

DOROTA LOST-SIEMIŃSKA

PROJEKT KONWENCJI UNCITRAL O UMOWACH MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU ŁADUNKÓW

Spółeczność międzynarodowa stworzyła konwencje, które regulują kwestie związane z przewozem ładunków drogą morską. W drugiej połowie XX w. podjęto działania na rzecz konwencyjnego uregulowania przewozu multimodalnego. Pod egidą UNCTAD w 1980 r. przyjęto Konwencję o międzynarodowym multimodalnym przewozie towarów. Jednak dotychczas nie weszła ona w życie. Dąży się do całościowego uregulowania przewozu towarów różnymi środkami transportu.

W 2001 r. Komisja Organizacji Narodów Zjednoczonych do spraw Międzynarodowego Prawa Handlowego (UNCITRAL) podjęła prace nad konwencją o międzynarodowym przewozie towarów. Nowa konwencja ma zastąpić Reguły haskie, Reguły hasko-wisbijskie oraz Reguły hamburskie. Autorka uważa, że stosowanie jednolitych zasad do różnych środków transportu może zakończyć się niepowodzeniem.

Projekt przyszłej konwencji dotyczy przewozu morzem ładunków w całości lub w części. Autorka nawiązuje do morskiego prawa przewozowego i wskazuje, jakie zmiany ma wprowadzić przyszła konwencja.

Zasady odpowiedzialności przewoźnika ewoluowały na przestrzeni dziejów. Tradycyjnie odpowiedzialność przewoźnika miała charakter obiektywnej, a wyłączały ją tylko siła wyższa oraz wady ładunku. Na przewoźnika nałożony był ponadto obowiązek zapewnienia statku zdatnego do żeglugi. W XIX wieku przewoźnicy zaczęli wykorzystywać zasadę swobody zawierania umów do ograniczania swojej odpowiedzialności za utratę lub uszkodzenie ładunku. W końcu klauzule umowne były tak sformułowane, że prawie całe ryzyko związane z przewozem morskim ponosił właściciel ładunku, o ile nie udowodnił on winy lub rażącego niedbalstwa przewoźnika¹. Pierwszą międzynarodową konwencją regulującą odpowiedzialność przewoźnika były Reguły haskie z 1924 r.

¹ Na temat rodowodu globalnego ograniczenia odpowiedzialności armatora w porównaniu z ograniczeniem odpowiedzialności przewoźnika patrz: J. Łopuski, *Węzłowe problemy współczesnego prawa morskiego*, s. 207, [w:] *Prawo morskie* (red. J. Łopuski), t. I, cz. I, s. 207.

(RH)². Odpowiedzialność przewoźnika oparta była na zasadzie winy przy zachowaniu szeregu egzoneracji, w tym także najbardziej kontrowersyjnego wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika za błąd nautyczny. Choć Reguły haskie były wynikiem kompromisu osiągniętego w ówczesnych stosunkach żeglugowych, to jednak ciężar utraty lub uszkodzenia ładunku w dużej mierze spoczywał nadal na jego właścicielu i ubezpieczycielu. Sytuację tę w niewielkim tylko stopniu poprawił protokół z 1968 r. podpisany w Visby (RHV)³. Zmierzał on do zwiększenia limitów odpowiedzialności przewoźnika, jednak nie zmieniał rozkładu ryzyka. Kolejny protokół został podpisany w 1979 r. i wprowadził specjalne prawo ciągnięcia (SDR) jako jednostkę obliczeniową stosowaną przy miarkowaniu odpowiedzialności przewoźnika⁴.

Następną próbą opracowania konwencji regulującej przede wszystkim kwestię odpowiedzialności w przewozie morskim były Reguły hamburskie z 1978 r. W znaczący sposób zmieniły one rozłożenie ciężaru odpowiedzialności, wprowadzając zasadę winy domniemanej przewoźnika, od której może się on uwolnić, gdy wykaże, że dołożył należytej staranności. Ponadto znacznie zostały ograniczone przyczyny ekscypcji winy z 17 w RHV do 3: pożaru, przewozu zwierząt żywych, podjęcia środków w celu ratowania życia lub mienia na morzu. Zrezygnowano z błędu nautycznego jako przesłanki wyłączającej winę. Okres objęty odpowiedzialnością był znacznie dłuższy niż w RHV, albowiem obejmował on cały czas, gdy ładunek znajduje się pod opieką przewoźnika. Znacznie podwyższono limity odpowiedzialności przewoźnika. Rozszerzono także zakres zastosowania Reguł, wprowadzając łączniki przedmiotowe między umową przewozu a obszarem państwa – strony konwencji. Reguły hamburskie były pierwszą konwencją międzynarodową regulującą częściowo kontrakty ilościowe, jednakże nie zyskały szerokiego poparcia. Co prawda weszły w życie w 1992 r. lecz objęły niewielką liczbę państw, głównie afrykańskich, które je ratyfikowały⁵.

