



**Marek Czernis**

*Radca prawny, Szczecin*

## PRAWO DO KONTROLI NAD ŁADUNKIEM W SYSTEMIE *COMMON LAW* – WSTĘP DO ANALIZY PRAWNOPORÓWNAWCZEJ

Kodeks morski (art. 143 § 1) przewiduje, iż: „*Frachtujący ma prawo dysponowania ładunkiem do chwili wydania go uprawnionemu odbiorcy. Może on w szczególności [...] żądać zwrotu ładunku [...] zmienić pierwotne wskazania dotyczące osoby odbiorcy i miejsca wyładowania [...]. Jeżeli ładunek przewożony jest na podstawie konosamentu, prawo do dysponowania ładunkiem przysługuje każdemu legitymowanemu posiadaczowi konosamentu [...]*”.

Komentarze do przytoczonego przepisu zwykle zgodnie stwierdzać, że przepis art. 143 k.m. wykazuje dość odległe powinowactwo z instytucją prawa brytyjskiego *stoppage in transitu*<sup>1</sup>. Czy w istocie tak jest? Czy rzeczywiście można przyjąć podobieństwo materialnoprawne prawa dysponowania ładunkiem w rozumieniu kodeksu morskiego oraz *stoppage in transitu* w rozumieniu systemu prawa anglosaskiego? Czy może jednak jest to zupełnie odrębna instytucja prawa morskiego zasługująca na osobne, szczegółowe uregulowanie?

Wagę problemu dostrzeżono przy redagowaniu postanowień nowej konwencji NZ z 2008 r., nazwanej Regułami Rotterdamskimi<sup>2</sup>, które wyodrębniły cały rozdział do uregulowania kwestii związanych z prawem dysponowania ładunkiem<sup>3</sup>. Reguły dla rozważanego prawa przyjęły określenie prawo do kontroli nad ładunkiem (*right of control*). Zgodnie z art. 50 Reguł – prawo do kontroli oznacza prawo do wydawania przewoźnikowi poleceń dotyczących ładunku, które nie stanowią zmiany umowy przewozu, prawo żądania zwrotu ładunku w porcie załadowania, jak również, nawet po rozpoczęciu podróży, zmiany pierwotnych wskazań dotyczących osoby odbiorcy i miejsca wyładowania. Innymi słowy, pra-

<sup>1</sup> S. Matysik, *Prawo morskie; Zarys systemu*, t. II, Wrocław 1975, s. 95; zob. również *Prawo morskie*, t. II (1), red. Jan Łopuski, 1998, s. 429.

<sup>2</sup> United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 11.12.2008, New York.

<sup>3</sup> Chapter 10 – „Rights of the controlling party”; art. 50–56 oraz art. 1 (12) i art. 1 (13).

wo kontroli w ujęciu Reguł Rotterdamskich obejmuje elementy zarówno operacyjne związane ze sposobem przewozu danego ładunku, jak i elementy kontraktowe, tj. prawo zmiany umowy przewozu ładunku w tak istotnych kwestiach, jak określenie odbiorcy ładunku czy miejsca, w którym ładunek ma być wydany.

Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego (KKPM) w swoich pracach nad częścią kodeksu morskiego dotyczącą przewozu ładunku zajęła się również, w ślad za Regulami Rotterdamskimi, tematem regulacji prawa do kontroli nad ładunkiem<sup>4</sup>. Z założenia, KKPM opracowała w tym zakresie przepisy w pełni implementujące odpowiednie regulacje Reguł Rotterdamskich. Ta obszerna implementacja Reguł w zakresie prawa do kontroli nie wynika z faktu, iż aktualny odpowiednik w k.m. – tj. art. 143 k.m. – okazał się niewłaściwy legislacyjnie lub czasowo zdezaktualizowany. Rzecz w tym, że art. 143 k.m., poza prawidłowo przyjętymi zasadami wyjściowymi, nie reguluje wielu kwestii związanych z prawem do kontroli, jak np. precyzyjnego określenia osoby uprawnionej do kontroli nad ładunkiem (w zależności od tytułu do tego prawa) oraz sposobów i skutków przeniesienia prawa na inne osoby, warunków wykonania prawa do kontroli, skutków zmiany umowy przewozu ładunku w związku z realizacją uprawnień do kontroli. Te i wiele dodatkowych kwestii znalazło się w nowym projekcie kodeksu morskiego, konsekwentnie w ślad za Regulami Rotterdamskimi.

O ile przepisy Reguł Rotterdamskich w wiążącym zakresie były już przedmiotem szczegółowych analiz zarówno międzynarodowych<sup>5</sup>, jak i krajowych<sup>6</sup>, o tyle mało uwagi zwrócono dotychczas na analizę genezy i źródeł prawnych, które zdeterminowały aktualny kształt i treść regulacji rotterdamskiej w zakresie prawa do kontroli nad ładunkiem. W założeniach wyjściowych, leżących u podstaw Reguł Rotterdamskich, było ujednoczenie i zharmonizowanie dotychczasowych regulacji, judykatury, doktryny i praktyki związanej z międzynarodowym przewozem ładunku drogą morską z ewentualnymi elementami multimodalnymi. W zakresie prawa do kontroli nad ładunkiem (*rights of the controlling party*), podobnie jak w innych kwestiach legislacyjnych, Reguły z 2008 r. wyszły z instytucji prawnej wykreowanej i ukształtowanej przez anglosaski system prawa precedensowego. Mocno uzasadnione wydaje się więc przybliżenie instytucji prawa do kontroli nad ładunkiem w systemie *common law* w jej aktualnym kształcie i jej relacji do podobnych (lub quasi-podobnych instytucji) zarówno w systemie prawa angielskiego, jak i na płaszczyźnie międzynarodowej.

