

MARIA DRAGUN-GERTNER

## DOKUMENTY TRANSPORTOWE I ICH ZNACZENIE W REGULACH ROTTERDAMSKICH

*23.09.2009 r. podpisano konwencję o przewozie ładunku morzem na całej trasie lub na jej części (tzw. reguły rotterdamskie). W zamiarze twórców to nowoczesna regulacja morskich przewozów ładunkowych, w której nie stosuje się żadnych dokumentów papierowych.*

*Autorka artykułu wskazuje na charakter prawny dokumentów przewozowych jako papierów wartościowych.*

*Prace nad regulami rotterdamskimi trwały od 1996 r. w Międzynarodowym Komitecie Morskim (CMI), a od 2002 r. prace te kontynuował UNCITRAL.*

*Konwencyjna regulacja dotycząca dokumentów elektronicznych może się przysłużyć rozwojowi takich dokumentów w obrocie.*

### WSTĘP

23.09.2009 r. została podpisana, przygotowana pod auspicjami UNCITRAL konwencja o przewozie ładunku morzem na całej trasie lub na jej części, tzw. reguły rotterdamskie (RR). W zamiarze twórców ma ona stanowić udoskonaloną nowoczesną regulację morskich przewozów ładunkowych, w tym uwzględniającą transport organizowany w systemie „drzwi–drzwi”, w którym nie używa się żadnych dokumentów papierowych<sup>1</sup>. Reguły rotterdamskie ustanawiają więc podstawę prawną dla *e-commerce* w transporcie morskim. Możliwość stosowania dokumentacji elektronicznej przewozów ładunkowych przyspiesza jej obieg i zmniejsza koszty w tej dziedzinie handlu.

Do dezaktualizacji obecnej regulacji konwencyjnej (reguły haskie<sup>2</sup>, reguły hasko-visbijskie<sup>3</sup>, reguły hamburskie<sup>4</sup>) przyczynia się nieuwzględnienie w niej

---

<sup>1</sup> Por. M. Gertner, *Nowa konwencja o przewozie ładunku morzem. Księga pamiątkowa ku czci prof. J. Białocerkiewicza*, Toruń 2009, s. 775–786.

<sup>2</sup> Konwencja brukselska o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, Dz.U. z 1937 r., Nr 33, poz. 258.

<sup>3</sup> Protokół brukselski do konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, Dz.U. z 1980 r., Nr 14, poz. 48.

<sup>4</sup> Konwencja NZ o przewozie ładunku morzem, podpisana w Hamburgu w 1978 r.

komunikacji elektronicznej przy przewozie ładunków. Legislacja międzynarodowa powinna w szczególności regulować zagadnienie konosamentu elektronicznego, którego używanie zaakceptowano w praktyce, dostosowując do niego zasady *lex mercatoria*<sup>5</sup>. Podstawowym problemem jest uznanie konosamentu elektronicznego nie tylko za dokument w ogóle (bo tę kwestię w większości systemów prawnych rozstrzygnięto pozytywnie), lecz za dokument reprezentujący prawa do ładunku – papier wartościowy, którego przeniesienie na inną osobę wiąże się z przeniesieniem tych praw. Problemem jest również zagadnienie elektronicznego przenoszenia, zapewniającego zachowanie unikatowości otrzymywanego tą drogą dokumentu.

Zadanie przygotowania nowej konwencji podjął w 1996 r. Międzynarodowy Komitet Morski (CMI), a od 2002 r. prace te kontynuował UNCITRAL. Zagadnienie stosowania komunikacji elektronicznej uwzględniono w trzech płaszczyznach:

- wprowadzając niektóre rozwiązania, w tym zwłaszcza odnoszące się do prawa do kontroli nad ładunkiem, które uznano za pożądane w przypadku wystawienia dokumentu elektronicznego;
- określając ogólne zasady sporządzania i stosowania dokumentów elektronicznych;
- ustanawiając ramy prawne dla korzystania w obrocie zarówno ze zbywalnych, jak i niezbywalnych elektronicznych zapisów transportowych<sup>6</sup>.

## 1. ZRÓWNANIE DOKUMENTÓW PAPIEROWYCH I ZAPISÓW ELEKTRONICZNYCH

CMI stanął przed wyborem jednego z dwóch sposobów podejścia do tego zagadnienia<sup>7</sup>. Pierwszy to zrównanie konosamentu papierowego i elektronicznego we wszystkich aspektach. Drugi zaś to uznanie, że takie zrównanie jest z prawnego punktu widzenia nieodpowiednie i stanowi oksymoron, elektroniczny papier wartościowy to bowiem sprzeczność terminologiczna, skoro nie ma on postaci papierowej. W zamian za to można by sformułować jedno lub kilka praw analogicznych do tych, jakie przysługują posiadaczowi konosamentu papierowego, a których elektroniczny transfer dawałby takie same skutki, jak transfer papierowego konosamentu. Ostatecznie w tekście reguł rotterdamskich

---

<sup>5</sup> Por. P. Jones, *A new transport convention: A framework for E-Commerce?*, *Electronic Communication Law Review* 2002, 9, s. 158.

<sup>6</sup> A. Diamond QC, *The Rotterdam Rules*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 2009, no.4, s. 499.

<sup>7</sup> G.J. van der Ziel, *The UNCITRAL/CMI Draft for a new convention relating to the Contract of Carriage by sea*, *Transportrecht* 2002, nr 7/8, s. 266.

zdecydowano się na to pierwsze rozwiązanie<sup>8</sup>. Wymagało to wyeliminowania z tekstu konwencji słownictwa wiążącego się z papierową wersją dokumentu transportowego i wprowadzenia nowych terminów przy jednoczesnym respektowaniu zasady neutralności technologicznej<sup>9</sup>.