Wszystkie wymienione konwencje regulowały kwestie związane z przewozem ładunków drogą morską. Ze względu na fakt, że obecnie ładunki są przewożone różnymi środkami transportu, w drugiej połowie XX w. podjęto próbę konwencyjnego uregulowania przewozu multimodalnego. W roku 1980 pod auspicjami UNCTAD została uchwalona Konwencja o międzynarodowym multimodalnym przewozie towarów. Dotychczas nie weszła ona w życie, a tego

² Międzynarodowa konwencja o ujednostajnieniu niektórych zasad prawnych dotyczących konosamentów, Bruksela, 25.08.1924 r. (Dz. U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258 i 259). Konwencja weszła w życie 02.06.1931 r. Polskę wiąże od 21.04.1936 r.

³ Protokół zmieniający Międzynarodową konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, tzw. Reguły visbijskie, Bruksela 23.02.1968 r. (Dz. U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48 i 49). Protokół wszedł w życie 23.06.1977 r. Polskę wiąże od 12.05.1980 r.

⁴ Protokół zmieniający Międzynarodową konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, tzw. Protokół SDR, Bruksela 21.12.1979 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 9, poz. 26 i 27). Protokół wszedł w życie 14.02.1984 r. Polskę wiąże od 06.10.1984 r.

⁵ Szerzej na temat Reguł hamburskich patrz: J. Łopuski, *op. cit.*, s. 259.

rodzaju przewóz jest uregulowany głównie przez praktykę morską. Niemniej jednak nadal dąży się do jednolitego, całościowego uregulowania przewozu towarów różnymi środkami transportu. Obecnie przewóz multimodalny w części morskiej poddany jest w większości państw Regułom hasko-visbijskim, natomiast w części lądowej – konwencjom CMR⁶ i COTIF⁷ (w Europie Zachodniej i Środkowej). Poza Europą przewozy takie regulowane są konwencjami regionalnymi (jak np. konwencje o przewozach kolejowych SMGS w krajach Wspólnoty Niepodległych Państw i części Azji)⁸ lub prawem wewnętrznym. Różne są więc zasady odpowiedzialności oraz zasady jej ograniczenia. To znacznie utrudnia dochodzenie odszkodowania od przewoźnika w wypadku szkody na ładunku.

W 2001 r. Komisja Narodów Zjednoczonych do spraw Międzynarodowego Prawa Handlowego (UNCITRAL) powołała III Grupę Roboczą (III GR), której zadaniem jest opracowanie konwencji o międzynarodowym przewozie towarów. Pierwszy projekt konwencji został przygotowany przez Międzynarodowy Komitet Morski (CMI) i przekazany do III GR. Ambitnym założeniem jest by konwencja ta wprowadziła jednolity reżim prawny w przewozach typu *door to door* różnymi środkami transportu. Nowa konwencja ma zastąpić Reguły haskie, Reguły hasko-visbijskie oraz Reguły hamburskie i stanowi próbę kompleksowego uregulowania przewozów multimodalnych. Niemniej jednak stosowanie jednolitych zasad do całego przewozu kombinowanego wydaje się, przynajmniej w tej chwili, utopią. Stąd główny nacisk w konwencji położono na przewóz drogą morską. Ze względu na ograniczenie stosowania niektórych przepisów wyłącznie do przewoźników morskich konwencję tę można raczej nazwać *sea* + aniżeli multimodalną.

Od początku prac nad projektem nadano mu tytuł roboczy *Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]*. Oczywiście bowiem było, że konwencja dotyczyć ma przewozów ładunków przede wszystkim drogą morską. Natomiast nie było wiadome, w jakiej części uda się uregulować przewóz pozostałymi środkami transportu. Wysuwano racjonalne argumenty, by nazwać tę konwencję po prostu konwencją o przewozie towarów morzem. Podnoszono przy tym, że inne konwencje (np. konwencje COTIF), mimo że w jakiejś części odnoszą się do transportu różnymi środkami, to nie odzwierciedlają tego w tytule. Ponadto dostrzeżono konieczność podkreślenia w nazwie międzynarodowego charakteru przewozu, a także faktu, że konwencja dotyczyć ma przede wszystkim umów o przewóz (odmiennie od konwencji COTIF, które regulują w pewnym zakresie także aspekty techniczne). Ostatecznie zdecydowano,

⁶ Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów, Genewa 19.05.1956 r. (Dz. U. z 1962 r., Nr 49, poz. 238). Konwencja weszła w życie 02.07. 1961 r. Polskę wiąże od 1962 r.