<sup>4</sup> Projekt z dnia 29 listopada 2013 r. – Tytuł VI („Umowy”), Dział I („Przewóz ładunku”), Rozdział 1 („Umowa przewozu ładunku”), Oddział 5 („Prawo do kontroli nad ładunkiem”), art. 132–137.

<sup>5</sup> A. von Ziegler, J. Schelin, S. Zunareli, *The Rotterdam Rules 2008*, Kluwer Law International, Rights of the Controlling Party, s. 219–237; Y. Baatz i in., *The Rotterdam Rules: a practical annotation*, Informa London, 2009, s. 151–172; M.F. Sturley, T. Fujita, G. van der Ziel, *The Rotterdam Rules*, Sweet & Maxwell 2010, s. 275–296; i in.

<sup>6</sup> M. Dragun-Gertner, *Prawo do kontroli nad ładunkiem w Regulach Rotterdamskich i w Kodeksie Morskim*, [w:] *Współczesne problemy prawa. Księga Pamiątkowa dedykowana Prof. J. Młynarczykowi*, s. 120–130.

Punktem wyjścia rozważań w zaproponowanym zakresie jest ustalenie, czym prawo do kontroli (*right of control*) nie jest w rozumieniu prawa angielskiego. I tak prawo do kontroli nie jest zarówno prawem do dysponowania (*right of disposal – ius disponendi*), ani też nie jest prawem do *stoppage in transitu*.

Jeżeli chodzi o pierwszą z wyżej wymienionych instytucji *right of disposal* (prawo do dysponowania ładunkiem), to w systemie angielskim sformułowanie to używane jest wyłącznie w związku z umową sprzedaży<sup>7</sup>. Istota tej instytucji sprowadza się do umownego prawa sprzedawcy zastrzeżenia sobie własności rzeczy sprzedanej, pomimo wydania rzeczy kupującemu (lub przewoźnikowi w realizacji umowy sprzedaży), uzależniając przeniesienie własności od spełnienia przez kupującego określonych umową warunków. Ta instytucja (zbliżona, *prima facie*, do rozwiązań k.c. w art. 589–592) ma tylko ewentualny związek z umową przewozu ładunku.

Przyjęto mianowicie, iż „[...] *property will pass on shipment only where the seller has not reserved the right of disposal and an intention to reserve such right will generally [...] be inferred from the retention of the bill of lading (deliverable to the order of the seller/shipper or his agent) by the seller/shipper or his agent for presentation of the documents to obtain payment*”<sup>8</sup>.

Również druga z wymienionych wyżej instytucji *stoppage in transitu* nie ma formalnoprawnie żadnego powiązania z prawem do kontroli ładunku w rozumieniu Reguł Rotterdamskich. Co do zasady, prawo to wywodzi się z *common law* dotyczącego umowy sprzedaży, nie zaś umowy przewozu ładunku. Powiązanie pomiędzy obiema umowami polega jedynie na tym, iż zgodnie z *right to stoppage in transitu* sprzedawca, który dokonał przeniesienia własności rzeczy sprzedanej na kupującego, ale nie otrzymał przewidzianej umową zapłaty, jest uprawniony do przejścia posiadania ładunku przekazanego do przewozu przewoźnikowi celem zabezpieczenia swoich roszczeń o zapłatę. Prawo to sprzedający traci w sytuacji, w której konosament, na podstawie którego przewożony jest dany ładunek (będący potencjalnie przedmiotem zajęcia w trybie *stoppage in transitu*) zostaje przeniesiony na osobę trzecią działającą w dobrej wierze<sup>9</sup>.

Jeżeli prawo do kontroli (*right of control*) nie jest ani *right of disposal*, ani też *right of stoppage in transitu*, to czym zatem to prawo jest w systemie prawa angielskiego?

Prawo to połączone było nieodłącznie z uprawnieniami legitymowanego posiadacza konosamentu (*holder of the bill of lading*). Nie oznacza to, iż w późniejszym czasie nie zostało to prawo rozciągnięte na inne dokumenty przewozowe (np. morski list przewozowy – *seaway bill*) czy umowy czarterowe. Jednakże za-

<sup>7</sup> UK Sale of Goods Act. 1979, Sec. 19 (1) (2).

<sup>8</sup> *Clemens Horst Co. v. Biddel Bros* (1912); *The Julia* (1949); *The Elli 2* (1985); *Ross T. Smyth & Co. Ltd. v. T. D. Bailey, Son & Co* (1940); *Baxter, Fell & Co. Ltd. v. Galbraith and Grant Ltd.* (1941); *The Parchim* (1918); *The Albazero* (1977); *The Filiatra Legacy* 1991; *The Future Express* (1993).

<sup>9</sup> *Gurney v. Behrend* (1854) (1862); *Lickbarrow v. Mason* (1794); *The Marie Joseph* (1866); *The Argentina* (1867); *Fuentes v. Montis* (1868); *Ex p. Golding, Davis & Co. Ltd.* (1880); *Schuster v. McKellar* (1857).

sadnicza postać tego prawa ukształtowała się w oparciu o precedensowe rozwinięcie doktryny konosamentów jako papierów wartościowych<sup>10</sup>.

