

mu anglosaskiego) jako właśnie rodzaj umowy na rzecz osoby trzeciej⁴⁴, można wprowadzić rozwiązania Reguł Rotterdamskich?

Czy możliwe jest, aby przyjęta przez KKPM polska konstrukcja legislacyjna multimodalnej umowy przewozu ładunku statkiem i innymi środkami transportu, zdeterminowana ramami art. 393 k.c., mogła „wchłonąć” rozwiązania międzynarodowe będące w swojej genezie swoistym zaprzeczeniem instytucji *pactum in favorem tertii*? Gdzie kończą się granice adaptacji i obszerności⁴⁵ konstrukcji art. 393 k.c. w zderzeniu z przepisami Reguł Rotterdamskich w zakresie *rights of the controlling party*? Przedstawiona tutaj szczegółowa analiza prawa do kontroli nad ładunkiem, leżąca u podstaw Reguł Rotterdamskich, pozwoli, w odrębnych opracowaniach, odpowiedzieć na wyżej postawione pytania i otwarte zagadnienia legislacyjne znajdujące się na granicy dwóch systemów – cywilistycznego i *common law*.

Marek Czernis

THE RIGHT TO CONTROL THE LOAD IN THE COMMON LAW – AN INTRODUCTION TO COMPARATIVE LEGAL ANALYSIS

The Rotterdam Rules, a new UN Convention 2008, which is the latest and most ambitious attempt to regulate the international carriage of goods by sea with the involvement of multi-modal transport, devotes a whole chapter (10) to the extensive regulation of the right of control over goods in the sea carriage *sensu stricto* or in the sea carriage being an element of a combined carriage. In order to understand and interpret the provisions of the Rules properly, it is necessary to refer to the sources of the legislative concept of the authors of the Convention. Undoubtedly, they are embedded in the Anglo-Saxon common law system.

In the article, an attempt to explain the institution of the right of control over goods has been made, starting from the leading precedent of 1840, through an analysis of subsequent judgments and legislative solutions supplemental thereto, which are adopted by the English legislation. The considerations are mainly focused on two carriage documents – the

⁴⁴ Art. 393 k.c. zob. komentarze: Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2010, s. 181–189; *Komentarz do k.c.* t. 1, red. G. Bieniek, Warszawa 2006, s. 191–198; *Kodeks cywilny*, t. II, red. K. Osajd, Warszawa 2013, s. 249–257; W. Czachowski, *Zobowiązania – zarys wykładu*, Warszawa 2009, s. 189–190; *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, t. VII, Warszawa 2001, s. 210–211.

⁴⁵ „Z zebranych uwag wynika, że instytucja umowy na rzecz osoby trzeciej stanowi niewątpliwie konstrukcję obszerną, w ramach której wzajemne stosunki między trzema osobami – zastrzegającym, przyrzekającym i osobą trzecią, mogą się kształtować dość różnorodnie”, s. 94; H. Goik, *Umowa przewozu przesyłek w transporcie lądowym, jako rodzaj umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej*, Katowice 1975; A. Rzetelska, *Umowa przewozu jako umowa o świadczenie na rzecz osoby trzeciej (Zagadnienia wybrane)*, Acta Universitatis Lodzianensis 1990; W. Górski, *Charakter prawny umowy o przewóz towarów*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 1999, t. V, s. 108–120.

bill of lading and the seaway bill – which are of a primary importance to carriages by sea. The analysis also includes the legal-comparative juxtaposition of the solutions adopted in other international transport conventions and represents a starting point for the legal-comparative considerations of the Anglo-Saxon institution of the “right to redirect”, including the modified version of the “right of control” from the Rotterdam Rules, and the Polish legal institution regulated in Art. 393 of the Civil Code (*pactum in favorem tertii*).