined*), „intermodalny” (ang. *intermodal*), „mieszany” (ang. *mixed*), „bimodalny” (ang. *bimodal*). Istotną rolę porządkującą odgrywa opracowany w ramach UNECE, ECMT oraz Komisji Europejskiej glosariusz terminologii stosowanej w transporcie kombinowanym<sup>8</sup>. Pojęciem o najszerszym znaczeniu, zgodnie z tym glosariuszem jest pojęcie transportu multimodalnego (ang. *multimodal transport*; fr. *transport multimodal*) definiowanego jako „przewóz towaru dwoma lub większą liczbą rodzajów środków transportu”. Pojęcie transportu intermodalnego (ang. *intermodal transport*; fr. *transport intermodal*) oznacza „przemieszczenie towaru w jednej i tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe samochodowym z zastosowaniem kolejno dwóch lub większej liczby rodzajów środków transportu bez przeładunku samego towaru przy zmianie rodzaju środka transportu”. „Transport kombinowany” (ang. *combined transport*; fr. *transport combiné*) to natomiast „transport intermodalny, podczas którego większa część przewozu w Europie dokonywana jest koleją, żeglugą śródlądową lub morzem a odcinek początkowy lub końcowy wykonywany drogą jest możliwie najkrótszy”<sup>9</sup>. Glosariusz definiuje ponadto wiele innych pojęć nie tylko o charakterze ogólnym, ale także odnoszących się do podmiotów biorących udział w transporcie kom-

---

<sup>8</sup> UNECE, Terminologies en transport combinés, New York–Geneva 2001, ECE/TRANS/NONE/2001/7. Glosariusz zawiera podstawowe definicje związane z transportem kombinowanym w pięciu językach roboczych organizacji, które opracowały glosariusz (francuskim, angielskim, niemieckim, niderlandzkim i rosyjskim).

<sup>9</sup> Termin „transport kombinowany” używany jest zatem w dwóch znaczeniach – najszerszym zastosowanym w tytule glosariusza oraz w niektórych jego postanowieniach (np. tytuł rozdziału II – Podmioty transportu kombinowanego) oraz w węższym, zgodnie z przedstawioną definicją, jako rodzaj transportu intermodalnego.

binowanym, jednostek transportowych (pojazdów), jednostek ładunkowych, opakowań, infrastruktury i wyposażenia. Terminologia zawarta w glosariuszu stosowana jest także w aktach prawa unijnego.

W niniejszej pracy przyjęty został termin „przewóz (transport) multimodalny”<sup>10</sup>. Za stosowaniem go – zwłaszcza zamiast terminu „przewóz (transport) kombinowany” – przemawia kilka argumentów. Po pierwsze odpowiedniki przymiotnika „multimodalny” o prawie identycznym brzmieniu są używane w języku angielskim, jak i wielu innych językach europejskich. Przymiotnik ten ma swoje źródło w łacińskim sformułowaniu *multus-modus*<sup>11</sup>. Po drugie termin „przewóz multimodalny” jest powszechnie akceptowany w polskim języku prawniczym<sup>12</sup>, a także używany w języku prawnym – zarówno w aktach prawnych pochodzących od prawodawcy krajowego, jak i w polskiej wersji językowej aktów prawnych Unii Europejskiej. Wypiera on stosowany w starszej literaturze oraz w dawniejszych aktach prawnych termin „przewóz kombinowany”. Po trzecie termin ten – zgodnie z glosariuszem UNECE – ma najszerze znaczenie, podczas gdy termin „przewóz kombinowany” używany jest – jak wyżej wskazano – także w węższym znaczeniu jako rodzaj transportu intermodalnego. Termin „przewóz (transport) kombinowany” lub „przewóz (transport) intermodalny” używany jest w niniejszej pracy jedynie przy omawianiu aktów prawnych, projektów aktów prawnych lub innego typu dokumentów stosujących ten termin<sup>13</sup>.

Niezbędne jest – w świetle powyższego – poczynienie zastrzeżenia, że przedmiotem naukowego zainteresowania w niniejszym opracowaniu jest jedynie przewóz multimodalny towaru wykonywany na podstawie jednej umowy. W definicji pojęcia transportu multimodalnego, zawartej w glosariuszu UNECE, brak jest wskazania, że jest to przewóz wykonywany na podstawie jednej umowy. Tę cechę transportu multimodalnego uwzględnia się natomiast przy definiowaniu go w innych dokumentach o podobnym charak-

---

<sup>10</sup> Terminy „przewóz” oraz „transport” są na potrzeby niniejszej pracy traktowane jako synonimy.

<sup>11</sup> Por. Z. Kwaśniewski, Umowa multimodalnego, s. 9.

<sup>12</sup> Por. np. *ibidem*.

