

## KILKA UWAG NA TEMAT ROZWOJU UMOWY PRZEWOZU RZECZY ORAZ KONWENCJI PRZEWOZOWYCH

---

DATA PRZEŚLANIA: 21.03.2018, DATA AKCEPTACJI: 7.11.2018, KODY JEL: K12

**Daniel Dąbrowski**

Uniwersytet Szczeciński  
daniel.dabrowski@wzueu.pl

### STRESZCZENIE

Celem niniejszego artykułu jest zwięźle przedstawienie procesu rozwoju umowy przewozu rzeczy ze wskazaniem na zasadnicze okoliczności, które wpływały na takie, a nie inne ukształtowanie podstawowych praw i obowiązków stron tej umowy. Spojrzenie historyczne pozwala postawić pytania o kierunki dalszej ewolucji umowy przewozu oraz regulujących ją konwencji przewozowych w zmieniającej się rzeczywistości gospodarczej i technologicznej.

### SŁOWA KLUCZOWE

umowa przewozu, przewóz rzeczy, międzynarodowe konwencje przewozowe, odpowiedzialność przewoźnika

---

## WPROWADZENIE

Historia transportu rozpoczęła się, gdy człowiek zaczął tworzyć środki ułatwiające przemieszczanie i wprzęgać w ich ruch zewnętrzne siły przyrody (Wielopolski, 1975, s. 18). W czasach najdawniejszych rozwój tej dziedziny gospodarki przebiegał więc stosunkowo powoli, głównie ze względu na ograniczenia techniczne. Do intensyfikacji działalności transportowej przyczyniła się rewolucja neolityczna (Wielopolski, 1975, s. 25). Zdobywanie praktycznych umiejętności tworzenia nowych narzędzi, poznawanie praw przyrody, udomowienie zwierząt pociągowych miało decydujący wpływ na wzrost mobilności jednostek i plemion, zwiększanie zajmowanych obszarów oraz początki wymiany handlowej. Przemieszczanie się ludzi było już powodowane nie tylko przyczynami o charakterze zewnętrznym (zmiany klimatyczne, poszukiwanie pożywienia), lecz także pojawieniem się stosunków wymiany (Wielopolski, 1975, s. 25). Na większą skalę rozwinęły się one najszybciej na Bliskim Wschodzie – w kolebce cywilizacji europejskiej, a także w Indiach i Chinach. W dziejach Bliskiego Wschodu transport lądowy odgrywał mniejsze znaczenie, m.in. ze względu na duże odległości, trudności topograficzne i niebezpieczeństwa podróży. Podstawowe znacze-

nie miał transport drogami śródlądowymi oraz transport morski (Wielopolski, 1975, s. 31–32)<sup>1</sup>. Znaczenie transportu lądowego wzrosło zaś dopiero w państwie rzymskim ze względu na lądowy charakter rzymskiej kolonizacji (Wielopolski, 1975, s. 63).

Można przypuszczać, że stosunki prawne związane z transportem ewoluowały równoległe z jego rozwojem, choć początkowo na pewno bardzo powoli. Transport był kontrolowany przez władców i miał służyć celom państwowym – zbieraniu danin, budowie świątyń, pałaców czy innych budowli publicznych – oraz militarnym. Intensyfikacja wymiany handlowej musiała jednak prowadzić do wyodrębniania się profesji przewoźnika. Już w starożytnym Egipcie powstała flotylla czółen i łodzi wykorzystywana w drobnych przewozach wykonywanych – jak można przypuszczać – na zlecenie osób prywatnych. Indywidualni przewoźnicy, zarówno lądowi, jak i morscy, działali też w starożytnym Rzymie<sup>2</sup>. Dochodziło zatem do zawierania umów przewozu<sup>3</sup>, które z czasem zyskiwały własny rys.