Zgodnie z art. 8 konwencji, określającym podstawy stosowania i skuteczność elektronicznych zapisów transportowych, w formie takiego zapisu może zostać zamieszczone to wszystko, co zgodnie z konwencją może być zawarte w lub na dokumencie transportowym (papierowym)<sup>10</sup>. Zrównuje się więc dokument transportowy z elektronicznym zapisem transportowym. Termin „zapis elektroniczny” (*electronic record*) jest już powszechnie używany w terminologii aktów prawnych odnoszących się do komunikacji elektronicznej. Ponadto w ust. „b” tego artykułu stwierdza się, że wystawienie, wyłączna kontrola nad zapisem elektronicznym i jego przeniesienie jest zrównane w skutkach z wystawieniem, posiadaniem i przeniesieniem papierowego dokumentu transportowego. Aby zapis ten był skuteczny, wystawienie i dalsze używanie elektronicznego zapisu transportowego wymaga zgody stron umowy, tj. przewoźnika i frachtującego (art. 3 RR). We wcześniejszych wersjach wskazywano, że zgoda ta może być wyraźna lub dorozumiana, z czego jednak ostatecznie zrezygnowano<sup>11</sup>. Pozostaje jednak problem, czy wyrażenie zgody w stosunkach między przedsiębiorcami należy domniemywać (tylko przeciwne oświadczenie strony by ją wyłączało), czy też warunkiem skorzystania z dokumentacji elektronicznej jest wcześniejsze wyrażenie zgody przez strony.

W doktrynie wyrażono pogląd<sup>12</sup>, że komunikacja elektroniczna nie jest już nowatorską technologią wymagającą specjalnej autoryzacji jako warunku przypisania jej takiego samego prawnego statusu jak dokumentacja papierowa.

---

<sup>8</sup> W pierwszej wersji projektu CMI poprzestano na uzupełnieniu definicji *in writing* przez dodanie *as including electronic communication*. Zakładano, że handel elektroniczny jest po prostu jednym z sektorów handlu i reguły dotyczące dokumentu łatwo dadzą się dostosować do handlu elektronicznego. W komentarzu do drugiej wersji *Revised* wskazano, że wersja ostateczna musi być przygotowana w taki sposób, by była technologicznie neutralna, tj. nie może faworyzować żadnej technologii przesyłu informacji. W wersji *Revised* ograniczono się jedynie do zrównania zapisu elektronicznego z dokumentem papierowym przez usunięcie prawnych przeszkód dla ich efektywnego wykorzystania przy zawieraniu umów przewozu. Termin dokument pozostawał jednak w tej wersji terminem kluczowym – P. Jones, *A new transport Convention...*, *op.cit.*, s. 148.

<sup>9</sup> P. Jones, *A new transport Convention...*, *op.cit.*, s. 148–149; A/CN.9/WG III/WP.21.

<sup>10</sup> Chapter 3 – *Electronic transport records*. Art. 8 – *Use and effect of electronic transport records: Subject to the requirements set out in this Convention: (a) Anything that is to be in or on a transport document under this Convention may be recorded in an electronic transport record, provided the issuance and subsequent use of an electronic transport record is with the consent of the carrier and the shipper; and (b) The issuance, exclusive control, or transfer of an electronic transport record has the same effect as the issuance, possession, or transfer of a transport document.*

<sup>11</sup> W CMI Rules on Electronic Bills of Lading z 1990 r. wymagano więcej: *a shipper and the carrier had to agree that the rules applied; to agree* znaczy więcej niż *consent*. Jednakże w relacjach B2B jest nieduża rzeczywista różnica między *agreement* i *consent*; por. P. Jones, *A new transport convention...*, *op.cit.*, s. 149, przyp. 14.

<sup>12</sup> P. Jones, *A new transport convention...*, *op.cit.*, s. 151.

Choć niewątpliwie w umowach konsumenckich zgoda konsumenta ma tu inny wymiar. Ale w B2B można taką zgodę domniemywać, gdy brakuje dowodu przeciwnego. Skoro jednak zagadnienia tego nie rozstrzyga konwencja i ma o tym decydować prawo wewnętrzne, takie samo postępowanie stron może prowadzić do różnych skutków pod rządem prawa właściwego dla kontraktu.

## 2. SŁOWNICZEK KONWENCYJNY

Do określenia znaczenia terminów związanych z dokumentowaniem umów przewozu ładunku morzem twórcy konwencji nie przyjęli kryteriów stosowanych wobec istniejących dokumentów handlowych i powszechnie znanych w obrocie. Zastosowano własne definicje, które są niezależne od krajowych porządków prawnych i praktyki związanej ze stosowaniem konosamentów. Co do zasady ma to istotną zaletę wobec różnorodności w podejściu poszczególnych systemów prawnych do problematyki charakteru prawnego i zasad wykonywania papierów wartościowych w przewozie ładunku<sup>13</sup>. W praktyce jednak utrudni to z pewnością zaakceptowanie konwencji. Zgodnie z konwencją (tzw. słowniczek w art. 1 RR) poniższe użyte w jej treści terminy oznaczają:

- **dokument transportowy**<sup>14</sup> – dokument wystawiony przez przewoźnika na podstawie umowy przewozu, który:
  - stanowi dowód, że przewoźnik lub faktyczny wykonawca przewozu przyjęli ładunek objęty umową,
  - zawiera umowę przewozu lub stanowi dowód jej zawarcia;
- **elektroniczny zapis transportowy**<sup>15</sup> – informacja zawarta w jednej lub kilku wiadomościach sporządzonych przez przewoźnika przy użyciu komunikacji elektronicznej na podstawie umowy przewozu, w tym informacja logicznie związana z elektronicznym zapisem transportowym poprzez jej dołączenie lub inne powiązanie z elektronicznym zapisem transportowym równocześnie z jego sporządzeniem przez przewoźnika lub

---

<sup>13</sup> A. Diamond QC, *The Rotterdam Rules...*, op.cit., s. 496.

<sup>14</sup> Art. 1 pkt 14: „Transport document” means a document issued under a contract of carriage by the carrier that: (a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and (b) Evidences or contains a contract of carriage.

<sup>15</sup> Art. 1 pkt 18: „Electronic transport record” means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that: (a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and (b) Evidences or contains a contract of carriage.

w późniejszym czasie – jako zamierzonej części elektronicznego zapisu transportowego, który:

- stanowi dowód, że przewoźnik lub faktyczny wykonawca przewozu przyjęli ładunek objęty umową,
- zawiera umowę przewozu lub stanowi dowód jej zawarcia;
- **elektroniczna komunikacja**<sup>16</sup> – informacja wytworzona, wysłana, otrzymana lub przechowywana przez elektroniczne, optyczne, cyfrowe lub podobne środki z takim skutkiem, że jest dostępna i można z niej skorzystać lub się do niej odnieść;
- **umowa przewozu**<sup>17</sup> – umowa, w której przewoźnik za opłatą frachtu zobowiązuje się przewieźć ładunek z jednego miejsca w inne. Umowa powinna przewidywać przewóz ładunku morzem, ale też ewentualnie przewóz innym środkiem transportu – w uzupełnieniu przewozu morskiego;
- **prawo kontroli**<sup>18</sup> – przysługujące na podstawie umowy przewozu prawo do udzielania przewoźnikowi instrukcji dotyczących ładunku, zgodnie z częścią 10 konwencji.

