

MARTA GALEWSKA\*

## KONOSAMENT: UMOWA CZY JEDYNNIE DOWÓD JEJ ZAWARCIA?

### Abstrakt

Konosament jest jednym z najważniejszych dokumentów przewozowych w handlowym obrocie morskim. Ze względu na pewne cechy umowności, które przejawia, bywa on błędnie utożsamiany z umową przewozu ładunku drogą morską. Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie takich cech konosamentu, które wykluczają zrównanie tego dokumentu z umową przewozu ładunku drogą morską. Konosament nie jest umową, a jednostronnym oświadczeniem woli przewoźnika, w którym przewoźnik potwierdza przyjęcie ładunku na statek i zobowiązuje się do jego wydania legitymowanemu odbiorcy w porcie przeznaczenia. Konosament jest dokumentem przewozowym na ładunek i towarowym papierem wartościowym. Z tego też względu o konosamencie nie można także powiedzieć, że jest jedynie dowodem zawarcia umowy przewozu ładunku drogą morską.

**Słowa kluczowe:** konosament, umowa przewozu ładunku drogą morską, transport morski, prawo morskie

### WPROWADZENIE

Umowę przewozu ładunku drogą morską uważa się za najważniejszą z umów, które regulowane są przez prawo morskie. Jak wskazuje S. Matysik<sup>1</sup>, pogląd ten wynika z faktu, że na podstawie tej umowy wykonuje się najistotniejszy cel morskiej żeglugi handlowej, jakim jest transport ładunku morzem. Regulacje prawne dotyczące umowy przewozu ładunku drogą morską jako najstarszej ze

---

\* mgr Marta Galewska. Niniejszy artykuł został opracowany na podstawie pracy magisterskiej, którą autorka obroniła na Wydziale Prawa i Administracji UG w 2023 r.

<sup>1</sup> S. Matysik, *Podręcznik prawa morskiego*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1959, s. 147.

znanych umów przewozowych<sup>2</sup>, przez wieki kształtowane były przede wszystkim przez praktykę. Z tej przyczyny umowę tę charakteryzują pewne rozwiązania *sui generis*, których charakter prawny może nie być jednolicie interpretowany. Jednym z takich rozwiązań jest konosament (*bill of lading*). Wyposażony jest on w zestaw szczególnych cech, które ewoluowały wraz z rosnącym znaczeniem handlu morskiego. Cechy te przede wszystkim gruntownie odróżniają konosament od pozostałych dokumentów przewozowych, takich jak morski list przewozowy (*sea waybill*). W praktyce co prawda, ze względu na funkcjonalne podobieństwo, konosament bywa określany rodzajem morskiego listu przewozowego<sup>3</sup>. Bardziej zasadne jest jednak stwierdzenie, że zarówno konosament jak i morski list przewozowy należą do grupy dokumentów przewozowych, służąc po części podobnemu celowi. Podobieństwa w ich funkcjonowaniu nie uzasadniają natomiast stanowiska, że konosament jest rodzajem morskiego listu przewozowego. Charakterystyczne cechy konosamentu sprawiają ponadto, że bywa on błędnie utożsamiany z umową przewozu ładunku drogą morską.

Celem niniejszego artykułu jest po pierwsze przedstawienie konosamentu jako szczególnego dokumentu przewozowego na ładunek, a zarazem wskazanie takich jego właściwości, które wykluczają postawienie znaku równości między konosamentem a umową przewozu ładunku drogą morską. Niniejsza analiza charakteru prawnego konosamentu przeprowadzona została na podstawie obowiązującego prawa polskiego oraz konwencji międzynarodowych. Mając to na uwadze, słusznym jest stwierdzenie, że konosament, mimo swojego ścisłego, instytucjonalnego powiązania z umową przewozu ładunku drogą morską, umową tą nie jest.

Po drugie, w niniejszym artykule podjęto próbę udzielenia odpowiedzi na drugą część tytułowego pytania – czy o konosamencie można mówić jako o „jedynie” dowodzie zawarcia umowy przewozu ładunku drogą morską? Konosament ze swej istoty stwarza domniemanie istnienia stosunku umownego, na podstawie którego przyjęty został do przewozu morskiego oznaczony w nim ładunek. Jest to jednakże tylko jedna spośród funkcji, które spełnia konosament w handlu morskim. W związku z tym na tytułowe pytanie – konosament: umowa czy jedynie dowód jej zawarcia – odpowiedzieć należy, że konosament co prawda nie jest umową, ale również nie jedynie dowodem jej zawarcia. Nie do końca można bowiem ograniczyć znaczenie tego dokumentu wyłącznie do jednej z funkcji, którą pełni w obrocie. Ten aspekt charakteru prawnego konosamentu zostanie poddany analizie w dalszej części pracy. Na początku natomiast przedstawiona została problematyka konosamentu jako umowy przewozu ładunku drogą morską.

---

<sup>2</sup> *Ibidem*.

<sup>3</sup> Tak wskazuje: K. Kochanowski, *Międzynarodowy przewóz kontenerowy w świetle prawa i praktyki. Poradnik użytkownika*, CeDeWu, Warszawa 2022, s. 312.

## 1. CZY KONOSAMENT JEST UMOWĄ PRZEWOZU ŁADUNKU DROGĄ MORSKĄ?

### 1.1. UWAGI WSTĘPNE

Definicja umowy przewozu ładunku drogą morską została zawarta w art. 103 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (k.m.)<sup>4</sup>, zgodnie z którym przez umowę przewozu ładunku przewoźnik podejmuje się, za wynagrodzeniem, przewiezienia rzeczy (ładunku) drogą morską. Przytoczona definicja wskazuje na dwustronny i wzajemny charakter tej umowy<sup>5</sup>. Przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia określonego ładunku drogą morską, natomiast frachtujący, czyli jego kontrahent, zobowiązuje się do zapłaty frachtu, tj. wynagrodzenia (poprzez „frachtującego” rozumie się także bukującego w umowie bukingowej oraz czarterującego w umowie czarterowej). Aby więc hipotetycznie obronić stanowisko, że konosament jest umową przewozu morskiego<sup>6</sup>, powinien on wykazywać cechy charakteryzujące tę umowę. Idąc w tym kierunku konieczne jest nawet stwierdzenie, że aby rozpatrywanie konosamentu jako umowy przewozu morskiego było uzasadnione, konosament ten musiałby w pierwszej kolejności być umową.

Najogólniej rzecz ujmując, umowa jest źródłem zobowiązań. Jej zawarcie polega na złożeniu zgodnych oświadczeń woli dwóch lub więcej stron, celem których jest wywołanie określonych skutków o charakterze prawnym, przy czym skutki te określone są w tej umowie<sup>7</sup>. Odmienne natomiast powstaje konosament. Zgodnie z art. 129 § 1 k.m., konosament wydawany jest przez przewoźnika, na żądanie załadowcy (przy czym zaznaczyć należy, że załadowca stroną umowy przewozu nie jest<sup>8</sup>, choć załadowcą może być zarówno frachtujący, jak i osoba trzecia). Konstrukcja tego przepisu wskazuje na to, że wydanie konosamentu jest czynnością wykonywaną wyłącznie przez przewoźnika. W konosamencie przewoźnik oświadcza, że przyjął do przewozu określony ładunek w określonym stanie i dopiero z podpisem przewoźnika wiąże się chwila wystawienia konosamentu. Uzasadnia to stwierdzenie, że konosament jest jednostronnym oświadczeniem woli, a zarazem zobowiązaniem prze-

<sup>4</sup> Dz.U. z 2001 r. Nr 138, poz. 1545.

<sup>5</sup> K. Kochanowski, komentarz do art. 103 [w:] *Kodeks morski. Komentarz* (red.) D. Pyć, C. Łuczywek, I. Zużewicz-Wiewiórska, Wolters Kluwer, Warszawa 2022, s. 390.

<sup>6</sup> Autorka posługuje się zamiennie pojęciami „umowa przewozu morskiego” oraz „umowa przewozu ładunku drogą morską”. W każdym przypadku mowa jest o tej samej instytucji, tj. o umowie z art. 103 i n. k.m.

<sup>7</sup> A. Brzozowski, *Umowy*, [w:] *Zobowiązania. Część ogólna*, (red.) A. Brzozowski, J. Jas-trzębski, M. Kaliński, E. Skowrońska-Bocian, wyd. 4, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, s. 135.

<sup>8</sup> K. Kochanowski, komentarz do art. 103 [w:] *Kodeks...*, s. 392.

woźnika<sup>9</sup>. Ten jednostronny charakter wyklucza zasadność traktowania konosamentu jako umowy, a tym bardziej umowy przewozu ładunku drogą morską. Nie jest to jednak jedyny aspekt, który odróżnia konosament od umowy przewozu morskiego.

Jak wspomniano, umowa jest czynnością prawną dwustronną, będącą źródłem zobowiązań dla stron zawierających tę umowę. W przypadku umowy przewozu ładunku drogą morską, zgodnie z art. 105 § 1 k.m., umowa ta jest źródłem zobowiązania dla przewoźnika i frachtującego. Podobnie jednostronne czynności prawne mogą prowadzić do powstania zobowiązania, lecz wtedy wynikać to powinno z konkretnego przepisu<sup>10</sup>. W tym miejscu należy zatem przywołać § 3 art. 131 k.m., zgodnie z którym konosament stanowi o stosunku prawnym pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą ładunku (odbiorcą ładunku jest podmiot, który na podstawie treści konosamentu uprawniony jest do odebrania przedmiotowego ładunku od przewoźnika). Niezasadnym na gruncie polskiego prawa morskiego byłoby zrównywanie konosamentu z umową przewozu morskiego, skoro instytucje te stanowią o stosunkach prawnych między różnymi podmiotami. Aby konosament mógł zostać nazwany umową przewozu morskiego, musiałby składać się ze zgodnych oświadczeń dwóch stron tej umowy – przewoźnika i frachtującego. W rzeczywistości konosament, jako czynność jednostronna, zawiera jedynie oświadczenie przewoźnika. Osoba frachtującego natomiast w ogóle nie zostaje wymieniona w treści konosamentu. Jak wskazuje Sąd Najwyższy w wyroku z 18 lutego 2016 r.<sup>11</sup>, to właśnie z tej przyczyny, w przypadku nie zawarcia umowy przewozu ładunku drogą morską w formie pisemnej, samo wystawienie konosamentu nie umożliwia określenia osoby frachtującego.

W praktyce spotyka się takie rozwiązanie, że to frachtujący jest zarazem odbiorcą ładunku. Dzieje się tak np. gdy przewóz odbywa się w oparciu o regułę FOB. FOB (*free on board*) jest to jedna z reguł handlowych Incoterms 2020, sporządzanych przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu<sup>12</sup>. Incoterms 2020 są powszechnie stosowane w praktyce i regulują podział obowiązków między kontrahentami<sup>13</sup>, przy czym nie są one regułami obligatoryjnymi. Mogą one ulegać modyfikacji odpowiednio do potrzeb przedsiębiorców. Incoterms 2020 regulują stosunek prawny jedynie między sprzedającym (eksporterem) a kupu-

---

<sup>9</sup> J. Hołowiński, *Umowa o przewóz ładunku drogą morską. Istota i charakter prawny*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1964, s. 189.

<sup>10</sup> E. Skowrońska-Bocian, *Powstanie zobowiązań – zagadnienia ogólne*, [w:] *Zobowiązania. Część ogólna...*, s. 131.

<sup>11</sup> Wyrok SN z 18.02.2016 r., II CSK 155/15, OSNC 2017, nr 1, poz. 9.

<sup>12</sup> International Chamber of Commerce, <https://iccwbo.org/> (dostęp: 12.11.2023 r.).

