

## dr Adam Salomon: Reguły Hamburgskie

**fragment podręcznika: Adam Salomon, Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003, s.112–114.**

Reguły Hamburgskie zostały uchwalone w 1978 roku w Hamburgu. Jest to Konwencja Narodów Zjednoczonych o Przewozie Towarów Morzem, nad którą prace trwały 7 lat. Reguły Hamburgskie mają zastąpić Reguły Haskie z 1924 roku, ale warunkiem ich wejścia w życie była ich ratyfikacja przez co najmniej 20 państw.<sup>1</sup>

Obecnie w handlu morskim większość państw nadal stosuje przepisy konwencji brukselskiej, a jednocześnie nabrał mocy prawnej inny międzynarodowy dokument, regulujący nawet szerszy zakres zagadnień – konwencja hamburska. Stan taki może trwać jeszcze dość długo, gdyż w handlu morskim mogą funkcjonować równoległe różne unormowania zasad przewozowych.

Charakterystyczne jest, że już po wejściu w życie Reguł Hamburgskich, do czego zresztą przyczyniły się ratyfikacje dokonane głównie przez państwa nie mające większego znaczenia w światowej żegludze, niektóre państwa „tradycyjnie morskie” przystąpiły do Reguł Visby, wzmacniając w ten sposób międzynarodowe znaczenie tych uregulowań.<sup>2</sup> Uwzględniając wymogi transportu multimodalnego, w Regułach Hamburgskich rozróżniono pojęcie przewoźnika i rzeczywistego (faktycznego) przewoźnika.

Przewoźnikiem jest osoba przez którą lub w imieniu której została zawarta umowa przewozu towarów morzem. Rzeczywistym przewoźnikiem jest natomiast każda osoba, której przewoźnik powierzył wykonanie całości lub części przewozu. Umowa przewozu morzem – zgodnie z konwencją hamburską – jest taką umową, na podstawie której przewoźnik podejmuje się przewieźć towary morzem, z portu do poru, w zamian za fracht. Umowa obejmująca przewóz towarów statkiem (morzem) i innymi środkami transportu, jest także uważana za umowę przewozu morzem, ale przepisy konwencji stosuje się jedynie do morskiego odcinka przewozu.

Konosament, zgodnie z Regułami Hamburgskimi, to dokument potwierdzający zawarcie umowy przewozu morzem, w którym przewoźnik potwierdza przyjęcie lub załadunek towarów i zobowiązuje się do wydania towarów w zamian za zwrot dokumentu.

Postanowienia konwencji mają zastosowanie do wszystkich umów przewozu morzem pomiędzy dwoma różnymi państwami, jeżeli: port załadunku lub załadunku przewidziany w umowie jest zlokalizowany w państwie, które jest stroną konwencji, jeden z opcyjnych portów wyładunku przewidzianych w umowie jest rzeczywistym portem wyładunku i jest zlokalizowany w państwie, które jest stroną konwencji, albo konosament (inny dokument potwierdzający umowę przewozu morzem) jest wystawiony w państwie, które jest stroną konwencji lub powołuje się on na przepisy konwencji lub ustawodawstwo państwa, które te przepisy inkorporowało.



<sup>1</sup> W październiku 1991 roku konwencję hamburską ratyfikowało 20. państwo (Zambia), co spowodowało wejście konwencji w życie 1 listopada 1992 roku.

<sup>2</sup> W maju 1993 roku do Reguł Visby przystąpiła Kanada, w czerwcu 1993 roku – Japonia i Grecja, natomiast z drugiej strony – nad ratyfikacją konwencji hamburskiej zastanawiają się Stany Zjednoczone.

Odpowiedzialność przewoźnika rozciąga się na okres od przejęcia ładunku w pieczę w porcie załadunkowym do momentu wydania towarów w porcie wyładunkowym. W tym czasie przewoźnik odpowiada za utratę ładunku, jego uszkodzenie oraz za opóźnienie w wydaniu ładunku, chyba że udowodni, że on, jego pracownicy i agenci podjęli wszystkie rozsądne środki, aby do utraty, uszkodzenia lub opóźnienia nie dopuścić. Generalnie konwencja hamburska zaostrzyła, w stosunku do konwencji brukselskiej, rygory odpowiedzialności przewoźnika i ograniczyła w znacznym stopniu katalog sytuacji, które zwalniają przewoźnika od odpowiedzialności. Limit odpowiedzialności przewoźnika za utratę lub uszkodzenie ładunku ustalono na poziomie 835 SDR za jednostkę ładunku lub 2,5 SDR za kilogram wagi brutto, przy czym obowiązuje odszkodowanie wyższe. Odpowiedzialność przewoźnika za opóźnienie wydania towarów jest ograniczona do sumy równej 2,5-krotności frachtu za tę część ładunku, której opóźnienie dotyczy, nie może jednak przekroczyć ogólnej sumy frachtu płaconego na podstawie całej umowy przewozu morzem.

Niezależnie od faktu, że jednostką służącą do określenia limitu odpowiedzialności przewoźnika przyjętą w konwencji są Specjalne Prawa Ciągnięcia (SDR), państwa nie będące członkami Międzynarodowego Funduszu Walutowego (wówczas) mogą określić limit odpowiedzialności przewoźnika na poziomie 12500 jednostek monetarnych za jednostkę ładunku lub 37,5 jednostek monetarnych za kilogram wagi brutto. Wartość jednostki monetarnej odpowiada wartości 65,5 miligramów złota próby 900/1000.

Reguły Hamburgskie przyjęły rozstrzygnięcie Protokołu Brukselskiego z 1968 roku w zakresie ustalenia, co stanowi jednostkę ładunku przy przewozach w kontenerach lub innych urządzeniach transportowych. Jeżeli wykonanie przewozu lub jego części zostało powierzone rzeczywistemu przewoźnikowi, odpowiedzialnym za przewóz pozostaje – zgodnie z przepisami konwencji – przewoźnik. Ustalenia konwencji, określające odpowiedzialność przewoźnika, odnoszą się także do rzeczywistego przewoźnika, w zakresie realizowanego przez niego przewozu. Ma to znaczenie w przypadku, np. wystąpienia przez przewoźnika z roszczeniami regresowymi w stosunku do rzeczywistego przewoźnika.

Załadowca odpowiada za straty spowodowane nieprzekazaniem informacji lub przekazaniem fałszywych lub niepełnych informacji o oddanych do przewozu ładunkach niebezpiecznych. Zgodnie z Regułami przewoźnik jest zawsze zobowiązany do wystawienia konosamentu, jeżeli zażąda tego załadowca.

Konwencja potwierdza nieważność listów gwarancyjnych lub dokumentów o podobnym charakterze, w których załadowca zobowiązuje się do zrekompensowania przewoźnikowi ewentualnych strat, wynikających z nieumieszczenia w konosamencie klauzul restrykcyjnych. Nieważne są te postanowienia umowy przewozu morzem, które naruszają przepisy konwencji. Ważność zachowują jedynie postanowienia umowy przewozu zwiększające odpowiedzialność przewoźnika. Każde państwo przystępujące do konwencji hamburskiej musi dokonać wypowiedzenia konwencji brukselskiej, przy czym może wstrzymać to wypowiedzenie maksymalnie na okres 5 lat od momentu wejścia w życie konwencji hamburskiej, ale w tym okresie musi stosować przepisy tej konwencji w stosunkach z państwami, które do niej przystąpiły.