### 3. REGUŁY ZAPEWNIAJĄCE ZRÓWNANIE DOKUMENTU ELEKTRONICZNEGO Z DOKUMENTEM PAPIEROWYM

Elektroniczny zapis transportowy stanowi zgodnie z konwencją funkcjonalny odpowiednik papierowego dokumentu transportowego. Takie rozwiązanie wymaga z kolei stworzenia reguł, które zapewniłyby, że w stosunkach handlowych dokumentacja elektroniczna mogłaby pełnić funkcje właściwe dokumentom papierowym.

W definicji elektronicznego zapisu transportowego uwzględnia się nie tylko pierwotną treść zamieszczonych w nim wiadomości, ale także dalsze jego elementy – logicznie powiązane z pierwotną wiadomością – dołączone do tego zapisu (lub inaczej z nim powiązane) równocześnie z dokonaniem tego zapisu lub w późniejszym czasie, z takim zamiarem, by stanowiły one część elektronicznego zapisu transportowego<sup>19</sup>. Ta definicja obejmuje w szczególności

---

<sup>16</sup> Art. 1 pkt 17: „*Electronic communication*” means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference.

<sup>17</sup> Art. 1 pkt 1: „*Contract of carriage*” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.

<sup>18</sup> Art. 1 pkt 12: „*Right of control*” of the goods means the right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of the goods in accordance with chapter 10.

<sup>19</sup> P. Jones, *A new transport convention...*, *op.cit.*, s. 151–152.

podpis elektroniczny<sup>20</sup> dołączony do wiadomości, jak też informacje z późniejszych przekazów elektronicznych dołączonych lub inaczej powiązanych z zapisem. Późniejsza wiadomość może zmieniać pierwotną wersję zapisu, który – jak wyżej wskazano – nie musi składać się z jednej wiadomości. Powyższa rozszerzona definicja elektronicznego zapisu transportowego i możliwość włączenia kolejnych wiadomości pozwala na przeniesienie praw reprezentowanych przez zapis, tak że nabywca tych praw (osoba, na którą zostały przeniesione) może odebrać ładunek wyszczególniony w zapisie. Odnosić się to może do elektronicznego „indosu”, ewentualnego ekwiwalentu podpisu skutkującego indosowaniem konosamentu na zlecenie – jako rodzaju informacji zmieniającej zapis elektroniczny – lub innego zastosowanego w obrocie sposobu przenoszenia takich praw<sup>21</sup>. Konwencja bowiem uwzględnia w swej treści także funkcjonalną równoważność elektronicznych odpowiedników zbywalnych dokumentów transportowych, tj. w szczególności konosamentów<sup>22</sup>. Doktryny wiążące zbywalność z samą formą dokumentu nie uzyskały więc aprobaty wśród twórców konwencji. Ważniejsze jest, by korzyści przysługujące uprawnionym ze zbywalnych dokumentów papierowych, stanowiące o ich lepszej pozycji w porównaniu z ogólnymi zasadami prawa kontraktów, mogły być osiągnięte także w środowisku obrotu elektronicznego<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> Art. 38 – *Signature*: 1. A transport document shall be signed by the carrier or a person acting on its behalf. 2. An electronic transport record shall include the electronic signature of the carrier or a person acting on its behalf. Such electronic signature shall identify the signatory in relation to the electronic transport record and indicate the carrier's authorization of the electronic transport record.

<sup>21</sup> A/CN.9/WG.III/WP.21, s. 10 (par. 6).

<sup>22</sup> Art.1 pkt 15: „Negotiable transport document” means a transport document that indicates, by wording such as „to order” or „negotiable” or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, or to bearer, and is not explicitly stated as being „nonnegotiable” or „not negotiable”. Art. 1 pkt 16: „Non-negotiable transport document” means a transport document that is not a negotiable transport document. Art.1 pkt 19: „Negotiable electronic transport record” means an electronic transport record: (a) That indicates, by wording such as „to order”, or „negotiable”, or other appropriate wording recognized as having the same effect by the law applicable to the record, that the goods have been consigned to the order of the shipper or to the order of the consignee, and is not explicitly stated as being „non-negotiable” or „not negotiable”; and (b) The use of which meets the requirements of article 9, paragraph 1. Art. 1 pkt 20: „Non-negotiable electronic transport record” means an electronic transport record that is not a negotiable electronic transport record.

<sup>23</sup> G.I. Zekos, *The contractual Role of Documents issued under CMI Draft Instrument on Transport Law 2001*, Journal of Maritime Law and Commerce 2004, no. 1, s. 118.

#### 4. RODZAJ DOKUMENTU WYSTAWIONY W DANYM PRZEWOZIE

Co do zasady, jeżeli nie ma zastrzeżeń umownych lub wynikających ze zwyczajów, o tym, czy i jaki dokument transportowy lub zapis elektroniczny zostanie dla danej umowy przewozu sporządzony przez przewoźnika, decyduje frachtujący lub za jego zgodą podmiot wskazany w dokumencie transportowym jako frachtujący. Zgodnie bowiem z art. 35 konwencji strony umowy (przewoźnik i frachtujący) mogą uzgodnić, że w danym przypadku żaden dokument transportowy nie zostanie wystawiony lub że nie zostanie sporządzony żaden elektroniczny zapis transportowy. Może to też wynikać ze zwyczajów, uzansów i praktyk handlowych. W przeciwnym razie w chwili oddawania ładunku do przewozu przewoźnikowi bądź innemu wykonawcy przewozu frachtujący lub za jego zgodą podmiot wskazany w dokumencie transportowym jako frachtujący mają prawo zażądać wystawienia przez przewoźnika dokumentu transportowego lub sporządzenia zapisu elektronicznego według własnego wyboru, tj. **niezbywalnego** lub **zbywalnego**, chyba że w przypadku tego ostatniego niestosowanie takich dokumentów lub elektronicznych zapisów zostało zastrzeżone w umowie między przewoźnikiem i frachtującym bądź wynika ze zwyczajów, uzansów lub praktyk stosowanych w danej dziedzinie handlu<sup>24</sup>. Z założenia więc frachtujący jest uprawniony do żądania wystawienia zbywalnego dokumentu transportowego albo zbywalnego elektronicznego zapisu, gdy taką formę strony zgodnie zaakceptowały. Mają one też możliwość ustalenia, bądź wynika to z praktyki lub zwyczajów, że wystawiony dokument/zapis będzie niezbywalny albo że żaden dokument/elektroniczny zapis transportowy nie będzie wystawiony/sporzadzony.

