

MARIA DRAGUN-GERTNER*

PRZENIESIENIE KONOSAMENTU A TYTUŁ DO ŁADUNKU I ROSZCZEŃ Z UMOWY PRZEWOZU

Abstrakt

Konosamenty są zbywalnymi papierami wartościowymi, co oznacza że mogą być przenoszone w obrocie na inne osoby. Niektóre z nich mają jednak jeszcze dodatkową cechę obieguowości, dla określenia której używa się terminu *negotiability*. Termin ten bywa często w praktyce utożsamiany z pojęciem zbywalności (*transferability*), lecz ich prawne znaczenie się nie pokrywa. W systemach anglosaskich odnotować należy zróżnicowanie powiązanych z tym terminem skutków prawnych, w szczególności pomiędzy prawem brytyjskim i amerykańskim. Istotną rolę odegrała w tym kontekście doktryna „*privity of contract*”. Odrębności dotyczą także prawa kontynentalnego. Wpływa to ostatecznie na pozycję prawną i zakres nabytych uprawnień legitymowanych posiadaczy konosamentów uznawanych za *negotiable*, w tym także na uzyskanie przez nich uprawnień do dochodzenia od przewoźnika roszczeń związanych z uszkodzeniem ładunku.

Słowa kluczowe: konosament, zbywalność, konosament imienny, morski list przewozowy.

Obrót konosamentem, poza problemem jego wystawiania i przenoszenia wraz z nim ucieleśnionych przezeń praw, pozostaje także w związku z zapewnieniem ochrony prawnej podmiotom, których pozycja prawna wiąże się z tym dokumentem: w tym nabywcom w dobrej wierze, czy przyjmującym konosamenty jako zabezpieczenie roszczeń związanych z kredytowaniem morskich transakcji handlowych. W tym właśnie kontekście ujawnia się w stosunkach przewozowych cecha konosamentu określana jako *negotiability*, związana z tzw. *mercantile title to the goods*.

* Dr hab. Maria Dragun-Gertner, prof. WSB.

W praktyce obrotu handlowego, w pewnym uproszczeniu, terminu *negotiable* używa się zamiennie z terminem *transferable* wskazując, że konosament jest przeznaczony do obrotu¹. Nie jest to jednak ściśle i nie odpowiada prawnemu znaczeniu tego terminu, tak w systemach kontynentalnych, jak i anglosaskich.

Zbywalność (*transferability*) oznacza możliwość zbywania wraz z wydaniem dokumentu uprawnień przysługujących jego posiadaczowi bezpośrednio na inną osobę, bez pośrednictwa jakichkolwiek osób trzecich, tj. bez potrzeby informowania o tym innych podmiotów (np. przewoźnika)². Natomiast termin *negotiable* używany jest w krajach anglosaskich wobec dokumentów, których przeniesienie prowadzić może do przyznania nabywcy szerszego zakresu praw od tych, które przysługiwały zbywcy³.

Tak też w prawie kontynentalnym, z terminem *negotiability* wiąże się taką cechą dokumentu, że daje on nabywcy w dobrej wierze prawo domagania się uznania nabycia przez niego wyrażonych w tym dokumencie praw i kierowania związanych z nimi roszczeń wobec zobowiązanego dłużnika, niezależnie od zarzutów, jakie im przysługują wobec poprzedniego posiadacza⁴. Wiąże się to z funkcją obiegową papierów wartościowych, a konosament jest towarowym papierem wartościowym.

Termin *negotiability*, skoro wyraża uniezależnienie reprezentowanych przez konosament praw od zewnętrznych relacji prawnych, odnosi się do abstrakcyjności tego dokumentu w stosunkach przewozowych. Wiąże się z nim:

- 1) wyrażenie uprzywilejowanej sytuacji nabywcy dokumentu w dobrej wierze;
- 2) określenie stopnia w jakim dokument reprezentuje ucieleśnione w nim prawo, dla stwierdzenia którego go wystawiono, w tym wskazanie że:
 - a) prawo, które dokument reprezentuje jest przenoszone wraz z dokumentem,
 - b) podmiot zobowiązany z dokumentu może się wywiązać z tego zobowiązania tylko przez spełnienie świadczenia do rąk osoby będącej w fizycznym posiadaniu dokumentu,
 - c) spełnienie świadczenia do rąk posiadacza dokumentu prowadzi do wywiązania się ze zobowiązania, bez względu na to, czy osobie będącej w posiadaniu dokumentu przysługuje do niego tytuł,
 - d) kredytodawca posiadacza, który chce móc się zaspokoić z dokumentu jako części majątku dłużnika, może to uczynić przez samo przejęcie dokumentu, tak jakby był ruchomością, a nie przez prowadzenie procesu sądowego.

