

PRZEMYSŁAW MOGIELKA

POJĘCIE PAPIERU WARTOŚCIOWEGO A DOKUMENTY PRZEWOZOWE WEDŁUG REGUŁ ROTTERDAMSKICH

Artykuł zawiera analizę struktury prawnej dokumentów przewozowych Konwencji o umowach dotyczących międzynarodowego przewozu towarów całkowicie lub częściowo morzem z 11.12.2008 r. (tzw. reguł rotterdamskich) w porównaniu z klasycznymi i zdematerializowanymi papierami wartościowymi.

Ratyfikacja reguł rotterdamskich będzie nastęrczała wiele trudności z implementacją do polskiego prawa morskiego. Konieczna będzie zmiana kodeksu morskiego i zmiana przepisów ogólnych dotyczących papierów wartościowych w kodeksie cywilnym. W kodeksie morskim należy pozostawić konosament, wprowadzając w niezbędnym zakresie jego elektroniczną. Należy również wprowadzić do kodeksu morskiego instytucję indosu.

UWAGI WSTĘPNE

Celem niniejszego artykułu jest analiza konstrukcji prawnej dokumentów przewozowych według Konwencji o umowach dotyczących międzynarodowego przewozu towarów całkowicie lub częściowo morzem z 11.12.2008 r. (tzw. reguł rotterdamskich) na tle pojęcia klasycznego i zdematerializowanego papieru wartościowego. W prawie morskim i w praktyce handlu morskiego wykorzystywane są nadal towarowe papiery wartościowe, takie jak konosament. W literaturze brakuje jednak opracowań, które wyjaśniałyby wzajemne relacje instytucji prawa morskiego i prawa papierów wartościowych w świetle nowej konwencji. Artykuł jest próbą wypełnienia tej luki. Analiza zagadnienia obejmuje tradycyjną teorię papierów wartościowych oraz nowoczesne podejście do pojęcia papieru wartościowego w ramach tzw. procesu ich dematerializacji. Zagadnienia poruszone w niniejszym artykule ze względu na obszerność tematyki zostały opisane jedynie skrótowo.

1. TEORIA PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH

1.1. POJĘCIE PAPIERU WARTOŚCIOWEGO

Papiery wartościowe spełniają w obrocie gospodarczym istotną rolę. Rozkwit papierów wartościowych w obrocie gospodarczym w powojennej Polsce nastąpił po 1989 r.¹. Wcześniej ideologia gospodarki centralnie planowanej skutecznie zahamowała ich rozwój. Obecny wiek przyniósł w zakresie prawa papierów wartościowych nową jakość – przymiot dematerializacji². Dematerializacja papierów wartościowych objęła dotychczas jedynie część obecnych w obrocie papierów wartościowych. Należą do nich hipoteczne listy zastawne³, bankowe papiery wartościowe⁴, obligacje⁵ czy certyfikaty inwestycyjne⁶.

Jak przyjmuje się w piśmiennictwie⁷, pomimo pewnych odrębności pomiedzy papierem wartościowym w tradycyjnym rozumieniu, tj. takim, który posiada substrat materialny, a walorem zdematerializowanym istnieje silny, nierozdzielny związek. Wybór formy papieru wartościowego uzależniony jest od jego przeznaczenia.

¹ J. Olszewski, *Papiery wartościowe – w świetle nowych ustaw*, Warszawa 1998, s. 15–16.

² M. Romanowski, *Zagadnienia ogólne papierów wartościowych*, [w:] *Prawo papierów wartościowych. System Prawa prywatnego*, t. 18, red. A. Szumański, Warszawa 2010, s. 5 i nast. Por. M. Bączyk, *Zagadnienia wstępne*, [w:] M. Bączyk, M.H. Koziański, M. Michalski, W. Pyziół, A. Szumański, I. Weiss, *Papiery wartościowe*, Kraków 2000, s. 31 i nast.

³ Ustawa z 29.08.1997 r. o listach zastawnych i bankach hipotecznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2003 r., Nr 99, poz. 919), zwana dalej ustawą o listach zastawnych. Zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy hipoteczny list zastawny może być emitowany w formie dokumentu lub w formie zdematerializowanej (zapis komputerowy).