<sup>13</sup> B. Gliniecki, komentarz do art. 547 [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, (red.) M. Balwicka-Szczyrba, A. Sylwestrzak, Wolters Kluwer, Warszawa 2022, s. 990.

jącym (importerem), nie wiąże zaś np. przewoźnika<sup>14</sup>. FOB jest regułą utworzoną specjalnie dla transportu morskiego i wodnego śródlądowego<sup>15</sup>, choć współcześnie jest on powszechnie stosowany ogólnie w przewozach kontenerowych. Praktyka ta jest do tego stopnia powszechna, że Międzynarodowa Izba Handlowa wprost wskazuje, iż jest to reguła nienadająca się do stosowania w niektórych przypadkach (np. gdy kontener przekazywany jest przewoźnikowi przed załadowaniem go na statek) i sugeruje wykorzystanie w miejsce FOB innej reguły handlowej, a mianowicie FCA (*free carrier*)<sup>16</sup>. Mimo to wciąż stosuje się regułę FOB niejako „niezgodnie” z przeznaczeniem. Zgodnie z tą regułą, do obowiązków kupującego należy zawarcie na swój koszt umowy przewozu morskiego<sup>17</sup>. Przy założeniu, że kupujący nie sprzedaje oznaczonego ładunku, to on przyjmuje na siebie rolę zarówno frachtującego, jak i odbiorcy. Nie jest to jednak równoznaczne z tym, że to odbiorca ładunku staje się stroną zawartej umowy przewozu morskiego. Świadczy to natomiast o tym, że dany podmiot występuje w podwójnej roli. Podobnie jest we wspomnianej wyżej sytuacji, w której frachtujący jest zarazem załadowcą.

Kontynuując wątek wydania konosamentu przez przewoźnika, zaznaczyć należy, iż powstałe w ten sposób zobowiązanie wiąże wyłącznie przewoźnika. Jest to bowiem jego zobowiązanie do wydania ładunku jego odbiorcy, czyli osobie uprawnionej z konosamentu<sup>18</sup>. Do momentu przyjęcia przez odbiorcę ładunku, przewoźnik nie ma także żadnych roszczeń w stosunku do tego odbiorcy<sup>19</sup>. Nie może on np. żądać zapłaty frachtu, gdyż jak stanowi art. 146 § 1 k.m., uprawnienie to jest ściśle związane z faktem przyjęcia ładunku przez odbiorcę. Ponadto zobowiązanie przewoźnika wywodzące się z umowy przewozu ładunku różni się od tego, które pochodzi z konosamentu. W umowie przewozu morskiego przewoźnik zobowiązuje się, jak sama nazwa wskazuje, do przewiezienia ładunku morzem. W konosamencie natomiast, przewoźnik zobowiązuje się do wydania ładunku osobie uprawnionej. Stanowi to istotną różnicę pomiędzy konosamentem, którego wystawienie stanowi czynność jednostronną, a umową przewozu, będącą czynnością prawną dwustronnie zobowiązującą<sup>20</sup>.

<sup>14</sup> E. Gostomski, T. Nowosielski, *Międzynarodowy handel morski*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2020, s. 167.

<sup>15</sup> A. Salomon, *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2004, s. 87.

<sup>16</sup> *Incoterms 2020. ICC rules for the use of domestic and international trade terms*, International Chamber of Commerce, 2020, s. 105.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Konosamenty [w:] System...*, s. 420.

<sup>19</sup> K. Kochanowski, *Międzynarodowy...*, s. 196.

<sup>20</sup> M. Stec, *Konosament [w:] Prawo gospodarcze i handlowe. Prawo papierów wartościowych*, t. 4, (red.) S. Wołyka, C. H. Beck, Warszawa 2004, s. 809.

Choć z tytułu samego wystawienia przez przewoźnika konosamentu, a tym bardziej z tytułu umowy przewozu morskiego, na odbiorcę ładunku nie jest nałożone żadne zobowiązanie, to z umowy przewozu ładunku drogą morską wynikają dla niego konkretne uprawnienia. Do uprawnień tych należy prawo do żądania wydania ładunku (art. 144 k.m.) oraz prawo żądania dokonania oględzin ładunku przed jego odbiorem (art. 147 k.m.)<sup>21</sup>. Fakt ten bynajmniej nie czyni odbiorcy ładunku stroną tej umowy. Dopiero wraz z przyjęciem ładunku pojawiają się ustawowe obowiązki ciężące na odbiorcy ładunku wobec przewoźnika. Oznacza to, że to właśnie przez przyjęcie ładunku między tymi podmiotami zawiązuje się dwustronny stosunek zobowiązaniowy<sup>22</sup>. O stosunku tym stanowi przede wszystkim konosament (o ile przewoźnika i odbiorcę ładunku nie łączy umowa przewozu morskiego, tj. o ile odbiorca ładunku nie jest jednocześnie frachtującym), jednakże nie oznacza to, że wynika on wprost z konosamentu. To nie konosament, a umowa przewozu ładunku drogą morską jest jego źródłem. Jak wskazuje Sąd Najwyższy w przytoczonym już wyroku z 18 lutego 2016 r., iż fakt że konosament stanowi potwierdzenie przyjęcia ładunku do przewozu oraz legitymuje jego posiadacza do dysponowania ładunkiem i odebrania go w porcie przeznaczenia, nie jest to równoznaczne z uznaniem przewoźnika i odbiorcy ładunku za strony umowy przewozu ładunku drogą morską w braku pisemnego potwierdzenia zawarcia takiej umowy<sup>23</sup>. Poruszenia wymaga także kwestia świadczeń odbiorcy ładunku, takie jak określony w art. 146 § 1 k.m. obowiązek zapłaty przewoźnikowi wszelkich należności z tytułu przewozu ładunku. Odbiór ładunku nakłada na odbiorcę z mocy prawa obowiązek zapłaty m.in. frachtu w wysokości oznaczonej w konosamencie, ale nie są to świadczenia wzajemne, a warunki wykonania przez przewoźnika obowiązków wynikających z konosamentu<sup>24</sup>.

Wątpliwości co do charakteru prawnego konosamentu budzić może fakt, że przewoźnik morski wystawiający konosament, oraz odbiorca ładunku, na pewnym etapie wykonywania umowy przewozu ładunku składają na konosamencie swoje podpisy. Podpis przewoźnika pełni tutaj podwójną rolę. Po pierwsze, ze względu jednostronny charakter konosamentu – złożenie na nim podpisu przez przewoźnika jest momentem wystawienia konosamentu<sup>25</sup>. Po drugie zaś, podpis przewoźnika potwierdza przyjęcie oznaczonego ładunku do przewozu w ilości oraz stanie wskazanym w konosamencie. Podpis odbiorcy natomiast potwierdza fakt odebrania ładunku, na który ów konosament został wystawiony. Zgodnie

<sup>21</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Przewóz ładunku* [w:] *Prawo morskie*, t. 2, (red.) J. Łopuski, Oficyna Wydawnicza BRANTA, Bydgoszcz 1998, s. 354.

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> Wyrok SN z 18.02.2016 r., II CSK 155/15, OSNC 2017, nr 1, poz. 9.

<sup>24</sup> K. Kochanowski, komentarz do art. 146 [w:] *Kodeks...*, s. 476.

<sup>25</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Przewóz ładunku* [w:] *Prawo...*, s. 400.

z art. 148 § 1 k.m., w braku odmiennych uwag odbiorcy ładunku, czynność ta dodatkowo stwarza domniemanie, że ładunek został odebrany w ilości oraz w stanie odpowiadającym treści konosamentu. Można uznać, że czynność podpisania konosamentu przez odbiorcę ładunku jest czynnością o skutkach jedynie dowodowych. Jak słusznie wskazał K. Kochanowski<sup>26</sup>, nie jest to bynajmniej czynność, która nadawałaby konosamentowi charakter umowy pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą ładunku.

## 1.2. KONOSAMENT W PRZEWOZIE MULTIMODALNYM

Idąc krok dalej w założeniu, że konosament jest umową przewozu ładunku drogą morską, wyłania się problematyka charakteru prawnego konosamentu bezpośredniego, zwanego także multimodalnym. Ten rodzaj konosamentu jest najczęściej wybieranym dokumentem przewozowym we współczesnym przewozie multimodalnym<sup>27</sup>. Kwestia terminologii przewozu multimodalnego, a także odróżnienia go od transportu intermodalnego czy kombinowanego nie jest jednoznaczna<sup>28</sup>. Często określenia te błędnie stosowane są zamiennie. Na potrzeby niniejszego artykułu przyjmuje się, iż poprzez przewóz multimodalny należy rozumieć przewóz ładunku (zwykle skonteneryzowanego) przy wykorzystaniu przynajmniej dwóch różnych środków transportu, a co najmniej jeden z odcinków trasy całego przewozu wykonywany jest transportem morskim<sup>29</sup>. Choć konosament jest dokumentem funkcjonującym co do zasady w transporcie morskim, to Kodeks morski dopuszcza w art. 138 § 1 objęcie treścią konosamentu całości podróży konkretnego ładunku, niezależnie od wykorzystywanego środka transportu. We wskazanym przepisie zaznacza się, że przepisy Kodeksu morskiego dotyczące konosamentów mogą być stosowane tylko do takiego konosamentu, który został wydany przez przewoźnika morskiego. Wynika to ze ścisłego historycznego i funkcjonalnego powiązania konosamentu z transportem morskim. Gdyby zatem uznać, że konosament jest umową przewozu morskiego, zdaje się, że przywołana regulacja byłaby zbyt daleko idącą modyfikacją tej umowy.

W umowie przewozu multimodalnego podmiotem zajmującym się organizacją transportu konkretnego ładunku jest operator transportu multimodalnego (*multimodal transport operator*). Umowa przewozu multimodalnego w swej istocie o wiele bardziej przypomina umowę spedycji aniżeli klasyczną umowę przewozu morskiego, o czym świadczy szeroki termin „organizacji transportu”, którym opisuje się zobowiązanie operatora transportu multimodalnego. W ra-

<sup>26</sup> Kochanowski K., *Międzynarodowy...*, s. 317.

<sup>27</sup> *Ibidem*, s. 335.

<sup>28</sup> J. Neider, *Transport multimodalny* [w:] *Podręcznik spedytora. Transport, spedycja i logistyka* (red.) D. Marciniak-Neider, J. Neider, t. 2, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia 2014, s. 526.

<sup>29</sup> K. Kochanowski, komentarz do art. 138 [w:] *Kodeks...*, s. 458.

mach porównania warto przywołać w tym miejscu art. 794 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (k.c.)<sup>30</sup>, zgodnie z którym poprzez zawarcie umowy spedycji spedytor zobowiązuje się właśnie do szeroko pojętej organizacji transportu, w zakres której wchodzi zarówno wysłanie lub odebranie przesyłki (ładunku) czy też świadczenie innych, związanych z przewozem usług. W wyroku z dnia 13 czerwca 2013 r.<sup>31</sup>, Sąd Okręgowy w Szczecinie wskazuje, iż czynności spedytora mogą być różnorodne, o charakterze prawnym i faktycznym, przy czym łączy je wspólny mianownik - umowa przewozu, w tym przypadku umowa przewozu morskiego. Także operator transportu multimodalnego zajmuje się nie tylko zawieraniem umów przewozu z poszczególnymi przewoźnikami „odcinkowymi”, ale też świadczeniem usług funkcjonalnie powiązanych z wykonaniem przewozu multimodalnego<sup>32</sup>. Do tych usług zaliczyć można m.in. sztautowanie ładunku w kontenerze, wykonywanie czynności przeładunkowych lub czynności związanych z odprawą celną ładunku.

