

IV Ogólnopolska Konferencja Prawa Morskiego  
pod tytułem  
„Prawo żeglugi morskiej”  
Uniwersytet Gdański – Wydział Prawa i Administracji  
26 lutego 2015 r.

**REGUŁY HASKO-VISBIJSKIE, HAMBURSKIE I ROTTERDAMSKIE -  
ANALIZA PRAWNO-PORÓWNAWCZA**

**Marek Czernis**  
**„Marek Czernis Kancelaria Radcy Prawnego”**  
**Pl. Rodła 8**  
**70-419 Szczecin**

Analiza prawno-porównawcza fundamentalnych regulacji międzynarodowych dotyczących przewozu ładunków morzem w wyznaczonym czasie prezentacji konferencyjnej to zadanie typu „mission impossible”.

Możliwym jest jedynie zasygnalizowanie podstawowych cech i trendów legislacyjnych, które leżały u podstaw poszczególnych regulacji.

Taki też charakter może mieć i będzie miała niniejsza prezentacja.

Jeszcze na długo przed przyjęciem w 2008 r. i podpisaniem w 2009 r. roku nowej Konwencji ONZ ws. umów dotyczących międzynarodowego przewozu ładunków morzem z transportem multimodalnym - zwanej powszechnie jako Reguły Rotterdamskie - rozgorzała, czasem bardzo emocjonalna, polemika dotycząca nowych Reguł.

Obóz zwolenników i przeciwników Reguł wysyłał co bardziej znamienitych przedstawicieli do intelektualnych potyczek i pojedynków na „udeptanej ziemi”.

Przyglądając się uważniej prowadzonym sporom, polemikom, wysuwanym argumentom za i przeciw, odnosiłem często wrażenie, iż dużą część tych sporów można było uniknąć, albo przynajmniej znacząco zawęzić pole rozbieżności gdyby zwaśnione strony spróbowały dokonać precyzyjniejszego zestawienia prawno-porównawczego Reguł Rotterdamskich z dotychczasowymi uregulowaniami międzynarodowymi obowiązującymi w światowym obrocie shippingowym – to jest, w szczególności:

1. Międzynarodowej konwencji o ujednostajnieniu, niektórych zasad dotyczących konosamentów z 1924 r. wraz z poprawkami z 1968 r. i 1979 r. – zwanymi powszechnie Regułami Haskimi lub Regułami Hasko-Visbijskimi oraz
2. Konwencji ONZ z 1978 r. dotyczącej przewozów ładunków morzem, znanej pod nazwą Reguły Hamburskie.

To na wyżej wymienionych regulacjach (ze szczególnym zwróceniem uwagi na Reguły Hague-Visby), zbudowany został międzynarodowy ład prawny związany z przewozem ładunków morzem.

Jakakolwiek zatem próba podważenia czy zmiany tego, przeszło stuletniego porządku prawnego, musi budzić uzasadnione kontrowersje.

Kluczowym zatem pytaniem, które należy postawić przy tego typu rozważaniach jest pytanie czy nowa międzynarodowa propozycja legislacyjna – Reguły Rotterdamskie to propozycja rewolucyjna zrywająca z dotychczasowym reżimem prawnym, wprowadzająca, nowe niestandardowe rozwiązania i regulacje, czy też jest to jedynie ewolucyjna odpowiedź legislacji międzynarodowej, w pełni szanująca dotychczasowy ład prawny i dorobek orzecznictwa; uzupełniona jedynie o nowe przepisy wynikające z postępu technologiczno-eksploatacyjnego i dokumentacyjno-prawnego w światowym handlu morskim.

Już jedno z postanowień preambuły do Reguł Rotterdamskich wydaje się odpowiadać na to pytanie.

I tak, stwierdzono tam m. in., iż: “Recognising the significant contribution of Hague-Visby Rules and Hamburg Rules – to the harmonisation of the law governing the carriage of goods by sea, and mindful of the technological and commercial developments that have taken place since the adoption of those conventions and of the need to consolidate and modernise them, have agreed as follows.”

A zatem ewolucja!

Ażeby lepiej zrozumieć zarówno charakter rzeczonej ewolucji jak i jej kierunek koniecznym jest określenie „praprzyczyny”- tej „causy causans”, która uruchomiła całą maszynę legislacyjną, determinując też jej charakter i kierunek.

Zatem, na początku była „strict liability of the carrier”.