<sup>13</sup> Termin „transport kombinowany” i terminy pochodne stosowane były w przypadku projektów przygotowywanych przez organizacje pozarządowe do lat 70. XX w. W Unii Europejskiej jeszcze w pierwszej połowie lat 90. XX w. używano terminu „transport kombinowany”, by w późniejszym okresie zastąpić go terminem „transport intermodalny”, a następnie „transport multimodalny”. Termin „transport intermodalny” (ang. *intermodal transport*) jest stosunkowo często wykorzystywany w Stanach Zjednoczonych. Por. O. Bokareva, Uniformity of transport law through international regimes, Northampton 2019, s. 44.

terze<sup>14</sup>, jak również w literaturze prawniczej<sup>15</sup>. Tylko sytuacja, w której jeden podmiot przyjmuje na siebie odpowiedzialność za cały przewóz wykonywany różnymi środkami transportu generuje szczególne problemy prawne, których dotyczy niniejsza praca. Przewóz segmentowy (łamany, składany)<sup>16</sup>, w którym każdy z odcinków wykonywanych jest na podstawie odrębnej umowy przez przewoźników z poszczególnych gałęzi transportu, nie rodzi tego typu problemów, ze względu na samodzielność świadczeń poszczególnych przewoźników. Nie jest wprawdzie wykluczone, że także przy tego typu przewozie nie będzie możliwe ustalenie, na którym etapie przewozu wystąpiła szkoda w towarze, jednak wówczas problem określenia, który z przewoźników powinien ponosić odpowiedzialność, powinien być rozpatrywany głównie na płaszczyźnie dowodowej. Nie kwestionując zatem zasadności stosowania terminu „przewóz multimodalny” w szerszym znaczeniu, zwłaszcza w logistyce i inżynierii transportu, na potrzeby niniejszej pracy znaczenie pojęcia przewozu multimodalnego zostało zawężone do przewozu przy zastosowaniu dwóch lub większej liczby środków transportu wykonywanego na podstawie jednej umowy. Takie rozumienie przedmiotowego pojęcia pozostaje także w zgodności z jego definicją zawartą w art. 1 ust. 1 MTC. Inaczej niż na gruncie tej definicji przyjęto jednak, że przewóz jest przewozem multimodalnym także wówczas, gdy jeden z jego odcinków ma charakter akcesoryjny, uzupełniający w stosunku do innego odcinka i dokonywany jest w celu załadunku, przeładunku lub dostawy. Nie mają zatem znaczenia wzajemne relacje między odcinkami zwłaszcza w odniesieniu do ich długości czy czasu trwania przewozu na tych odcinkach. Nieistotne jest także, czy podczas przewozu dochodzi do przeładunku towaru. Omawiane pojęcie obejmuje również przewóz całego pojazdu na innym pojeździe.

---

<sup>14</sup> Por. np. raport UNCTAD, Facing the Challenge of Integrated Transport Services, 28.4.1995 r., UNCTAD/SDD/MT/7, par. 63 oraz rekomendację UNECE, Recommendation No. 19 adopted by the Working Party on Facilitation of International Trade Procedures, Geneva, March 1981, ECE/TRADE/138, s. 135.

<sup>15</sup> Por. np. D.A. Glass, Freight forwarding and multimodal transport contracts, London 2013, s. 1; M. Hoeks, Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods, Alphen aan den Rijn 2010, s. 6; Z. Kwaśniewski, Umowa multimodalnego, s. 14–16; R. de Wit, Multimodal transport: carrier liability and documentation, London–New York 1995, s. 3.

<sup>16</sup> Termin „transport segmentowy” (ang. *segmented transport*) użyty został m.in. w raporcie UNCTAD/SDD/MT/7, w którym przeciwstawiono go terminowi „transport multimodalny”. W raporcie tym najszersze znaczenie nadano terminowi „transport intermodalny” obejmującemu „transport segmentowy” i „transport multimodalny”.



Na potrzeby niniejszej pracy przyjęto, że termin „umowa multimodalnego przewozu towarów” odnosi się do każdej umowy, na podstawie której wykonywany jest przewóz towaru środkami transportu pochodzącymi z co najmniej dwóch rodzajów gałęzi transportu, a przewoźnik ponosi odpowiedzialność za wykonanie całego przewozu. Umowa taka może zobowiązywać przewoźnika do skorzystania z co najmniej dwóch środków transportu bądź przynajmniej uprawniać go do skorzystania z dwóch środków transportu<sup>17</sup>. W literaturze stosunkowo często przyjmuje się węższą definicję tego pojęcia obejmującą jedynie takie umowy, w których przewoźnik zobowiązuje się do skorzystania z dwóch środków transportu<sup>18</sup>. Przyjęcie szerszej definicji dokonywane jest na potrzeby określenia przedmiotu zamierzenia badawczego, nie przesądza natomiast *a priori* o braku różnic między umową, w której przewoźnik zobowiązuje się do skorzystania z co najmniej dwóch środków transportu oraz umową, na podstawie której zobowiązuje się do skorzystania z jednego środka transportu, a jest uprawniony do skorzystania także z innego. Kwestie te zostaną przedstawione w dalszej części pracy<sup>19</sup>. Poza zakresem pojęcia umowy multimodalnego przewozu towarów pozostaje umowa spedycji, na podstawie której spedytor zobowiązuje się do zorganizowania przewozu kilkoma środkami transportu i zawiera odrębne umowy na poszczególne odcinki z przewoźnikami gałęziowymi.

Używany w pracy termin „umowa przewozu” odnosi się zawsze do umowy przewozu rzeczy, chyba że wyraźnie mowa o umowie przewozu osób. Termin ten używany jest przy tym w dwóch znaczeniach. Pierwsze znaczenie jest szerokie i odnosi się do wszystkich umów, w których treścią świadczenia jest przewiezienie rzeczy<sup>20</sup>. Drugie znaczenie jest węższe i odnosi się do konkretnego typu umowy przewozu bądź wykształconego empirycznie, bądź uregulowanego w akcie prawnym. Umowy przewozu w węższym znaczeniu stanowią odmiany umowy przewozu w znaczeniu szerszym. Celowo nie jest używany termin „podtyp”, gdyż stosowany on jest zwykle dla określenia pewnego wa-

---

<sup>17</sup> Takie szersze rozumienie umowy multimodalnego przewozu towarów przyjmuje np. *D.A. Glass*, *Freight forwarding*, s. 1.