Operatora transportu multimodalnego nie należy utożsamiać ze spedytorem. Zakres obowiązków tych dwóch podmiotów jest stosunkowo podobny, a zwłaszcza problematyczne może być odróżnienie operatora transportu multimodalnego od spedytora spełniającego jednocześnie funkcję NVOCC (*Non-Vessel Operating Common Carrier*). NVOCC to taki podmiot, który zawiera umowę przewozu ładunku drogą morską i występuje w niej jako przewoźnik morski, jednakże nie dysponuje statkiem. W celu wykonania zobowiązania z zawartej umowy przewozu morskiego zawiera on dalsze umowy przewozu jako przewoźnik umowny. Rodzajem konosamentu multimodalnego wystawianego przez spedytora wchodzącego w prawa i obowiązki przewoźnika morskiego jest konosament multimodalny FIATA (*FIATA multimodal transport bill of lading*). Konosament multimodalny FIATA mogą wykorzystywać wyłącznie członkowie krajowych zrzeszeń spedytorów należących do Międzynarodowej Federacji Zrzeszeń Spedytorów FIATA<sup>33</sup> (*Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés*) - w Polsce takim konosamentem mogą posługiwać się członkowie Polskiej Izby Spedycji i Logistyki (PISiL). Konosament multimodalny FIATA ma charakter prawny klasycznego konosamentu, a zatem jest zbywalnym papierem wartościowym<sup>34</sup>. W tej sytuacji zarówno operator transportu multimodalnego, jak i spedytor działający jako NVOCC, są wystawcami konosamentu w rozumieniu Kodeksu morskiego. Zasadniczą różnicę między tymi dwoma podmiotami stanowi fakt, iż operator transportu multimodalnego

<sup>30</sup> Dz.U. z 1964 r. Nr 16, poz. 93.

<sup>31</sup> Wyrok SO w Szczecinie z 20.06.2013, VIII GC 236/12, LEX nr 1896503.

<sup>32</sup> K. Kochanowski, *Międzynarodowy...*, s. 42.

<sup>33</sup> B. Janicka, *Dokumenty FIATA* [w:] *Podręcznik spedytora. Transport, spedycja i logistyka* (red.) D. Marciniak-Neider, J. Neider, t. 1, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia 2014, s. 133.

<sup>34</sup> *Ibidem*.



jest samodzielną stroną umowy przewozu multimodalnego i działa we własnym imieniu, natomiast spedytor działa w imieniu strony ładunkowej<sup>35</sup>.

Konosament multimodalny wystawiany jest przez operatora transportu multimodalnego na całość trasy, którą ma przebyć przedmiotowy ładunek. Z tego też względu różni się w swej budowie od klasycznego konosamentu. Poza oznaczeniami portu załadunku (*port of loading*) i portu rozładunku (*port of discharge*), zawiera on dodatkowo oznaczenia miejsca przyjęcia ładunku do przewozu (*place of receipt*) oraz miejsca wydania ładunku (*place of delivery*)<sup>36</sup>. Różnica ta wynika z faktu, że w przewozie multimodalnym, ze względu na mnogość wykorzystywanych środków transportu, port załadunku nie zawsze jest miejscem przyjęcia ładunku do przewozu, tak samo jak nie zawsze ładunek wydawany jest w porcie rozładunku. W konosamencie multimodalnym jako przewoźnik oznaczony jest podmiot wystawiający, czyli operator transportu multimodalnego. Jeśli chodzi natomiast o pozostałe odcinki transportu, które nie odbywają się drogą morską, na każdy z nich wystawiony jest list przewozowy odpowiedni dla gałęzi transportu (przykładowo, dla transportu drogowego będzie to międzynarodowy list przewozowy CMR).

Wykonanie umowy przewozu morskiego ze swej istoty rozpoczyna się w momencie przyjęcia przez przewoźnika morskiego ładunku do przewozu, tj. w momencie objęcia przez niego pieczy nad przedmiotowym ładunkiem<sup>37</sup>. Wprawdzie na stronach umowy ciążyą pewne obowiązki wstępne, jednakże są one bezpośrednio związane z przygotowaniem statku i ładunku do odbycia podróży morskiej, a więc związane są one z przygotowaniem do wykonania samej umowy przewozu morskiego. Nie ulega także wątpliwości, że konosament multimodalny jest konosamentem w rozumieniu przepisów Kodeksu morskiego. Wynika to z art. 138 § 1 k.m., zgodnie z którym przepisy Kodeksu morskiego o konosamencie stosuje się odpowiednio do konosamentu bezpośredniego (multimodalnego). Gdyby zatem konosament miał zostać zrównany z umową przewozu ładunku drogą morską, dochodziłoby do sytuacji, w której umowa ta obejmowałaby nie tylko odcinek morski, ale i lądowy lub powietrzny. Naturalnie rozszerzona w ten sposób umowa traciłaby przymiot umowy transportu ładunku drogą morską.

Na transport multimodalny składa się wiele stosunków prawnych<sup>38</sup>. Pierwszy z nich powstaje między wysyłającym a operatorem transportu multimodalnego w wyniku zawarcia umowy przewozu multimodalnego. Kolejne zaś wynikają z poszczególnych umów przewozu zawartych między operatorem transportu multimodalnego a przewoźnikami „odcinkowymi”, a także pozostałych umów

<sup>35</sup> K. Kochanowski, *Międzynarodowy...*, s. 172.

<sup>36</sup> *Ibidem*, s. 337.

<sup>37</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Przewóz ładunku [w:] Prawo...*, s. 373.

<sup>38</sup> K. Kochanowski, *Międzynarodowy...*, s. 43.

związanych z organizacją całego transportu, takich jak np. umowa składu. Zaznaczyć należy, że umowy zawierane przez operatora transportu multimodalnego w celu wykonania umowy przewozu multimodalnego, choć funkcjonalnie z nią powiązane, pozostają poza jej zakresem<sup>39</sup>. Tym samym, umowa przewozu multimodalnego w istocie nie ma wiele wspólnego z klasyczną umową przewozu ładunku drogą morską, a tym bardziej z umowami przewozu lądowego i lotniczego. Jest to odrębna, swoista umowa nienazwana, jedynie funkcjonalnie powiązana z umowami przewozu wykonywanymi różnymi gałęziami transportu<sup>40</sup>.

Gdyby konosament był umową przewozu ładunku drogą morską, wystawienie konosamentu multimodalnego byłoby równoznaczne z utworzeniem sztucznej konstrukcji umownej, w której umowa przewozu ładunku drogą morską odbywała się także innymi środkami transportu (a zatem przestawałaby być umową przewozu ładunku drogą morską). Podobnie nietrafionym rozwiązaniem byłoby stwierdzenie, że konosament jest nie tylko umową przewozu ładunku drogą morską, ale i umową przewozu multimodalnego, w zależności od trasy podróży ładunku i wybranych środków transportu. W rzeczywistości jednak konosament multimodalny po pierwsze nie jest umową, a jednostronnym oświadczeniem woli przewoźnika. Po drugie, jest on dokumentem przewozowym, którego chyba najważniejszą funkcją jest potwierdzenie przyjęcia ładunku do przewozu i legitymowanie do jego odbioru. Konosament ma przede wszystkim znaczenie praktyczne, jako narzędzie służące wykonaniu umowy przewozu morskiego, w związku z czym nie budzi wątpliwości rozszerzenie go na „niemorskie” odcinki transportu. Zabieg ten jest naturalną konsekwencją współczesnej praktyki w obrocie morskim.

### 1.3. PRZEWÓZ MORSKI W BRAKU KONOSAMENTU

Kolejną sytuacją mającą miejsce w morskim obrocie handlowym, jest przyjmowanie do przewozu ładunku bez wystawiania konosamentu w rozumieniu przepisów Kodeksu morskiego. Jak zaznacza J. Łopuski<sup>41</sup>, wystawienie konosamentu nie jest obowiązkowe ani w przewozie wykonywanym na podstawie umowy bukingowej, ani umowy czarterowej. Choć art. 104 k.m. wymienia wyłącznie te dwa rodzaje umów przewozu ładunku, to w praktyce konstrukcje przybierane przez umowę przewozu morskiego mogą łączyć w sobie elementy obu tych umów, a także zawierać rozwiązania nieprzewidziane w żadnej z nich<sup>42</sup>.

<sup>39</sup> *Ibidem*.

<sup>40</sup> K. Kochanowski, *Praktyczne uwarunkowania umowy transportu multimodalnego w Polsce*, Prawo Morskie, t. XXXVII, 2019, s. 45.

<sup>41</sup> J. Łopuski, *Glosa do postanowienia SN z dnia 22 kwietnia 1966 r., I CR 433/64*, OSP 1967, Nr 1, poz. 7.

<sup>42</sup> J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, wyd. 3, Arche, Gdańsk 2002, s. 132.

W związku z tym zasadnym jest stwierdzenie, iż wystawienie konosamentu nie jest czynnością obligatoryjną w żadnej z typów umowy przewozu morskiego. Fakt ten wynika wprost z treści art. 129 i 130 k.m., zgodnie z którymi obowiązek wydania konosamentu ciąży na przewoźniku wyłącznie wtedy, gdy zażąda tego załadowca.

Brak konosamentu nie oznacza oczywiście braku jakiegokolwiek dokumentu przewozowego, ponieważ w jego miejsce stosuje się często inne dokumenty przewozowe. Do takich dokumentów należą przede wszystkim morskie listy przewozowe. Morski list przewozowy jest w istocie pewnym parasolem pojęciowym, pod którym kryje się wiele różnych dokumentów, zarówno w formie papierowej jak i elektronicznej<sup>43</sup>. Przepisy Kodeksu morskiego nie regulują instytucji morskiego listu przewozowego, stąd też brak jest definicji legalnej tego dokumentu. Przyjmuje się, że morskie listy przewozowe stanowią dowód przyjęcia ładunku przez przewoźnika i zobowiązanie przewoźnika do wydania ładunku odbiorcy, a co za tym idzie, także dowód zawarcia umowy przewozu morskiego<sup>44</sup>. W braku regulacji kodeksowej czy konwencyjnej morskich listów przewozowych powszechnym jest założenie, że morskim listem przewozowym jest każdy dokument przewozowy, o ile nie ma on charakteru towarowego papieru wartościowego<sup>45</sup>. Ponadto zaznaczyć należy, że co do zasady do przewozów morskich nieopartych na konosamentach nie znajdują zastosowania przepisy konwencji brukselskiej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z 25 sierpnia 1924 r., ze zmianami wynikającymi z protokołów z 1968 i 1979 r., tj. Reguł hasko-visbijskich<sup>46</sup>, chyba że w warunkach przewozu przywołana zostaje tzw. klauzula *Paramount* (*clause paramount*), która reguły te inkorporuje<sup>47</sup>.

Morskie listy przewozowe, podobnie jak konosament, wykształciły się z praktyki i stąd wynika ich różnorodność. Jak wskazuje J. Młynarczyk<sup>48</sup>, morskie listy przewozowe wykazują cechy wspólne nie tylko z konosamentem, będącym klasycznym dokumentem przewozowym w zakresie przewozu morskiego, ale również z dokumentami przewozowymi stosowanymi w przewozach lądowych i lotniczych. Jest to poniekąd efekt potrzeby uproszczenia dokumentacji przewozowej w celu usprawnienia i przyspieszenia przewozów morskich<sup>49</sup>. Rozwój technologii i konteneryzacji sprawił, że transport morski przez ostatnie dziesięć

<sup>43</sup> K. Kochanowski, *Międzynarodowy...*, s. 341.

<sup>44</sup> J. Młynarczyk, *op. cit.*, s. 152.

<sup>45</sup> M. Koziński, *Towarowe papiery wartościowe* [w:] *Papiery wartościowe*, M. Bączyk, M. Koziński, M. Michalski, W. Pyzioł, A. Szumański, I. Weiss, Zakamycze 2000, s. 475.

<sup>46</sup> Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258.

<sup>47</sup> K. Kochanowski, *Międzynarodowy...*, s. 343.

<sup>48</sup> J. Młynarczyk, *op. cit.*, s. 152.

<sup>49</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Przewóz ładunku* [w:] *Prawo...*, s. 413.

ciolecia stał się zdecydowanie bardziej dynamiczny niż wcześniej. Fakt ten znacząco wpłynął na popularność morskich listów przewozowych przede wszystkim z tego względu, że nie są one konieczne dla odebrania ładunku. Co za tym idzie, w razie nieposiadania morskiego listu przewozowego odbiór ładunku nie jest wstrzymywane w oczekiwaniu na dokument przewozowy, tak jak ma to miejsce w przypadku konosamentów<sup>50</sup>. W międzynarodowym handlu morskim ma to szczególnie istotne znaczenie z tego względu, że sam przewóz na odcinku morskim zwykle nie jest końcem jego podróży<sup>51</sup>. Transport morski jest najczęściej ogniwem większego łańcucha dostaw, w którym opóźnienie na jednym z etapów powoduje naliczenie dodatkowych kosztów na jego całości.