¹ Por. M. Dragun-Gertner, *Zbywalność konosamentu jako papieru wartościowego*, Prawo Morские 2006, t. XXII, s. 110.

² Szerzej na ten temat M. Dragun-Gertner, *op. cit.*, s. 98–111.

³ T. E. Scrutton, *On Charterparties and Bills of Lading*, XVIII ed. by A. A. Mocatta, M. J. Mustill, S. C. Boyd, London 1974, s. 182.

⁴ H. Tiberg, *Transfer of documents*, [w:] Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 2002, s. 539.

Reasumując *negotiability* oznacza więc, że ładunek jest powiązany z konosamentem tak, jak w przypadku papierów wartościowych opiewających na wierzytelności pieniężne powiązany jest z nimi dług osoby z nich zobowiązanej.⁵ W konosamencie oznacza to prawo nabywcy do żądania wykonania umowy przez przewoźnika zgodnie z warunkami zawartymi w tym dokumencie, bez względu na zarzuty przysługujące przeciwko załadowcy i poprzednim posiadaczom konosamentu⁶.

Zauważyć należy, że z abstrakcyjności (*negotiability*) konosamentu wynika wyłącznie ochrona jaką uzyskuje legitymowany posiadacz tego dokumentu w stosunkach z przewoźnikiem. Cecha ta nie prowadzi więc do zrównania konosamentu *negotiable* z kontynentalnym rozumieniem *document o title*, bo z nim wiąże się tytuł chroniony *erga omnes*.

Na oddzielenie zbywalności (*transferability*) i abstrakcyjności/obiegowości (*negotiability*) konosamentu w szczególności zwraca uwagę doktryna angielska. Każdy konosament, który jest *negotiable* musi być *transferable*⁷, bowiem to z jego zbyciem związane jest przeniesienie praw w nim wyrażonych, jednakże w samej zbywalności dokumentu powiązanej przeniesieniem ucieleśnionych w nim praw nie wyczerpuje się znaczenie *negotiability*. Ten termin oznacza bowiem, że prawa które uzyskuje nabywca zgodnie z treścią konosamentu, przysługują mu bez względu na to, czy wobec kogokolwiek w toku obiegu konosamentu zostały one ograniczone lub czy komukolwiek nie przysługiwały.

Prawa z konosamentu *negotiable* mogą być przeniesione wraz z dokumentem przez każdego posiadacza takiego konosamentu bez względu na to, jak wszedł on w jego posiadanie i na ważność obrotu nie ma wpływu to, czy zbywca miał do tego prawo, bądź czy właściciel konosamentu został bezprawnie pozbawiony jego posiadania. Jedynie po stronie nabywcy wymaga się dobrej wiary⁸.

Nawet jednak w tym rozumieniu pojęcie *negotiability* w prawie anglosaskim jest dalekie od jednolitości⁹. Przez długi czas konosament angielski był zdecydowanie mniej abstrakcyjny i ucieleśniał mniej praw związanych z jego posiadaniem niż jego amerykański odpowiednik.

Po pierwsze, relacje między zbywcą/załadowcą a przewoźnikiem, wystawcą konosamentu miały wpływ na samo nabycie prawa i jego zakres. Prawa naby-

⁵ G. Gilmore, C. L. Black, *The law of admiralty*, 2 nd ed., Mineola, New York 1975, s. 96.

⁶ H. Tiberg, *op. cit.*, s. 540.