⁷ Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami, Berno 09.05.1980 r., zmieniona Protokołem z 03.06.1999 r., który wiąże Polskę od 01.07.2006 r. (Dz. U. z 2007 r., Nr 100, poz. 675).

⁸ Umowa o międzynarodowym przewozie towarów kolejami podpisana w 1951 r., zmieniona protokołem w 2006 r.; www.untreaty.un.org

że będzie to konwencja o umowach międzynarodowego przewozu ładunków w całości lub częściowo morzem.

Zgodnie z art. 1 ust. 1 projektu umowa przewozu oznacza umowę, na podstawie której przewoźnik podejmuje się za wynagrodzeniem przewiezienia ładunku z jednego miejsca w drugie⁹. Przedmiotem umowy powinien być przewóz drogą morską, przy czym umowa może określać także przewóz innymi środkami transportu. Przedmiotem regulacji są przewozy kontenerowe w ruchu liniowym. W stosunku do poprzedniej regulacji zmiana polega na tym, że RHV dotyczyły wszystkich przewozów na podstawie konosamentu, a zatem zarówno żeglugi liniowej, jak i trampingu. Projektowanej konwencji nie stosuje się do czarterpartii oraz innych umów w przewozach liniowych regulujących najem statku lub jego przestrzeni. Ponadto konwencja ta nie ma zastosowania do umów zawieranych w transporcie nieliniowym, z wyjątkiem gdy nie ma zawartej umowy czarterowej lub innej umowy o używanie przestrzeni statku, jak też w wypadku, gdy dowodem zawarcia umowy o przewóz jest dokument transportowy lub transportowy zapis elektroniczny.

Obowiązkiem przewoźnika jest przewiezienie ładunku zgodnie z warunkami umowy do miejsca przeznaczenia i dostarczenie go do odbiorcy. Okres odpowiedzialności rozpoczyna się w chwili, gdy przewoźnik przyjął ładunek, a kończy się z chwilą dostawy. Jeżeli w umowie przewozu zawarto postanowienie, zgodnie z którym za czas odbioru ładunku przez przewoźnika uważa się czas rozpoczęcia ładowania, wówczas takie postanowienie umowne jest nieważne. W sytuacji, gdy przewóz ładunku odbywa się także innymi środkami transportu, przewoźnik może wystawić transportowy zapis elektroniczny lub dokument transportowy obejmujący całość przewozu. Obowiązki przewoźnika polegające między innymi na załadunku, umieszczeniu ładunku na statku czy wyładunku mogą być wykonane przez załadowcę. Wywołało to dyskusję nad przerzucaniem wykonania obowiązków na załadowcę, do którego może dojść szczególnie w przypadku małych załadowców, którzy nie mają możliwości negocjowania warunków umowy. Jednakże po długiej debacie III GR postanowiła utrzymać ten zapis.

Przewoźnik jest odpowiedzialny za szkodę wynikłą z utraty lub uszkodzenia ładunku, jak też za opóźnienie w dostawie, o ile osoba występująca z roszczeniem wykaże, że utrata lub uszkodzenie ładunku oraz opóźnienie nastąpiły w okresie odpowiedzialności przewoźnika. Natomiast przewoźnik może zwolnić się od odpowiedzialności, gdy udowodni, że nie ponosi winy za utratę ładunku lub jego uszkodzenie. Ponadto projekt zawiera 15 przesłanek wyłączających winę. Najważniejszą nowością, w stosunku do obecnie obowiązującego reżimu odpowiedzialności, jest zrezygnowanie z błędu nautycznego jako

⁹ W niniejszym artykule przedstawiono stan na dzień 30.01.2008 r. i poddano analizie projekt konwencji w wersji załączonej do raportu z prac III GR podczas sesji, która odbyła się w dniach 14–25.01.2008 r. w Wiedniu, zawartego w dokumencie A/CN.9/645.

przesłanki egzoneracyjnej. Niemniej jednak, jeżeli osoba występująca z roszczeniem wykaże winę przewoźnika, wówczas nie może on powołać się na te wyłączenia. Podobnie w wypadku niezdatności statku do żeglugi, wadliwego obsadzenia załogą, wadliwego wyposażenia statku czy też nieprzystosowania statku do przewozu ładunku przewoźnik nie może powołać się na przesłanki wyłączające winę. Przewoźnik jest również odpowiedzialny za swoich pracowników, a także za kapitana, załogę i każdą osobę, która wykonuje jego obowiązki wynikające z umowy przewozu. Projekt konwencji zwalnia od odpowiedzialności kapitana i załogę.