Morskie listy przewozowe nie są jedynymi dokumentami przewozowymi stosowanymi w miejsce konosamentu. W obrocie funkcjonuje także konosament elektroniczny (*electronic bill of lading*). Konosament elektroniczny składa się z danych, które zawierałby konosament papierowy, z tą różnicą, że dane te funkcjonują w formie cyfrowej, a dostęp do nich odbywa się przez system elektroniczny<sup>52</sup>. Nazwa tego dokumentu jest w obecnym stanie prawnym myląca, ponieważ konosament elektroniczny ze swej natury konosamentem w rozumieniu przepisów Kodeksu morskiego być nie może – jest to dokument funkcjonujący ściśle w formie elektronicznej, skąd drugi człon jego nazwy. Konosament elektroniczny nazywany jest konosamentem ze względu na to, że jest on wynikiem prób dematerializacji konosamentu przy zachowaniu jego cech jako papieru wartościowego<sup>53</sup>. W braku właściwej regulacji w polskim prawie morskim, konosamenty elektroniczne nie są konosamentami w rozumieniu Kodeksu morskiego. Co prawda w 2018 r. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego zakończyła prace nad projektem nowego Kodeksu morskiego<sup>54</sup>, który to w swej treści zawiera przepisy dotyczące konosamentu elektronicznego. Projekt Kodeksu morskiego posługuje się pojęciem „konosamentu w postaci elektronicznej” i w art. 166 § 2 wskazuje, że sporządzenie konosamentu w takiej formie, wyłączna kontrola nad nim (odpowiednik posiadania konosamentu) oraz jego przeniesienie wywołuje taki sam skutek jak w przypadku konosamentu w formie papierowej. Jak wskazano w uzasadnieniu projektu, możliwe jest traktowanie konosamentu w formie elektronicznej jako funkcjonalnego odpowiednika klasycznego konosamentu, o ile spełnione zostaną warunki sformułowane

---

<sup>50</sup> M. Dragun-Gertner, *Konosament elektroniczny w transporcie morskim*, Prawo Morskie, t. XX, 2004, s. 108.

<sup>51</sup> J. Młynarczyk, *op. cit.*, s. 125.

<sup>52</sup> M. Goldby *Electronic bills [w:] Bills of lading*, Aikens R., Lord R., Bools M., Bolding M., Toh K. S., wyd. 3, Informa Law from Routledge, 2021, s. 48.

<sup>53</sup> K. Kochanowski, *Międzynarodowy...*, s. 343.

<sup>54</sup> *Kodeks morski – Projekt*, Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego, Prawo Morskie, t. XXXV, 2018.

w art. 168 tegoż projektu<sup>55</sup>. Na obecną chwilę przywołany projekt Kodeksu morskiego nie wszedł w życie. Stąd też w polskim porządku prawnym konosament elektroniczny ma raczej charakter prawny zbliżony do morskiego listu przewozowego, aniżeli konosamentu<sup>56</sup>.

Morskie listy przewozowe nie są obarczone żadnymi wymogami co do formy, w której mają zostać wystawione. Oznacza to, że mogą funkcjonować w obrocie zarówno w formie pisemnej, jak i elektronicznej – szczególnie druga z opcji wydaje się być zachęcająca w świetle postępującej digitalizacji organizacji transportu. Konosamenty elektroniczne natomiast ze swej istoty muszą funkcjonować w obrocie cyfrowym. Odmienne niż w przypadku morskich listów przewozowych i konosamentów elektronicznych, warunkiem *sine qua non* dla wystawienia konosamentu w rozumieniu Kodeksu morskiego jest właśnie forma pisemna<sup>57</sup>. Obligatoryjność tej formy wynika z charakteru prawnego konosamentu jako papieru wartościowego. Biorąc pod uwagę powyższe, w przypadku gdyby konosament traktowany był jako umowa przewozu ładunku drogą morską, umowa ta musiałaby zostać zawarta pisemnie. Założenie to byłoby niezgodne z art. 105 § 2 k.m., z którego wynika, że umowa przewozu morskiego może zostać zawarta w dowolnej formie, a żądanie potwierdzenia jej zawarcia na piśmie jest uprawnieniem stron. W praktyce bardzo często zawiera się umowę przewozu przykładowo w formie wymiany maili między stronami. Dowolność formy zawarcia umowy przewozu ładunku drogą morską i obligatoryjność formy pisemnej konosamentu wykluczają możliwość zrównywania tych dwóch instytucji.

#### 1.4. PROBLEMATYKA KLAUZUL JURYSDYKCYJNYCH I ARBITRAŻOWYCH W KONOSAMENCIE

Posługiwanie się klauzulami jurysdykcyjnymi i arbitrażowymi jest zabiegiem typowo umownym, charakterystycznym dla stosunków między dwiema lub więcej stronami. Zawieranie ich zatem w treści konosamentów, będących jednostronnymi oświadczeniami przewoźnika, budzi pewne wątpliwości natury prawnej<sup>58</sup>. Nie zmienia to faktu, że rozwiązania te są często spotykane w obrocie handlu morskiego. Jak zwraca uwagę K. Kochanowski<sup>59</sup>, to przede wszystkim stosunki zagraniczne między państwami nadmorskimi wpływały na ukierunko-

---

<sup>55</sup> *Uzasadnienie projektu ustawy Kodeks morski*, Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego, Prawo Morskie, t. XXXV, 2018, s. 149.

<sup>56</sup> I. Zużewicz-Wiewiórkowska, *Konosament* [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, (red.) D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórkowska, C. H. Beck, Warszawa 2020, s. 181.

<sup>57</sup> K. Kochanowski, komentarz do rozdziału 3. *Konosament* [w:] *Kodeks...*, s. 435.

<sup>58</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Konosamenty* [w:] *System...*, s. 433.

<sup>59</sup> K. Kochanowski, *Praktyczne...*, s. 53.

wania rozwoju prawa morskiego. Działo się to nie tylko poprzez narzucanie pewnych rozwiązań pochodzących z własnego porządku prawnego, ale też przez kierowanie sporów pod jurysdykcję swoich sądów powszechnych i arbitrażowych<sup>60</sup>. Takie zjawisko, polegające na dążeniu przez jedną ze stron do poddania sporu z danego stosunku umownego pod jurysdykcję takiego państwa, w którym obowiązuje najkorzystniejsze dla tej strony prawo, nosi nazwę *forum shopping*<sup>61</sup>.

Występowanie któregoś z tych dwóch rodzajów klauzul jest co do zasady uzależnione od typu wykonywanej umowy przewozu morskiego. Klauzule jurysdykcyjne spotykane są najczęściej w konosamentach wystawianych w żegludzie liniowej, wykonywanej na podstawie umowy bukingowej. Zgodnie z art. 104 k.m., umową bukingową jest taka umowa przewozu morskiego, która dotyczy przewozu poszczególnych rzeczy lub ładunku określonego według rodzaju, ilości, miary lub wagi. Konosament liniowy (*liner bill of lading*) zawiera w swojej treści szczegółowe warunki wykonywania przewozu<sup>62</sup>, a warunki te stanowią jego integralną część. Praktyka ta wynika z charakterystyki umowy bukingowej. Jest ona umową adhezyjną, zawieraną na podstawie ogólnych warunków armatora, które co do zasady nie podlegają negocjacji<sup>63</sup>. Ewentualne rozmowy prowadzi się jedynie w kontekście frachtu<sup>64</sup>. Zaznaczyć należy, iż rolę potwierdzenia zawarcia umowy bukingowej pełni nota bukowania (*booking note*). Poza odesłaniem do ogólnych warunków umów przewoźnika, stanowi ona konkretyzację zawartego zobowiązania<sup>65</sup>.

W konosamentach liniowych nie spotyka się obecnie klauzul arbitrażowych<sup>66</sup>. Klauzule te częściej występują w treści konosamentów czarterowych, wystawianych w żegludzie trampowej, która odbywa się na podstawie umowy czarterowej. Zgodnie z art. 104 k.m., umową czarterową jest taka umowa przewozu morskiego, która stanowi, że przewoźnik oddaje całą albo określoną część przestrzeni ładunkowej statku pod ładunek na jedną lub więcej podróży. Umowa czarterowa różni się od umowy bukingowej tym, że jest ona wyodrębniona poprzez środek przewozowy, który ma zostać wykorzystany do jej wykonania<sup>67</sup>. Umowę bukingową wyodrębnia natomiast ładunek, który ma zostać przewieziony na jej podstawie. Dokument, który stwierdza treść umowy czarterowej, nazywa się czarterpartią (*charter-party*). Odmiennie niż konosament liniowy,

---

<sup>60</sup> *Ibidem*.

<sup>61</sup> M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontraktów żeglugowych*, Zakład Wydawnictw Naukowych Instytutu Morskiego, Gdańsk 1996, s. 117.

<sup>62</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Przewóz ładunku* [w:] *Prawo...*, s. 395.

<sup>63</sup> K. Kochanowski, komentarz do art. 105 [w:] *Kodeks...*, s. 402.

<sup>64</sup> K. Kochanowski, *Praktyczne...*, s. 61.

<sup>65</sup> I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Przewóz ładunku* [w:] *Leksykon...*, s. 326.

<sup>66</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Konosamenty* [w:] *System...*, s. 434.

<sup>67</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Przewóz ładunku* [w:] *Prawo...*, s. 327.

konosament czarterowy za pomocą odpowiedniej klauzuli odsyła do postanowień czarterpartii normującej warunki przewozu<sup>68</sup>. W odesłaniu tym zawiera się także odesłanie do zawartej w tej umowie klauzuli arbitrażowej<sup>69</sup>.

Klauzule jurysdykcyjne poddają wykonywaną umowę przewozu morskiego przepisom konkretnemu porządkowi prawnemu czy też bezpośrednio odwołują się do Reguł hasko-visbijskich<sup>70</sup>. W polskim porządku prawnym instytucję derogacji jurysdykcji sądów polskich reguluje ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (k.p.c.)<sup>71</sup>. Zgodnie z art. 1105 k.p.c., strony oznaczonego stosunku prawnego mogą umówić się o poddanie spraw o prawa majątkowe jurysdykcji sądu państwa obcego, wyłączając tym samym jurysdykcję sądów polskich. Jest to tzw. umowa derogacyjna (*derogatio iurisdictionis*) i jest ona przejawem cywilistycznej zasady autonomii woli stron<sup>72</sup>. Na podobnej zasadzie opiera się zawarcie tzw. umowy prorogacyjnej (*prorogatio iurisdictionis*), czyli umowy o poddanie spraw o prawa majątkowe jurysdykcji sądów polskich. Klauzule jurysdykcyjne stanowią najczęściej prorogację jurysdykcji sądu obcego, właściwego ze względu na siedzibę przewoźnika, co ma za zadanie chronić przede wszystkim jego interesy<sup>73</sup>.

Zarówno dla ważności umowy derogacyjnej jak i prorogacyjnej wymagane jest zgodne oświadczenie woli stron. Gdyby konosament faktycznie był umową przewozu ładunku drogą morską, czy też gdyby był jakąkolwiek umową (w tym wypadku łączącą przewoźnika morskiego z odbiorcą ładunku), zagadnienie klauzul jurysdykcyjnych nie budziłoby wątpliwości. Konosament jednakże umową przewozu morskiego nie jest, a jedynie stanowi powtórzenie ogólnych warunków umownych (w przypadku konosamentu liniowego) czy też zawiera odesłanie do postanowień umowy właściwej (w przypadku konosamentu czarterowego). Stąd też zamieszczona w tych warunkach klauzula jurysdykcyjna, jako postanowienie umowy przewozu morskiego, wiąże przewoźnika z frachtującym. W związku z tym pojawia się wątpliwość co do skuteczności wspomnianej klauzuli jurysdykcyjnej wobec odbiorcy ładunku.

Problematyka klauzul zastrzegających prawo właściwe dla sporów wynikłych z umów przewozu morskiego została poruszona przez Sąd Najwyższy w postanowieniu z 22 kwietnia 1966 r.<sup>74</sup>. W przedmiotowej sprawie klauzula jurysdyk-

<sup>68</sup> *Ibidem*, s. 395.