W efekcie jedna z podstawowych „definicji” precedensowych prawa angielskiego stwierdza, co następuje: „*At common law bills of lading are documents of title on account of their three features as:*

- (i) *an undertaking by the carrier to deliver the goods only to the holder ;*
- (ii) *the presumption raised that transfer of the bill constitutes relinquishment by the transfer to control over the goods, and*
- (iii) *the presumption that the transferee is to have the exclusive right of control of the goods*”<sup>11</sup>.

Bez wątpienia więc *right of control*, obok „przenoszalności” wyłącznego uprawnienia legitymowanego posiadacza konosamentu do żądania wydania ładunku, stanowiło swoiste *essentialia negotii* pojęcia konosamentu jako *document of title*.

Za punkt wyjścia do zrozumienia zakresu materialnoprawnego *right of control of the goods* posłuży nam ustalony przeszło sto lat później od cytowanego powyżej precedensu – wyrok ws. *Lycaon* (1983)<sup>12</sup>. W sprawie tej kupujący (*seller/shipper*) zlecił przewóz ładunku za konosamentem wystawionym na zlecenie kupującego (*buyer/consignee*). Przy wydaniu ładunku przewoźnikowi do przewozu nie nastąpiło przeniesienie własności na kupującego (a frachtujący w dalszym ciągu był w posiadaniu pełnego „setu” konosamentów). W orzeczeniu tym potwierdzono, iż sprzedający jest uprawniony do „przekierunkowania” ładunku objętego wydanym konosamentem (przypomnijmy, konosamentem *to order of consignee*), przez indosowanie konosamentu przez sprzedawcę/frachtującego (*shipper*) na rzecz innego podmiotu (w tym przypadku przez indosowanie na zlecenie banku celem ustanowienia zastawu umownego na rzecz tego banku). Innymi słowy, precedens potwierdził, iż nawet w przypadku *B/L [...] made out to the order of a named consignee* – frachtujący, który zażądał wystawienia konosamentów przez przewoźnika na potwierdzenie zawartej umowy przewozu, jest uprawniony do domagania się (poprzez stosowny indos), aby przewoźnik wydał ładunek innej osobie niż odbiorca (*consignee*) oryginalnie wyznaczony w konosamencie na zlecenie. Prawo do zmiany osoby odbiorcy określone jako *the shipper's right to redirect the goods* zastąpiło oryginalne, z *Barber v. Meyerstein* (1871) – określenie *right of control of the goods*, przy takiej samej treści – tj. umownym uprawnieniu frachtującego/legitymowanego posiadacza do zmiany umowy przewozu w elemencie dotyczącym odbiorcy ładunku przez stosowny indos lub wydanie konosamentu.

<sup>10</sup> Pominąć należy w tym miejscu obszerniejszy wywód, czym jest „konosament” (*Bill of Lading*) jako papier wartościowy (*document of title to goods*). W rozumieniu prawa angielskiego w niniejszym opracowaniu przyjęto, za przeważającym poglądem obowiązującym w doktrynie angielskiej, iż konosamentami są tylko konosamenty na zlecenie i na okaziciela (tj. *order B/L and bearer B/L*) w rozumieniu nadanym przez *Lickborrow v. Mason* (1787) (1794); *Sanders Bros v. Maclean & Co.* (1883); *E. Clemens Horst Co. v. Biddel Bros* (1912) i in.

<sup>11</sup> *Barber v. Meyerstein* (1871) Lord Westbury.

<sup>12</sup> *Elder Dempster Lines v. Zaki Ishag* (1983) 2 Lloyd's Rep. 548.

Ciekawe, że Reguły Rotterdamskie zignorowały powszechnie obowiązujące w prawie anglosaskim sformułowanie z *Lycaon* i powróciły do XIX-wiecznego sformułowania *right of control*<sup>13</sup>. Ta zmiana, po części, została spowodowana tym, iż Reguły rozszerzyły zakres prawa do kontroli nad ładunkiem nie tylko o prawo jednostronnej zmiany przez frachtującego/legitymowanego posiadacza – umowy przewozu w zakresie odbiorcy ładunku, ale również w zakresie miejsca wydania ładunku [art. 50 (1) (b) Reguł Rotterdamskich]. Ponadto należy pamiętać, że w ramach tych uprawnień mieści się szeroka możliwość wydania przewoźnikowi instrukcji związanych z techniczno-eksploatacyjnymi aspektami przewozu, niemających znamion zmian warunków samej umowy przewozu. Dla tak szerokiego zakresu uprawnień, sformułowanie *right of control* jest zdecydowanie bardziej pojemne i adekwatne językowo.

W kwestii nazewnictwa, prawo do kontroli wykazuje zresztą daleko posuniętą swobodę. I tak warto przypomnieć iż *right of control* lub *shipper's right to redirect the goods* ma swoje odpowiedniki określane jako *right of disposition* (lub *disposal*) albo jako *right to modify the contract of carriage* przyjęty w stosownych konwencjach dotyczących przewozu ładunków samolotami, transportem drogowym lub kolejowym<sup>14</sup>.

Dokonane w *Lycaon* rozstrzygnięcie zostało oparte na oryginalnej konstrukcji teoretycznej, sformułowanej w precedensie z 1840 r.<sup>15</sup> Przyjęto mianowicie, iż oryginalny odbiorca (wyznaczony w umowie przewozu udokumentowanej stosownym zapisem w konosamencie – jako *consignee or to order*) nie jest *prima facie*<sup>16</sup> oryginalną stroną umowy przewozu ładunku (zawartej w/lub potwierdzonej przez konosament), w związku z czym nie nabywa żadnych uprawnień kontraktowych tylko przez fakt, że został oznaczony w konosamencie jako odbiorca<sup>17</sup>. W efekcie frachtujący – strona umowy przewozu z przewoźnikiem – jest uprawniony *to a right to redirect*, będące *de facto* uprawnieniem do skutecznej prawnie jednostronnej (tj. bez potrzeby uzyskania zgody przewoźnika<sup>18</sup>) zmiany umowy, przez zmianę osoby odbiorcy uprawnionej do odbioru ładunku. W praktyce podobny efekt (zmiany osoby odbiorcy ładunku) uzyskuje się poprzez odrębne porozumienie pomiędzy frachtującym i przewoźnikiem, w wyniku którego na-

<sup>13</sup> Zob. art. 1 (12) w związku z art. 50 Reguł Rotterdamskich.