Ta bezwzględna odpowiedzialność przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu lub z tytułu jakiegokolwiek uszkodzenia lub utraty ładunku w czasie przewozu była ograniczona jedynie pięcioma (sic!) przypadkami zwalniającymi przewoźnika z odpowiedzialności, a więc, tylko w przypadku wykazania przez przewoźnika, iż powstała szkoda jest rezultatem:

- 1) Act of Good;
- 2) Queen’s enemies;

- 3) Inherent vice of the goods;
- 4) Defective packing;
- 5) Jettison (GA);

przewoźnik mógł uniknąć odpowiedzialności [„Southecote’s Case (1601)】.

Sytuacja, z punktu widzenia przewoźników, była fatalna. Takiego ryzyka prawno-ekonomicznego nie był w stanie ponosić żaden racjonalnie myślący armator. Należało zatem znaleźć rozwiązanie...

Przyniosła je panująca wszechwładnie w świecie kontraktowym zasada swobody umów („Freedom of contract”). W 1804 r. – precedens „Lyon v. Mells” zadeklarował, ustalony już na długo wcześniej, zwyczaj i praktykę kontraktową, zgodnie z którą strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania. Na skutki nie trzeba było długo czekać. Zrazu powoli, a następnie coraz odważniej i z większą fantazją kontraktową przewoźnicy, wykorzystujący swoją dominującą pozycję, zastępowali tradycyjną zasadę „strict liability of the carrier” strukturą zobowiązaniową, w której bezwzględna odpowiedzialność zastąpiona została bezwzględną nieodpowiedzialnością przewoźnika, w której lista przesłanek egzoneracyjnych, zwalniających armatora od jakiejkolwiek odpowiedzialności zajmowała czasami 70% całego tekstu umowy.

Każda akcja, szczególnie mająca charakter ekstremalny, musi wywołać reakcję. Dialektyka heglowska „teza” – „antyteza” – „synteza” znalazła swój legislacyjny odpowiednik w rozwoju prawa morskiego w tym zakresie. Już w 1886 r. precedens amerykański („Phoenix”), postawił pierwszą tamę nieograniczonej swobodzie kontraktowej: „Carrier is not allowed to contract away any liability for their own negligence”.

Nieważne jest zatem zastrzeżenie umowne, iż przewoźnik nie będzie odpowiedzialny za szkodę, którą może wyrządzić frachtującemu umyślnie. Była to tylko zapowiedź nadchodzącej „burzy legislacyjnej”. Najpierw na poziomie lokalnym, jak - amerykański „The Harter Act” (1893 r.), poprzez podobne ustawy w Australii, Nowej Zelandii czy w Kanadzie, przygotowany został grunt do przyjęcia – powszechnej międzynarodowej regulacji, która miała wyznaczyć podstawowe punkty graniczne pomiędzy swobodą kontraktową przewoźników a bezpieczeństwem finansowo-ubezpieczeniowym innych uczestników obrotu morskiego.

Począwszy zatem od przyjętych w 1924 r. Reguł Haskich z jej odpowiednimi zmianami, poprzez nowatorskie Reguły Hamburskie z 1978 roku, czy skończywszy na monumentalnym wysiłku legislacyjnym Reguł Rotterdamskich z 2008 r., zauważyć należy, systematyczne rozszerzenie przez kolejne regulacje międzynarodowe, ścisłej reglamentacji prawnej związanej z międzynarodowym przewozem ładunków drogą morską. Cechą charakterystyczną tej tendencji jest przyjęcie przez wszystkie omawiane tu regulacje prawne swoistego „modus operandi”, niezbędnego do realizacji zamierzonego celu legislacyjnego.

Art. III (8) Reguł Haskich i Hasko-Visbijskich, podobnie jak Art. 23 Reguł Hamburskich czy wreszcie Art. 79 Reguł Rotterdamskich przyjęły tę samą zasadę, zgodnie z którą jakiegokolwiek postanowienia umowne dotyczące praw, obowiązków i odpowiedzialności stron umowy przewozu – przewoźnika i frachtującego nie mogą naruszyć bezwzględnie obowiązujących przepisów odpowiednio Reguł Hasko-Visbijskich, Hamburskich czy Rotterdamskich.

Przy czym pamiętać należy, iż wspomniany imperatywny charakter reguł konwencyjnych odnosi się jedynie do tzw. minimalnych poziomów praw i obowiązków.