#### 5. ZBYWALNE (*NEGOTIABLE*) DOKUMENTY/ELEKTRONICZNE ZAPISY TRANSPORTOWE

Zbywalny dokument transportowy/zapis elektroniczny, poza wymogami ogólnymi przewidzianymi dla dokumentu/elektronicznego zapisu transportowe-

---

<sup>24</sup> Rozdz. 8 – *Transport documents and electronic transport records*, Art. 35: *Issuance of the transport document or the electronic transport record: Unless the shipper and the carrier have agreed not to use a transport document or an electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one, upon delivery of the goods for carriage to the carrier or performing party, the shipper or, if the shipper consents, the documentary shipper, is entitled to obtain from the carrier, at the shipper's option: (a) A non-negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a)' a non-negotiable electronic transport record; or (b)' An appropriate negotiable transport document or, subject to article 8, subparagraph (a), a negotiable electronic transport record, unless the shipper and the carrier have agreed not to use a negotiable transport document or negotiable electronic transport record, or it is the custom, usage or practice of the trade not to use one.*

go, musi zawierać w swej treści wskazanie – przez takie sformułowania jak „na zlecenie” (*to order*) albo „zbywalny” (*negotiable*) lub inne uważane za równoważne przez **prawo właściwe dla dokumentu/zapisu** – że ładunek został wysłany na zlecenie frachtującego (załadowcy), na zlecenie odbiorcy lub na okaziciela oraz że dokument ten nie został wyraźnie oznaczony jako niezbywalny (*nonnegotiable* lub *not negotiable*).

Nie zdecydowano się jednak na wyjaśnienie w konwencji, co oznacza termin *negotiable*, chociaż podczas prac nad konwencją sugerowano, by sprecyzować wyrażenia *negotiable* i *nonnegotiable*<sup>25</sup>. W odniesieniu do konosamentów cechę tę określiła praktyka i orzecznictwo, choć i tak nie osiągnięto jednolitości. Byłoby więc pożądane – skoro pojawia się w konwencji pojęcie zbywalnego elektronicznego zapisu transportowego – wyjaśnić, co ten termin oznacza, po to by dla takiego zapisu stworzyć właściwe reguły. Z jednej strony precyzja jest ważna, bo to nowa dziedzina regulowana przez prawo wewnętrzne, jednak trzeba mieć na uwadze, że nie można uregulować w samej konwencji wszystkich konsekwencji stosowania takiego sposobu dokumentacji transportu. Pozostawiono to więc także prawu wewnętrznemu<sup>26</sup>.

Istotą definicji dokumentu zbywalnego jest wymóg, by dany dokument transportowy urzeczywistnił prawo do posiadania ładunku i by był zdolny do przeniesienia tych praw przez przeniesienie dokumentu, uzupełniane ewentualnie przez indos. Konwencja nie określa, jakie prawa są związane z posiadaniem ładunku – mogą się one różnić w różnych systemach prawnych. Definicja ta jednak w żadnym razie nie odwołuje się do charakterystycznego kryterium konosamentu przyjętego w większości ustawodawstw – że przewoźnik zobowiązuje się wydać ładunek po okazaniu dokumentu. Takie kryterium przewidują też reguły hamburskie, w których – w przeciwieństwie do RH i RHV – zdefiniowano konosament art. 1(7):

*„Bill of lading” means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.*

W RR to zastrzeżenie potraktowano jako uzupełniający element, zależny od sposobu sformułowania dokumentu, o czym mowa w części 9 konwencji (*Delivery of the goods*). Artykuł 47 ustanawia ogólną regułę, że posiadacz dokumentu otrzyma ładunek za jego okazaniem, ale też przewiduje reguły szczególne, znajdujące zastosowanie, gdy zbywalny dokument transportowy wyraźnie określa, że ładunek może być wydany bez przedstawienia dokumentu (art. 47 ust. 2). W doktrynie<sup>27</sup> wskazuje się, że powstaje wątpliwość, czy w konwen-

<sup>25</sup> A/CN.9/510 par. 93.

<sup>26</sup> A/CN.9/WG.III/WP.32 s. 11, przyp. 17.

<sup>27</sup> G.I. Zekos, *The contractual Role ...*, op.cit., s. 112 i nast.

cji chodzi o zbywalność w sensie przenoszalności (*transferability*), czy ściśle *negotiability – mercantile title to the goods*, tj. przyznanie nabywcy szerszego zakresu praw niż przysługiwałyby zbywcy.

Zbywalność w niektórych systemach to przyznanie odbiorcy/indosatariuszowi tytułu do ładunku wolnego od jakichkolwiek obciążeń czy ograniczeń. W innych systemach taki dokument nie może przenieść więcej niż wyłączne prawo do żądania wydania ładunku wobec przewoźnika. Niekiedy adnotacja *to order* może nie być relewantnym kryterium zbywalności prawa i musi zostać sprecyzowane, że dokument jest całkowicie *negotiable*. Osoba, która nabyła zbywalny dokument we właściwy sposób, nie jest dotknięta żadnym obciążeniem, ograniczeniem tytułu do ładunku, które dotyczyło poprzednika.