⁷ *Carver's Carriage by Sea*, vol. I, XIII ed. by R. Colinvaux, London 1982, s. 404, przyp. 41. Zbywalność nie jest więc następstwem obiegowości (*negotiability*)¹⁴¹, przyp. 65 dokumentu – tak M. H. Koziński, *Zastosowanie instytucji indosu wekslowego w morskim obrocie handlowym*, Prawo Morskie 2006, t. XXII. Zbywalność jest bowiem cechą wyjściową dla dokumentów, z którymi ponadto wiąże się funkcja obiegowa.

⁸ G. Gilmore, C. L. Black, *op. cit.*, s. 98.

⁹ *Ibidem*, s. 94.

wane przez kupującego/odbiorcę lub nabywcę konosamentu były mierzone prawami, jakie przysługiwały załadowcy. W orzeczeniu z 1851 r. w sprawie *Grant v. Norway* uznano, że kapitan który podpisał konosament na ładunek, którego nie załadowano, nie jest upoważniony (*has no authority*) do wystawiania takich konosamentów, toteż taki konosament nie ma żadnej mocy prawnej. Dla przeciwdziałania skutkom takich orzeczeń w ustawie *Bills of Lading Act* z 1855 r. przewidziano, że konosament ma niepodważalną moc dowodową (*is conclusive evidence*), chyba że posiadacz konosamentu wiedział, że potwierdza on nieprawdę, albo gdy był to wynik zawinionego działania załadowcy lub posiadacza, co kapitan musiał udowodnić¹⁰. Według tej ustawy był to jednak tylko dowód przeciwko kapitanowi lub agentowi, a nie przewoźnikowi. Nie było tu też mowy o związaniu z samym nabyciem konosamentu roszczeń z tytułu niedostarczenia ładunku. Respektowanie zasady *nemo plus iuris*, a także doktryna *privity of contract* przesądziły, że prawo posiadacza konosamentu do pozywania przewoźnika z tytułu szkód w ładunku lub nieterminowego wykonania umowy przewozu było uzależnione nie od nabycia konosamentu, lecz od nabycia (obok konosamentu) tytułu do ładunku.

W kontekście unormowań tej ustawy uznawano jednak, że posiadacz konosamentu zbywanego w drodze indosu mógł (gdy nabył tytuł do ładunku) przenieść na nabywcę szerszy zakres uprawnień, niż sam posiadał, gdyż przenosił tylko pozycję prawną wynikającą z treści konosamentu, a nie żadne prawa, ani też żadne zobowiązania wynikające z jego stosunków z właścicielem statku, czarterującym lub załadowcą, chyba że indosatariusz o nich wiedział¹¹.

Związanie zaś z konosamentem symbolicznego posiadania ładunku wynika z przekazania go przez załadowcę przewoźnikowi w ramach *bailment* i zwyczajowo usankcjonowano przenoszenie tego posiadania poprzez indos konosamentu¹². Jednakże ochrona przyznana nabywcy takiego konosamentu oznaczała niezależnienie uznania przysługującego mu prawa do wydania ładunku od ewentualnych zarzutów związanych z nieważnością umowy sprzedaży. Bez względu bowiem na jej ważność, przewoźnik powinien wykonywać umowę przewozu (w dobrej wierze) na rzecz legitymowanego posiadacza konosamentu¹³.

Podział na dokumenty *negotiable* i *non-negotiable* jest zharmonizowany z anglosaskim oddzieleniem *order/bearer* oraz *straight documets* (dokumentów

¹⁰ B. Kozolchik, *Evolution and present state of the ocean bill of lading from a banking perspective*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, No 2, 1992, s. 175.

¹¹ T. E. Scrutton, *op. cit.*, s. 27–28; *Carver's Carriage*, s. 64 i n.

¹² T. Howard, B. Davenport, *English Maritime Law Update*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, No 3, 1993, s. 425–426; F. M. B. Reynolds, *The Carriage of Goods by Sea Act*, „*Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*” 1993, s. 436–444; T. Eckardt, *The Bolero Bill of Lading under German and English Law*, Sellier 2004, s. 80.

¹³ H. Tiberg, *op. cit.*, s. 541.

na zlecenie lub na okaziciela i dokumentów wskazujących imiennie uprawnionego odbiorcę).