Nic nie stoi na przeszkodzie aby strony uzgodniły rozleglejszy zakres obowiązków przewoźnika, czy też bardziej restryktywny, od konwencyjnego, system odpowiedzialności.

Identyczny charakter semi-imperatywnych przepisów, konstytuujących wszystkie rozważane tu Konwencje to pierwszy, istotny dowód potwierdzający wspólny rodowód genetyczny, całej legislacji morskiej w tym zakresie, wywodzącej się z tych samych źródeł i realizujących tę samą linię rozwojową.

A linia ta, powtórzmy, to ewolucyjne „zawłaszczanie jurysdykcyjne” coraz to nowych obszarów znajdujących się wcześniej pod panowaniem zasady „swobody kontraktowej”.

Przyjrzyjmy się bliżej dwóm płaszczyznom legislacyjnym, w których ta swoista „creeping jurisdiction” jest szczególnie dostrzegalna:

- zakresowi geograficzno-czasowemu obowiązywania danej regulacji, oraz

- typom umów objętych danymi regulacjami.

Legislatorzy międzynarodowi, przygotowujący pierwszy projekt Reguł Haskich z 1924 r., przy określeniu zakresu, w którym dotychczasowa swoboda kontraktowa miała zostać wyparta przez ścisłą regulację prawną, zdeterminowani byli zasadniczo dwoma aspektami.

Z jednej strony, byli świadomi, iż międzynarodowa społeczność shippingowa, nie jest gotowa do daleko idących ustępstw i rezygnacji z „freedom of contract”. Z drugiej strony, realia eksploatacyjno-techniczne przewozów ładunków wyznaczyły niejako naturalne granice przyszłej regulacji.

Znalazło to swoje odzwierciedlenie w zapisie Art. 1 (e) Reguł Haskich, zgodnie z którym imperatywne przepisy konwencji, z pierwszeństwem przed zapisami umownymi, obowiązują w okresie od chwili załadowania ładunku na statek do chwili wyładowania ładunku ze statku.

To formuła określona potocznie jako „tackle-to-tackle” skutkowałą tym, iż poza przewozem morskim, sensu stricte, w pozostałej części umowy przewozu, obowiązywała, z powrotem, pełna swoboda kontraktowa.

W szczególności, strony umowy przewozu mogły (i w istocie robiły to często), określić odpowiedzialność przewoźnika odmiennie od postanowień Reguł:

- a) za czas od przyjęcia ładunku do przewozu,
- b) aż do rozpoczęcia ładowania go na statek, i
- c) od zakończenia wyładowania aż do wydania ładunku.

Sytuacja odmienności kontraktowej „before and after” dostrzeżona została w Art. 4 Reguł Hamburskich. Postęp technologiczny przewozów, w których sytuacje dostarczania przewoźnikowi ładunku w porcie, często na długo przed przybyciem do niego statku, który dany przewóz miał dokonać, jak też odwrotna sytuacja w porcie wyładunkowym, w którym ładunek często pozostawał na składzie lub magazynie portowym w oczekiwaniu na finalny odbiór, powodował, iż wspomniana odrębność reżimów odpowiedzialności „przed i po wyładunku”, nie mogła być dłużej tolerowana.

Reakcja legislacyjna Reguł Hamburskich zwana skrótowo „port-to-port” ustalała jednolite zasady pełnego obowiązywania semi-imperatywnych przepisów konwencyjnych (bez możliwości modyfikacji kontraktowych) za cały okres pozostawania ładunku w pieczy przewoźnika poczynając, od portu załadowania, okresu przewozu oraz kończąc na porcie wyładunkowym.

Kolejna konwencja, była ponownie odpowiedzią na postępującą gwałtownie rewolucję przewozów kontenerowych, w której przewóz drogą morską był jedynie elementem złożonego logistycznie, multimodalnego ciągu transportowego, gdzie punkt przyjęcia ładunku do przewozu i punkt jego ostatecznego wydania odbiorcy wykraczał daleko poza nabrzeże wyładunkowe czy granice portu.

Ujęcie prawne tej nowej sytuacji, zawarte w Art. 12 RR, definiowane obrazowo jako formuła „door-to-door”, potwierdziło, zakres imperatywnych przepisów Reguł, od przyjęcia takiego ładunku do przewozu, aż do jego wydania odbiorcy, niezależnie od tego, gdzie takie przyjęcie lub wydanie ładunku ma mieć miejsce.