<sup>18</sup> Tak np. *R. de Wit*, *Multimodal transport*, s. 3; *M. Hoeks*, *Multimodal Transport Law*, s. 6; *M. Spanjaart*, *Multimodal transport law*, Abingdon–New York 2018, s. 13. *M. Hoeks*, *Multimodal Transport Law*, s. 62–63, w toku wywodu przyjmuje jednak szerszą definicję. Tak również definicja zawarta w art. 1 ust. 3 MTC.

<sup>19</sup> Por. rozdział 3.4.

<sup>20</sup> Por. szerzej rozdział 3.2.2.

riantu umowy nazwanej<sup>21</sup>, podczas gdy poszczególne odmiany umowy przewozu mogą być odrębnymi umowami nazwanymi.

Podmiot wykonujący przewóz multimodalny nazywany jest w niniejszej pracy przewoźnikiem multimodalnym. Odstępiono od terminu „operator transportu multimodalnego” stosowanego w MTC oraz w literaturze dotyczącej tej konwencji<sup>22</sup>. Termin „przewoźnik multimodalny” stosowany jest zwykle w nowszej literaturze dotyczącej przewozów multimodalnych. Wybór takiego czy innego terminu jest do pewnego stopnia kwestią arbitralną, ale może także wyrażać stosunek do charakteru prawnego umowy multimodalnego przewozu towarów. Zagadnienie to zostanie omówione w dalszej części opracowania<sup>23</sup>.

Temat rozprawy znajduje odzwierciedlenie w jej tytule. Został on ujęty w sposób szeroki, tak by objąć wszystkie cele pracy. Odwołanie się w tytule do prawa krajowego oraz międzynarodowego służy podkreśleniu, że w pracy uwzględnione zostały nie tylko akty wydane przez polskie organy władzy publicznej, ale także wiążące Polskę konwencje międzynarodowe. Trzeba przy tym zastrzec, że chodzi tu o konwencje, które zawierają normy prawa prywatnego. Praca ma zatem charakter *stricte* cywilistyczny i dotyczy prawnych aspektów umowy multimodalnego przewozu towarów, rozumianej w sposób określony powyżej.

## 2. Cel pracy, hipotezy badawcze oraz zastrzeżenia dotyczące przedmiotu pracy

Zasadniczym celem pracy uczyniono określenie charakteru prawnego umowy multimodalnego przewozu towarów oraz – co ważniejsze – rekonstrukcję modelu regulacji<sup>24</sup> przedmiotowej umowy na gruncie systemu prawa polskiego<sup>25</sup>. Ustalenie, czym – w swej normatywnej istocie – jest umowa

---

<sup>21</sup> Por. Z. Radwański, *Teoria umów*, Warszawa 1977, s. 225–230.

<sup>22</sup> Por. np. w literaturze polskiej Z. Kwaśniewski, *Umowa multimodalnego, passim*.

<sup>23</sup> Por. rozdział 3.4.3.1.

<sup>24</sup> Przez model regulacji autor rozumie konstrukcję myślową ukazującą sposób uregulowania umowy multimodalnego przewozu towarów z uwzględnieniem najistotniejszych cech tej regulacji, a pominięciem cech i innych elementów nieistotnych lub o niewielkim znaczeniu dla tego uregulowania. Por. hasło „model” w D. Kalisiewicz (red.), *Nowa encyklopedia powszechna PWN*, t. IV, Warszawa 1998, s. 258–259.

<sup>25</sup> Akty normatywne wydawane przez polskie organy władzy publicznej nazywane są w dalszej części pracy „prawem krajowym”, dla odróżnienia go od „prawa międzynarodowego”, mimo

multimodalnego przewozu towarów, nie tylko zrealizuje założony cel, ale także umożliwi odkodowanie obowiązujących norm prawnych, regulujących prawa i obowiązki stron tejże umowy. Dodatkowym celem pracy, immanentnie sprzęgniętym z jej celem zasadniczym, jest zidentyfikowanie szczególnych cech unormowań tych wariantów umowy multimodalnego przewozu towarów, które zostały wyraźnie uregulowane w unimodalnych konwencjach przewozowych (w tym także w projekcie nowej konwencji dotyczącej przewozów morskich). Badania w tym zakresie pozwalają na ustalenie, w jakim stopniu unormowania te wpływają na model regulacji prawnej przedmiotowej umowy (lub jak mogłyby wpłynąć w przyszłości), a także na ile mogą stanowić wzorzec dla ustawodawcy krajowego.

Potrzeba realizacji celu zasadniczego oraz dodatkowego wymusiła sformułowanie kilku hipotez, wyznaczających zakres dalszych badań.

Pierwsza hipoteza, o podstawowym znaczeniu dla dalszych rozważań, odnosi się do charakteru prawnego umowy multimodalnego przewozu towarów i zgodnie z nią umowa taka nie jest umową *sui generis*, ale umową przewozu w rozumieniu art. 774 KC<sup>26</sup>. Zbadanie prawdziwości tej hipotezy wymaga postawienia rudymenarnego pytania o istotę umowy przewozu w systemie prawa polskiego oraz o to, czy w prawie polskim mamy do czynienia z jednym tylko typem umowy przewozu (jedną umową nazwaną), czy też z kilkoma odrębnymi typami umowy przewozu. W razie ustalenia, że w każdym poszczególnym akcie prawnym regulującym przewóz towarów unormowana została odrębna umowa nazwana, konieczne jest określenie relacji między tymi umowami. Wreszcie niezbędna jest identyfikacja cech umowy multimodalnego przewozu towarów, które decydują o jej kwalifikacji prawnej.