⁴ Ustawa z 29.08.1997 r. Prawo bankowe (tekst jednolity: Dz.U. z 2002 r., Nr 72, poz. 665), zwana dalej Prawo bankowe. Art. 90 ust. 4 stanowi, że: Banki mogą emitować bankowe papiery wartościowe, niemające formy dokumentu, które są rejestrowane w depozycie prowadzonym przez bank emitujący te papiery, Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych S.A., spółkę, której Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych S.A. przekazał wykonywanie czynności z zakresu zadań, o których mowa w art. 48 ust. 1 pkt 1 ustawy z 29.07.2005 r. o obrocie instrumentami finansowymi, lub firmę inwestycyjną.

⁵ Ustawa z 29.06.1995 r. o obligacjach (tekst jednolity: Dz.U. z 2001 r., Nr 120, poz. 1300), zwana dalej ustawą o obligacjach. W art. 5a ust. 1 ustawa stanowi, że: Obligacje mogą nie mieć formy dokumentu, w przypadku gdy emitent tak postanowi. Zgodnie z art. 5a ust. 2 ustawy o obligacjach: prawa z obligacji niemające formy dokumentu powstają z chwilą dokonania zapisu w ewidencji i przysługują osobie w niej wskazanej, jako posiadaczowi tych obligacji.

⁶ Ustawa z 27.05.2004 r. o funduszach inwestycyjnych (zwana dalej ustawą o funduszach inwestycyjnych). Zgodnie z art. 123 ust. 1 ustawy: Jeżeli statut funduszu inwestycyjnego zamkniętego, który nie jest publicznym funduszem inwestycyjnym zamkniętym, tak stanowi, certyfikaty inwestycyjne tego funduszu mogą nie mieć formy dokumentu; w takim przypadku wszystkie certyfikaty inwestycyjne tego funduszu nie mają formy dokumentu.

⁷ M. Romanowski, *op.cit.*, s. 7.

W polskim ustawodawstwie nie ma legalnej definicji papieru wartościowego⁸. Pojęcie to zostało wyjaśnione w nauce prawa, w której brakuje jednolitych poglądów. Zasadniczo można spotkać dwie koncepcje papieru wartościowego. Koncepcja węższa (tzw. koncepcja obiegowości) stoi na stanowisku, że wyróżnikiem papieru wartościowego jest jego zdolność obiegowości⁹. Szersza koncepcja papieru wartościowego (tzw. koncepcja wykonania) zakłada, że podstawowe znaczenie dla rozróżnienia papieru wartościowego od innych dokumentów ma kryterium formalne, tj. posiadanie dokumentu, z którym wiąże się uprawnienie do żądania spełnienia świadczenia określonego w papierze wartościowym¹⁰. Autor stoi na stanowisku, że papierem wartościowym jest dokument, który inkorporuje określone w jego treści prawo podmiotowe, które to prawo jest immanentnie związane z posiadaniem tego dokumentu. W konsekwencji dokument ten jest niezbędną przesłanką przypisania prawa osobie formalnie uprawnionej i dochodzenia przez nią tego prawa¹¹.

Zgodnie z regulacją kodeksową, jeżeli zobowiązanie wynika z wystawionego papieru wartościowego, dłużnik jest obowiązany do świadczenia za zwrotem dokumentu albo udostępnieniem go dłużnikowi w celu pozbawienia dokumentu jego mocy prawnej w sposób zwyczajowo przyjęty (art. 921⁶ k.c.)¹². W orzecznictwie Sądu Najwyższego dominuje pogląd, choć w ocenie autora nietrafny, że źródłem zobowiązania z papieru wartościowego jest dwustronna czynność prawna, która polega na wystawieniu papieru wartościowego oraz przekazaniu go przez wystawcę uprawnionej osobie na podstawie istniejącej pomiędzy stro-

⁸ Definicję papieru wartościowego zawierała nieobowiązująca już Ustawa z 22.03.1991 r. Prawo o publicznym obrocie papierami wartościowymi i funduszach powierniczych (Dz.U. z 1994 r., Nr 58, poz. 239 ze zmian.), zwana dalej ustawą o publicznym obrocie papierami wartościowymi. Zgodnie z tą ustawą w art. 2 pkt 1 przez *papier wartościowy* rozumiano dokument mający stwierdzić lub stwierdzający istnienie określonego prawa majątkowego, utrwalony w takim brzmieniu i w taki sposób, że może stanowić samodzielny przedmiot obrotu publicznego.