Traktowanie terminów *transferable* i *negotiable*, choć w swej prawnej treści różnych, jako synonimów sięga XVIII w. (*Lickbarrow v. Mason*, 1794) i ich zamienne używanie bardzo się utrzymało, co tym bardziej uzasadniałoby wskazanie w konwencji, o jakie rozumienie terminu *negotiable* w niej chodzi. Nawiązanie w definicji do sposobu przenoszenia (indos, wydanie dokumentu) mogłoby sugerować, że chodzi o jego zbywalność (*transferability*). Jednakże należy mieć na uwadze, że dokumentom zbywalnym (oznaczonym *to order*, *negotiable*) w celu ochrony ich potencjalnych nabywców nadano dodatkową cechę: *negotiability* (abstrakcyjność). Czy zatem – zgodnie z konwencją – takie dokumenty i elektroniczne zapisy transportowe mają mieć obydwie wymienione cechy? A może zasadna jest sugestia, że w dotychczasowych konwencjach morskich i praktyce obrotu terminowi *negotiability* przypisuje się wyłącznie znaczenie *transferability* i nie chodzi o ścisły prawny sens tego słowa, lecz jego popularne znaczenie?<sup>28</sup>

Pozostawienie tego zagadnienia poza unormowaniami konwencji sprawia, że dotychczas pojawiające się w tej kwestii wątpliwości na tle RH, RHV czy też reguł hamburskich wciąż pozostają nierozstrzygnięte.

W każdym razie konwencyjna definicja eliminuje z zakresu zbywalnych dokumentów konosamenty imienne (*straight b/l*). Jest to oczywiście konsekwencja podążania za anglosaską koncepcją wąskiego rozumienia *document of title*. Nie wystarczy, by dokument urzeczywistniał symboliczne posiadanie ładunku (definicja szeroka, funkcja legitymacyjna) musi być możliwość przenoszenia wraz z wydaniem dokumentu uprawnień przysługujących jego posiadaczowi bezpośrednio na nabywcę (jedność dokumentu i inkorporowanego w nim prawa, obiegowość). Takie założenie kwestionuje H. Tiberg<sup>29</sup>, podkreślając, że ignoruje ono kontynentalną koncepcję papierów wartościowych (a po orzeczeniu w sprawach: *The Rafaela S*, *The Happy Ranger* także stanowisko prawa

<sup>28</sup> Por. M. Dragun-Gertner, *Zbywalność konosamentu jako papieru wartościowego*, Prawo Morskie 2006, t. XXII, s. 111.

<sup>29</sup> H. Tiberg, *Transfer of documents*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 2002, s. 539.

brytyjskiego)<sup>30</sup>, przyjmującą jako kryterium wyróżnienia papieru wartościowego spełnianie przez niego funkcji legitymacyjnej. Co więcej, autor ten podkreśla, że lepiej by było zamiast terminu *negotiable* używać bardziej oddającego sens zapisów konwencyjnych terminu *transferable*, natomiast gdy chodzi o cechę *negotiability* (niezależność pozycji prawnej nabywcy od poprzednika) – określać dokumenty jako *independent* (abstrakcyjne).

## 6. NIEZBYWALNE DOKUMENTY/ELEKTRONICZNE ZAPISY TRANSPORTOWE

Twórcy konwencji uznali konosamenty imienne za szczególny rodzaj niezbywalnych dokumentów transportowych. Wyodrębnienia tego dokonała grupa robocza dopiero w 2006 r.<sup>31</sup>. Wcześniej w projekcie konwencji podzielono dokumenty transportowe na zbywalne i niezbywalne. Prawa wynikające z tych drugich mogą być przenoszone na inne osoby inną drogą niż ta, która jest zastrzeżona dla dokumentów zbywalnych (indos i wydanie dokumentu), tj. bądź określoną przez konwencję (np. przeniesienia prawa do kontroli ładunku), bądź wynikającą z prawa krajowego (np. przelew). Generalnie takie dokumenty nie muszą być przedstawiane w celu odbioru ładunku.

Inną kategorię stanowią konosamenty imienne (*straight b/l, nominative b/l, recta b/l*), które należy przedstawić przy odbiorze ładunku. Konwencja nie określa ogólnych zasad, według których prawa z takich dokumentów mają być przenoszone. Stanowi tylko, że frachtujący może przenieść prawo do kontroli ładunku na odbiorcę przenosząc na niego dokument bez indosowania (art. 51.2a). Uznano więc konosamenty imienne za takie szczególne dokumenty, które – jak dokumenty zbywalne – oznaczają prawo do posiadania ładunku i które mogą być przeniesione z frachtującego na określonego odbiorcę, pod warunkiem że taki dokument wyraźnie stanowi, iż musi być przedstawiony przy odbiorze ładunku<sup>32</sup>. Nie należą jednak do kategorii zbywalnych dokumentów, bo nie są przenoszone w sposób określony w konwencji dla takich dokumentów. Od innych dokumentów niezbywalnych różni je zaś to, że muszą być okazane przez odbiorcę przy odbiorze ładunku. Taki dokument nie ma jednak w konwencji odpowiednika elektronicznego i brakuje w art. 46 RR przepisu, który określałby zasady odbioru ładunku przy takiej formie dokumentacji przewozu.

Nie zdołano określić wymogów „przedstawienia” zapisu elektronicznego. Stwierdzono ponadto, że nie stosuje się takich wymogów w praktyce<sup>33</sup>. Z tego

<sup>30</sup> M. Dragun-Gertner, *Zbywalność konosamentu ...*, *op.cit.*, s. 107 i nast.

<sup>31</sup> A/CN.9/WG.III/WP. 68 (*Proposal by the Netherlands on bills of lading consigned to a named person*) oraz A/CN.9/594 (*Report of 17<sup>th</sup> Session*), par. 208–215.

<sup>32</sup> A. Diamond QC, *The Rotterdam Rules...*, *op.cit.*, s. 496.

<sup>33</sup> A/CN.9/645, par. 157.

też powodu przy zbywalnych zapisach elektronicznych nie mówi się o ich przedstawieniu przy odbiorze, lecz o wykazaniu, że jest się ich legitymowanym posiadaczem, zgodnie z procedurami określonymi w art. 9 ust. 1 konwencji (art. 47 ust. 1 ii).

Tak więc RR przewidują trzy rodzaje dokumentów/elektronicznych zapisów transportowych: zbywalne, niezbywalne, niezbywalne wymagające przedstawienia przy odbiorze (bez formy elektronicznej).