## PARTYKULARYZM ROZWOJU UMOWY PRZEWOZU

Trudno wskazać na określone etapy rozwoju umowy przewozu. Jej ewolucja nie miała charakteru jednokierunkowego; pewne elementy się rozwijały, a następnie zanikały, stopień uwzględniania interesów stron umowy zmieniał się w zależności od okoliczności. Ogromny wpływ na treść stosunków przewozowych, być może o wiele większy niż w przypadku innych stosunków cywilnoprawnych, wywarły rozwój techniki, nowe środki transportu, a także związane z nimi udogodnienia i niebezpieczeństwa. Również stosunki ekonomiczne, pozycja materialna i społeczna właścicieli przewożonych dóbr oraz podmiotów podejmujących się ich przewozu odgrywały znaczącą rolę, zwłaszcza w odniesieniu do określania reżimu odpowiedzialności przewoźnika. Trzeba ponadto wskazać, że cechą rozwojową umowy przewozu towarów był jej partykularyzm<sup>4</sup>, o którym można mówić na kilku poziomach. Odrębnym torem rozwijały się prawo morskie i umowa przewozu towarów morzem. Jej rozwój przebiegał, zwłaszcza w starożytności i średniowieczu, w „mikroukładach, jakimi były ośrodki handlu morskiego o stopniu zorganizowania i społecznym charakterze stosunków odbiegających od ogólnego układu stosunków społeczno-gospodarczych krajów, na których obszarze te ośrodki się znajdowały” (Łopuski, 1989, s. 8). Początkowo zatem rozwiązania przyjmowane w poszczególnych ośrodkach były zróżnicowane, choć w późniejszym okresie, dzięki współpracy między nimi, dochodziło do migracji rozwiązań, zapożyczeń i naśladownictwa, które w rezultacie prowadziły do osłabienia partykularyzmu i w znacznym stopniu ułatwiły późniejsze ujednolicanie regulacji najpierw krajowych, a potem także w skali międzynarodowej. Partykularyzm wyraźny był również w prawie przewozów lądowych i śródlądowych. Tu także odmienne zasady dotyczyły poszczególnych rodzajów przewozów w zależności od wykorzystywanego środka

- 1 O znaczeniu przewozu wodą świadczą np. regulacje zawarte m.in. w Kodeksie Hammurabiego (art. 234–239).
- 2 Nie wydaje się więc trafne twierdzenie J. von Gierkego (1949, s. 463, za: Górski, 1959, s. 31), że pojęcie transportu jako samodzielnej działalności gospodarczej wytworzyło się dopiero w XIV w.
- 3 Trzeba jednak zauważyć, że już w starożytności podstawy prawne, na których opierał się przewóz, nie były jednolite i oprócz umowy przewozu rozwijała się umowa najmu okrętu wraz z załogą (por. Sośniak, 1987, s. 132).
- 4 Zwraca na to uwagę (odnosząc tę cechę do rozwoju prawa morskiego) m.in. Łopuski (1989, s. 8). Z kolei M. Sośniak (1993, s. 13) pisze o branżowości transportu.

transportu, rodzaju przewożonego ładunku, przejazdu kupca lub jego zaufanego razem z towarem (Sośniak, 1993, s. 13), nie wspominając o oczywistych odmiennościach rozwiązań przyjmowanych w poszczególnych państwach. Branżowy charakter regulacji transportu, mimo istniejących tendencji unifikacyjnych, jest wyraźny do dziś, zwłaszcza w prawie międzynarodowym i – jak się wydaje – na obecnym etapie rozwoju nie da się go wyeliminować.