Ten spektakularny rozrost władztwa legislacji międzynarodowej na coraz to większe obszary aktywności gospodarczej związanej z przewozem jeszcze bardziej widoczny jest w obrębie płaszczyzny kontraktowo-dokumentacyjnej.

Tą część rozważań należy rozpocząć od wskazania, których umów, żadna z rozważanych tu konwencji, nie objęła swoim zakresem regulacyjnym.

A zatem, szeroko pojęte umowy czarterowe (czarter na podróż, czarter na czas, „slot charter”, „trip charter” i wszelkie odmiany tych podstawowych typów umów) są wyłączone systemowo z regulacji obowiązkowych.

Umowy czarterowe, charakteryzujące się dynamiczną równowagą podaży i popytu z partnerami rynkowymi dysponującymi podobnymi potencjałami ekonomiczno-prawnymi nie potrzebują ingerencji ustawodawcy, chociażby nawet najbardziej racjonalnego.

Swoboda kontraktowa zatem, winna być w tym przypadku zasadą niewzruszalną. Na tym kończy się jednak ściśle podobieństwo Reguł.



Reguły Haskie z 1924 r. przyjęły, iż jakakolwiek umowa przewozu ładunków morzem będzie objęta reżimem konwencyjnym, pod jedynym wszakże zasadniczym warunkiem - umowa taka musi przewidywać wydanie najważniejszego w tym okresie dokumentu przewozowego czyli konosamentu, a konkretnie konosamentu na zlecenie lub na okaziciela („B/L as negotiable document of title”). Tylko tego typu umowy przewozu wchodziły w orbitę oddziaływania Reguł Haskich i Hasko-Visbijskich.

W okresie przygotowania Reguł Hamburskich, wiadomym już było, iż konosament – jakkolwiek w dalszym ciągu pełniący niezwykle ważną rolę w międzynarodowym obrocie handlowym - coraz mocniej wypierany był przez innego typu dokumenty przewozowe, nie mające charakteru papierów wartościowych.

W niektórych relacjach, morski list przewozowy („sea waybill”), czy np. morskie polecenie wydania („ship’s delivery order”) zdominowały wręcz kontrakty przewozowe, marginalizując rolę konosamentów.

W efekcie powyższego Reguły Hamburskie przemodelowały formułę umowy przewozu i dokumentów przewozowych objętych zakresem Regulacji. Przyjęta definicja umowy przewozu ładunków morzem odpowiadać zaczęła szerokiej formule anglosaskiej - „contract of affreightment” czy w ujęciu cywilistycznym – polskiej formule umowy przewozu.

Co więcej, obowiązek wydania dokumentu przewozowego w oparciu o tak sformułowaną definicję umowy przewozu rozciągnięty został na jakikolwiek dokument przewozowy (konosament, morski list przewozowy itp.) pod warunkiem jedynie, aby rzeczony dokument stanowił potwierdzenie przyjęcia ładunku do przewozu; oraz był dokumentem potwierdzającym warunki takiej umowy.

Pisane przeszło 20 lat później, Reguły Rotterdamskie stanowiły, bo stanowić musiały, odzwierciedlenie rozwoju dokumentacyjno-prawnego i kontraktowego, który miał miejsce na przełomie XX i XXI wieku.

W efekcie powyższego, Reguły z 2008 r., przyjęły za punkt wyjścia rozbudowaną formułę hamburskiej umowy przewozu - „contract of affreightment”, z tą jednakże zasadniczą różnicą, iż poza przewozem drogą morską, umowa taka może obejmować przewóz multimodalny w pełnym



tego słowa znaczeniu. Ponadto, dokument przewozowy (w takiej czy innej formie, niepodzielnie połączony z bytem kontraktowym i co do zasady stanowiący zarówno w Regułach Hasko-Visbijskich jak i Hamburskich warunk sine qua non do stosowania danych Reguł) przestał mieć takie znaczenie.

Innymi słowy, nawet w przypadku gdy w danej umowie przewozu nie wystawiono żadnego dokumentu przewozowego Reguły Rotterdamskie będą miały bezpośrednie zastosowanie, ze wszystkimi wynikającymi z tego skutkami prawnymi.

Signum specificum nowej Konwencji z 2008 roku są:

- 1) wyłączenia związane z kontraktami ilościowymi;
- 2) nowatorska terminologia dokumentów przewozowych; oraz
- 3) rozszerzenie dopuszczalnych form tych dokumentów.