<sup>14</sup> Zob. art. 12 Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 1999 r. (*Warsaw Convention*); art. 12 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów z 1965 r. (CMR) czy art. 18; art. 30 Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z 1980 r. (COTIF – CIM).

<sup>15</sup> *Mitchell v. Ede* (1840); precedens będzie bardziej szczegółowo omówiony, ze względu na swoje znaczenie, w dalszej części opracowania.

<sup>16</sup> Chyba że np. sprzedający w FOB umowie przewozu występuje jako przedstawiciel kupującego.

<sup>17</sup> Zgodnie z prawem angielskim sytuacja „odbiorcy” nie ulega modyfikacji w związku z *Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999*, który dotyczy „ustawowego” uregulowania w systemie *common law* – umów o świadczenie na rzecz osoby trzeciej.

<sup>18</sup> To jednostronne uprawnienie ma swoje źródło w samej umowie przewozu ładunku i zasadach *common law*.

stępuje anulowanie oryginalnie wystawionych na daną podróż konosamentów i zastąpienie ich przez nowy *set* konosamentów (w których dokonano zmiany odbiorcy – *consignee*)<sup>19</sup>.

Omawiane powyżej prawo frachtującego/legitymowanego posiadacza konosamentu do kontroli ładunku (*shipper's right to redirect the goods*) podlega, zgodnie z doktryną prawa angielskiego, dwóm zasadniczym ograniczeniom. Z jednej strony, prawo to może być ograniczone przez odrębne warunki umowy przewozu ładunku. Z drugiej strony, frachtujący traci prawo z tego tytułu z chwilą wydania ładunku osobie uprawnionej do odbioru zgodnie z umową lub z chwilą przeniesienia konosamentu na inną osobę, która staje się legitymowanym posiadaczem a tym samym przejmuje pełen zakres<sup>20</sup> prawa do kontroli nad ładunkiem.

Przedmiotowe ograniczenia zostały ustalone w czołowym precedensie z 1840 r. – *Mitchell v. Ede*<sup>21</sup>. W wysoce skomplikowanym stanie faktycznym Lord Denman stwierdził, *inter alia*, co następuje: „*As between the owner or shipper of the goods and the captain it [the bill of lading] fixes and determines the duty of the later as to the person to whom it is (at that time) the pleasure of former that the goods should be delivered. But there is nothing final or irrevocable in this nature. The Owners of the goods may change his purpose at any rate before delivering of the goods themselves or of the bill of lading to the party named in it and may order the delivery to be to some other person, to B instead of A*”<sup>22</sup>.

W pierwszym rzędzie więc sama umowa przewozu ładunku (zawarta w konosamencie) może wyłączyć całkowicie (lub czasowo) prawo frachtującego do jednostronnej zmiany umowy do zmiany osoby odbiorcy (*consignee*). W przypadku istnienia takiego ograniczenia kontraktowego frachtujący, będący w posiadaniu oryginalnych konosamentów wystawionych przez przewoźnika na zlecenie odbiorcy, nie może zmienić tego przez indosowanie konosamentu. Tego typu ograniczenie umowne może okazać się wysoce konieczne np. w sytuacji, w której statek „A” (przewoźnik) jest wycarterowany do podmiotu „B” (czarterujący), a jednocześnie konosament wystawiony w związku z tym czarterem przez przewoźnika jest przeniesiony na podmiot C (legitymowany posiadacz). Przy braku właściwego ograniczenia umownego – prawo do kontroli nad ładunkiem przysługiwać będzie równolegle „B” (z tytułu czarteru) oraz „C” (z tytułu uprawnień konosamentowych).

<sup>19</sup> *AP Moller – Maersk A/S v. Sonara Villas Sen Sad Fadoul* (2010).

<sup>20</sup> Zakres ustalony umową przewozu ładunku w formie, do której następuje odesłanie w warunkach danego konosamentu

<sup>21</sup> *Michell v. Ede* (1840); 1AD & EL 888.

<sup>22</sup> S. 903 (1840), 1 Ad. & El 888, przytoczone, *in extenso*, w *Lycan*. Zastosowana przez Lorda Denman zasada jest rozwinięciem wykładni kontraktowej, zgodnie z którą – zobowiązanie, zgodnie z którym „A” zobowiązuje się w stosunku do „B” do wykonania określonych obowiązków na rzecz „C”, oznacza, w swojej istocie zobowiązanie „A” do wykonania obowiązków na rzecz „C” lub rzecz innego podmiotu wskazanego przez „B”, *The Spiros* (2000).



Precedens *Mitchell v. Ede* (1840) wprowadził też drugą kategorię ograniczeń co do możliwości wykonywania prawa do kontroli. I tak, stwierdzono tam, iż „[...] *shipper's power to substitute one consignee for another was said to be exercisable at any rate before the delivery of the goods themselves or of the bill of lading to the party named in it (i.e. as consignee)*”.