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA JAKO WĘZŁOWE ZAGADNIENIE STOSUNKÓW ZWIĄZANYCH Z PRZEWOZEM

Węzłowym problemem stosunków prawnych związanych z przewozem jest odpowiedzialność przewoźnika za powierzone mu do przewozu rzeczy. Można przypuszczać, że to właśnie poszukiwanie właściwej równowagi interesów stron przewozu stanowiło podstawową przyczynę wyodrębnienia się stosunków prawnych związanych z przewozem i ich autonomicznych regulacji. Operacja przewozu pozostaje całkowicie poza kontrolą kontrahenta przewoźnika, który oddaje rzecz do przewozu. Element oddania rzeczy we władanie osobie trzeciej jest wprawdzie charakterystyczny dla wielu stosunków prawnych (najem, dzierżawa, przechowanie), przewóz jednak niesie za sobą niebezpieczeństwa, które nie występują w przypadku innych stosunków prawnych wiążących się z władaniem cudzą rzeczą. Nadawca – głównie ze względu na odległość – nie może czuwać nad procesem przewozu ani kontrolować sposobu sprawowania pieczy przez przewoźnika. Ta charakterystyczna cecha przewozu doprowadziła do przyjęcia rozwiązań prowadzących do zaostrzenia zasad odpowiedzialności przewoźnika. Zasadnicze znaczenie miały w tym przypadku rozwiązania stosowane w prawie rzymskim, które wywarły wpływ na unormowania przyjęte w innych państwach i to mimo tego, że w starożytnym Rzymie nie doszło do wyodrębnienia umowy przewozu z innych kontraktów. W zamkniętym systemie kontraktowym prawa rzymskiego przewóz był dokonywany na podstawie *locatio-conductio*, a ściślej rzecz ujmując, jego odmiany, która w późniejszym okresie określana była jako *locatio-conductio operis* (najem dzieła; Rozwadowski, 1992, s. 181)<sup>5</sup>. Był to kontrakt o szerokim zakresie zastosowania, którego istotą było osiągnięcie przez wykonawcę określonego rezultatu. Właściwe dla tego kontraktu reguły odpowiedzialności wykonawcy okazały się jednak niewystarczające w odniesieniu do stosunku przewozu. Wiele zagrożeń związanych z przewozem, trudności dowodowe dotyczące kontrahenta przewoźnika oraz zdarzające się przypadki oszukańczych działań przewoźników (np. współpracy z piratami) doprowadziły do wykształcenia się rozwiązań, które w wyższym stopniu uwzględniały interesy nadawców (Sośniak, 1974, s. 117; Stec, 1993, s. 26). Początkowo polegały one na składaniu przez przewoźnika dodatkowego zobowiązania gwarancyjnego, w którym zobowiązywał się on do wydania przesyłki w stanie nienaruszonym, co w okresie przedklasycznym prowadziło do jego absolutnej odpowiedzialności (Stec, 1993, s. 26–27). W późniejszym czasie odpowiedzialność ta sięgała do granic siły wyższej (Stec, 1993, s. 27). Inaczej niż typowi dłużnicy, przewoźnik był zatem odpowiedzialny za przypadek zwykły (*casus fortuitus*), czyli zdarzenie, którego skutkiem dłużnik, przy maksymalnej staranności, mógł przynajmniej teoretycznie zapobiec (Rozwadowski, 1992, s. 154).

5 Kwestia ta budzi jednak wiele wątpliwości i charakterystyczne jest tu zdanie M. Sośniaka, który twierdzi, iż „właczanie” przewozu w ramy *locatio-conductio* „pozostawało w sprzeczności z doktryną i praktyką” (Sośniak, 1993, s. 7).

Odpowiadało to instytucji *custodia*, charakterystycznej dla zobowiązań, w ramach których dłużnik był zobowiązany do strzeżenia cudzej rzeczy (Rozwadowski, 1992, s. 154). Odpowiedzialność przewoźnika opierała się więc nie na przesłankach natury podmiotowej, lecz przedmiotowej, czyli ryzyku (Rozwadowski, 1992, s. 154; Stec, 1993, s. 27–28)<sup>6</sup>.

Jest symptomatyczne, że podobne rozwiązanie wypracował również system *common law*, mimo jego istotnej odmienności od systemu kontynentalnego. Począwszy od XIII i XIV wieku, w Anglii kształtowała się kategoria podmiotów zwanych *common callings*. W wieku XIV obejmowała ona kilkadziesiąt zawodów, które były wykonywane w sposób profesjonalny. Do kategorii tej zaliczano również przewoźników. Na podmioty, którym przysługiwał przymiot *common callings*, nakładano specjalne obowiązki, w szczególności bezwzględną odpowiedzialność za niewykonanie zobowiązania. Tak więc przewoźnicy będący *common callings* (później zwani *common carriers*) ponosili bezwzględną odpowiedzialność za utratę przesyłki według reguł *absolute liability*<sup>7</sup>. W orzecznictwie angielskim i literaturze porównywano zatem odpowiedzialność przewoźnika do odpowiedzialności ubezpieczyciela, zaznaczając jednak, że przewoźnik jest „ubezpieczycielem, któremu nie przysługują uprawnienia ubezpieczyciela” (Beale, 1897, s. 168).