Obok umów czarterowych – Reguły z 2008 r. uznały, iż umowy zdefiniowane jako umowy ilościowe [„volume contracts”] mogą zostać objęte reżimem szczególnym, w którym kontraktowe modyfikacje i wola stron, mają pierwszeństwo przed semi-imperatywnymi przepisami konwencyjnymi.

Te tajemniczo brzmiąca umowa, to nic innego jak szeroko stosowane w praktyce (w niektórych relacjach oceanicznych stanowiące 80 procent przewozów):

- a) „consecutive voyage charter”,
- b) „long term freighting contract”,
- c) kontrakty ramowe; czy
- d) „Ocean Line Service Agreement”.

Dotyczy to zatem tego typu umów przewozu zawieranych powszechnie z udziałem wielkich armatorów liniowych i globalnych korporacji handlowych („traderskich”), gdzie potencjał ekonomiczny stron umowy i wolumeny przewozowe przemawiają za odstąpieniem od międzynarodowej reglamentacji prawnej na rzecz daleko posuniętej „freedom of contract”.

O ile całą regulację Reguł Rotterdamskich można określić jako postępową ewolucję, o tyle przepisy dotyczące dokumentów przewozowych mają znamiona rozwiązań rewolucyjnych.

I tak, zrezygnowano w nowej regulacji z dotychczasowych tradycyjnych, powszechnie stosowanych w obiegu międzynarodowym określeń dokumentów przewozowych jak np.: konosament („bill of lading”), czy morski list przewozowy („sea waybill”).

Zastąpiono je nazwami opisowymi jak:

- „negotiable transport document” (B/L)
- „non-negotiable transport document requiring surrender” (straight B/L),  
czy
- „non-negotiable transport document” (sea waybill).

Podstawy, tak daleko idącej zmiany terminologicznej, należy poszukiwać w próbie objęcia przez nowe Reguły jak najszerszej kategorii dokumentów przewozowych, których różnorodność i „hybrydowy” charakter daleko wykracza poza tradycyjny kanon dokumentacyjny ukształtowany przez ostatnie parę stuleci.

Czy to nowatorstwo terminologiczne zostanie przyjęte przez świat shippingowy ?

Należy raczej wątpić. Przypuszczać raczej należy, iż nawet, gdyby nowe przepisy weszły do obiegu światowego, w użyciu pozostaną tradycyjne, formularze i nazwy dokumentacyjne, do których stosować się będzie nowe regulacje.

Trzecim, w tym przypadku, wysoce pozytywnym novum Regulacji Rotterdamskich jest wprowadzenie, co do zasady, pełnej ekwiwalentności funkcjonalnej i prawnej formy pisemnej i elektronicznej wszystkich dokumentów przewozowych.

Stosunkowo duży zespół przepisów (nie występujący ani w Regułach Hasko-Visbijskich ani Hamburskich) pozwala zharmonizować międzynarodowo-elektroniczny obieg dokumentów transportowych i to również w odniesieniu do najbardziej opornych na tego typu próby

konosamentów i innych dokumentów przewozowych mających znamiona papierów wartościowych.

Czy przyjęte w tym zakresie regulacje będą wystarczająco pojemne prawnie aby wydane na ich podstawie elektroniczne konosamenty czy morskie listy przewozowe uzyskały pełną ekwiwalentność funkcji takich dokumentów oraz uznanie prawne na równi z ich papierowymi odpowiednikami?

Na to pytanie – da odpowiedź, jak zawsze, praktyka żegluga w ciągu najbliższych lat.

Nie rozwijając dalej tej części rozważań, wspomnę tylko iż Reguły, w sposób daleko szerszy i bardziej precyzyjny od swoich poprzedniczek z 1924/1968 i 1978 roku uregulowały kwestie:

- a) treści dokumentów przewozowych,
- b) sposobu klauzowania danych wprowadzonych do tych dokumentów,
- c) skutków dowodowych, czy
- d) warunków i form przenoszenia konosamentów i innych dokumentów transportowych.

To duży postęp legislacyjny stanowiący bardzo silną stronę nowych Reguł.

Zaledwie „wyłynęliśmy z portu” – a już rygory czasowe wystąpienia nakazują powoli kończyć tę legislacyjną peregrynację.