Jeżeli wyrządzenie szkody nastąpiło w okresie objętym odpowiedzialnością przewoźnika, jednakże przed załadowaniem ładunku na statek lub też po jego wyładowaniu, wówczas zastosowanie mogą mieć przepisy innych umów międzynarodowych regulujących odpowiedzialność przewoźnika na tych odcinkach transportu. Jest to tzw. *network system*, polegający na tym, że w wypadku zlokalizowania miejsca wystąpienia szkody mają zastosowanie przepisy dotyczące odpowiedniego środka transportu. W konsekwencji, by wiedzieć, do jakich przepisów będzie trzeba się odnieść, należy przede wszystkim zlokalizować szkodę. W praktyce jednak w wielu sytuacjach trudno byłoby określić jednoznacznie miejsce wystąpienia szkody – wówczas zastosowanie miałyby przepisy niniejszej konwencji.

Odszkodowanie za utratę lub uszkodzenie ładunku jest obliczane stosownie do jego wartości, przy czym wartość ładunku jest górną granicą odpowiedzialności przewoźnika. Zagadnienie wysokości limitów odpowiedzialności wywoływało najwięcej kontrowersji podczas prac nad projektem¹⁰. Wiele państw

¹⁰ Należy przypomnieć, że zgodnie z Regulami haskimi przewoźnik mógł ograniczyć swoją odpowiedzialność do 100 £ „za opakowanie lub inną jednostkę”. W USA, gdzie obowiązuje *Carriage of Goods by Sea Act* (COGSA), odpowiedzialność przewoźnika ograniczona jest do 500 \$ „za opakowanie lub inną jednostkę”. Przy czym należy pamiętać, że w czasach, gdy przyjmowano COGSA, obie kwoty były mniej więcej równoważne. W USA nadal obowiązuje COGSA i limit odpowiedzialności na poziomie 500 \$ za jednostkę. W większości państw na świecie obowiązują obecnie granice odpowiedzialności przewidziane w Regulach hasko-visbijskich. Reguły te wprowadziły jednostkę obliczeniową w postaci franka Poincarego i ustanowiły limity odpowiedzialności na poziomie 10 000 franków za opakowanie lub 30 franków za kilogram. W Protokole SDR z 1979 r. limity zostały ustanowione na poziomie 666,67 SDR za opakowanie lub 2 SDR za kilogram. Dość duża liczba państw przyjęła limity odpowiedzialności określone w Regulach hamburskich na poziomie 835 SDR za opakowanie lub 2,5 SDR za kilogram. Należy jednak podkreślić, że państwa te posiadają niewielki odsetek światowej floty handlowej. W zależności od wartości dolara w stosunku do SDR wartości te są porównywalne do 800–1300 \$ za opakowanie lub 2,40–3,90 \$ za kilogram, co znacznie przewyższa limity obecnie obowiązujące w Stanach Zjednoczonych. W innych gałęziach transportu również obowiązują limity odpowiedzialności. W 1929 r. została przyjęta Konwencja Warszawska o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego transportu lotniczego, która wprowadziła limit odpowiedzialności na poziomie 250 franków Poincarego za kilogram. Obecnie w międzynarodowym przewozie lotniczym powszechnie obowiązują limit 17 SDR za kilogram. W transporcie kolejowym w zakresie uregulowanym przez konwencje COTIF – CIM również jest to 17 SDR za kilogram. Natomiast w państwach, które przyjęły reżim SMGS, nie ma limitów odpowiedzialności. W konwencji CMR regulującej europejski transport drogowy przyjęto limity odpowiedzialności w wysokości 8,33 SDR. Obecnie kurs SDR zbliżony jest do wartości Euro.