Do rozwiązań rzymskich jednoznacznie odwołano się w kodeksie cywilnym Napoleona z 1804 roku (dalej: KN), stanowiąc, że „przewoźący lądem i wodą ulegają, pod względem dozoru i zachowania powierzonych sobie rzeczy, tym samym zobowiązaniom co i utrzymujący domy gościnne (zajazdy, karczmy, hotele, oberże itp.)” (art. 1782 KN). Nawiązanie do rzymskich *recepta* jest tu ewidentne (Sośniak, 1993, s. 9). Za utratę lub uszkodzenie rzeczy przewoźnik mógł się zwolnić od odpowiedzialności wyłącznie, powołując się na wypadek losowy lub siłę wyższą (art. 1784 KN). W literaturze wskazuje się, że kodeks cywilny Napoleona zbliżał przewóz do najmu dzieła, choć w doktrynie francuskiej umowę przewozu zaliczano do *contrats d'entreprise*, wskazując na niezależność przewoźnika od użytkownika transportu (Sośniak, 1993, s. 9). Podobne rozwiązania przyjęto we francuskim kodeksie handlowym (dalej: KH) z 1807 roku (Stec, 1993, s. 47 i n.). W tym ostatnim akcie prawnym regulacja umowy przewozu łączyła w sobie cechy najmu oraz przechowania (Sośniak, 1993, s. 9). Nacisk położono na obowiązek pieczy nad przesyłką i jej zwrotu po wykonaniu przewozu. Od odpowiedzialności za szkodę przewoźnik mógł się tylko zwolnić, powołując się na siłę wyższą lub właściwości przesyłki (art. 103 ust. 2 KH).

Obiektywizacja odpowiedzialności przewoźnika jest zatem jedną z cech wiodących umowy przewozu (Sośniak, 1987, s. 133). Trzeba przy tym podkreślić, że odejście od winy, przy jednoczesnym pozostaniu na płaszczyźnie kontraktowej, stanowi rozwiązanie wyjątkowe (Beale, 1897, s. 157; Stec, 1993, s. 13) wynikające ze specyfiki stosunku przewozu. Nie oznacza to jednak, że w każdym czasie i w odniesieniu do przewozów każdego rodzaju przewoźnik ponosił odpowiedzialność według surowszych reguł niż w typowym stosunku kontraktowym. Istniejący w określo-

6 Nieco odmiennie zdanie ma M. Sośniak, który twierdzi, że nie można się doszukiwać podobieństw między odpowiedzialnością opartą na *custodia* a dzisiejszą odpowiedzialnością obiektywną, będącą wynikiem rozwoju technicznego (Sośniak, 1974, s. 116–117, 1987, s. 130–131). Klauzula dotycząca zobowiązań gwarancyjnych przewoźnika stała się w późniejszym okresie immanentnym dodatkiem do kontraktu; ostatecznie uważana była za skuteczną z chwilą załadowania rzeczy na środek transportowy, niezależnie od faktycznego jej zastrzeżenia (Stec, 1993, s. 27).

7 Pojęcie *absolute liability* należy utożsamiać z odpowiedzialnością obiektywną (niezależną od winy), a nie tylko odpowiedzialnością absolutną. Na temat rozwoju odpowiedzialności przewoźnika w prawie angielskim zob. w szczególności (Beale, 1897, s. 158–168).

nym czasie sposób regulacji odpowiedzialności przewoźnika, w tym także dopuszczalność regulowania tej odpowiedzialności w umowie stron, stanowił w znacznym stopniu odbicie aktualnej pozycji (siły) grup społecznych o przeciwnych interesach – z jednej strony właścicieli ładunków, z drugiej zaś przewoźników oraz innych podmiotów z nimi powiązanych. Przykładowo w prawie angielskim do końca XIX wieku dopuszczalne było umowne ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika morskiego nawet za szkody powstałe z jego winy, podczas gdy w odniesieniu do przewozów kolejowych już w połowie XIX wieku (1854) uchwalona została ustawa wprowadzająca szczególne warunki, które musiały być spełnione, by ograniczenie takie było skuteczne (Stec, 1993, s. 32). Odmienna była jednak pozycja przewoźników morskich i kolejowych oraz ich kontrahentów. Ogromna flota handlowa Anglii obsługiwała w dużej mierze kontrahentów zagranicznych; zaostrenie odpowiedzialności przewoźników morskich byłoby zatem działaniem w interesie tych kontrahentów, nieuzasadnionym także z punktu widzenia interesów państwa angielskiego. W przypadku przewoźników kolejowych do powstania ustawowych regulacji ograniczających swobodę kontraktową w zakresie uregulowania ich odpowiedzialności doprowadził natomiast silny nacisk ze strony kontrahentów, niezadowolonych z nieuczciwych praktyk przewoźników (Stec, 1993, s. 31–32). W tym ostatnim przypadku przeważały zatem interesy właścicieli przewożonych towarów. Oczywiście wpływ na ostateczny kształt odpowiedzialności przewoźnika miały także inne czynniki ekonomiczne, społeczne czy techniczne. Reżimy odpowiedzialności stawały się bardziej skomplikowane, a zaostrenie odpowiedzialności przewoźnika w niektórych przypadkach uzyskiwała przeciwwagę w kwotowym ograniczeniu jego odpowiedzialności.