<sup>69</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Konosamenty [w:] System...*, s. 434.

<sup>70</sup> K. Kochanowski, komentarz do rozdziału 3. *Konosament [w:] Kodeks...*, s. 439.

<sup>71</sup> Dz.U. 1964 Nr 43, poz. 296.

<sup>72</sup> M. Eysymontt, komentarz do art. 1105 [w:] *Kodeks postępowania cywilnego. Postępowanie egzekucyjne, międzynarodowe postępowanie cywilne, sąd polubowny (arbitrażowy)*, Komentarz, (red.) Piaskowska O., Wolters Kluwer, Warszawa 2022, s. 707.

<sup>73</sup> M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie...*, s. 116.

<sup>74</sup> Post. SN z 22.4.1966 r., I CR 433/64, OSP 1967, nr 1, poz. 7.

cyjna stanowiła, iż wszelkie spory powstałe w związku z konosamentem wystawionym na ładunek mający zostać przewieziony na podstawie zawartej umowy czarterowej miały być rozstrzygane w Danii, według prawa duńskiego. W postanowieniu tym stwierdzono, iż ze względu na fakt, że konosament nie jest umową a jednostronnym zobowiązaniem, podpisywanym w chwili wystawienia jedynie przez przewoźnika, jego postanowienia nie mają charakteru postanowień umownych, które mogłyby normować stosunki prawne spoza zakresu konosamentu. Sąd Najwyższy podkreślił rolę konosamentu przy umowie czarterowej jako dowodu przyjęcia ładunku do przewozu i dokumentu uprawniającego do jego odbioru, a nie jako podstawy stosunku prawnego pomiędzy stronami tej umowy.

Na gruncie prawa unijnego istotne znaczenie dla problematyki klauzul jurysdykcyjnych w konosamentach ma orzeczenie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 8 listopada 2000 r. w sprawie *Coreck v. Handelsbeen*<sup>75</sup>. W orzeczeniu tym stwierdzono, iż zawarta w konosamencie klauzula jurysdykcyjna uzgodniona pomiędzy przewoźnikiem a frachtującym jest skuteczna w stosunku do posiadacza konosamentu będącego osobą trzecią, o ile posiadacz ten, zgodnie z prawem krajowym, wszedł w prawa i obowiązki frachtującego w momencie objęcia konosamentu w posiadanie. W polskim prawie morskim posiadacz konosamentu nie wchodzi w prawa i obowiązki frachtującego, gdyż nie staje się stroną umowy przewozu morskiego. Co prawda konosament stanowi o stosunku między przewoźnikiem a odbiorcą ładunku, ale nie uzasadnia to stwierdzenia, iż konosament miałby być umową między tymi podmiotami. Wobec tego, klauzula jurysdykcyjna dopiero wtedy będzie skuteczna względem odbiorcy ładunku, jeżeli zaakceptował ją zgodnie z wymaganiami formalnymi, tj. jeżeli faktycznie zawarł umowę jurysdykcyjną z przewoźnikiem.

Podobnie wskazuje Sąd Apelacyjny w Szczecinie w postanowieniu z dnia 2 sierpnia 2016 r.<sup>76</sup>, kładąc nacisk na fakt, że skoro konosament jest jednostronnym oświadczeniem woli przewoźnika, taki charakter ma także zawarta w nim klauzula jurysdykcyjna. W postanowieniu tym Sąd Apelacyjny zaznacza, iż z samego zawarcia klauzuli jurysdykcyjnej w konosamencie wynika, że ma ona regulować stosunek prawny między odbiorcą ładunku a przewoźnikiem, powstały z zawartej wcześniej umowy przewozu ładunku drogą morską. Zdaniem Sądu Apelacyjnego także złożenie przez odbiorcę ładunku (posiadacza konosamentu) podpisu na konosamencie jest przejawem jego oświadczenia woli, a ponadto spełnia warunek pisemnej formy umowy jurysdykcyjnej<sup>77</sup>.

<sup>75</sup> <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?jsessionid=633F5903C21B158F3BB3B3DF483567C5?text=&docid=45789&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1515295> (dostęp: 15.05.2023 r.).

<sup>76</sup> Post. SA w Szczecinie z 2.08.2016 r., I Acz 259/2016 r., LEX nr 2100079.

<sup>77</sup> *Ibidem*.



Sprawa ta dotyczy sytuacji, w której odbiorca ładunku jest podmiotem znajdującym się poza stosunkiem zobowiązaniowym wynikającym z umowy przewozu morskiego. Jeżeli natomiast frachtujący jest zarazem odbiorcą ładunku, sytuacja może się kształtować dwojako. Po pierwsze, często bywa tak, że umowa przewozu morskiego zawarta została w formie pisemnej, a konosament stanowi jedynie powtórzenie jej treści, czy też do niej odsyła. Wtedy frachtującego, będącego zarazem osobą legitymowaną z konosamentu, wiążą postanowienia zawartej z przewoźnikiem umowy, nie zaś konosamentu. Jeśli zatem w treści umowy przewozu morskiego przewidziana została klauzula jurysdykcyjna, ma ona skutki wobec umawiających się stron jako umowa jurysdykcyjna. Po drugie możliwe jest, że umowa przewozu morskiego nie została spisana, a konosament jest jedynym potwierdzeniem jej zawarcia (tzw. przewóz za konosamentem). Jak wynika z przepisów Kodeksu morskiego, umowa przewozu morskiego może być zawarta w dowolnej formie, a strony mogą (ale nie muszą) żądać jej potwierdzenia na piśmie. W takim przypadku zarówno przewoźnik, jak i frachtujący związani są treścią konosamentu, przy czym strony te nie są związane konosamentem jako umową przewozu morskiego. Strony związane są warunkami umowy przewozu, które przedstawione są w konosamencie, jako jedynym potwierdzeniu zawartej umowy. Ciekawym jest także przypadek, w którym co prawda umowa przewozu morskiego została zawarta na piśmie, jednakże w jej treści strony nie zawarły klauzuli jurysdykcyjnej. W efekcie klauzula ta pojawia się wyłącznie w konosamencie. Zdaje się, że właściwe będzie wtedy stwierdzenie, iż to treść konosamentu, jako uszczegóławiająca warunki stosunku zobowiązaniowego między stronami, będzie miała większe znaczenie, aniżeli węższy zakres spisanej umowy przewozu morskiego.

Podobnie w wątpliwość poddać można skuteczność zawartej w konosamencie klauzuli arbitrażowej wobec odbiorcy ładunku. Klauzule arbitrażowe poddają spory wynikłe na gruncie wykonywanej umowy przewozu morskiego pod rozstrzygnięcie danemu sądowi arbitrażowemu. W polskim porządku prawnym sądownictwo arbitrażowe, podobnie jak umowy jurysdykcyjne, reguluje Kodeks postępowania cywilnego. Regulacja ta uwzględnia także tekst Ustawy Modelowej UNICTRAL<sup>78</sup>, zalecony przez Zgromadzenie Ogólne NZ jako podstawa przepisów prawa krajowego regulujących arbitraż<sup>79</sup>. Zgodnie z art. 1161 § 1 k.p.c., dla poddania sporu pod rozstrzygnięcie sądu arbitrażowego (polubownego) wymagana jest umowa stron, zwana zapisem na sąd polubowny. Przepis ten reguluje też minimalną treść zapisu na sąd polubowny, w której powinien zostać wskazany przedmiot sporu lub stosunek prawny, z którego spór wyniknął lub

<sup>78</sup> [https://uncitral.un.org/en/texts/arbitration/modellaw/commercial\\_arbitration](https://uncitral.un.org/en/texts/arbitration/modellaw/commercial_arbitration) (dostęp: 12.11.2023 r.).

<sup>79</sup> M. Aslanowicz, *Pozycja prawna arbitra w arbitrażu handlowym*, wyd. 2, C.H.Beck, Warszawa 2019, s. 22.

może wyniknąć<sup>80</sup>. Zapis na sąd polubowny, zgodnie z art. 1162 k.p.c., winien zostać sporządzony na piśmie, przy czym dla jego ważności wystarcza złożenie własnoręcznego podpisu na dokumencie obejmującym jego treść<sup>81</sup>.

Z faktu, iż podstawą poddania sporu pod jurysdykcję sądu arbitrażowego jest zgodna wola stron wyrażona w formie umowy, jaką jest zapis na sąd polubowny, wynika ograniczenie kręgu podmiotowego tej umowy jedynie do jej stron<sup>82</sup>. Stronami postępowania arbitrażowego, co do zasady, mogą być wyłącznie ci, którzy taką umowę o arbitraż zawarli, tj. złożyli odpowiednie oświadczenie w formie pisemnej. Ze względu na analogiczność przewidzianych prawem wymogów formalnych przyjmuje się, iż skuteczność zawartych w konosamencie klauzul arbitrażowych wobec odbiorcy ładunku funkcjonuje w sposób podobny, co w przypadku klauzul jurysdykcyjnych. Od zasady ograniczenia kręgu podmiotowego umowy arbitrażowej Kodeks postępowania cywilnego przewiduje co prawda wyjątki, takie jak np. zamieszczenie zapisu na sąd polubowny w statucie spółki handlowej. Nie znajdują one jednak zastosowania w omawianej sprawie.

Ważność konosamentowej klauzuli arbitrażowej zależy bez wyjątku od podpisania jej przez obie strony umawiające się na arbitraż, tj. frachtującego oraz przewoźnika. Problematyka skuteczności klauzuli arbitrażowej wobec odbiorcy ładunku była przedmiotem postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 9 stycznia 1969 r.<sup>83</sup>, w którym to Sąd Najwyższy zwraca szczególną uwagę na rozróżnienie sfery materialnoprawnej i procesowej tego zagadnienia. Kwestia związania odbiorcy ładunku treścią konosamentu należy do sfery prawa materialnego, w związku z czym nie wpływa w tym zakresie na skuteczność umowy arbitrażowej, która należy do sfery prawa procesowego. Skoro umowa arbitrażowa wywiera skutki wyłącznie pomiędzy jej stronami, a do swojej ważności wymaga formy pisemnej, wydaje się, że kwestia jej skuteczności będzie rysować się analogicznie co w przypadku opisanych wyżej klauzul jurysdykcyjnych. Zarówno zawarty w klauzuli arbitrażowej zapis na sąd polubowny, jak i zawarta w klauzuli jurysdykcyjnej umowa prorogacyjna lub derogacyjna, są cywilnoprawnymi umowami procesowymi o ograniczonym zakresie podmiotowym. Wiążą one wyłącznie strony, które złożyły odpowiednie oświadczenie woli w formie pisemnej - zwykle jako podpis pod treścią klauzuli.

Wartym przywołania jest inne postanowienie Sądu Najwyższego, także z dnia 9 stycznia 1969 r.<sup>84</sup>, w którym Sąd Najwyższy zaznacza, że zarówno zamieszczenie klauzuli arbitrażowej bezpośrednio w konosamencie, jak i odesłanie do tej klauzuli zastrzeżonej w umowie czarteru nie spełnia wymagań formy pisemnej.

<sup>80</sup> M. Kuchnio, komentarz do art. 1161 [w:] *Kodeks postępowania...*, s. 957.

<sup>81</sup> *Ibidem*, s. 960.

<sup>82</sup> G. Suliński, *Osoba trzecia w arbitrażu handlowym*, C.H.Beck, Warszawa 2018, s. 64.

<sup>83</sup> Post. SN z 9.1.1969 r., I CZ 92/67, OSP 1970, Nr 5, poz. 95.

<sup>84</sup> Post. SN z 9.1.1969 r., I CZ 3/68, OSP 1971, nr 7-8, poz. 139.