Druga hipoteza badawcza zasadza się na przypuszczeniu, że przy określaniu praw i obowiązków stron umowy multimodalnego przewozu towarów należy stosować tzw. system sieciowy. Na ile prawdziwość tej myśli zostanie potwierdzona zależy od tego, czy w toku badań uda się dowieść, że prawa i obowiązki stron umowy muszą być oceniane przez pryzmat regulacji prawnych właściwych dla danego odcinka przewozu, wykonywanego określonym środkiem transportu. Hipoteza ta uzupełniona jest o założenie, że jeśli nie da się ustalić, na jakim odcinku przewozu doszło do zdarzenia prawnie re-

---

że, ściśle rzecz ujmując, w świetle art. 91 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 2.4.1997 r. (Dz.U. Nr 78, poz. 483 ze zm.) „Ratyfikowana umowa międzynarodowa (...) stanowi część krajowego porządku prawnego”. Takie wąskie rozumienie terminu „prawo krajowe” stosowane jest jednak w prawoznawstwie.

<sup>26</sup> Ustawa z 23.4.1964 r. – Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1360 ze zm.), dalej: KC.

lewantnego (np. na jakim odcinku wystąpiła szkoda), wówczas prawa i obowiązki stron umowy podlegają regulacji KC lub PrPrzew<sup>27</sup> (w zależności od tego, jakie środki transportu miały być wykorzystane przez przewoźnika zgodnie z umową).

Trzecia ze sformułowanych hipotez sprowadza się do przypuszczenia, że regulację umowy multimodalnego przewozu towarów w prawie polskim tworzą zarówno normy prawa krajowego, jak i międzynarodowego, a te ostatnie znajdują zastosowanie do poszczególnych odcinków przewozu multimodalnego *ex proprio vigore* (a nie za pośrednictwem przepisów prawa krajowego). Ta kwestia ma podstawowe znaczenie nie tylko dla rekonstrukcji modelu regulacji umowy, ale także z punktu widzenia możliwości wprowadzenia w prawie międzynarodowym, unijnym lub krajowym regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów wdrażającej tzw. jednolity system odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego lub zmodyfikowany system sieciowy. Stąd też zagadnieniu temu poświęcono odrębne miejsca, uwzględniając fakt, że jest ono przedmiotem burzliwej dyskusji w doktrynie oraz powodem wielu rozbieżności w orzecznictwie sądów zagranicznych.

Ostatnia, czwarta, hipoteza badawcza odnosi się do optymalnego modelu przyszłej regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów w prawie polskim. Zgodnie z tą hipotezą model regulacji przedmiotowej umowy w prawie polskim jest nieefektywny i wymaga zmiany. Konfirmacja tej hipotezy wymaga sprawdzenia działania istniejącego modelu „w praktyce”, tzn. określenia, do jakich skutków prowadzi on w odniesieniu do poszczególnych wariantów umowy multimodalnego przewozu towarów. W tym zakresie postawiono w szczególności pytanie badawcze o adekwatność stosowania przepisów KC lub PrPrzew do odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego za szkodę niezlokalizowaną. Jeśli hipoteza okaże się prawdziwa, wówczas rozstrzygnięcia będzie wymagała kwestia, jakie zmiany są potrzebne, by taką efektywność zapewnić, a co za tym idzie, konieczne będzie sformułowanie wniosków *de lege ferenda*.

Określając przedmiot pracy, trzeba poczynić kilka zastrzeżeń.

1. Zagadnienia dotyczące unimodalnych konwencji przewozowych poruszono w pracy tylko w takim stopniu, jaki był niezbędny dla realizacji celów głównych pracy. W szczególności skupiono się na przepisach dotyczących zakresu zastosowania poszczególnych konwencji oraz tych przepisach, które regulują w sposób bezpośredni lub pośredni umowę przewozu wykonywaną

---

<sup>27</sup> Ustawa z 15.11.1984 r. – Prawo przewozowe (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 8), dalej: PrPrzew.

środkami przewozu pochodzącymi z więcej niż jednej gałęzi transportu. Nie poddawano natomiast bardziej szczegółowej analizie praw i obowiązków stron umowy przewozu regulowanej daną konwencją unimodalną, a w szczególności związanych z odpowiedzialnością przewoźnika. Zagadnienia te mogą mieć wprawdzie znaczenie dla umowy multimodalnego przewozu (regulacje unimodalnej konwencji przewozowej mogą bowiem znaleźć zastosowanie do odcinka przewozu multimodalnego), jednak ich rozważanie nie jest konieczne przy konstruowaniu modelu regulacji. Zostały więc omówione skrótowo, jeśli było to niezbędne dla jasności toku wyводу.