## KODYFIKACJA UMOWY PRZEWOZU ORAZ JEJ MIĘDZYNARODOWE UREGULOWANIA

Istotne znaczenie dla rozwoju umowy przewozu miała kodyfikacja prawa cywilnego oraz przyjmowanie międzynarodowych regulacji dotyczących tej umowy. W epoce nowożytnej wraz z dalszym rozwojem transportu wzrastało zainteresowanie umową przewozu (Stec, 2011, s. 818). Powstawały wówczas cząstkowe regulacje tej umowy, szczególnie w zakresie przewozów morskich<sup>8</sup>. Przelomowe znaczenie miała jednak dopiero wspomniana wyżej kodyfikacja napoleońska. Umowa przewozu została wyodrębniona z innych umów i uregulowana zarówno w kodeksie cywilnym Napoleona, jak i Kodeksie handlowym. Unormowania umowy przewozu w tych aktach prawnych w znacznym stopniu wpłynęły na kształt regulacji przyjmowanych w państwach znajdujących się pod wpływem kodyfikacji napoleońskiej, w tym także w Polsce.

Szybki rozwój transportu kolejowego w XIX wieku doprowadził do wydawania w poszczególnych państwach aktów prawnych dotyczących przewozów kolejowych, w tym również umowy przewozu w transporcie kolejowym lub pewnych aspektów tej umowy, zwłaszcza odnoszących się do odpowiedzialności przewoźnika. Kolejne akty prawne wydawane były m.in. w Anglii (1830, 1854) oraz Prusach (1838, 1861). Od tej gałęzi transportu rozpoczął się też proces internacjonalizacji prawa przewozowego. Idea uchwalenia międzynarodowej konwencji dotyczącej przewozu towarów kolejną narodziła się w Szwajcarii. Ze względu na tranzytowe położenie tego kraju znaczna

8 Dotyczy to m.in. francuskiego ordonansu o marynarce (1681), gdańskiej ordynacji o żegludze przybrzeżnej (1697) oraz pruskiej ustawy o prawie morskim (1727). Por. (Hołowiński, 1964, s. 22; Stec, 2011, s. 819).

część wykonywanych tam przewozów miała charakter międzynarodowy, co rodziło częste konflikty między systemami prawnymi różnych państw (Lyon-Caen, 1893, s. 471; Żółciński, 1971, s. 24). W 1874 roku prace nad konwencją rozpoczęła specjalna komisja powołana przez rząd szwajcarski. Drugi projekt był przygotowywany równoległe przez rząd niemiecki. Różnice między nimi polegały głównie na tym, że Szwajcarzy często odwoływali się do prawa krajowego (państwa wysyłki, tranzytu lub przeznaczenia), podczas gdy w projekcie niemieckim znacznie ograniczono liczbę takich odesłań (Lyon-Caen, 1893, s. 472). Pierwsza konferencja, na której podjęto próbę uchwalenia konwencji, odbyła się w 1878 roku. Jej rezultaty okazały się obiecujące i wypracowany podczas niej dokument spotkał się z przychylną opinią większości uczestników. Niestety ani na drugiej konferencji zwołanej w 1881 roku, ani na trzeciej z roku 1886 konwencji nie udało się uchwalić. Dopiero na kolejnym spotkaniu w 1890 roku konwencja została podpisana przez dziewięć uczestniczących w nim państw<sup>9</sup>. Wymiana dokumentów ratyfikacyjnych nastąpiła w dniu 30 września 1892 roku.