Wynika to z faktu, że konosament nie jest umową, a jednostronnym oświadczeniem woli przewoźnika. Naturalnie nie zawiera on wymaganych przepisami procesowymi zgodnych oświadczeń dwóch stron co do zawarcia zapisu na sąd polubowny. Jak wskazuje jednak S. Hanausek<sup>85</sup> w głosie do wskazanego postanowienia, zdaje się nie być przeszkód przed zawarciem w treści konosamentu umowy arbitrażowej w formie klauzuli dodatkowej. Nie oznacza to jednak, że samo zamieszczenie takiej klauzuli w konosamencie przesądza o jej skuteczności. Skuteczność ta uzależniona jest wyłącznie od spełnienia warunków przewidzianych w przepisach regulujących zapis na sąd polubowny<sup>86</sup>.

W przypadku zawarcia klauzuli jurysdykcyjnej lub arbitrażowej w treści umowy przewozu morskiego, nie ma wątpliwości, iż wiąże ona frachtującego i przewoźnika, jako jej strony. Gdyby konosament również był umową, to w jego przypadku skuteczność tych klauzul wobec odbiorcy ładunku także nie stwarzałyby wątpliwości. W rzeczywistości samo zawarcie klauzuli jurysdykcyjnej lub arbitrażowej nie spełnia warunków przewidzianych dla ich skuteczności. Przede wszystkim brakuje drugiej strony stosunku prawnego, która umawiałaby się na taki zapis, a więc niespełniony pozostaje wymóg formy pisemnej. Problematyka skuteczności klauzuli jurysdykcyjnej i arbitrażowej w konosamencie dodatkowo potwierdza tezę, iż konosament nie jest umową przewozu morskiego. Mimo pewnego stopnia umowności, który może przejawiać w obrocie, m.in. poprzez zawieranie w treści tego rodzaju typowo umownych zapisów, konosament pozostaje czynnością jednostronną.

Podsumowując, odpowiedź na pierwszy człon tytułowego pytania – czy konosament jest umową? – brzmi „nie”. W dalszej kolejności analizie należy poddać drugi człon tytułowego pytania – czy konosament jest jedynie dowodem zawarcia umowy przewozu ładunku drogą morską? Prawdą jest, że konosament jest dowodem zawarcia umowy przewozu morskiego. Wystawienie konosamentu w swej istocie stwarza bowiem domniemanie istnienia stosunku umownego łączącego przewoźnika z frachtującym, jako podstawy przyjęcia oznaczonego ładunku do przewozu. Jest to li tylko jedna z funkcji, które konosament pełni w morskim obrocie handlowym.

## 2. CZY KONOSAMENT JEST JEDYNNIE DOWODEM ZAWARCIA UMOWY PRZEWOZU ŁADUNKU DROGĄ MORSKĄ?

Konosament jest instytucją o wielowiekowej historii rozwoju. Początkowo funkcjonował on w obrocie jedynie w celu udokumentowania ilości i rodzaju załadowanego towaru, a w swej treści zawierał dodatkowo dane załadowcy i od-

<sup>85</sup> S. Hanausek, glosa do post. SN z 9.1.1969 r., I CZ 3/68, OSP 1971, nr 7-8, poz. 139.

<sup>86</sup> *Ibidem*.

biorcy, a także przyrzeczenie wydania towaru<sup>87</sup>. W takiej formie konosament znany jest już od XIII w.<sup>88</sup>. Co ciekawe, dokument ten od samego początku miał charakter jednostronny, jako oświadczenie o przyjęciu ładunku i zobowiązanie do jego wydania. S. Matysik<sup>89</sup> wręcz przeciwstawia konosament czarterpartii, która, jako dokument umowy przewozu morskiego, była dokumentem dwustronnym. Wraz z rozwojem techniki morskiej oraz ewolucją potrzeb podmiotów zaangażowanych w przewóz ładunku drogą morską, zmieniał się również konosament. Rozpowszechnienie form drukarskich przyczyniło się do stosowania pierwszych drukowanych formularzy konosamentowych w co najmniej sześciu językach, co jest również świadectwem umiędzynarodowienia konosamentu<sup>90</sup>. Ponadto, treść konosamentu stawała się bardziej precyzyjna – w odróżnieniu od pierwowzorów, późniejszy konosament zawierał także nazwisko kapitana, oznaczenie statku, czy nawet wysokość frachtu<sup>91</sup>. Na przestrzeni wieków upowszechniała się także rola konosamentu jako dokumentu reprezentującego oznaczony w nim ładunek. Pod koniec XVII w. ukonstytuowało się stanowisko, iż samo wręczenie konosamentu ma ten sam skutek co wręczenie ładunku, na który został on wystawiony<sup>92</sup>. Są to historyczne początki konosamentu jako papieru wartościowego. Korzyści wynikające z charakteru konosamentu jako papieru wartościowego dodatkowo przyspieszyły jego popularyzację na całym świecie. Tym sposobem na początku XIX w. konosament zyskał miano najważniejszego dokumentu obrotu morskiego<sup>93</sup>.

Wyżej wymienione funkcje konosamentu, które wykształciły się na przestrzeni wieków operowania tego dokumentu jako narzędzia handlu morskiego, są uwidocznione w regulacji prawnej dotyczącej konosamentu. W obowiązującym stanie prawnym konosament nie posiada typowej definicji legalnej, a raczej definiuje się go właśnie poprzez opisanie, jakie jest jego zastosowanie przy wykonywaniu umowy przewozu ładunku drogą morską. W art. 131 k.m. wskazuje się podstawowe funkcje pełnione przez konosament, które stanowią zarazem istotę prawną konosamentu. Konosament:

- 1) jest dowodem przyjęcia ładunku w nim oznaczonego na statek w celu przewozu,
- 2) stwarza domniemanie istnienia stosunku umownego, na podstawie którego przedmiotowy ładunek przyjęto do przewozu,

---

<sup>87</sup> S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. 2, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, 1973, s. 55.

<sup>88</sup> *Ibidem*.

<sup>89</sup> S. Matysik, *Podręcznik...*, s. 178.

<sup>90</sup> S. Matysik, *Prawo...*, s. 56.

<sup>91</sup> S. Matysik, *Podręcznik...*, s. 180.

<sup>92</sup> *Ibidem*, s. 179.

<sup>93</sup> *Ibidem*, s. 180.

- 3) legitymuje do dysponowania tym ładunkiem i do jego odbioru,
- 4) stanowi o stosunku prawnym pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą ładunku.

W obrocie konosament rozpoczął swoją historię jako dowód przyjęcia ładunku do przewozu i przez długi czas była to zarówno jego podstawowa, jak i najważniejsza funkcja. Obecnie, w dobie konteneryzacji, gdy kontrahentom najczęściej zależy na szybkości przewozu, tę funkcję może spełniać równie dobrze inny dokument przewozowy. W międzynarodowym handlu morskim rosnące znaczenie mają morskie listy przewozowe. Wykorzystanie w żegludze liniowej coraz większych i szybszych statków kontenerowych przyspieszyło obrót handlu morskiego, w efekcie czego klasyczny konosament przestał za nim nadążyć<sup>94</sup>. Uniemożliwiło to szybki i sprawny odbiór ładunków w porcie przeznaczenia, czemu niewiele pomogła wysyłka konosamentów pocztą<sup>95</sup>. W tym aspekcie morskie listy przewozowe w obecnym stanie prawnym mają pewną przewagę nad konosamentem. Stanowią one dogodniejsze rozwiązanie zwłaszcza w przewozach morskich dokonywanych w ramach stałych stosunków gospodarczych, gdzie odbiorcę i nadawcę ładunku łączy wzajemne zaufanie<sup>96</sup>. W związku z tym rodzi się pytanie, czy współcześnie najważniejszą funkcją pełnioną przez konosament wciąż jest potwierdzanie przyjęcia ładunku do przewozu.

Zdaje się, że w praktyce ten aspekt konosamentu zszedł na drugi plan, ze względu na coraz częstsze posługiwanie się innymi rodzajami dokumentów przewozowych, które także spełniają tę funkcję. Bynajmniej nie oznacza to, że potwierdzanie przyjęcia określonego ładunku do przewozu jest funkcją nieistotną. Zarówno potwierdzenie przyjęcia ładunku, jak i stworzenie domniemania zawarcia umowy przewozu morskiego, niezaprzeczalnie są ważnymi funkcjami konosamentu, i jako takie mają wciąż istotną rolę w obrocie. Zwłaszcza istotne staje się potwierdzenie warunków umowy w przypadku, gdy nie wystawiono czarterpartii albo noty bukingowej<sup>97</sup>. Jednakże, zdaniem J. Hołowińskiego<sup>98</sup>, kluczową wartość konosamentu w międzynarodowym handlu morskim stanowią nie dokumentowanie samej umowy przewozu ładunku drogą morską, a precyzowanie warunków odbioru przesyłki, a przede wszystkim walory konosamentu jako towarowego papieru wartościowego. Słowa te pochodzą jeszcze z lat 60. ubiegłego wieku, lecz w dzisiejszych czasach zdecydowanie zachowują aktualność.

Cechy konosamentu jako papieru wartościowego stanowczo odróżniają go od pozostałych, funkcjonujących w obrocie dokumentów przewozowych. Jego

<sup>94</sup> M. Tarczyński, F. Jaśniak, D. Adamczyk, *Transport morski [w:] Podręcznik...*, s. 255.

<sup>95</sup> *Ibidem*.

<sup>96</sup> E. Gostomski, T. Nowosielski, *op. cit.*, s. 148.

<sup>97</sup> M. Kosiński, *Towarowe... [w:] Papiery...*, s. 461.

<sup>98</sup> J. Hołowiński, *op. cit.*, s. 189.

rola towarowego papieru wartościowego, niejako uosabiającego oznaczony w nim ładunek, czyni konosament niezastępowalnym w międzynarodowym handlu morskim. W związku z tym można zaryzykować stwierdzenie, że na obecną chwilę jest to najdonioślejsza z funkcji konosamentu, jako taka, której nie spełnia żaden inny dokument przewozowy.

### 3. ZNACZENIE KONOSAMENTU JAKO PAPIERU WARTOŚCIOWEGO

W doktrynie przyjmuje się zasadniczo, iż konosament jest papierem wartościowym, choć w braku definicji legalnej papieru wartościowego, stwierdzenie to nie jest pozbawione wątpliwości<sup>99</sup>. Przyjmuje się, iż ten charakter prawny ma każdy konosament przewidziany w przepisach Kodeksu morskiego, bez względu na jego rodzaj<sup>100</sup>. Konosament, jako dokument niejako uosabiający ładunek w nim wskazany, określa się towarowym papierem wartościowym<sup>101</sup>. Papiery wartościowe bowiem nie muszą opiewać wyłącznie na wierzytelności pieniężne, ale mogą, tak jak konosament, inkorporować uprawnienie do rozporządzania rzeczą<sup>102</sup>. W prawie polskim problematyka zagadnienia papierów wartościowych należy do zakresu prawa zobowiązań. Choć Kodeks cywilny nie przewiduje definicji legalnej papieru wartościowego, to istotne elementy konstrukcyjne tej instytucji możliwe są do wyodrębnienia na bazie całokształtu przepisów. Z samego art. 921<sup>6</sup> k.c., który jest pierwszym z przepisów dotyczących papierów wartościowych, wynikają dwie najważniejsze cechy, które czynią dokument papierem wartościowym.

Po pierwsze, papier wartościowy jest dokumentem w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego<sup>103</sup>. Oznacza to, że papier wartościowy, wbrew swojej nazwie, może zostać wystawiony nie tylko w formie pisemnej, ale i elektronicznie, jako zapis w odpowiednim systemie rejestrującym<sup>104</sup>. Zjawisko zastępowania materialnej postaci papierów wartościowych zapisem elektronicznym nosi nazwę dematerializacji i współcześnie jest ono coraz bardziej powszechne. Dematerializacja ukonstytuowana w przepisach szczególnych może już zostać przeprowa-

<sup>99</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *Konosamenty* [w:] *System...*, s. 441.

<sup>100</sup> *Ibidem*.

<sup>101</sup> M. Koziński, *Zastosowanie instytucji indosu wekslowego w morskim obrocie handlowym*, *Prawo Morskie*, t. XXII, 2006, s. 115.

<sup>102</sup> M. Glicz, komentarz do art. 921<sup>16</sup>, [w:] *Kodeks cywilny...*, s. 1409.