Ta klasyfikacja konosamentów dokonana została z uwzględnieniem zasad doktryny *privity of contracts*, a więc przy założeniu, że umowa przewozu wiąże tylko jej strony. Gdy w wyniku jej zawarcia wystawiony został konosament *straight (non-negotiable)*, z którym nie wiązano statusu *document of title*, to dla treści relacji przewoźnik – odbiorca nie miał on żadnego znaczenia. W ramach funkcji dowodowych potwierdzał jedynie treść umowy jaką przewoźnik zawarł z załadowcą. Jeżeli w dalszym obrocie miało dojść do zmiany odbiorcy, konieczna była cesja praw z umowy przewozu, a nie z konosamentu.

Także w konosamentach *to order (negotiable)* zasada *privity of contracts* nie jest naruszona, bo u źródeł związania z konosamentem posiadania ładunku leży *bailment*, a nie kontrakt przewozowy. Prawa posiadacza takiego konosamentu nie są następstwem przyznania mu ich w umowie przewozu.

W ujęciu kontynentalnym, wzorowanym na prawie niemieckim, pozycja odbiorcy wynika z umowy na rzecz osoby trzeciej, czego konsekwencją jest oddzielenie samej umowy określającej stosunki między wysyłającym/załadowcą a przewoźnikiem, od konosamentu stanowiącego o relacji prawnej między przewoźnikiem a odbiorcą ładunku wskazanym w konosamencie. Ten ostatni, opierając swoje prawa na treści konosamentu, także imiennego, powołuje się na uprawnienia jemu samemu przypisane, a nie przekazane mu przez stronę umowy przewozu¹⁴. Treść relacji przewoźnik – odbiorca jest więc tu uniezależniona (oderwana) od treści umowy przewozu.

Konosament imienny w ujęciu anglosaskim i kontynentalnym nie jest więc pojęciem tożsamym. Choć w obydwu przypadkach dla jego obrotu wymagana jest cesja, to jednak w pierwszym przypadku jest to przelew praw z umowy przewozu, zaś w drugim przelew praw ucieleśnionych w konosamencie.

W odniesieniu do konosamentów imiennych nie można mówić ani o ich bezpośredniej zbywalności, ani o pełnej abstrakcyjności i gdy do tych cech nawiązują prawnomorskie uregulowania, to takie konosamenty pozostają poza zakresem ich regulacji.

Wyływające z nich uprawnienia są przenoszone w drodze cesji, toteż przechodzą na nabywcę w takim kształcie w jakim przysługiwały poprzednikowi. Dla skuteczności cesji najważniejsza jest przedmiotowa umowa (przelewu wierzytelności, a nie przewozu), a sam dokument pełni drugoplanową rolę.

Jednakże, gdy konieczne jest dla powoływania się na nabycie tych praw także przedstawienie dokumentu (a niezależnie od tego, czy wymagają tego właściwe systemy prawne, taka klauzula jest zamieszczana w treści tych dokumentów)¹⁵,

¹⁴ Por. T. Eckardt, *op. cit.*, s. 63–67.

¹⁵ T. Eckardt, *op. cit.*, s. 66.

a więc gdy dla żądania wydania ładunku wymagane jest przedstawienie konosamentu, wejście w jego posiadanie jest tak samo ważne dla odbiorcy, jak w konosamentach na zlecenie i na okaziciela. Konosamenty te, choć nie są przeznaczone na sprzedaż (tj. do obrotu), to jednak mogą także (jak konosamenty na okaziciela i na zlecenie) służyć zabezpieczeniu interesów kredytującego banku i mogą być wymieniane za zapłatą.