Roli Konwencji berneńskiej z 1890 roku nie sposób przecenić. Była to jedna z pierwszych umów międzynarodowych dotyczących unifikacji prawa prywatnego, a prawdopodobnie pierwsza, która odnosiła się do prawa umów. Jej zasięg terytorialny był wprawdzie początkowo ograniczony, stopniowo jednak do konwencji przystąpiła znaczna liczba państw europejskich, a także kilka państw z Afryki i Azji. Z biegiem czasu rozszerzał się też zakres normowania konwencji – objęto nią również przewóz pasażerów, towarów niebezpiecznych itp.<sup>10</sup> Można bez wątplenia stwierdzić, że konwencja odegrała duże znaczenie w unifikacji prawa prywatnego także w innych dziedzinach, a w szczególności umowy przewozu w pozostałych gałęziach transportu. Jest to szczególnie wyrażone w transporcie drogowym, ale w pewnym stopniu też w transporcie lotniczym. Bezdyskusyjny jest również wpływ tej konwencji na prawo krajowe. Już w pierwszych latach jej obowiązywania państwa będące jej stronami dokonały zmian przepisów dotyczących przewozów krajowych, tak by dostosować je do regulacji konwencyjnych (Lyon-Caen, 1893, s. 469–470).

Konwencja berneńska od początku przewidziała system rewizji jej postanowień na konferencjach rewizyjnych (najpierw co trzy, a następnie co pięć lat). Nowelizacje konwencji pozwalały na dostosowywanie jej postanowień do zmieniających się warunków wykonywania przewozów, uwzględnianie rozwoju technicznego i organizacyjnego, poprawę rozwiązań, które nie sprawdzały się w praktyce. Bardzo istotne było to, że konwencja nie doprowadziła do petryfikacji regulacji umowy międzynarodowego przewozu towarów kolejną, ale umożliwiła jej rozwój. Co ważne – inaczej niż w transporcie lotniczym – nigdy nie doszło do zduplikowania systemu prawa kolejowego, tzn. wszystkie państwa przyjmowały kolejne wersje konwencji w jej nowym brzmieniu<sup>11</sup>. Utrzymanie jednolitości systemu było możliwe dzięki temu, że prace nad tymi następnymi wersjami pro-

9 Były to: Szwajcaria, Niemcy, Francja, Austro-Węgry, Włochy, Belgia, Luksemburg, Holandia, Rosja. Polska przystąpiła do konwencji 24 lutego 1922 r. Por. (Oświadczenie, 1922). Konwencja była wówczas zmieniona Porozumieniem dodatkowym z dnia 16 lipca 1895 r. oraz Konwencjami dodatkowymi z dnia 16 czerwca 1898 r. i 19 września 1906 r.

10 Szeroko na temat ewolucji konwencji zob. (Żółciński, 1971, s. 32–39).

11 Odrębną kwestią jest wykształcenie się równoległego systemu prawnego dotyczącego przewozów kolejowych w państwach socjalistycznych (tzw. system SMGS).

wadzone były w ramach Centralnego Biura Międzynarodowych Przewozów Kolej<sup>12</sup>. Niewątpliwie utrzymaniu jednolitości sprzyjał też regionalny, a nie ogólnoświatowy charakter konwencji.

W 1924 roku uchwalono konwencję dotyczącą transportu morskiego<sup>13</sup>, której zakres regulacji był jednak znacznie węższy niż w przypadku konwencji kolejowej. Uregulowała ona jedynie zagadnienia związane z konosamentem oraz odpowiedzialnością przewoźnika morskiego. Już w czasie przygotowania konwencji przyjęte w niej rozwiązania budziły wątpliwości. Określano ją jako kompromisową (Cole, 1922, s. 31), w istocie jednak w większym stopniu uwzględniała interesy przewoźników morskich kosztem interesów nadawców, przewidując daleko idące ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika. Nawet jeśli taka regulacja była uzasadniona w czasie przyjmowania konwencji, to w miarę rozwoju technologicznego i minimalizowania w ten sposób ryzyka związanego z przewozem uzasadnienie to utraciło rację bytu (Łopuski, 2011, s. 142). Niestety mimo wielu prób nie udało się doprowadzić do zastąpienia Reguł haskich nową konwencją, która uwzględniałaby zmiany, jakie zaszły w przewozach morskich w okresie ostatnich stu lat<sup>14</sup>. Wskutek uchwalenia Reguł haskich doszło zatem do petryfikacji umowy przewozu ładunku morzem na podstawie konosamentu.