Definicje są ogólnie skomplikowane, sformułowane w sposób bardzo złożony, a wręcz nazbyt wyrafinowane, jak na uwarunkowania codziennych stosunków handlowych<sup>34</sup>. Związanie bardzo istotnej kwestii zbywalności dokumentu z zamieszczeniem klauzuli pozytywnej *to order* może sprawić, że jej pomyłkowe ominięcie zmieni charakter dokumentu ze wszystkimi tego skutkami. Sugeruje się, że dużo bardziej praktyczne byłoby wprowadzenie domniemania zbywalności, gdy brakuje zastrzeżenia, że dokument jest niezbywalny. Sam zaś dokument będący konosamentem może w rozumieniu konwencji funkcjonować jako dokument zbywalny, jako niezbywalny, jako morski list przewozowy (gdy nie ma zastrzeżenia prezentacji przy odbiorze ładunku) bądź jako konosament imienny.

## 7. ZASADY SPORZĄDZENIA I STOSOWANIA ZBYWALNEGO ELEKTRONICZNEGO ZAPISU TRANSPORTOWEGO

Zasady dotyczące zbywalnego elektronicznego zapisu transportowego muszą spełniać formalne proceduralne wymogi określone w art. 9 § 1 konwencji. Procedury te to w istocie umowa określająca, jak strony będą realizowały swój *e-business*<sup>35</sup>. Zdawano sobie sprawę, że są to podstawy do uczynienia zapisu elektronicznego zbywalnym, tj. uznania go za funkcjonalny odpowiednik zbywalnego konosamentu. Bez odpowiednich reguł umownych nie mogłoby być mowy o *negotiability* zapisu elektronicznego. Bezpośrednio jednak nie zdecydowano się na określenie takich reguł w konwencji, choćby w formie regulacji dyspozytywnej, zapewne obawiając się, że propozycja może być kontrowersyjna i w efekcie zablokować uchwalenie całej konwencji. Były też sugestie, że odnośna regulacja jest w ogóle przedwczesna i należy z nią poczekać, aż zbywalne elektroniczne zapisy transportowe staną się w obrocie powszechnie<sup>36</sup>.

W *CMI Rules for Electronic Bill of Lading* określono ogólne ramy proceduralne dla zbywalnych elektronicznych zapisów transportowych i przenoszenia symbolicznego posiadania ładunku, których celem było promowanie stosowania

<sup>34</sup> A. Diamond QC, *The Rotterdam Rules...*, *op.cit.*, s. 498, 499.

<sup>35</sup> G.J. van der Ziel, *The UNCITRAL/CMI Draft...*, *op.cit.*, s. 267.

<sup>36</sup> A. Diamond QC, *The Rotterdam Rules...*, *op.cit.*, s. 502.

środków komunikacji elektronicznej w obrocie. Wciąż jednak brakuje takiego systemu o ogólnym handlowym zastosowaniu w praktyce. Postanowienia konwencji w tym względzie mają charakter bardzo ogólny. Nie określa się, kto i jak ma takie procedury sformułować.

Oczekuje się, że odnośne procedury stosowane w praktyce przez strony będą wyczerpujące i stworzą kompletny mechanizm uzupełniający i rozwiązujący każdy problem nieobjęty postanowieniami konwencji. Konwencja przestaje na stwierdzeniu, że sporządzenie zbywalnego elektronicznego zapisu transportowego oznacza sporządzenie zapisu zgodnie z procedurą zapewniającą uzyskanie wobec niego wyłącznej kontroli od chwili jego sporządzenia do chwili wygaśnięcia jego ważności.

W art. 9 § 1 RR wymaga się, by w tej umowie określono zasady:

- sporządzenia i przeniesienia zapisu na następnego wskazanego legitymowanego posiadacza;
- dotyczące sposobu, w jaki legitymowany posiadacz może udokumentować swoje prawa;
- zapewniające zachowanie integralności elektronicznego zapisu transportowego;
- określające sposób dostarczenia potwierdzenia, że ładunek wydano legitymowanemu posiadaczowi albo że zgodnie z wymogami konwencji zapis ten utracił swoją ważność i skuteczność<sup>37</sup>.

Pierwsze dwie zasady są powtórzeniem wymogów *Final Instrument CMI*.

Zasady sporządzania zbywalnego elektronicznego zapisu transportowego muszą spełniać konwencyjny wymóg zapewnienia jednemu tylko podmiotowi wyłącznej kontroli nad nim od chwili jego powstania do chwili utraty przez niego ważności<sup>38</sup>. Nie tyle jest więc ważne to, że legitymowany posiadacz ma kontrolę nad zapisem, lecz to, że wyłącznie jemu ta kontrola przysługuje<sup>39</sup>. W efekcie na prawa związane z zapisem będzie mógł się powoływać wyłącznie jeden podmiot. Taka regulacja zapewni spełnienie przez zapis wymogów funkcjonalnego odpowiednika zbywalnego dokumentu transportowego. Istnieje różnica

---

<sup>37</sup> Art. 9 – *Procedures for use of negotiable electronic transport records: The use of a negotiable electronic transport record shall be subject to procedures that provide for: (a) The method for the issuance and the transfer of that record to an intended holder; (b) An assurance that the negotiable electronic transport record retains its integrity; (c) The manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder; and (d) The manner of providing confirmation that delivery to the holder has been effected, or that, pursuant to articles 10, paragraph 2, or 47, subparagraphs 1 (a) (ii) and (c), the electronic transport record has ceased to have any effect or validity. 2. The procedures in paragraph 1 of this article shall be referred to in the contract particulars and be readily ascertainable.*

<sup>38</sup> Art. 1 pkt 21: *The „issuance” of a negotiable electronic transport record means the issuance of the record in accordance with procedures that ensure that the record is subject to exclusive control from its creation until it ceases to have any effect or validity.*

<sup>39</sup> A. Diamond QC, *The Rotterdam Rules...*, *op.cit.*, s. 502.

w obrocie rzeczywistym i wirtualnym co do terminu „posiadanie”, które w tym przypadku wiąże się z wyłączną kontrolą nad zapisem.