2. Praca nie służy ustaleniu reguł odpowiedzialności przewoźnika multimodalnego za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy przewozu w odniesieniu do takich kwestii jak: zasada odpowiedzialności, przesłanki egzoneracyjne, limity odpowiedzialności, zniesienie ograniczeń odpowiedzialności itp. Wynika to z faktu, że zagadnienia te stanowią element problemu o charakterze generalnym – odpowiedzialności przewoźnika *in genere*, zasadności różnicowania tej odpowiedzialności w poszczególnych gałęziach transportu, możliwości unifikacji zasad odpowiedzialności. Są to problemy, których rozstrzygnięcie będzie konieczne przy kształtowaniu nowej regulacji prawa krajowego dotyczącej umowy przewozu towarów. Wykraczają one jednak poza obszar badawczy determinowany celami niniejszej pracy.

3. Niewiele miejsca w pracy poświęcono regułom jednolitym dotyczącym umowy multimodalnego przewozu towarów oraz dokumentom wzorcowym związanym z takim przewozem. Te instrumenty *soft law* mają istotne znaczenie praktyczne w obrocie. Obowiązują jednak wyłącznie na mocy porozumienia stron. Nie kształtują one zatem regulacji prawnej umowy multimodalnego przewozu towarów rozumianej abstrakcyjnie jako odnoszącej się nie do konkretnej umowy, ale do pewnego typu (podtypu) umowy.

4. Zakres analizowanych aktów prawnych obejmuje akty prawa krajowego oraz obowiązujące Polskę konwencje międzynarodowe, a także CMNI<sup>28</sup> ze względu na to, że istnieje znaczna szansa przyjęcia przez Polskę tej konwencji w najbliższym czasie. Częściowo z tego samego względu analizie poddano także reguły rotterdamskie, choć w przypadku tej konwencji znaczenie miał także nowatorski charakter przyjętych regulacji oraz możliwość posłużenia się nimi jako wzorcem dla regulacji krajowych. Przyjęcie polskocentrycznego

---

<sup>28</sup> Konwencja budapeszteńska w sprawie umowy przewozu ładunków żeglugą śródlądową (CMNI), sporządzona w Budapeszcie 22.6.2001 r. (Dz.Urz. UE L 276 z 21.10.2015 r.) (nieratyfikowana przez Polskę), dalej: CMNI.

punktu widzenia nie wyklucza natomiast w żadnym wypadku badań prawnoporównawczych, które są bardzo przydatne zarówno przy ustalaniu treści prawa obowiązującego w Polsce, jak i formułowania propozycji *de lege ferenda*. Konieczne jest także rozważenie możliwości unifikacji prawa międzynarodowego w dziedzinie przewozów. Transport jest tą dziedziną gospodarki, która umożliwia handel międzynarodowy. Unifikacja prawa w dziedzinie transportu ma podstawowe znaczenie, o czym świadczy fakt działań w tym zakresie podejmowanych od ponad stu lat. Przyszłość międzynarodowego prawa dotyczącego umowy przewozu w różnych gałęziach transportu może być decydująca dla modelu polskiej regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów.

5. W pracy pominięto, co do zasady, zagadnienia dotyczące prawa prywatnego międzynarodowego (z wyjątkiem przepisów konwencji unimodalnych mających charakter kolizyjny). Przedmiotem badań jest bowiem umowa multimodalnego przewozu towarów, dla której właściwe jest prawo polskie. Zagadnienia związane z ustaleniem prawa właściwego dla tej umowy nie są konieczne dla realizacji celów pracy.

6. Praca – jak już wyżej wskazano – dotyczy prawa cywilnego. Wprawdzie przedmiotem analizy są m.in. przepisy konwencji międzynarodowych, jednak są to konwencje ujednolicające prawo cywilne (prywatne). Wejście na obszar prawa międzynarodowego publicznego było niezbędne w odniesieniu do dwóch kwestii: określenia zakresu stosowania konwencji unimodalnych oraz zagadnień związanych z ich wykładnią. W tym zakresie autor musiał zatem skorzystać z dorobku prawa publicznego międzynarodowego, wykorzystując jednak wypracowane na tym obszarze poglądy, reguły i wytyczne wyłącznie w sposób instrumentalny. W pracy nie poruszono zagadnień związanych z innymi niż cywilne aspektami umowy multimodalnego przewozu towarów (administracyjne, podatkowe, celne itp.).

Nie bez powodu stan prawny odnoszący się do przewozów multimodalnych określono w literaturze mianem „węzła gordyjskiego”<sup>29</sup>. Niniejsza praca ma służyć przynajmniej częściowemu wypełnieniu luki w badaniach nad umową multimodalnego przewozu towarów w prawie polskim.

---

<sup>29</sup> M.A. Clarke, A conflict of conventions: The UNCITRAL/CMI draft transport instrument on your doorstep, *The Journal of International Maritime Law* 2003, No. 9, s. 39.

### 3. Struktura pracy i metody badawcze

Praca ma charakter problemowy, a nie przedmiotowy. Wyznacznikiem kolejności rozdziałów nie jest zatem systematyka jakiegokolwiek aktu prawnego czy aktów prawnych. Struktura pracy jest zdeterminowana jej celami badawczymi. Poszczególne rozdziały w różnym zakresie służą realizacji każdego z celów pracy.