<sup>103</sup> M. Glicz, komentarz do art. 921<sup>6</sup>, [w:] *Kodeks cywilny...*, s. 1397.

<sup>104</sup> J. Jastrzębski *Papiery wartościowe i znaki legitymacyjne w ogólności* [w:] *Zobowiązania. Część szczegółowa*, A. Brzozowski, J. Jastrzębski, M. Kaliński, W. Kacot, E. Skowrońska-Bocian, wyd. 3, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, s. 443.

dzana wobec takich papierów wartościowych jak akcje czy obligacje. Mimo to obowiązujące regulacje kodeksowe zdają się za tymi zmianami nie nadążać. Kwestia nieuwzględnienia w przepisach Kodeksu cywilnego zdematerializowanych papierów wartościowych, a rosnąca potrzeba nowelizacji podnoszona jest w doktrynie od dłuższego czasu<sup>105</sup>. Także obecny Kodeks morski nie przewiduje, aby konosament elektroniczny był równy konosamentowi, choć w istocie różnią się one jedynie formą. Potrzeba nowelizacji i tych przepisów zgłaszana była w doktrynie już na samym początku XXI w.<sup>106</sup>. Konosament w formie papierowej nie jest pozbawiony wad, wśród których wymienić należy przede wszystkim opóźnienia w dostarczeniu konosamentów do odbiorcy, które prowadzą do zakłóceń łańcucha dostaw, a także problem kradzieży albo fałszowania konosamentów w celu przejęcia ładunku<sup>107</sup>. Konosament elektroniczny byłby tych wad pozbawiony<sup>108</sup>. Wskazana luka w ustawodawstwie dotyczącym konosamentów została co prawda uzupełniona przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego w projekcie nowego Kodeksu morskiego z 2018 r., o czym była już mowa w niniejszym artykule.

Po drugie zaś, papier wartościowy odgrywa istotną rolę w dochodzeniu prawa, które uosabia<sup>109</sup>. W przypadku konosamentu, jak wspomniano wyżej, uosabia on ładunek, na który został wystawiony. Jak stanowi art. 921<sup>6</sup> k.c., jeżeli zobowiązanie wynika z wystawionego papieru wartościowego, dłużnik jest obowiązany do świadczenia za zwrotem dokumentu. Oznacza to, że podstawą dochodzenia prawa inkorporowanego w papierze wartościowym jest posiadanie tego dokumentu. Jeśli chodzi o konosament, to wynikającym z niego zobowiązaniem dłużnika (przewoźnika) jest wydanie ładunku jego odbiorcy, czyli legitymowanemu posiadaczowi konosamentu. Co za tym idzie, wydanie ładunku dopiero za zwrotem konosamentu zwalnia przewoźnika z tego zobowiązania<sup>110</sup>. W braku zwrotu danego papieru wartościowego, dłużnik może odmówić spełnienia świadczenia aż do momentu zrealizowania tego wymogu. Podobne wnioski wyciągnąć można na podstawie art. 144 k.m., zgodnie z którym przewoźnik ma obowiązek wydania ładunku legitymowanemu posiadaczowi choćby jednego konosamentu. Regulacja ta uwydatnia charakter konosamentu jako towarowego papieru wartościowego<sup>111</sup>.

Odbiorca ładunku, jako legitymowany posiadacz konosamentu, ma tzw. legitymację formalną do oznaczonego w konosamencie ładunku. Legitymacja

<sup>105</sup> M. Glicz, komentarz do art. 921<sup>6</sup>, [w:] *Kodeks cywilny...*, s. 1397.

<sup>106</sup> M. Dragun-Gertner, *Konosament...*, s. 118.

<sup>107</sup> O. Ratajczak, *Dematerialisation of bills of lading using blockchain from the legal perspective*, Scientific Journal of Gdynia Maritime University, No. 121, 2022, s. 30.

<sup>108</sup> *Ibidem*.

<sup>109</sup> M. Glicz, komentarz do art. 921<sup>6</sup>, [w:] *Kodeks cywilny...*, s. 1398.

<sup>110</sup> J. Łopuski, *Prawo...* s. 407.

<sup>111</sup> K. Kochanowski, komentarz do art. 144 [w:] *Kodeks...*, s. 470.

formalna oznacza swego rodzaju domniemanie, iż danemu podmiotowi przysługuje określone prawo<sup>112</sup> – w tym wypadku prawo do odebrania ładunku w porcie przeznaczenia. Legitymacja ta jest ściśle powiązana z treścią papieru wartościowego<sup>113</sup>. Osoba legitymowana formalnie może nie być jednocześnie legitymowana materialnie, tzn. może jej nie przysługiwać rzeczywiste prawo do oznaczonego ładunku<sup>114</sup>. Analogicznie, posiadanie legitymacji materialnej nie implikuje legitymacji formalnej. Sytuacja taka następuje przykładowo wtedy, gdy właściciel towaru nie jest legitymowanym posiadaczem konosamentu. W praktyce zdarza się także, że odbiorca ładunku nie ma ani legitymacji formalnej, ani materialnej, przy czym w tym miejscu nie jest mowa o przewozach odbywających się za dokumentami przewozowymi niebędącymi konosamentami, bowiem w takich sytuacjach na przewoźniku z przyczyn oczywistych nie leży obowiązek wydania ładunku legitymowanemu posiadaczowi konosamentu. Mowa tu o takich sytuacjach, w których np. odbiorca ładunku, niemający żadnego rzeczywistego prawa do ładunku, utracił swój egzemplarz konosamentu z winy firmy kurierskiej. Z uwagi na utratę konosamentu, domniemany odbiorca ładunku traci także i legitymację formalną.

W takiej sytuacji odebranie ładunku wciąż jest możliwe na podstawie przedstawianego w momencie wydawania ładunku listu gwarancyjnego (*letter of indemnity*), który stanowi zabezpieczenie udzielane przewoźnikowi przez odbiorcę ładunku<sup>115</sup>. Potrzeba funkcjonowania listu gwarancyjnego bierze się stąd, że przewoźnik ma obowiązek skontrolowania legitymacji formalnej odbiorcy ładunku i ponosi odpowiedzialność za wydanie ładunku osobie nieuprawnionej. W liście gwarancyjnym podmiot zgłaszający się jako odbiorca oświadcza, iż przewoźnik nie poniesie ewentualnych kosztów powstałych w związku z wydaniem ładunku osobie nieposiadającej konosamentu.

Legitymacja formalna może być różnie wyrażona w treści papieru wartościowego, w zależności od jego rodzaju, tj. czy jest on wystawiany imiennie, na zlecenie czy też na okaziciela<sup>116</sup>. Ten podział papierów wartościowych wynika z przepisów Kodeksu cywilnego, przy czym znajduje odzwierciedlenie w art.134 k.m. Zgodnie z tym przepisem, konosamentem imiennym (*straight bill of lading*) jest konosament, który wprost określa, kim jest odbiorca uprawniony do odbioru ładunku w porcie przeznaczenia<sup>117</sup>. W przypadku takiego konosamentu, przewoźnik ma obowiązek wydania ładunku wyłącznie podmiotowi w nim wskazanemu. Konosamenty imienne nie są często stosowane w ob-

<sup>112</sup> J. Jastrzębski, *op. cit.*, s. 447.

<sup>113</sup> M. Glicz, komentarz do art. 921<sup>7</sup> [w:] *Kodeks cywilny...*, s. 1400.

<sup>114</sup> J. Jastrzębski, *op. cit.*, s. 447.

<sup>115</sup> K. Kochanowski, komentarz do art. 144 [w:] *Kodeks...*, s. 471.

<sup>116</sup> M. Glicz, komentarz do art. 921<sup>7</sup> [w:] *Kodeks cywilny...*, s. 1400.

<sup>117</sup> K. Kochanowski, komentarz do art. 134 [w:] *Kodeks...*, s. 449.



rocie. Jeszcze rzadziej natomiast stosowane są konosamenty na okaziciela (*bearer bill of lading*), które w ogóle nie wskazują odbiorcy. Samo posiadanie takiego konosamentu uprawnia jego posiadacza do odbioru ładunku i dysponowania nim<sup>118</sup>. Współcześnie najbardziej rozpowszechnione w obrocie handlu morskiego są konosamenty na zlecenie załadowcy lub wskazanej przez niego osoby (*order bill of lading*).

Można powiedzieć, że konosamenty na zlecenie tym zawdzięczają swoją popularność, że stanowią „złoty środek” pomiędzy dostępnymi rodzajami konosamentu. Ich wartość w obrocie handlu morskiego opiera się na dwóch zasadniczych filarach, odróżniających je od konosamentów imiennych i na okaziciela. Pierwszym filarem jest mniejszy stopień sformalizowania czynności prawnej przeniesienia uosobionego w konosamencie prawa, aniżeli w przypadku konosamentu imiennego. Konosament na zlecenie przenoszony jest w drodze indosu, tj. oświadczenia woli uprawnionego podmiotu (indosanta)<sup>119</sup>. Co prawda indos jest pojęciem z prawa wekslowego, jednakże art. 135 § 2 k.m. wskazuje *expressis verbis*, że to właśnie przez indos przenosi się konosament na zlecenie. Indosem na konosamencie będzie umieszczone na nim pisemne oświadczenie załadowcy wraz z jego podpisem, że przenosi on konosament na inną osobę<sup>120</sup>. Należy zwrócić jednak uwagę na to, że w praktyce poza oryginałami konosamentów, zwykło wystawiać się także ich kopie. Kopie takie, ze względu na to iż nie są papierami wartościowymi, posiadają dopisek „*non-negotiable*” i nie może być na nich zamieszczony indos<sup>121</sup>.

Przeniesienie konosamentu poprzez indos jest szczególnie pożądane w przypadku, gdy po wystawieniu takiego konosamentu ostateczny odbiorca ładunku ulega zmianie, gdyż w trakcie przewozu drogą morską ładunek zostaje sprzedany. W związku z faktem, iż konosament jest towarowym papierem wartościowym, reprezentuje on prawo do ładunku w nim oznaczonego, a zatem nabywca konosamentu uzyskuje prawo do tego ładunku<sup>122</sup>. Jak wskazuje M. Glicz<sup>123</sup>, przeniesienie prawa z papieru wartościowego na zlecenie w następstwie indosu jest czynnością stosunkowo łatwą, co zwiększa jej funkcję obiegową, a zatem upraszcza obrót prawami i przyspiesza handel. W przeciwieństwie do konosamentów na zlecenie, konosamenty imienne nie pełnią funkcji obiegowej, ze względu na reżim przenoszenia praw poprzez przelew wierzytelności<sup>124</sup>.

<sup>118</sup> *Ibidem*.

<sup>119</sup> M. Koziński, *Towarowe...* [w:] *Papiery...*, s. 473.

<sup>120</sup> J. Mojak, *Prawo papierów wartościowych. Zarys wykładu*, wyd. 7, Wolters Kluwer, Warszawa 2021, s. 43.

<sup>121</sup> M. Koziński, *Zastosowanie...*, s. 135.

<sup>122</sup> *Ibidem*, s. 181.

<sup>123</sup> M. Glicz, komentarz do art. 921<sup>9</sup> [w:] *Kodeks cywilny...*, s. 1403.

<sup>124</sup> M. Glicz, komentarz do art. 921<sup>8</sup> [w:] *Kodeks cywilny...*, s. 1401.

Drugim filarem jest natomiast znacznie mniejsze ryzyko w porównaniu do konosamentu na okaziciela. Konosamenty na zlecenie oferują przewoźnikowi wyższy poziom bezpieczeństwa i pewności w odróżnieniu od konosamentów na okaziciela, w których przewoźnicy nie wiedzą, kto jest odbiorcą i dla kogo ładunek jest przeznaczony<sup>125</sup>. Zdaniem S. Matysika<sup>126</sup>, może być to dla przewoźnika morskiego o tyle niekorzystne, że odbiorcą ładunku może się okazać podmiot, z którym przewoźnik taki nie chce wchodzić w stosunki handlowe. Ponadto, zgodnie z art. 135 § 2 k.m., przeniesienie praw z konosamentu na okaziciela następuje jedynie poprzez wydanie dokumentu, a więc jest w zasadzie całkowicie odformalizowane. Co prawda z tego względu papiery tego typu wykazują dużą zdolność obiegu<sup>127</sup>, jednakże z uwagi na wysokie ryzyko kradzieży czy zagubienia, konosament na okaziciela stosowany jest zdecydowanie rzadziej niż pozostałe rodzaje konosamentów<sup>128</sup>. W związku z powyższym wyraźnie dostrzega się cechy konstrukcyjne konosamentu na zlecenie, które pozytywnie wpływają na jego znaczenie w obrocie.