opowiadało się za utrzymaniem limitów na poziomie Reguł hasko-visbijskich. Argumentowały one, że podniesienie limitów odpowiedzialności może skutkować podniesieniem stawek frachtowych. Limity odpowiedzialności powinny być ustanowione na takim poziomie, by znajdowały one racjonalne uzasadnienie w przemyśle. Z całą pewnością nie powinny one opierać się na chęci przyznania większego odszkodowania jednej tylko stronie umowy przewozu bez osiągnięcia równowagi pomiędzy interesami przewoźników i załadowców. Należy także wziąć pod uwagę, że ogromna większość ładunków przedstawia wartość mniejszą niż 2 SDR za kilogram lub mniejszą niż 666,67 SDR za opakowanie, co oznacza, że ograniczenie przewidziane w Regułach hasko-visbijskich w praktyce jest jednoznaczne z przyznaniem pełnego odszkodowania. Obecnie większość ładunków przewożona jest w kontenerach, co w konsekwencji umożliwi przewożenie małych opakowań o małej wartości. Ponadto ceny ładunków o dużej wartości (takich jak np. komputery) mają raczej tendencje spadkowe. Zatem znaczna większość ładunków uzyskuje pełną ochronę w reżimie RHV.

Z drugiej strony duża liczba państw wyrażała wolę prowadzenia dalszych negocjacji. Celem kompromisu jest osiągnięcie równowagi pomiędzy interesami przewoźników a interesami załadowców i odbiorców ładunków. Grupa państw wystąpiła z propozycją, by odpowiedzialność przewoźnika znacznie przewyższała tę określoną w Regułach hamburskich i zaproponowała podwyższenie limitów do 920 SDR za opakowanie oraz 8 SDR za kilogram. Wiele państw prezentowało pogląd, że liczby zawarte obecnie w Regułach hamburskich są już nieaktualne i należy je podnieść. Zauważono, że inne konwencje o transporcie, takie jak CMR i COTIF, przewidują znacznie wyższe limity odpowiedzialności. Przy czym nie należy zapominać o prawie przewoźników do ograniczenia odpowiedzialności na podstawie Konwencji LLMC oraz innych porozumień w tym zakresie. Państwa, które popierały ustanowienie limitów wyższych nawet od tych z Reguł hamburskich, chciały polepszyć sytuację w zakresie wysokości odszkodowań. Ich zdaniem ustanowienie limitów na poziomie HVR byłoby krokiem wstecz. Podnoszono także argument powszechnej inflacji i fakt, że większość dóbr kosztuje dziś znacznie więcej niż 40 lat temu, gdy przyjmowano Reguły hamburskie.

Znaczna grupa państw zaproponowała nowy pakiet kompromisowy dotyczący ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika. Pakiet ten obejmuje ustanowienie limitów odpowiedzialności na poziomie 875 oraz 3 SDR, czyli wyższym niż Reguły hamburskie. Jednocześnie zaproponowano jednak wykreślenie zapisu, zgodnie z którym w razie braku możliwości ustalenia, na jakim odcinku przewozu szkoda wystąpiła, zastosowanie znalazłaby ta konwencja, która przewiduje wyższe limity odpowiedzialności. Pakiet kompromisowy obejmuje także wykreślenie postanowień dotyczących uproszczonego podnoszenia limitów odpowiedzialności. Propozycja ta zyskała szerokie poparcie III GR i jest ona – jak się wydaje – wersją ostateczną.

Kolejne postanowienia projektu regulują odpowiedzialność przewoźnika za opóźnienie, która jest ograniczona do wysokości 2,5-krotności frachtu. Przewoźnik oraz i wszystkie osoby działające w jego imieniu tracą prawo do ograniczenia odpowiedzialności, o ile osoba występująca z roszczeniem wykáže, że szkoda jest następstwem naruszenia przez przewoźnika jego obowiązków, a naruszenie to wynikało z działania lub zaniechania osoby powołującej się na prawo do ograniczenia odpowiedzialności – działania podjętego z zamiarem wyrządzenia szkody, lub lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda taka mogłaby wystąpić.