Rozdział 1. częściowo pełni funkcję wprowadzającą. Przedstawiono w nim rozwój przewozów multimodalnych oraz węzłowe problemy związane z przewozami multimodalnymi i umową, na podstawie których przewozy te są wykonywane. Służy to zdefiniowaniu podstawowych elementów poszukiwanego modelu regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów zarówno w aspekcie „jak jest” (tzn. jakie jest rozwiązanie tych węzłowych problemów prawnych na gruncie aktualnego stanu prawnego) oraz w aspekcie „jak powinno być” (tzn. jak w przyszłości powinna wyglądać regulacja dotycząca tych problemów). W drugiej części rozdziału 1. scharakteryzowano podstawowe systemy (modele) regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów: system jednolity, system sieciowy oraz zmodyfikowany system sieciowy. Przedstawienie tych systemów ułatwia scharakteryzowanie dotychczasowych wysiłków podejmowanych na arenie międzynarodowej w celu uregulowania umowy multimodalnego przewozu towarów. Historię prac nad instrumentami prawa międzynarodowego w tym zakresie przedstawiono zwięźle, jednak ze wskazaniem najistotniejszych elementów proponowanych rozwiązań, uznając, że kwestie te mają znaczenie zwłaszcza z punktu widzenia prognozowania kierunków rozwoju regulacji omawianej umowy, jak i kształtowania unormowania krajowego. Oprócz omówienia prac podejmowanych w celu stworzenia konwencji międzynarodowej przedstawiono również badania prowadzone nad cywilnoprawnymi aspektami umowy multimodalnego przewozu towarów w ramach Unii Europejskiej, a także rozwój jednolitych reguł dotyczących przewozów multimodalnych.

Rozdział 2. ma charakter prawnoporównawczy i dotyczy regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów w Niemczech, Holandii i Hiszpanii. Struktura podrozdziałów przedstawiających regulacje poszczególnych państw jest podobna i obejmuje zagadnienia wprowadzające, definicję umowy multimodalnego przewozu towarów, zasady odpowiedzialności przewoźnika oraz – w przypadku Niemiec i Holandii – kwestie dotyczące dokumentu przewozu multimodalnego. Drobne różnice w strukturze podrozdziałów wynikają

ze specyfiki regulacji w poszczególnych państwach. Każda z regulacji została przedstawiona z uwzględnieniem poglądów doktryny oraz poddana ocenie.

Rozdział 3. rozpoczyna się od przedstawienia istoty umowy przewozu towarów na gruncie prawa polskiego. Zwrócono uwagę na to, że w prawie polskim nie można mówić o jednej umowie przewozu jako umowie nazwanej, ale o kilku typach umowy przewozu, będących odrębnymi umowami nazwanymi uregulowanymi w KC i poszczególnych konwencjach przewozowych. Następnie wyróżniono odmiany umowy przewozu, opierając się na kryterium sposobu określenia w umowie wykorzystywanego środka transportu. Zabieg ten służy w pierwszym rzędzie uporządkowaniu kwestii terminologicznych. Stanowi także wstęp do badania charakteru prawnego umowy multimodalnego przewozu towarów, precyzując, do jakich empirycznych odmian umowy przewozu (w szerokim znaczeniu tego terminu) odnosi się badanie. Określenie charakteru prawnego wskazanej umowy pozwala na wstępną rekonstrukcję modelu regulacji tej umowy w prawie polskim. Model taki ustalono zarówno w odniesieniu do umowy multimodalnego przewozu towarów *sensu stricto* (tzn. gdy przewoźnik zobowiązuje się do skorzystania ze środków przewozu pochodzących z co najmniej dwóch gałęzi transportu), jak również do umowy unimodalnego przewozu towarów z opcją wykonania przewozu środkiem transportu innego rodzaju oraz umowy przewozu fleksimodalnego. Rozdział kończą rozważania dotyczące swobody stron w kształtowaniu umowy multimodalnego przewozu towarów.

Rozdział 4. stanowi uzupełnienie rozważań zawartych w rozdziale 3. We wcześniejszym rozdziale wskazano, że przepisy konwencji unimodalnych mogą znaleźć zastosowanie do poszczególnych odcinków multimodalnego przewozu towarów na podstawie odesłania zawartego w art. 775 KC. W rozdziale 4. skupiono się natomiast na rozstrzygnięciu, czy przepisy określonej konwencji znajdują zastosowanie do takiego odcinka z mocy własnej. Rozdział rozpoczyna się krótką ogólną charakterystyką konwencji unimodalnych ze wskazaniem ich genezy oraz historii rozwoju, a także uwypukleniem podobieństw i różnic między konwencjami. Służy to wyjaśnieniu sposobu uregulowania określonych kwestii w konwencjach, a zwłaszcza zakresu ich zastosowania. Zasadnicza część właściwych rozważań poświęcona została CMR. Wynika to z faktu, iż większość przewozów multimodalnych składa się z odcinka drogowego, który stanowi uzupełnienie odcinka morskiego, lotniczego lub wykonywanego żeglugą śródlądową. Zagadnienie stosowania konwencji unimodalnej do jednego z odcinków przewozu multimodalnego aktualizuje się najczęściej na gruncie CMR. Punktem wyjścia do analizy problemu jest przed-



stawienie orzeczenia angielskiego Court of Appeal w sprawie *Quantum*<sup>30</sup>, która stanowi znakomitą ilustrację problemu. Następnie omówiono orzecznictwo sądów wybranych państw będących stronami CMR, po czym przedstawiono stanowisko własne. Formułując to stanowisko, posłużono się metodami wykładni umów międzynarodowych wynikających z konwencji o prawie traktatów<sup>31</sup>. Zaprezentowano także konsekwencje stosowania CMR do drogowego odcinka przewozu multimodalnego. W dalszej kolejności omówiono problem związany ze stosowaniem przepisów ujednoczonych CIM<sup>32</sup>, CMNI oraz konwencji lotniczych do odcinków przewozu multimodalnego, które – gdyby były rozpatrywane odrębnie – podlegałyby tym konwencjom. Rozdział kończy stonkowo obszerna analiza przepisów reguł hasko-visbijskich<sup>33</sup> w kontekście konosamentu przewozu multimodalnego.