W 1929 roku przyjęto Konwencję warszawską<sup>15</sup> regulującą przewozy lotnicze (pasażerskie i towarowe), których rozwój rozpoczął się kilkanaście lat wcześniej. Po kilkudziesięciu latach jej obowiązywania doszło do uchwalenia nowej konwencji lotniczej zwanej Konwencją montrealską<sup>16</sup>. Niestety proces zastępowania starej konwencji nową jest długotrwały i obecnie utrzymują się dwa systemy prawa lotniczego. Ujednolicenie umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów na skalę regionalną zostało uregulowane Konwencją CMR z 1956 r.<sup>17</sup>, a przewozów drogą wodną śródlądową (i to tylko w niektórych krajach Europy) dopiero Konwencją budapeszteńską z roku 2001.

## PODSUMOWANIE

Proces internacjonalizacji prawa przewozowego ma charakter ciągły. Postęp techniczny i przemiany gospodarcze wymuszają zmiany konwencji i dostosowanie ich przepisów do aktualnych potrzeb. Konwencje dotyczące poszczególnych gałęzi transportu oddziałują na siebie, poszczególne postanowienia stanowią wzorce dla rozwiązań przyjmowanych w innych konwencjach, wpływ ten wyraźny jest także przy ich interpretacji. Na obecnym etapie rozwoju międzynarodowego prawa

12 Central Office for International Carriage by Rail (OCTI). Organizacja ta powstała w 1893 r. Obecnie funkcjonuje pod nazwą Międzypaństwowa Organizacja dla Międzynarodowych Przewozów Kolej<sup>12</sup> (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail, OTIF).

13 Zob. (Konwencja, 1924; Protokół, 1968; Protokół, 1979). Konwencja zwana jest Regułami haskimi, a wersja zmieniona protokołem z 1968 r. Regułami hasko-wisbijskimi.

14 Rezultatem takich prób jest m.in. Konwencja Narodów Zjednoczonych podpisana w Rotterdamie w dniu 23 września 2009 r. o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską (zwana Regułami rotterdamskimi). Konwencja ta nie weszła do tej pory w życie.

15 Zob. (Konwencja, 1929; Konwencja, 1961; Protokół, 1955).

16 Konwencja, 1999.

17 Konwencja, 1956. Stronami Konwencji CMR były początkowo wyłącznie państwa europejskie, w późniejszym okresie także niektóre kraje Afryki i Azji.

przewozowego ma ono jednak w dalszym ciągu charakter branżowy i – jak wyżej wspomniano – nie wydaje się możliwe, by w przewidywalnej przyszłości doszło do ujednoczenia regulacji dotyczących przewozów różnymi gałęziami transportu. Branżowy charakter regulacji stanowi podstawową przeszkodę w unormowaniu międzynarodowych przewozów multimodalnych, których rola rośnie od kilkudziesięciu lat. Dotycząca tych przewozów konwencja uchwalona w 1980 roku<sup>18</sup> nie weszła nigdy w życie. Również wspomniane wyżej Reguły rotterdamskie<sup>19</sup>, regulujące m.in. przewozy multimodalne, których częścią jest przewóz morski, nie zyskały wystarczającego uznania międzynarodowego. Jedną z podstawowych przeszkód dla powszechnej akceptacji wskazanych konwencji jest ocena wzajemnych relacji między konwencjami multimodalnymi a konwencjami unimodalnymi.

Jak wskazano wyżej, węzłowym zagadnieniem związanym z przewozem jest odpowiedzialność przewoźnika. Można mieć pewność, że wraz z rozwojem techniki oraz zmianami społecznymi i gospodarczymi regulacje dotyczące odpowiedzialności przewoźnika, zarówno w prawie poszczególnych krajów, jak i prawie międzynarodowym, będą ulegały dalszym przeobrażeniom.

Odrębną kwestią jest dostosowanie regulacji dotyczących przewozów krajowych do unormowań wynikających z konwencji międzynarodowych. Rozróżnienie na przewozy krajowe i międzynarodowe powoli traci na znaczeniu, zwłaszcza w odniesieniu do przewozów wykonywanych w ramach Unii Europejskiej. Naturalnym kierunkiem zmian jest bowiem harmonizacja prawa krajowego z prawem konwencyjnym. Takie rozwiązanie powinno zostać także przyjęte docelowo w prawie polskim (Dąbrowski, Wesołowski, 2017, s. 546).