Logika wyroku w tej części jest oczywista. Prawo do kontroli nad ładunkiem przysługujące frachtującemu traci rację bytu w sytuacji, w której ładunek został wydany uprawnionemu odbiorcy. Podobnie trudno przyjąć inne rozwiązanie niż te, iż z chwilą przeniesienia konosamentu z jednego legitymowanego posiadacza na drugiego (w formie indosu i wydania lub samego wydania) następuje przeniesienie wszelkich uprawnień wynikających z tego tytułu, w tym uprawnień do kontroli nad ładunkiem (z równoczesnym ograniczeniem tych uprawnień w stosunku do indosanta – *indorser*, lub wydającego dany konosament). *In extenso* potwierdził tę zasadę „Carriage of Goods by Sea Act 1992” (COGSA 1992), zgodnie z którym legitymowany posiadacz (w przypadku konosamentu na zlecenie i na okaziciela) oraz odbiorca uprawniony do odbioru ładunku [na podstawie konosamentu imiennego (*straight B/L*<sup>23</sup>, morskiego listu przewozowego *seaway bill* czy też morskiego polecenia wydania *sea delivery order*)], uzyskując, *ex lege*, uprawnienia wynikające z danej z umowy przewozu ładunku, uzyskuje automatycznie, będące integralną częścią praw kontraktowych, uprawnienie do kontroli nad ładunkiem w takim samym zakresie, w jakim oryginalnie przysługiwało to frachtującemu indosantowi czy zbywcy konosamentu na okaziciela<sup>24</sup>.

Interesujący jest fakt, iż rozpatrywany w zakresie „klasycznych” anglosaskich form konosamentowych (tj. konosamentu na zlecenie i okaziciela) kierunek precedensowy *Lycaon* (1983) oraz *Mitchell v. Ede* (1840) ma, co do zasady, pełne zastosowanie do dokumentów przewozowych niemających charakteru papierów wartościowych (tj. *straight bill* i *non-negotiable bills*)<sup>25</sup>.

Skoro zatem konosament imienny lub morski list przewozowy stanowią dowód zawarcia umowy przewozu ładunku pomiędzy frachtującym a przewoźnikiem, to *prima facie*, frachtujący będzie uprawniony, zgodnie z tą umową, do

<sup>23</sup> *Straight bill of lading* nie jest papierem wartościowym (*negotiable document of title*) w rozumieniu klasycznego *common law*. Nie wydaje się, aby sytuacje w tym zakresie zmienił precedens *The Rafaela S* (2005), który rozpatrywał tę kwestię tylko w wąskim aspekcie, czy tego typu dokument może być uznany jako *similar document of title* w rozumieniu art. I (b) Reguł Hague-Visby 1924/1968.

<sup>24</sup> W przypadku *seaway bill*, jeżeli umowa przewozu ładunku *contained in or evidenced by a seaway bill* frachtujący (zgodnie z Sec. 2 (5) – COGSA 1992) zachowuje swoje uprawnienia do kontroli nad ładunkiem nawet po przeniesieniu uprawnień z danej umowy przewozu na odbiorcę ładunku zgodnie z Sec. (1) (c) COGSA 1992. Zob. również wyjaśnienia w dalszej części pracy, dotyczące pewnych trudności interpretacyjnych związanych z tą kwestią.

<sup>25</sup> Z braku pozytywnej definicji *negotiable documents of title* przyjąć należy, *a contrario*, iż zgodnie z ugruntowanym poglądem precedensowym (za *Lickborrow v. Mason* (1794) do tej kategorii (tj. *non-negotiable bills*) należą wszystkie inne dokumenty przewozowe niebędące konosamentem na zlecenie lub na okaziciela lub które nie zostały uznane za *negotiable document of title* zgodnie z *custom of merchants* [*Official Assignee of Madras v. Mercantile Bank of India Ltd.* (1935)].

kontroli nad ładunkiem, do wydania instrukcji dla przewoźnika, aby wydał ładunek innej osobie niż wskazana w konosamencie imiennym lub morskim liście przewozowym<sup>26</sup> jako odbiorca ładunku (*consignee*). Wynika to z tego samego, co w przypadku konosamentu na zlecenie i na okaziciela założenia precedensowego, iż umowa przewozu zawarta w/lub wykazana w *straight B/L* lub *seaway bill* – „*is to be construed as contract to deliver the goods to the named consignee or to such other person as the shipper right direct*”.

Istnieje jednakże zasadnicza różnica w sposobie realizacji i przenoszenia prawa do kontroli pomiędzy legitymowanym posiadaczem konosamentu na zlecenie lub na okaziciela a uprawnionym do kontroli z tytułu konosamentu imiennego lub morskiego listu przewozowego.

W tym miejscu warto powrócić do przypomnienia *signum specificum* konosamentu imiennego (*straight bill of lading*) w systemie anglosaskim. Nie jest więc on klasycznym *negotiable document of title* (papier wartościowy) ani w świetle *common law*<sup>27</sup>, ani w świetle angielskich regulacji ustawowych<sup>28</sup>. Jest więc dokumentem przewozowym „*which makes the goods deliverable to an identified person as consignee and either contain no words importing transferability or contain words negating transferability [...]*”<sup>29</sup>.

Cechą wyróżniającą tego typu dokument od konosamentu na zlecenie lub na okaziciela jest to, iż dokument nie podlega przeniesieniu na inną osobę w drodze indosu i wydania (lub wyłącznie w drodze wydania w przypadku konosamentu na okaziciela<sup>30</sup>). W efekcie czego indos i wydanie konosamentu imiennego nie skutkuje przeniesieniem na nabywcę konosamentu żadnych uprawnień wynikających z umowy przewozu, ani też nie uprawnia nabywcy do żądania od przewoźnika wydania ładunku na podstawie tak uzyskanego konosamentu<sup>31</sup>.