Muszę zatem zrezygnować z omówienia arcyciekawego rozwiązania Reguł Rotterdamskich w zakresie zasad odpowiedzialności przewoźnika gdzie wychodząc, z ugruntowanej w Regułach Hasko-Visbijskich i Hamburskich zasady „domniemania winy przewoźnika” za szkodę wynikłą z utraty lub uszkodzenia ładunku, przewoźnik został wyposażony w precyzyjny, oparty na opcyjnej formule – mechanizm obronny. Gdzie zwolnienie się z odpowiedzialności, oparte zostało na zadziwiającej syntezie kazuistycznej, hasko-visbijskiej długiej liście przesłanek egzoneracyjnych, połączonej z purytańską, cywilistyczną formułą Reguł Hamburskich, według której przewoźnik nie odpowiada za szkody, za które nie ponosi odpowiedzialności (brak winy).

Z powodu tych samych ograniczeń czasowych, pominąć muszę też omówienie dynamiki wzrostów poziomów ograniczenia odpowiedzialności

przewoźnika począwszy od Reguł Haskich po Reguły Rotterdamskie, połączone z przemodelowaniem przepisów skutkujących, w praktyce, brakiem możliwości wyłączenia takiego ograniczenia odpowiedzialności.

Pozostaje, wreszcie, duży zespół przepisów, które można poklasyfikować na:

- zakres podmiotowy,
- zakres szczegółowy; oraz
- zakres jurysdykcyjno-proceduralny.

Zakres podmiotowy oparty na dwubiegunowości kontraktowej: przewoźnik – frachtujący, charakteryzuje się powiększającym z konwencji na konwencję, po stronie przewoźnika i po stronie frachtującego, kręgiem podwykonawców wyposażonych i objętych tą samą ochroną prawną ale też i tym samym zakresem obowiązków konwencyjnych i umownych jakie przysługują głównym stronom danej umowy przewozu.

W zakresie szczegółowych uregulowań, dotyczących, inter alia: pożaru na statku, przewozu żywych zwierząt, ładunków przewożonych na pokładzie, ładunków niebezpiecznych, czy zejścia z trasy („deviation”), we wszystkich kolejnych konwencjach uwzględniono specyfikę zdarzeń lub rodzaj przewozu, powodującą konieczność lub możliwość odrębnego uregulowania czy kontraktowej modyfikacji praw, obowiązków czy zakresu odpowiedzialności frachtującego i przewoźnika.

Wreszcie, w zakresie jurysdykcyjno-proceduralnym roszczenia z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu ładunku podlegają, począwszy od Reguł Hamburskich, coraz precyzyjniejszemu zespołowi przepisów związanych z sądowym lub arbitrażowym trybem rozstrzygania sporów, przy zauważalnej, w kolejnych Regułach, tendencji odchodzenia od wyłącznych zapisów na sąd lub arbitraż na rzecz opcyjnej, szerokiej gamy potencjalnych miejsc wszczęcia i dochodzenia danych roszczeń przewozowych.

Czas na konkluzje.

Po 1924 roku i przyjęciu Reguł Haskich, świat międzynarodowego przewozu ładunków nie był już taki sam. Rozpoczął się dynamiczny, przebiegający na wielu płaszczyznach: legislacyjnej, jurydycznej i

dokumentacyjno-operacyjnej, proces żmudnego delimitowania obszarów aktywności handlowo-morskiej objętych reglamentacją prawną, a rejonami w których swoboda kontraktowa utrzymywała swoje imperium.

Reguły Rotterdamskie, ten ostatni, „gargantuiczny” wysiłek międzynarodowej społeczności żeglugowej jest swoistą syntezą aktualnych jurydycznych trendów i tendencji legislacyjnych, oraz wypadkową sprzecznych często sił i interesów rynkowych. Jest zatem syntezą jak najbardziej reprezentatywną dla współczesnego obrazu międzynarodowego prawa morskiego dotyczącego przewozu ładunków morzem wraz z przewozem mającym charakter multimodalny.

Rozszerzające się, z jednej strony, geograficznie, podmiotowo i dokumentacyjnie władztwo międzynarodowych uregulowań legislacyjnych równoważone jest, z drugiej strony, utrzymującą a nawet znacząco rozszerzającą się sferą kontraktową, w której „full freedom of contract” zachowuje pełną niemal siłę i wigor „Dickensowskiego kapitalizmu”.

I to ta dychotomia prawna podlegająca wysokiej dynamice kreatywnego ustawodawstwa i orzecznictwa międzynarodowego wyznaczać będzie kierunek rozwoju i postępu ewolucyjnego prawa morskiego i praktyki shippingowej XXI wieku.