Prezentacja modelu regulacji umowy przewozu multimodalnego nie byłaby pełna, gdyby pominąć przedstawienie unormowań konwencji unimodalnych dotyczących określonych wariantów tej umowy. Poświęcony temu został rozdział 5. Przyjęto w nim taką samą kolejność omawianych konwencji, jak w poprzednim rozdziale. W odniesieniu do CMR dokonano analizy unormowania przewozów „na barana”, wskazując na istotne kontrowersje związane z wykładnią regulującego ten rodzaj przewozów przepisu art. 2 CMR oraz przedstawiając własne stanowisko w tej kwestii. Prezentując przepisy ujednoczone CIM, zwrócono uwagę na ich „multimodalizację”, tzn. na ewolucję tych przepisów zmierzającą do objęcia zakresem ich zastosowania szerszego spektrum przewozów uzupełniających przewozy kolejowe. Wskazano, że przepisy ujednoczone CIM mogą znajdować zastosowanie zarówno do przewozów innych niż kolejowe o charakterze krajowym, jak i międzynarodowym. Twórcy kolejnej wersji tych przepisów zadbali jednak o to, by nie wchodziły one w konflikt z innymi konwencjami unimodalnymi. Uwagi dotyczące CMNI oraz reguł hasko-visbijskich są skąpe ze względu na to, że pierwsza z tych konwencji

---

<sup>30</sup> Wyrok Court of Appeal z 27.3.2002 r., *Quantum Corporation Inc. v. Plane Trucking Ltd*, [2002] 2 Lloyds' Rep. 25.

<sup>31</sup> Konwencja wiedeńska o prawie traktatów, sporządzona w Wiedniu 23.5.1969 r. (Dz.U. z 1990 r. Nr 74, poz. 439), dalej: TraktatK.

<sup>32</sup> Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie 9.5.1980 r. (Dz.U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158), zmienionej Protokołem sporządzonym w Wilnie 3.6.1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674), dalej: CIM lub przepisy ujednoczone CIM.

<sup>33</sup> Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli 25.8.1924 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258), zmieniona Protokołem sporządzonym w Brukseli 23.2.1968 r. (Dz.U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48), dalej: HVR lub reguły hasko-visbijskie.

odnosi się do przewozów multimodalnych w bardzo wąskim zakresie, a druga nie zawiera w ogóle dotyczących ich postanowień. Więcej miejsca poświęcono natomiast konwencjom lotniczym i zawartemu w nich bardzo ciekawemu rozwiązaniu problemu szkody niezlokalizowanej, w razie gdy przewóz lotniczy jest uzupełniony przewozem wykonywanym środkami z innych gałęzi transportu.

Rozdział 6. dotyczy multimodalnych aspektów reguł rotterdamskich. Służy on dwóm celom. Po pierwsze istnieje szansa, choć obecnie niezbyt wielka, że reguły rotterdamskie wejdą w życie, a Polska stanie się ich stroną. W takim wypadku doszłoby do rewolucji w zakresie regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów obowiązującego w Polsce. Z tego względu warto dokonać analizy rozwiązań zawartych w regułach rotterdamskich. Niezależnie jednak od tego reguły rotterdamskie są konwencją nowoczesną, stworzoną przez wybitnych prawników. Trzeba zatem zbadać, czy możliwe jest wykorzystanie przyjętych w nich koncepcji w prawie krajowym. Ponadto idea konwencji *maritime plus* może wrócić w przyszłości, nawet jeśli reguły rotterdamskie poniosą klęskę. Rozdział 6. rozpoczyna się od przedstawienia idei konwencji morskiej *door-to-door* oraz historii tego wycinka prac nad konwencją, który dotyczył jej multimodalnych aspektów. Następnie skupiono się na zakresie zastosowania reguł rotterdamskich w kontekście przewozów multimodalnych w celu określenia, jakiego rodzaju przewozów dotyczy konwencja. Najistotniejsze znaczenie mają rozważania dotyczące sposobu uregulowania zasad odpowiedzialności przewoźnika za przewóz poprzedzający przewóz morski i następujący po nim. Twórcy konwencji w celu określenia tych zasad wykorzystali koncepcję hipotetycznej umowy przewozu, adaptując ją na potrzeby konwencji. Rozwiązanie to jest interesujące, choć budzi pewne kontrowersje. Rozdział kończy przedstawienie relacji między regułami rotterdamskimi a konwencjami unimodalnymi.

W rozdziale 7. sformułowano prognozy dotyczące przyszłości regulacji międzynarodowej dotyczącej umowy multimodalnego przewozu towarów. Dokonano oceny, na ile możliwe jest dostosowanie konwencji unimodalnych, tak aby w większym stopniu wypełniały lukę istniejącą ze względu na brak konwencji dotyczącej takiej umowy. Oszacowano także szanse przygotowania i wejścia w życie nowego instrumentu o charakterze międzynarodowym lub regionalnym dotyczącego omawianej instytucji. W drugiej części rozdziału (7.3.) sformułowano natomiast propozycję uregulowania umowy multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym, wykorzystując wcześniejsze ba-

dania prawnoporównawcze oraz dotyczące projektów instrumentów przygotowanych na arenie międzynarodowej.