W prawie amerykańskim oddzielenie zbywalności i abstrakcyjności konosamentu nie jest tak akcentowane i pojęcie *negotiability*, tak jak w prawie kontynentalnym wiąże się z ochroną przyznawaną nabywcy konosamentu po wprowadzeniu go do obrotu, obejmując wszelkie roszczenia związane z wykonaniem umowy, w tym też odszkodowawcze, a nie tylko tytuł do posiadania i żądania wydania ładunku. Na początku XX w USA dwie ustawy *US Uniform Bill of Lading Act* (1909) i *Federal Bills of Lading Act – The Pomerene Act* 1916) przyznały konosamentowi, ukształtowaną uprzednio przez ponad stuletnią praktykę, moc dokumentu abstrakcyjnego, *negotiable*, wiążąc z nim *mercantile title to the goods*¹⁶. Jeśli przewoźnik (osoba przez niego upoważniona lub jego agent) wystawił konosament, przewoźnik stawał się odpowiedzialny za wykonanie umowy przewozu i wydanie ładunku:

- a) wobec właściciela ładunku w przypadku – konosamentu imiennego,
- b) wobec posiadacza konosamentu na zlecenie lub wystawionego albo indosowanego na okaziciela lub *in blanco (to order)*, będącego nabywcą w dobrej wierze, który polegał na opisie ładunku i potwierdzeniu jego załadownia zgodnie z konosamentem.

Oznaczało to, że nawet gdyby nieuczciwy agent przewoźnika nie otrzymał ładunku albo opisał go niezgodnie z rzeczywistym stanem rzeczy, sam fakt, że konosament został wystawiony przez osobę upoważnioną dawał podstawę do dochodzenia roszczeń, ustanawiając po stronie nabywcy *mercantile title to the goods*¹⁷.

Wiążąc z posiadaniem zbywalnego konosamentu wszelkie roszczenia związane z umową przewozu, a nie tylko roszczenie o wydanie ładunku *The Pomerene Act* wyłączył także stosowanie wobec tych umów doktryny *privity of contract*, co w efekcie oznaczało przyznanie posiadaczowi konosamentu takich praw, jakie z tym dokumentem wiążą systemy prawne prawa kontynentalnego. Prawa te przyznano w tej ustawie także podmiotowi, na który przeniesiono prawa z konosamentu imiennego, ale po uprzednim zawiadomieniu go o przelewie. Amerykańska COGSA 1936 nie zmieniła tej regulacji¹⁸.

¹⁶ G. Gilmore, C. L. Black, *op. cit.*, s. 94 i 95.

¹⁷ B. Kozolchik, *op. cit.*, s. 173.

¹⁸ G. Gilmore, C. L. Black, *op. cit.*, s. 94 i 95.

Przełamanie doktryny *privity of contract* w odniesieniu do konosamentów w prawie angielskim nastąpiło znacznie później i wiązało się z określeniem podmiotów uprawnionych do dochodzenia roszczeń, także odszkodowawczych, od przewoźnika.

Doktryna *privity of contract* wywodzi się z orzeczenia w sprawie *Tweddle v. Atkinson* z 1861 r.¹⁹, blokując w *common law* rozwój umów na rzecz osoby trzeciej²⁰. Zgodnie z tą doktryną kupujący, nie będąc stroną umowy przewozu nie miał tytułu do dochodzenia roszczeń z tej umowy.

Przez długi czas w Anglii konosament jako *document of title* oznaczał niewiele więcej niż prawo do żądania przeniesienia posiadania ładunku (wydania ładunku) przez przewoźnika, od czego oddzielone zostało prawo do dochodzenia roszczeń z umowy przewozu.

W odpowiedzi na odczuwalną przez praktykę potrzebę transferu praw kontraktowych z umowy przewozu wydana została najpierw ustawa *Bill of Lading Act* z 1855 r., która przewidywała przejście prawa dochodzenia roszczeń związanych z wykonaniem umowy z załadowcy na każdego odbiorcę wskazanego w konosamencie (*consignee*) i każdego indosatariusza, gdy własność ładunku (*property in the goods*) określonego w tym dokumencie została na niego przeniesiona. Ustawa przenosiła więc prawo do dochodzenia roszczeń tylko, gdy *property in the goods* przenoszono *upon or by reason of such consignment or endorsement*. Ten na kogo przeniesiono konosament przejmował jednak umowę nie taką samą jaka wiązała wysyłającego, dla której treści dowodem był konosament, lecz nową umowę o treści wyrażonej w konosamencie. Przejmował więc również obowiązki wynikające z tej umowy.