Przedmiotem burzliwej dyskusji było zagadnienie odpowiedzialności załadowcy w stosunku do przewoźnika za szkody związane z opóźnieniem. Przewoźnicy stali na stanowisku, że w celu zrównoważenia odpowiedzialności przewoźnika za szkody wobec załadowcy istnieje konieczność wprowadzenia zapisów dotyczących opóźnień spowodowanych przez załadowcę. Jak stanowi projekt, załadowca powinien dostarczyć ładunek w stanie gotowym do przewozu. Jego obowiązkiem jest również należyte załadowanie zawartości kontenera. Jest on odpowiedzialny w stosunku do przewoźnika za stratę lub szkodę, o ile przewoźnik wykáže, że strata lub szkoda wystąpiła na skutek naruszenia przez załadowcę jego obowiązków. Odpowiedzialność ta rozciąga się również na osoby będące pracownikami załadowcy lub inne osoby wykonujące obowiązki załadowcy. Jednakże załadowca jest zwolniony od odpowiedzialności, gdy nie ponosi on winy za szkodę.

Termin przedawnienia roszczeń wynosi 2 lata. Dla przewoźnika jest on liczony od chwili, gdy dostarczył ładunek do odbiorcy, a w wypadku, gdy ładunek nie został dostarczony, od ostatniego dnia, gdy powinien być dostarczony. Jeżeli jakiegokolwiek postanowienia umowy przewidują wyłączenie bądź ograniczenie obowiązków przewoźnika, albo też przewidują wyłączenie bądź ograniczenie jego odpowiedzialności, takie postanowienie umowne jest nieważne. Nieważne są również podobne postanowienia umowne odnoszące się do załadowcy.

Szczególną uwagę podczas prac nad projektem poświęcono zagadnieniu kontraktów ilościowych (*volume contracts*). Stosownie do art. 1 ust. 2 projektu kontrakt ilościowy oznacza umowę, której przedmiotem jest przewóz określonej ilości ładunku w partiach ładunkowych w określonym czasie. Przy czym określenie ilości może polegać na podaniu kwoty minimalnej, kwoty maksymalnej lub określonego przedziału. Dyskutowano nad wyłączeniem kontraktów ilościowych z zakresu obowiązywania konwencji, jednak ostatecznie uznano, że ich wyłączenie jest niedopuszczalne, albowiem może prowadzić do sytuacji, w której linie żeglugowe proponowałyby zawieranie umów w ten sposób, by wszystkie ładunki przewożone liniowo były przewożone na podstawie kontraktów ilościowych. Istniało ryzyko, że załadowcy w zamian za nieznaczne obniżenie stawek frachtowych zaakceptowałyby nową formę kontraktów. Ostatecznie wyrażono silne poparcie dla objęcia konwencją również kontraktów

ilościowych. Niemniej jednak kontrakty ilościowe są w konwencji potraktowane odmiennie, albowiem istnieje możliwość umownej modyfikacji praw i obowiązków, jak również odpowiedzialności przewidzianej w przepisach konwencji. Jakiegokolwiek odstępstwa od postanowień konwencji są ważne tylko wówczas, gdy: po pierwsze – w umowie wyraźnie to przewidziano, po drugie – kontrakt ilościowy był poddany negocjacjom lub wyraźnie wyszczególnia zapisy różniące się od konwencji, po trzecie – załadowcy przyznano możliwość zawarcia umowy na warunkach przewidzianych w konwencji, i po czwarte – odstępstwa od konwencji nie są ujęte w innym dokumencie, do którego umowa się odnosi, oraz nie jest to umowa adhezyjna.

Proponowana konwencja nie narusza stosowania tych konwencji, które regulują odpowiedzialność przewoźnika innymi środkami transportu, jak transport powietrzny, drogowy, kolejowy i śródlądowy. Podobnie nie wpływa ona na stosowanie konwencji o globalnym ograniczeniu odpowiedzialności. Końcowa dyskusja dotyczyła liczby ratyfikacji, jaka będzie wymagana do wejścia konwencji w życie. Zaproponowano dwie możliwości: 10 lub 20 państw, przy czym druga propozycja zyskała szersze poparcie.

THE UNCITRAL PROJECT OF THE CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY SEA (Summary)

The international community has conventions which regulate matters connected with the transport of cargoes by sea. In the second half of the twentieth century an attempt was made to regulate multimodal transport. In 1980, under the auspices of UNCTAD, a Convention on International Multimodal Transport of Goods was adopted. However, it has still not been implemented. It is a move in the direction of the complete regulation of the transport of goods by various means of transport.

In 2001 the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) began work on a convention relating to international goods transport. The new convention is intended to replace the La Haye Regulations, the La Haye/Wisby regulations and the Hamburg regulations. The author of this paper considers that the application of unified principles to various means of transport maybe be unsuccessful.

The project for the future convention applies to the transport of cargoes wholly or in part by sea. The author refers to maritime transport law and shows what changes the future convention is to introduce.