Podobnie jak zbywalny dokument transportowy jego funkcjonalny elektroniczny odpowiednik musi w swej treści zawierać klauzulę *to order, negotiable* lub im równoważną, zgodnie z prawem rządzącym zapisem. A przecież nie wiadomo, czy ostatecznie zastosowane w praktyce systemy takie właśnie zastrzeżenia będą zawierać, jak też czy sama koncepcja *negotiable* – tak niejednorodnie pojmowana w różnych systemach prawnych – jest w tym kontekście w ogóle właściwa<sup>40</sup>. Zapis może zostać sporządzony jako pierwszy sposób udokumentowania zawarcia umowy albo też pierwotny zbywalny papierowy dokument transportowy może zostać zastąpiony przez zapis, jeśli tak umówią się przewoźnik i legitymowany posiadacz dokumentu transportowego<sup>41</sup>. Przeniesienie zapisu na kolejnego legitymowanego posiadacza oznacza przekazanie na jego rzecz wyłącznej kontroli nad zapisem<sup>42</sup>. Legitymowanemu posiadaczowi zapisu przysługuje z kolei określone przez konwencję prawo do kontroli nad ładunkiem.

Utrata ważności zapisu następuje z chwilą wydania ładunku legitymowanemu posiadaczowi<sup>43</sup>. Wydanie trzeba odnotować w zapisie, co należy do przewoźnika. Później nie jest już możliwa żadna zmiana w zapisie. Ponadto zapis utraci ważność, gdy zgodnie z umową przewoźnika i legitymowanego posiadacza zostanie on zastąpiony przez papierowy zbywalny dokument transportowy<sup>44</sup>.

---

<sup>40</sup> *Ibidem*.

<sup>41</sup> Art. 10 ust. 1: *If a negotiable transport document has been issued and the carrier and the holder agree to replace that document by a negotiable electronic transport record: (a) The holder shall surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier; (b) The carrier shall issue to the holder a negotiable electronic transport record that includes a statement that it replaces the negotiable transport document; and (c) The negotiable transport document ceases thereafter to have any effect or validity.*

<sup>42</sup> Art. 1 pkt. 22: *The “transfer” of a negotiable electronic transport record means the transfer of exclusive control over the record.*

<sup>43</sup> Art. 47 ust. 1(c), zd. drugie: *When a negotiable electronic transport record has been used, such electronic transport record ceases to have any effect or validity upon delivery to the holder in accordance with the procedures required by article 9, paragraph 1.*

<sup>44</sup> Art. 10 ust. 2: *If a negotiable electronic transport record has been issued and the carrier and the holder agree to replace that electronic transport record by a negotiable transport document: (a) The carrier shall issue to the holder, in place of the electronic transport record, a negotiable transport document that includes a statement that it replaces the negotiable electronic transport record; and (b) The electronic transport record ceases thereafter to have any effect or validity.*

## 8. ZASADY TOWARZYSZĄCE POSZCZEGÓLNYM RODZAJOM DOKUMENTÓW/ELEKTRONICZNYCH ZAPISÓW TRANSPORTOWYCH

Musi się pojawić zasadnicze pytanie o celowość wyróżnienia poszczególnych rodzajów dokumentów/elektronicznych zapisów transportowych wobec założenia, że konwencja ma znaleźć zastosowanie do wszystkich umów przewozu objętych jej zakresem. W treści konwencji rodzaj dokumentu jest istotny w szczególności dla kontroli nad ładunkiem i dla zasad jego odbioru<sup>45</sup>.

### 8.1. PRAWO KONTROLI NAD ŁADUNKIEM

Powstanie tego prawa wiąże się z zawarciem umowy przewozu. Jego treść nie była dotychczas definiowana w konwencjach morskich, inaczej niż w innych gałęziach transportu<sup>46</sup>. W praktyce wystarczały bowiem odnośne reguły określające pozycję prawną legitymowanych posiadaczy zbywalnych konosamentów. Wobec założenia neutralności dokumentacyjnej RR uznano, że unormowania dotyczące takiego prawa są szczególnie ważne, w tym także dla rozwoju *e-commerce* w transporcie morskim<sup>47</sup>. Przyjęte unormowania mają charakter dyspozytywny. Prawo do kontroli ładunku oznacza wynikające z umowy przewozu prawo do udzielania przewoźnikowi odnoszących się do ładunku instrukcji, wskazanych w części 10 konwencji<sup>48</sup>. Nie może ono zostać umownie wyłączone, choć czas jego trwania, jak i jego treść oraz – w określonych sytuacjach – prawo do jego przeniesienia mogą być modyfikowane

---

<sup>45</sup> W przypadku zbywalnych dokumentów/elektronicznych zapisów transportowych konwencja reguluje następujące zagadnienia: przyznanie i wykonywanie prawa do kontroli nad ładunkiem, prawo do odbioru ładunku, skutek dowodowy dokumentu/zapisu, sposób, w jaki prawa inkorporowane w dokumencie mogą być przeniesione na inną osobę. W przypadku niezbywalnych dokumentów elektronicznych/zapisów transportowych reguluje: prawo odbiorcy do odbioru ładunku na podstawie takiego dokumentu, przyznanie i wykonywanie prawa do kontroli nad ładunkiem, moc dowodową dokumentu, umożliwienie przeniesienia na inną osobę prawa do kontroli nad dokumentem, z czym łączy się prawo do odbioru ładunku, chyba że przeniesienie prawa do kontroli nad dokumentem zostało w danym przypadku wyłączone lub ograniczone. W przypadku dokumentów/zapisów niezbywalnych, wymagających okazania przy odbiorze, stanowi, że frachtujący może przenieść prawo do kontroli ładunku na odbiorcę przenosząc na niego dokument bez indosowania, określa prawa odbiorcy z takiego dokumentu do żądania wydania ładunku, moc dowodową takiego dokumentu.

<sup>46</sup> A/CN.9/WG.III/WP.21, s. 59. Kontrola nad ładunkiem jest przedmiotem regulacji konwencji CMR (art.12), protokołu CIM (art. 18).

<sup>47</sup> G.J. van der Ziel, *The UNCITRAL/CMI Draft ...*, op.cit., s. 275.