Prawo do dochodzenia roszczeń ładunkowych było więc w prawie brytyjskim związane z przeniesieniem tytułu do ładunku. Mechanizm *Bills of Lading Act* 1885 opierał się na założeniu, że zazwyczaj ostateczny właściciel załadowanego ładunku był tym, kto ponosił szkodę. W praktycznym stosowaniu tej ustawy stwierdzono jednak wiele braków i nieścisłości²¹. W szczególności dotyczyło to ładunków masowych. Odnośne rozstrzygnięcie w sprawie *The Gosforth* (1985) stało się zaczynem dla zmian ustawowych. Okazało się, że posiadacz konosamentu wystawionego na część ładunku masowego, nie miałby tytułu do dochodzenia roszczenia w związku z regulacją *Sale of Goods Act* 1979, gdyż zgodnie z nią tytuł własności nie może być przeniesiony przed wydzieleniem danej partii ładunku w porcie jego wyładowania. Tymczasem prawo takiego posiadacza konosamentu

¹⁹ T. Eckardt, *op. cit.*, s. 80.

²⁰ Przełamała ją dopiero ustawa z 1999 r. *Contracts (Rights of Third Parties) Act*, lecz spod zakresu jej stosowania wyłączono umowy przewozu ładunku morzem, z uwagi na objęcie ich odrębną regulacją COGSA 1971.

²¹ F. M. B. Reynolds, *op. cit.*, s. 437–440.

do pozywania przewoźnika w związku ze szkodą transportową jest racjonalnie uzasadnione, bo to na przewoźniku spoczywa ryzyko tej szkody. Ten problem złagodziło częściowo stanowisko L.J. Mustill w sprawie *The Delfini* (1990), gdzie stwierdzono, że wystarczy aby *consignment* albo *endorsement* odgrywały rolę istotnego elementu w przeniesieniu własności (*essential casual part*). Właśnie w przypadku ładunków masowych, chociaż własność nie przechodziła dopóki nie wyodrębniono danej partii ładunku w porcie przeznaczenia, przeniesienie konosamentu umożliwiało nabywcy odebranie ładunku w porcie i tym samym odgrywało *essential casual part* w przeniesieniu własności ładunku. W sytuacjach jednak, gdy *consignment or endorsement* nie miały w danym razie żadnej znaczenia dla przeniesienia własności, tj. gdy ładunek wydawano w zamian za listy gwarancyjne przed nadejściem konosamentu, ta reguła nie odgrywała żadnej roli i prawa do dochodzenia roszczeń z umowy przewozu nie były przenoszone na odbiorcę.

Nabywcy lub indosatariusze konosamentu, którzy nie przejmowali jego własności lecz wchodził w jego posiadanie w innym charakterze, np. wyłącznie w celu zabezpieczenia, jak banki, nie mogli pozywać, ani być pozywanymi.

Inne niejasności związane z *Bills of Lading Act 1885*, to rozstrzygnięcie kwestii, czy po przeniesieniu konosamentu i praw z umowy zbywca mógł pozywać, czy ponosił odpowiedzialność z tej umowy oraz czy nabywca ponosił odpowiedzialność za zdarzenia sprzed transferu konosamentu.

Ustawa ta stosowała się tylko do konosamentów, lecz:

- a) nie było jasne, czy także do konosamentów przyjęcia do załadowania; sugerowano, że raczej nie bo taki dokument pojawił się w użyciu dopiero wraz z załadunkami kontenerowymi²²,
- b) stosowanie ustawy nie było możliwe w przypadku konosamentów, które były indosowane po wyładowaniu ładunku ze statku, a więc po wykonaniu umowy przewozu²³.

Ustawa nie odnosiła się do morskich listów przewozowych (*non negotiable sea waybills*), bo nie będąc *document of title* nie jest to konosament i osoba w nim wskazana (*consignee*) nie może pozywać przewoźnika. Nie miała też zastosowania do *ship's delivery order*. Są to dokumenty używane do rozdzielania dużych partii ładunku objętych jednym konosamentem, nakazujące wydanie oznaczonej osobie określonej ilości, części ładunku, na który dany konosament opiewa. Ich posiadacze nie mogli kierować roszczeń do przewoźnika.