Każdy z rozdziałów kończy się podsumowaniem zawierającym wnioski stałdialne. Całą pracę zamykają natomiast wnioski końcowe.

Praca w zasadniczym swoim zakresie dotyczy problemów dogmatycznych. Zmierza do ustalenia „jakie (...) normy, w świetle danej, »dogmatycznie« przyjmowanej koncepcji źródeł prawa należą do danego systemu prawnego, a stąd – jakie są kwalifikacje prawne określonego typu czynów i sytuacji”<sup>34</sup>. Skupia się więc na opisanu treści norm prawnych, ustaleniu ich obowiązywania i znaczenia. Podstawową zastosowaną metodą badawczą jest zatem metoda dogmatyczna, której narzędziami są „logika, analiza, argumentacja, hermeneutyka”<sup>35</sup>, mimo świadomości ograniczeń tej metody<sup>36</sup>. Jej wybór podyktowany jest obszarem badań. Tam, gdzie to konieczne i możliwe starano się uwzględnić także „prawo w działaniu”, dokonując przeglądu raportów oraz literatury w tym zakresie (także spoza nauk prawnych). Takie podejście pełni dwie funkcje. Po pierwsze pozwala na zidentyfikowanie charakterystycznych faktów społecznych związanych z będącą przedmiotem badań instytucją prawną<sup>37</sup>. Po drugie umożliwia formułowanie wniosków krytycznych dotyczących obowiązującego prawa oraz wniosków *de lege ferenda*. W tym drugim aspekcie praca wkracza na obszar problematyki socjotechnicznej<sup>38</sup>.

Ograniczenie zakresu badań do badań dogmatycznych powoduje, że pozostałe metody typowe dla tego rodzaju badań mają charakter pomocniczy. W istotnym zakresie wykorzystana została metoda komparatystyczna. Do badań prawnoporównawczych przyjęto systemy prawne państw o podobnym ustroju i kulturze prawnej. Badania te służyć mają bowiem jako pomoc w doskonaleniu krajowego systemu prawnego, zarówno przy rozstrzyganiu wątpliwości co do problemów dogmatycznych, jak i – w większym stopniu – do rozwiązywania problemów socjotechnicznych<sup>39</sup>. Przyjęto przy tym pewne założenie (znajdujące potwierdzenie w badaniach literaturowych), że pro-

---

<sup>34</sup> Z. Ziemiński, *Szkice z metodologii szczegółowych nauk prawnych*, Poznań 1983, s. 7.

<sup>35</sup> Por. tytuł opracowania J. Stelmacha i B. Brożka: *Metody prawnicze: logika, analiza, argumentacja, hermeneutyka*, Kraków 2004.

<sup>36</sup> Por. na ten temat zwłaszcza D. van Kędzierski, *Metodologia i paradygmat polskich szczegółowych nauk prawnych*, *Transformacje Prawa Prywatnego* 2018, Nr 3, s. 24–28 i cytowana tam literatura.

<sup>37</sup> Por. *ibidem*, s. 40.

<sup>38</sup> Z. Ziemiński, *Szkice z metodologii*, s. 28–29.

<sup>39</sup> Por. *ibidem*, s. 24.

blem dotyczący metody regulacji przewozów multimodalnych ma charakter uniwersalny, jest tożsamy w odniesieniu do różnych systemów społecznych i rozwiniętych gospodarek. Przy badaniach komparatystycznych kierowano się głównie wskazówkami pochodzącymi z tzw. komparatystyki funkcjonalnej<sup>40</sup>. Dokonano porównania systemów obcych między sobą oraz z systemem polskim. Wzięto pod uwagę zarówno podobieństwa, jak i różnice, analizując, czy różnice w regulacjach mają swoje uzasadnienie w odmienności zjawisk gospodarczych oraz czy stanowią przejaw innego rozwiązania tego samego problemu<sup>41</sup>. Podjęto próbę spojrzenia na tę samą instytucję regulowaną przez obce systemy prawne „od wewnątrz”, wykorzystując dostępną literaturę oraz orzecznictwo. Metodę komparatystyczną wykorzystano głównie w jednym z rozdziałów (w rozdziale 2.), jednak wyniki stosowania tej metody wplecione są także w główny tok rozważań.

Metoda historycznoprawna została wykorzystana w celu ukazania ewolucji prawa, w szczególności związku tej ewolucji ze zmianami zachodzącymi w gospodarce (transporte). Metoda ta pozwala na ujawnienie prawidłowości funkcjonalnych oraz dogmatycznych. Przedmiotem badań historycznoprawnych jest prawo, które dawniej obowiązywało w Polsce, jak i w państwach obcych (jako uzupełnienie badań komparatystycznych). Tę metodę wykorzystano także przy badaniu projektów aktów prawnych (zwłaszcza konwencji międzynarodowych), które nie weszły w życie.

---

<sup>40</sup> Por. w szczególności *J.C. Reitz*, How to Do Comparative Law, *The American Journal of Comparative Law* 1998, No. 4, s. 617–636; *H. Collins*, Methods and Aims of Comparative Contract Law, *Oxford Journal of Legal Studies* 1991, No. 3, s. 396–406.

<sup>41</sup> Por. *J.C. Reitz*, How to Do Comparative Law, s. 621–623.

[Przejdź do księgarni →](#)