Pozornie, pewnego „zamieszania” narobił precedens *The Rafaela S* (2005), który dla wąskich celów interpretacji Reguł Hague-Visby przychylił się do stanowiska, iż konosament imienny ma znamiona *similiar document of title* i wymaga okazania go celem uzyskania ładunku od przewoźnika. Ale, powtórzmy, była to wąska interpretacja celowa<sup>32</sup>. Istota pozostała bez zmian.

Morski list przewozowy (*seaway bill*) jest w systemie prawa angielskiego praktycznie zrównany pod względem prawnym i faktycznym z konosamentem

<sup>26</sup> Przy uwzględnieniu wyjaśnień z przypisu 25, w dalszej części opracowania ograniczę się tylko do dwóch typów *non-negotiable* dokumentów przewozowych – konosamentu imiennego i morskiego listu przewozowego. Pamiętać należy jednak w dalszym ciągu, iż odnosi się to do całej gamy innych dokumentów przewozowych.

<sup>27</sup> *Lickborrow v. Mason* (1794).

<sup>28</sup> *The Carriage of Goods by Sea* 1992.

<sup>29</sup> *The Mobil Courage* (1987).

<sup>30</sup> *The Rafaela S* (2005).

<sup>31</sup> *The Chitral* (2000).

<sup>32</sup> „[...] the question before the House is not whether a straight bill is a document of title at common law but whether it is a „bill of lading or any similiar document of title” for the purpose of the Hague-Visby Rules” – „*The Rafaela S*” (2005), Lord Bingham – [2005] UK HL 11; [2005] 2 All E.R.86 at [22].



imiennym. Komisja prawna przygotowująca COGSA 1992 uznawała oba dokumenty „*much the same type of document*”<sup>33</sup>. Jeszcze bardziej podkreślono to w precedensie *The Chitral* (2000), gdzie stwierdzono „*the expression „straight consigned bill” and „seaway bill” are merely two ways of referring to the same type of document namely to one which makes goods deliverable to a named person – as opposed to one which makes them deliverable to bearer or to the order of either shipper or of a named consignee*”<sup>34</sup>.

Skoro więc w obu typach dokumentów (i wszystkich innych typach dokumentów przewozowych mających podobnie charakter *non-negotiable*) nie następuje przejście praw kontraktowych „za dokumentem”, to konsekwentnie pierwsza zasadnicza różnica (pomiędzy aktualnie rozważanymi dokumentami a „klasycznymi” konosamentami) dotyczy sposobu wykonywania uprawnień do kontroli nad ładunkiem (*manner of redirection*).

Frachtujący zatem, w przypadku konosamentu imiennego lub morskiego listu przewozowego, realizuje swoje uprawnienia polegające na zmianie oryginalnie wyznaczonego odbiorcy ładunku przez inną osobę, nie w drodze indosu lub wydania konosamentu, ale w drodze poinformowania przewoźnika o tym, że wydanie ładunku ma nastąpić nie do osoby oznaczonej w *straight bill* lub *seaway bill* jako odbiorca (*consignee*), ale do innej, wskazanej przez frachtującego, osoby. Ta zasada, w systemie *common law*, bezwzględnie wymagana w przypadku dokumentów typu „morski list przewozowy”, w przypadku konosamentu imiennego podlega doktrynalnemu i jurydycznemu podziałowi.

W przypadku *straight bill*, który (zgodnie z warunkami umowy przewozu, do których odsyła) wymaga okazania dokumentu przez odbiorcę celem uzyskania ładunku od przewoźnika, pozycja odbiorcy upodabnia się do legitymowanego posiadacza konosamentu na zlecenie lub na okaziciela. Tym samym, podobnie realizacja prawa do kontroli nad ładunkiem „idzie” za dokumentem, bez konieczności dodatkowego wymogu poinformowania przewoźnika o zmianie odbiorcy. W przypadku natomiast konosamentu imiennego niezawierającego *expressis verbis* lub *implicite* wymogu okazania przed wydaniem ładunku, zastosowanie ma zasada poinformowania przewoźnika o zmianie osoby odbiorcy.

Innymi słowy, sam akt powzięcia informacji przez przewoźnika o zmianie odbiorcy uprawnia nowo zgłoszonego odbiorcę do żądania wydania ładunku niezależnie od tego, iż w konosamencie imiennym widnieje inny odbiorca (*consignee*). Z założenia osobą uprawnioną do kontroli nad ładunkiem zarówno przy konosamencie imiennym, jak i morskim liście przewozowym jest – frachtujący (a zatem strona umowy przewozu). Nic nie stoi jednak na przeszkodzie, aby umowa przewozu przewidywała, iż *ab initio* osobą uprawnioną do kontroli nad ładunkiem będzie odbiorca – *consignee* wskazany w jednym z tych dokumentów. W tej sytuacji odbiorca wyłącznie dysponuje tym prawem, w tym uprawnieniem

<sup>33</sup> Law Commission – the Report (Law Com. No. 196. Scot. Law Com. No 130).

<sup>34</sup> [2000] 1 Lloyd’s Rep. 529 at 532.

do zmiany osoby uprawnionej do odbioru, zmiany dokonanej przez poinformowanie przewoźnika o nowym podmiocie, któremu winien on wydać ładunek.