## WNIOSKI

Tytułowe pytanie – konosament: umowa czy jedynie dowód jej zawarcia? – *prima facie* zdaje się być alternatywą rozłączną. Jednakże zdaniem autorki ani nazwanie konosamentu umową przewozu morskiego, ani nazwanie go jedynie dowodem zawarcia takiej umowy nie jest uzasadnione. Konosament nie jest umową przewozu ładunku drogą morską. Co więcej, konosament nigdy umową nie był – zawsze traktowany było jako jednostronna czynność prawna. W świetle regulacji polskiego prawa morskiego zrównanie konosamentu z umową przewozu morskiego nie może mieć miejsca. Fakt ten nie implikuje bynajmniej odpowiedzi twierdzącej na drugi człon tytułowego pytania. Konosament owszem jest dowodem zawarcia umowy przewozu morskiego, lecz nie jest to jedyna funkcja, którą spełnia on w obrocie handlu morskiego. W rzeczywistości konosament jest wielofunkcyjnym narzędziem służącym w realizacji umowy przewozu morskiego już od wieków, i jako takie zyskał sobie miano najważniejszego dokumentu przewozowego.

Ciężko stwierdzić, czy konosament jest wciąż tym najważniejszym dokumentem przewozowym. W szczególności wzrost popularności szeroko pojętych morskich listów przewozowych w obrocie zdaje się ujmować znaczeniu konosa-

<sup>125</sup> M. Kosiński, *Towarowe...*, [w:] *Papiery...*, s. 474.

<sup>126</sup> S. Matysik, *Prawo...*, s. 74.

<sup>127</sup> M. Glicz, komentarz do art. 921<sup>12</sup> [w:] *Kodeks cywilny...*, s. 1404.

<sup>128</sup> M. Kosiński, *Towarowe...* [w:] *Papiery...*, s. 474.

mentu we współczesnym świecie. Ta popularność morskich listów przewozowych bierze się z ich dużo większego odformalizowania w stosunku do konosamentów. Nie mają one charakteru papieru wartościowego, a zatem nie ma obowiązku okazania ich oryginału przy odbiorze ładunku w porcie przeznaczenia. Daje to morskim listom przewozowym niekwestionowaną zaletę przy takich transportach, gdzie stronom umowy przewozu morskiego zależy przede wszystkim na szybkości i sprawności wykonania umowy. Wzrost popularności morskich listów przewozowych związany jest także ze wzrostem częstotliwości wykorzystywania kontenerów. Transport ładunku w kontenerach, bez konieczności ich przepakowywania przy zmianie środka transportu, dodatkowo skraca czas trwania całej podróży, a ponadto redukuje koszty na całej długości łańcucha dostaw<sup>129</sup>. Nie ulega jednak wątpliwości, że morski list przewozowy nie jest rozwiązaniem uniwersalnym, które jest w stanie wyprzeć konosament z obrotu. Konosament, przede wszystkim dzięki swojej roli jako papieru wartościowego, wciąż pozostaje jednym z najważniejszych dokumentów przewozowych na świecie, a potrzeba jego wykorzystywania nie znika.

Właściwym krokiem dla transportu morskiego byłoby ukonstytuowanie w przepisach Kodeksu morskiego konosamentu elektronicznego jako zdematerializowanego papieru wartościowego. Byłby to krok nie tylko w stronę umocnienia pozycji konosamentu *per se*, ale i krok w stronę ogólnego uproszczenia i przyspieszenia handlu morskiego. Dotychczas problematyka dematerializacji konosamentu rodziła wątpliwości w zakresie m.in. łatwości kopiowania dokumentów elektronicznych czy też sposobu, w jaki miałyby taki konosament zostać skutecznie przeniesiony w świetle prawa<sup>130</sup>. Wraz z gwałtownym, nieustającym rozwojem technologii pojawiają się na rynku nowe rozwiązania, które stanowią odpowiedź na poruszone kwestie<sup>131</sup>. W ogólnym rozrachunku, pomyślna dematerializacja konosamentu byłaby zjawiskiem pożądanym na skalę międzynarodową, a ponadto dawałaby konosamentowi przewagę nad pozostałymi dokumentami przewozowymi. Połączyłaby największą obecnie zaletę konosamentu, jaką jest charakter jako papieru towarowego, z potrzebami cyfrowego obrotu, co w perspektywie czasu mogłoby sprawić, iż konosament na powrót stałby się najważniejszym dokumentem przewozowym w obrocie.

---

<sup>129</sup> E. Gostomski, T. Nowosielski, *op. cit.*, s. 112.

<sup>130</sup> O. Ratajczak, *op. cit.*, s. 31.

<sup>131</sup> Szerzej: *ibidem*.

---

## BILL OF LADING: A CONTRACT OR MERELY A PROOF OF ITS CONCLUSION?

**Keywords:** bill of lading, contract for the carriage of goods by sea, maritime transport, maritime law

### Abstract

The bill of lading is one of the most important transport documents in maritime trade. Due to certain contract-like features it exhibits, it is sometimes incorrectly identified as a contract for the carriage of cargo by sea. The purpose of this article is to present the features of the bill of lading that exclude the possibility of equating this document with a contract for the carriage of goods by sea. A bill of lading is not a contract, but a unilateral declaration of the carrier's will, in which the carrier confirms acceptance of the cargo on the ship and undertakes to deliver it to the legitimate recipient at the port of destination. A bill of lading is a transport document for cargo and a commodity security. For this reason, it cannot be said that a bill of lading is merely an evidence of the conclusion of a contract for the carriage of goods by sea.

### BIBLIOGRAFIA

- Aikens R., Lord R., Bools M., Bolding M., Toh K. S., *Bills of lading*, wyd. 3, Informa Law from Routledge, 2021
- Aślanowicz M., *Pozycja prawna arbitra w arbitrażu handlowym*, wyd. 2, C. H. Beck, Warszawa 2019
- Balwicka-Szczyrba M., Sylwestrzak A. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2022
- Dragun-Gertner M., *Klauzule arbitrażowe w stosunkach transportu morskiego*, *Kwartalnik ADR*, Nr 1(5)/2009
- Dragun-Gertner M., *Konosament elektroniczny w transporcie morskim*, *Prawo Morskie*, t. XX, 2004
- Dragun-Gertner M., *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontraktów żeglugowych*, Zakład Wydawnictw Naukowych Instytutu Morskiego, Gdańsk 1996
- Gostomski E., Nowosielski T., *Międzynarodowy handel morski*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2020
- Hanausek S., glosa do post. SN z 9.1.1969 r., I CZ 3/68, OSP 1971, nr 7-8, poz. 139
- Hołowiński J., *Umowa o przewóz ładunku drogą morską. Istota i charakter prawny*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1964
- Incoterms 2020. ICC rules for the use of domestic and international trade terms*, International Chamber of Commerce, 2020

- Jastrzębski J., *Papiery wartościowe i znaki legitymacyjne w ogólności* [w:] *Zobowiązania. Część szczegółowa*, Brzozowski A., Jastrzębski J., Kaliński M., Kacot W., Skowrońska-Bocian E., wyd. 3, Wolters Kluwer, Warszawa 2021
- Kochanowski K., *Międzynarodowy przewóz kontenerowy w świetle prawa i praktyki. Poradnik użytkownika*, CeDeWu, Warszawa 2022
- Kochanowski K., *Praktyczne uwarunkowania umowy transportu multimodalnego w Polsce*, Prawo Morskie, t. XXXVII, 2019
- Kodeks morski – Projekt*, Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego, Prawo Morskie, t. XXXV, 2018
- Konwencja brukselska o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z 25 sierpnia 1924 r., ze zmianami wynikającymi z protokołów z 1968 i 1979 r., Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258
- Koziński M., *Towarowe papiery wartościowe* [w:] *Papiery wartościowe*, Bączyk M., Koziński M., Michalski M., Pyziół W., Szumański A., Weiss I., Zakamycze 2000
- Koziński M., *Zastosowanie instytucji indosu wekslowego w morskim obrocie handlowym*, Prawo Morskie, t. XXII, 2006
- Łopuski J., Dragun-Gertner M., *Konosamenty*, [w:] *System prawa prywatnego. Prawo papierów wartościowych*, t. 18, (red.) Szumański A., C. H. Beck, Warszawa 2016, s. 419 – 450
- Łopuski J., *Glosa do postanowienia SN z dnia 22 kwietnia 1966 r., I CR 433/64*, OSP 1967, Nr 1, poz. 7
- Matysik S., *Podręcznik prawa morskiego*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1959
- Matysik S., *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. 2, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, 1973
- Młynarczyk J., *Prawo morskie*, wyd. 3, Arche, Gdańsk 2002
- Mojak J., *Prawo papierów wartościowych. Zarys wykładu*, wyd. 7, Wolters Kluwer, Warszawa 2021
- Orzeczenie ETS z 8.11.2000 r. w sprawie *Coreck v. Handelsbeen*, C-387/98, <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?jsessionid=633F5903C21B158F3BB3B3DF483567C5?text=&docid=45789&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1515295>
- Piaskowska O. (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Postępowanie egzekucyjne, międzynarodowe postępowanie cywilne, sąd polubowny (arbitrażowy)*, Komentarz, Wolters Kluwer, Warszawa 2022
- Podręcznik spedytora. Transport, spedycja i logistyka* (red.) Marciniak-Neider D., Neider J., t. 1, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia 2014
- Podręcznik spedytora. Transport, spedycja i logistyka* (red.) Marciniak-Neider D., Neider J., t. 2, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia 2014
- Post. SN z 22.04.1966 r., I CR 433/64, OSP 1967, Nr 1, poz. 7
- Post. SN z 9.1.1969 r., I CZ 92/67, OSP 1970, Nr 5, poz. 95
- Post. SN z 9.1.1969 r., I CZ 3/68, OSP 1971, nr 7-8, poz. 139
- Post. SA w Szczecinie z 2.08.2016 r., I Acz 259/2016 r., LEX nr 2100079
- Prawo morskie*, t. 2, (red.) Łopuski J., Oficyna Wydawnicza BRANTA, Bydgoszcz 1998
- Pyć D., Zużewicz-Wiewiórowska I., (red.) *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, C. H. Beck, Warszawa 2020

- Pyć D., Łuczywek C., Zużewicz-Wiewiórowska I. (red.), *Kodeks morski. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2022
- Ratajczak O., *Dematerialisation of bills of lading using blockchain from the legal perspective*, Scientific Journal of Gdynia Maritime University, No. 121, 2022
- Salomon A., *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2004
- Stec M., *Konosament* [w:] *Prawo gospodarcze i handlowe. Prawo papierów wartościowych*, t. 4, (red.) Wołyka S., C. H. Beck, Warszawa 2004
- Suliński G., *Osoba trzecia w arbitrażu handlowym*, C. H. Beck, Warszawa 2018
- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny, Dz.U. 1964 Nr 16 poz. 93
- Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego, Dz.U. 1964 Nr 43 poz. 296
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, Dz.U. 2001 Nr 138 poz. 1545
- Uzasadnienie projektu ustawy Kodeks morski*, Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego, Prawo Morskie, t. XXXV, 2018
- Wyrok SN z 18.02.2016 r., II CSK 155/15, OSNC 2017, nr 1, poz. 9
- Wyrok SO w Szczecinie z 20.06.2013, VIII GC 236/12, LEX nr 1896503
- Zobowiązania. Część ogólna*, (red.) Brzozowski A., Jastrzębski J., Kaliński M., Skowrońska-Bocian E., wyd. 4, Wolters Kluwer, Warszawa 2021