²² F. M. B. Reynolds, *op. cit.*, s. 438–440.

²³ *Ibidem*, s. 436.

Modyfikację zasad określających podmioty uprawnione do dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika wprowadziła w Anglii ustawa COGSA 1992²⁴. Ten, określany jako historyczny, przełom²⁵ oznacza przyznanie prawa do dochodzenia roszczeń z umowy przewozu: legitymowanemu posiadaczowi konosamentu, odbiorcy wskazanemu w morskim liście przewozowym, jak i osobie upoważnionej z *ship's delivery order*.

Ustawa ta zerwała z powiązaniem własności towaru z tytułem do dochodzenia roszczeń z umowy przewozu. Uprawnia ona każdego ważnie legitymowanego posiadacza konosamentu do dochodzenia roszczeń z umów stwierdzonych konosamentem bez względu na to, czy są właścicielami ładunku. Tytuł ten przysługuje wyłącznie ważnie legitymowanemu posiadaczowi konosamentu, nie ma więc ryzyka, że przewoźnik zapłaci odszkodowanie kilku podmiotom z tytułu tej samej szkody.

Określone w ustawie zasady dotyczące konosamentów obejmują tylko dokumenty *to order*, tj. wystawione na okaziciela albo wystawione lub indosowane na zlecenie (s.[1(2)(a): *References in This Act to a bill of lading (...) do not include references to a document which is inapplicable of transfer either by indorsement or, as a berarer bill, by delivery without indorsement*]. Przewiduje ona także, że konosamenty przyjęcia do załadowania są objęte terminem konosament.

Terminem tym nie są natomiast objęte konosamenty imienne (*straight bill of lading*). Zawierają one wskazanie odbiorcy, lecz nie mają klauzuli *to order*. W zakresie regulacji COGSA 1992, tj. dla określenia podmiotów uprawnionych do dochodzenia roszczeń, konosamenty te mogą być traktowane na równi z morskimi listami przewozowymi (*sea waybills*)²⁶. Ustawa ta przyznaje prawo do dochodzenia roszczeń także odbiorcy na podstawie morskiego listu przewozowego, jak i *ship's delivery order*. Pozwala także osobie, która jest legitymowanym posiadaczem konosamentu do pozywania przewoźnika po wyładunku, pod warunkiem, że wszedł on w posiadanie konosamentu zgodnie z ustaleniami dokonanymi przed wyładunkiem. Przenoszone na mocy tej ustawy prawo do dochodzenia roszczeń obejmuje wszystkie uprawnienia z umowy przewozu, a więc obejmuje tak prawo do żądania wydania ładunku, jak i prawo do odszkodowania²⁷. Jest tu też umocowanie do rozszerzenia ustawy odpowiednią legislacją do transakcji bezpapierowych, związanych z elektronicznym przekazem danych.

²⁴ H. Beale, L. Griffiths, *Electronic commerce: formal requirements in commercial transactions*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, nr 3, 2001, s. 477; T. Eckardt, s. 82–83.

²⁵ W. Tetley, *International Maritime and Admiralty Law*, Cowansville (Quebec) Canada 2002, s. 103.

²⁶ T. Eckardt, *op. cit.*, s. 83.

²⁷ *Ibidem*, s. 82.

BILL OF LADING TRANSFERABILITY AND THE TITLE FOR CARGO AND CLAIMS FROM THE CONTRACT OF CARRIAGE

Keywords: bill of lading, transferability, straight bill of lading, sea waybill.

Abstract

Bills of Lading are transferable documents of title and the transfer of document results in the transfer of the rights incorporated in it. Some of B/L are additionally negotiable. However the legal meaning of these two terms isn't the same what is not respected in practice. Historically there is also a difference in legal grounds and scope of rights represented and transferred by negotiable bills of lading according to British, American and continental law. An important role in this differentiation was played by the doctrine of privity of contract. This ultimately affects the legal position and scope of the acquired rights of legitimate holders of bills of lading, which are considered to be "negotiable", including the right to obtain claims from the carrier for cargo damage.