Odrębna, druga kwestia, która wyróżnia sposób wykonywania prawa do kontroli w przypadku umów przewozu udokumentowanych konosamentem imiennym lub morskim listem przewozowym, dotyczy ograniczenia i wygaśnięcia tego uprawnienia. W przypadku konosamentu na zlecenie i na okaziciela, prawo frachtującego do kontroli nad ładunkiem wygasa z chwilą, w której konosament (a zatem również i związane z nim warunki umowy przewozu) zostają przeniesione na indosatariusza. Problem w tym, iż w przypadku np. morskiego listu przewozowego, zgodnie z Sec. 2 (1)(b) COGSA 1992, prawa i obowiązki wynikające z danej umowy przewozu ładunku (a zatem również prawo do kontroli nad ładunkiem) zostają, *ex lege*, przeniesione na „*the person who (without being an original party to the contract of carriage) is the person to whom delivery of the goods [...] is to be made in accordance with that contract [...] as if he had been a party to that contract*”.

Tak więc, jeżeli *seaway bill* wykazuje, iż umowa przewozu pomiędzy frachtującym a przewoźnikiem przewiduje, iż ładunek winien być wydany „X”, wówczas w świetle przytoczonego wyżej przepisu, uprawnienia kontraktowe frachtującego (w tym prawo do kontroli) są, *prima facie*, przeniesione również na „X”. Jeżeli więc, zgodnie z zasadą podstawową, uprawnienia do kontroli przysługujące frachtującemu wygasają w stosunku do niego po przeniesieniu tych praw na odbiorcę (tj. osobę uprawnioną, zgodnie z umową, do odbioru ładunku) – wówczas – przyjmując literalnie zapis Sec. 2 (5) COGSA 1992 – należałoby przyjąć, iż, *ex lege*, prawo do kontroli przeszło z frachtującego na odbiorcę już z chwilą wydania morskiego listu przewozowego. Powstaje zatem pytanie – jeżeli przedstawiona interpretacja miałaby być prawidłowa – czy przysługuje frachtującemu prawo do zmiany odbiorcy z „X” (wyznaczonego w umowie przewozu) na „Y” w sytuacji, w której „X” zgodnie z morskim listem przewozowym, na podstawie którego dany przewóz ładunku jest wykonywany, sam nabył uprawnienia do kontroli, zgodnie z cytowanymi powyżej przepisami Sec. 2 (1)(b) i Sec. 2 (5) COGSA 1992?

Ponieważ brakuje jednoznacznej wykładni językowej, konieczne jest sięgnięcie do interpretacji funkcjonalnej Aktu z 1992 r. Przytaczane wcześniej inne międzynarodowe konwencje (CMR, COTIF-CIM, warszawsko-montrealaska, CMNI) ustalają w dosyć precyzyjny sposób datę (zdarzenie graniczne), w którym prawo frachtującego/wysyłającego do kontroli (zwane tam *consignor's right of disposition* lub *right of disposal* lub *right to modify the contract of carriage*) wygasa lub przechodzi na inny podmiot. Rzecz w tym, że COGSA 1992 nie przyjęła podobnej techniki. Przyjmując zatem należy z powodu braku regulacji, iż warunki konkretnej umowy będą przesądzały o momencie wygaśnięcia lub przejścia praw do kontroli. W rozważanym wyżej przykładzie, jeżeli umowa przewozu wyposaża frachtującego w prawo do zmiany osoby odbiorcy, wyznaczenie przez frachtującego odbiorcy będzie wiążące prawnie w relacji frachtujący-przewoźnik, nawet jeżeli taka zmiana odbiorcy jest równoznaczna z niewykonaniem umowy pomiędzy

frachtującym a oryginalnie ustalonym odbiorcą „X” (gdym np. przewóz jest realizacją umowy sprzedaży pomiędzy frachtującym/sprzedającym a „X”/kupującym). Jeżeli natomiast, odwrotnie, morski list przewozowy (z zawartymi w nim warunkami umowy przewozu) wyklucza *ab initio* prawo frachtującego do kontroli (poprzez przyznanie tego prawa wyłącznie odbiorcy), jakakolwiek próba realizacji prawa do kontroli będzie całkowicie bezskuteczna prawnie nawet pomiędzy frachtującym a przewoźnikiem. W przypadku braku takiego ustalenia momentu wygaśnięcia/przejścia praw do kontroli w danej umowie przewozu należy, jak się wydaje, wrócić do założenia z precedensu *Mitchell v. Ede* (1840),<sup>35</sup> że umowa przewozu ładunku z wydanym morskim listem przewozowym jest, *prima facie*, umową, zgodnie z którą przewoźnik zobowiązany jest przewieźć i wydać ładunek odbiorcy oznaczonemu w umowie lub jakiegokolwiek innej osobie, którą wyznaczy (w ramach prawa do kontroli) frachtujący. Po takim wyznaczeniu<sup>36</sup> odbiorcy alternatywnego, oryginalny odbiorca nie nabywa żadnych praw kontraktowych, które przysługiwały mu zgodnie z Sec. 2 (1) COGSA 1992.

Powyżej przedstawiono rozważania nad prawem kontroli nad ładunkiem (w ujęciu angielskim *right to redirect goods*) w systemie *common law* w odniesieniu do umowy przewozu ładunku. Prawo to ewoluowało jurydycznie, wychodząc od umowy przewozu opartej na konosamencie na zlecenie i na okaziciela. W tym przypadku frachtujący, a następnie legitymowany posiadacz konosamentu, był uprawniony do kontroli nad ładunkiem, która to kontrola w swojej klasycznej postaci sprowadziła się do prawa decydowania komu przewoźnik zobowiązany jest wydać ładunek.