## LITERATURA

- Beale, J.H. (1897). The Carrier's Liability: Its History. *Harvard Law Review*, 3 (11), 158–168. DOI: 10.2307/1321969.
- Cole, S.D. (1922). *The Hague Rules 1921. Explained*. London: Effingham Wilson.
- Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2017). Koncepcja sposobu unormowania umowy przewozu rzeczy w prawie wewnętrznym. W: Z. Kuniewicz, D. Sokołowska (red.), *Prawo kontraktów* (s. 539–550). Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Górski, W. (1959). *List przewozowy (studium prawne)*. Poznań: Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk.
- Hołowiński, J. (1964). *Umowa o przewóz ładunku drogą morską: istota i charakter prawny*. Gdynia: Wydawnictwo Morskie.
- Lyon-Caen, Ch. (1893). La convention du 14 octobre 1890 sur le transport international des marchandises par chemins de fer. *Journal du droit international privé*, 20, 465–475.
- Łopuski, J. (1989). Z dziejów prawa morskiego – procesy rozwojowe i ich uwarunkowania. *Prawo Morskie*, 3, 5–29.
- Łopuski, J. (2011). *O żegludze i prawie morskim. Wspomnienia i refleksje*. Bydgoszcz–Gdynia: Oficyna Wydawnicza Branta.
- Rozwadowski, W. (1992). *Prawo rzymskie. Zarys wykładu wraz z wyborem źródeł*. Poznań: Ars Boni et Aequi.
- Sośniak, M. (1974). *Prawo przewozu lądowego*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Sośniak, M. (1987). Z historii prawa przewozowego w Starożytności. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Prace Instytutu Ekonomiki Transportu*, 22 (8), 127–135.
- Sośniak, M. (1993). Współczesny charakter umowy przewozu na tle historycznoporównawczym. *Studia Iuridica Maritima*, 3, 7–14.
- Stec, M. (1993). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce. Geneza, charakter prawny, granice. Studium porównawcze*. Kraków: Uniwersytet Jagielloński.

18 Konwencja Narodów Zjednoczonych o międzynarodowym multimodalnym przewozie towarów podpisana w Genewie w dniu 24 maja 1980 r.

19 Por. przypis 14.



- Stec, M. (2011). W: J. Rajski (red.), *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*. Seria: *System prawa prywatnego* (t. 7, s. 818–897). Warszawa: C.H. Beck.
- Wielopolski, A. (1975). *Zarys gospodarczych dziejów transportu do roku 1939*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Żółciński, Z. (1971). *Systemy prawne regulujące międzynarodowe przewozy towarów kolejami*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.

## AKTY PRAWNE

- Konwencja (1924). Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów podpisana w Brukseli dnia 25.08.1924 r. Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258.
- Konwencja (1929). Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisana w Warszawie dnia 12.10.1929 r. Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49.
- Konwencja (1956). Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19.05.1956 r. Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 z późn. zm.
- Konwencja (1961). Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowny sporządzona w Guadalajarze dnia 18.09.1961 r. Dz.U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167.
- Konwencja (1999). Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzona w Montrealu dnia 28.05.1999 r. Dz.U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235.
- Oświadczenie (1922). Oświadczenie Rządowe z 4.04.1922 r. w przedmiocie przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej o przewozie towarów kolejami żelaznymi. Dz.U. Nr 76, poz. 685.
- Protokół (1955). Protokół zmieniający Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12.10.1929 r., podpisany w Hadze dnia 28.09.1955 r. Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189.
- Protokół (1968). Protokół sporządzony w Brukseli dnia 23.02.1968 r. zmieniający Międzynarodową konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25.08.1924 r. Dz.U. z 1980 Nr 14, poz. 48.
- Protokół (1979). Protokół zmieniający Międzynarodową konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z dnia 25.08.1924 r. zmienioną Protokołem z dnia 23.02.1968 r., sporządzony w Brukseli dnia 21.12.1979 r. Dz.U. z 1985 r. Nr 9, poz. 26.

---

## A FEW REMARKS ON THE DEVELOPMENT OF THE CONTRACT OF CARRIAGE OF GOODS AND TRANSPORT CONVENTIONS

### ABSTRACT

The purpose of this article is to outline briefly the development of the contract of carriage of goods, pointing out the essential circumstances which have influenced the formation of fundamental rights and obligations of the parties to the contract. The historical perspective allows to ask questions about the directions of further evolution of the contract of carriage and the international transport conventions in the a-changing economic and technological reality.

### KEYWORDS

contract of carriage of goods, transport of goods, transport conventions, carrier's responsibility

*Translated by Daniel Dąbrowski*