<sup>48</sup> Art. 1 pkt. 12: „*Right of control*” of the goods means the right under the contract of carriage to give the carrier instructions in respect of the goods in accordance with chapter 10.

umownie<sup>49</sup>. Zgodnie z art. 50 konwencji prawo do kontroli przysługuje przez cały okres odpowiedzialności przewoźnika<sup>50</sup> i obejmuje:

- prawo do udzielenia lub zmiany instrukcji dotyczących ładunku, które nie stanowią zmiany umowy przewozu;
- prawo do żądania wydania ładunku w porcie wymienionym w rozkładzie podróży lub – w przypadku przewozów lądowych – po drodze (przed dotarciem do miejsca przeznaczenia);
- prawo do wskazania innego odbiorcy, w tym także osoby, której przysługuje prawo do kontroli<sup>51</sup>.

Konwencja odróżnia wydawane przewoźnikowi instrukcje zmieniające umowę przewozu od tych, które nie mają takich konsekwencji<sup>52</sup>. Przy tych pierwszych strona uprawniona (*controlling party*) faktycznie staje się kontrahentem przewoźnika na czas przewozu, mogąc z nim modyfikować treść umowy.

Spośród instrukcji zmieniających umowę przewozu dwie, których jednostronnie może udzielić strona uprawniona do kontroli, zostały bezpośrednio wymienione w konwencji:

- prawo żądania wydania ładunku przed przybyciem do miejsca przeznaczenia;
- prawo zastąpienia odbiorcy przez inną osobę, w tym także będącą *controlling party*.

---

<sup>49</sup> Art. 56 – *Variation by agreement: The parties to the contract of carriage may vary the effect of articles 50, subparagraphs 1 (b) and (c), 50, paragraph 2, and 52. The parties may also restrict or exclude the transferability of the right of control referred to in article 51, subparagraph 1 (b).*

<sup>50</sup> Okres odpowiedzialności przewoźnika zależy od tego, czy uzgodniono przewóz *door to door, port to port, tackle to tackle*. Art. 12 – *Period of responsibility of the carrier: 1. The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered. 2. (a) If the law or regulations of the place of receipt require the goods to be handed over to an authority or other third party from which the carrier may collect them, the period of responsibility of the carrier begins when the carrier collects the goods from the authority or other third party. (b) If the law or regulations of the place of delivery require the carrier to hand over the goods to an authority or other third party from which the consignee may collect them, the period of responsibility of the carrier ends when the carrier hands the goods over to the authority or other third party. 3. For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that: (a) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or (b) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage.*

<sup>51</sup> Chapter 10 – *Rights of the controlling party, art. 50 – Exercise and extent of right of control: 1. The right of control may be exercised only by the controlling party and is limited to: (a) The right to give or modify instructions in respect of the goods that do not constitute a variation of the contract of carriage; (b) The right to obtain delivery of the goods at a scheduled port of call or, in respect of inland carriage, any place en route; and (c) The right to replace the consignee by any other person including the controlling party. 2. The right of control exists during the entire period of responsibility of the carrier, as provided in article 12, and ceases when that period expires.*

<sup>52</sup> Na przykład określenie parametrów, jakie powinny być zapewnione przy przewozie ładunku, czy wskazanie odbiorcy, gdy wcześniej zastrzeżono takie prawo do późniejszego wskazania przez frachtującego.

Strona uprawniona do kontroli, zgodnie z art. 54 RR, może ponadto uzgadniać z przewoźnikiem także inne zmiany umowy przewozu. Zmiany w umowie, zarówno te, dla których prawo ich dokonania przez podmiot kontrolujący wynika z konwencji, jak i te, które są dokonane na podstawie porozumienia uprawnionego do kontroli z przewoźnikiem, muszą zostać zamieszczone w zbywalnym dokumencie transportowym lub w niezbywalnym dokumencie, który należy okazać, bądź wprowadzone do zbywalnego elektronicznego zapisu transportowego albo też – na żądanie strony uprawnionej – zamieszczone w niezbywalnym dokumencie lub elektronicznym zapisie transportowym. Tak zamieszczone lub wprowadzone wymagają podpisu, stosownie do wymogów art. 38 konwencji<sup>53</sup>.

Wymóg zamieszczenia zmian w umowie w dokumencie transportowym jest istotny z punktu widzenia obiegowości zbywalnych dokumentów/zapisów elektronicznych, zgodnie bowiem z konwencją (art. 57.1 i 57.2) na jego nabywcę przechodzą wyłącznie prawa w nich inkorporowane. W dokumentach i zapisach elektronicznych niezbywalnych zmiany w umowie są wpisywane tylko na życzenie uprawnionego do kontroli. O tym, jak prawa spoza dokumentu, składające się na treść umowy, są w takich sytuacjach przekazywane na kolejnych nabywców przedmiotowych dokumentów, nie ma mowy w konwencji – pozostawiono to prawu wewnętrznemu.

## PODSUMOWANIE

Konwencyjna regulacja dotycząca dokumentów elektronicznych, choć bardzo oszczędna w swej treści, może się jednak przysłużyć rozwojowi takich dokumentów elektronicznych w obrocie – w każdym razie nie stwarza w tym względzie utrudnień.

---

<sup>53</sup> Art. 54 – *Variations to the contract of carriage*. 1. *The controlling party is the only person that may agree with the carrier to variations to the contract of carriage other than those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c)*. 2. *Variations to the contract of carriage, including those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c), shall be stated in a negotiable transport document or in a non-negotiable transport document that requires surrender, or incorporated in a negotiable electronic transport record, or, upon the request of the controlling party, shall be stated in a non-negotiable transport document or incorporated in a non-negotiable electronic transport record. If so stated or incorporated, such variations shall be signed in accordance with article 38*. Art. 38: 1. *A transport document shall be signed by the carrier or a person acting on its behalf*. 2. *An electronic transport record shall include the electronic signature of the carrier or a person acting on its behalf. Such electronic signature shall identify the signatory in relation to the electronic transport record and indicate the carrier's authorization of the electronic transport record*.

## TRANSPORT DOCUMENTS IN ROTTERDAM RULES (Summary)

*The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partially by the Sea (the Rotterdam Rules, signed on 23 September 2009) is intended to make exclusive use of electronic transport documents. Transport documents, as the Author points out, are negotiable.*

*Drafting of the Convention was set in motion 1996 in the Comité Maritime International (CMI), and from 2002 its development continued under the auspices of the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL). The Author opines that the Rules may advance application of electronic negotiable instruments in present day trade.*