Tak rozumiane prawo do kontroli zmieniło swoje zasady w zakresie sposobu wykonywania tego prawa, reguł jego przenoszenia i wygaśnięcia w sytuacji, w której przewóz ładunku następował na podstawie umowy przewozu udokumentowanej konosamentem imiennym, morskim listem przewozowym lub innym tego typu dokumentem szeroko określonym jako *non-negotiable document*. Regulacja precedensowa tego typu dokumentów, stosowana (przynajmniej w doktrynie) *per analogiam* została uzupełniona obszerniejszą ingerencją ustawową w postaci „*Carriage of Goods by Seas Act 1992*”, który dokonał swoistej delimitacji bytu prawnego dokumentu przewozowego od praw z umowy przewozu ładunku, w tym prawa do kontroli. Z jednej strony skomplikowało to oczywiście klarowny system *negotiable document of title*, gdzie „prawo szło za dokumentem”. Z drugiej strony rozszerzył się, i słusznie, zakres legislacyjny dotychczasowych uprawnień do kontroli z tytułu różnorodnych nowych dokumentów przewozowych, które w coraz większym zakresie są wykorzystywane w międzynarodowym przewozie morskim.

Kombinacja szczegółowych rozwiązań precedensowych uzupełnionych w drugiej połowie XX w. regulacjami ustawowymi (podlegającym *per se* stosow-

<sup>35</sup> (1840) 11 Ad. El. 888 at 900. Zob. również „*The Spiros C*” (2000) 2 Lloyd’s Rep 919 at 331.

<sup>36</sup> W przypadku konieczności zawiadomienia przewoźnika.

nej precedensowej kreacji legislacyjnej) utworzyła koherentny, obszerny i szczegółowy zespół przepisów i zasad prawnych pozwalających na objęcie niemal wszystkich aspektów związanych prawem do kontroli nad ładunkiem przewożonym w ramach różnorodnych rozwiązań kontraktowych i dokumentacyjnych.

Nic dziwnego zatem, iż Reguły Rotterdamskie<sup>37</sup>, które za podstawowy swój cel przyjęły nietworzenie nowego międzynarodowego prawa przewozów morskich, ile *consolidate and modernise*<sup>38</sup> aktualnie istniejące przepisy i praktykę międzynarodową, w przyjętych przez siebie regulacjach dotyczących prawa do kontroli nad ładunkiem „czerpały pełnymi garściami” z rozwiązań opracowanych przez anglosaski system prawny w zakresie opisanym w niniejszej analizie. Na odrębne, obszerne opracowanie zasługuje szczegółowe rozważenie i porównanie, jak regulacje Reguł Rotterdamskich, w kształcie przyjętym w 2008 r., powieliły rozwiązania *common law*, gdzie i w jakim zakresie dokonano modyfikacji i rozwiązań „wyjściowych” i wreszcie czy przepisy Rozdziału 10 Reguł, po dokonanych zmianach<sup>39</sup>, będą w stanie wkomponować się w anglosaski system prawny, leżący przecież u podstaw międzynarodowego ładu prawnego w zakresie przewozu ładunków morzem.

Odrębną płaszczyzną rozważań winna być kwestia możliwości zastosowania przepisów Reguł Rotterdamskich dotyczących prawa do kontroli do rozwiązań projektowych w ramach polskich prac legislacyjnych związanych z kodeksem morskim<sup>40</sup>. KKPM w swoich pracach nad tą częścią kodeksu miała pełną świadomość odrębności rozwiązań prawnych przyjętych przez angielskie i amerykańskie prawo morskie (czy szerzej prawo kontraktowe), a zatem i rozwiązań przyjętych przez Reguły Rotterdamskie.

KKPM wzięła pod uwagę ostrzeżenia Lorda Viscount Haldane, który w precedensie z 1915 r. ostrzegał i przypominał: *„My Lords, in the Law of England certain principles are fundamental. One is that only a person who is a party to a contract can sue on it. Our law knows, nothing a ius quaestium tertio arising by way of contract. Such a right may be conferred by way of property as, for example, under a trust, but it cannot be conferred on a stranger to a contract as a right to enforce the contract in personam”*<sup>41</sup>.

Czy zatem do polskiego ustawodawstwa, które umowę przewozu w ogóle<sup>42</sup>, a umowę ładunku w szczególności<sup>43</sup> traktuje (dokładnie odwrotnie od syste-

<sup>37</sup> Pomijam w tym miejscu jakiegokolwiek odesłanie do Reguł Hague-Visby z 1924/1968/1979 jak też Reguł Hamburgskich z 1978 r., z tej prostej przyczyny, iż w żadnej z powyższych konwencji nie znalazły się jakiegokolwiek przepisy, które by odnosiły się bezpośrednio do prawa kontroli nad ładunkiem.

<sup>38</sup> Fragment preambuły do Reguł Rotterdamskich brzmi *in extenso* „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”.

<sup>39</sup> Zob. przypis 2.

<sup>40</sup> Zob. przypis 4.

<sup>41</sup> *Dunlop v. Selfridge* (1915) A. C. 847, 853.

<sup>42</sup> Art. 774 do art. 794 k.c.

<sup>43</sup> Art. 103 do art. 171 k.m.

mu anglosaskiego) jako właśnie rodzaj umowy na rzecz osoby trzeciej<sup>44</sup>, 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 obszerności<sup>45</sup> 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

<sup>44</sup> 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.

<sup>45</sup> „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*).