⁹ M. Bączyk, *op.cit.*, s. 50. Autor podkreśla, że nie można identyfikować pojęcia obiegowości ze zbywalnością papieru wartościowego. Każde bowiem prawo inkorporowane w papierze wartościowym jest zbywalne. Tymczasem przez obiegowość rozumie się: 1) uproszczoną możliwość nabycia prawa z papieru wartościowego przez osobę trzecią w dobrej wierze, 2) ograniczenie katalogu zarzutów służących dłużnikowi przeciwko wierzycielowi. Obiegowość sprzyja prawnej mobilności i atrakcyjności dokumentu. Zgodnie z tym kryterium za papier wartościowy można uznać walory na okaziciela i na zlecenie. Walory imienne nie posiadają cechy obiegowości, bowiem do ich przeniesienia potrzebna jest dodatkowa umowa cesji i wydanie dokumentu.

¹⁰ *Ibidem*, s. 50. Jak wskazuje autor, koncepcja wykonania stała się podstawą polskiej regulacji papieru wartościowego.

¹¹ K. Kruczałak, *Prawo papierów wartościowych*, Sopot 1998, s. 15.

¹² C. Żuławska, *Przekaz i papiery wartościowe*, [w:] *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania. Tom 2*, red. G. Bieniek, Warszawa 2005, s. 808. Autorka stoi na stanowisku, że pojęcie papieru wartościowego nie wiąże się z cechą obiegowości. Papierem wartościowym, zdaniem autorki, można nazwać jedynie taki papier, w stosunku do którego można pozytywnie odpowiedzieć na pytanie, czy przedstawienie dokumentu dłużnikowi jest konieczne dla realizacji prawa, jakie jest inkorporowane w tym dokumencie. Jak wskazuje, spór w piśmiennictwie prawniczym dotyczący definicji papieru wartościowego rozkłada się pomiędzy zwolenników dwóch teorii: tzw. koncepcji wykonania oraz koncepcji obiegowości.

nami umowy (tzw. teoria umowna)¹³. Regulacja kodeksowa ukształtowała zobowiązanie dłużnika wynikające z papieru wartościowego jako zobowiązanie abstrakcyjne, oderwane od tzw. przyczyny czynności prawnej (tzw. *causy*)¹⁴.

Papier wartościowy wyróżniają następujące cechy¹⁵:

- papier wartościowy jest zawsze ściśle związany z prawem majątkowym;
- dokument jest nośnikiem wskazanego w dokumencie prawa;
- posiadanie dokumentu stanowi konieczną i wystarczającą przesłankę przypisania wyrażonego w nim prawa majątkowego osobie uprawnionej;
- papier wartościowy jest zbywalny.

Regulacja papierów wartościowych w polskim systemie prawa, odmiennie niż w przypadku innych państw europejskich, została utworzona w ten sposób, że ustawodawca umieścił przepisy ogólne (ramowe) dotyczące papierów wartościowych w ramach regulacji Kodeksu cywilnego, natomiast szczegółowe kwestie związane z papierami wartościowymi znalazły się w odrębnych ustawach¹⁶. Ramowa konstrukcja kodeksu cywilnego, stanowiąca niejako tzw. część ogólną papierów wartościowych, obejmuje: a) płaszczyznę emisji papierów wartościowych, b) płaszczyznę związaną z rozporządzaniem prawem inkorporowanym w dokumencie oraz c) płaszczyznę dochodzenia roszczeń z papieru wartościowego¹⁷. Istotną konstrukcją z punktu widzenia niektórych papierów wartościowych (np. weksel trasowany) jest tzw. przekaz, również uregulowany w Kodeksie cywilnym w sposób ramowy¹⁸.

Powstanie zobowiązań z papierów wartościowych jest przedmiotem licznych sporów w nauce i orzecznictwie. W tym względzie wyróżnia się następujące teorie jego powstania: teoria kontraktowa – umowna (francuska nauka prawa), teoria

¹³ Por. Uchwała Składu Siedmiu Sędziów Sądu Najwyższego – Izba Cywilna z 29.06.1995 r. III CZP 66/95W, OSNC 1995, nr 12, poz. 168. W nauce prawa wyróżnia się teorię kreacyjną, emisyjną i umowną powstania zobowiązania z papieru wartościowego. Teoria kreacyjna stanowi, że do powstania zobowiązania z papieru wartościowego dochodzi z chwilą jego wystawienia. Teoria emisyjna zakłada, że momentem powstania zobowiązania z papieru wartościowego jest chwila puszczenia papieru w obieg. Teoria umowna podkreśla współdziałanie uprawnionego z weksla. Teoria umowna jest dominująca w orzecznictwie Sądu Najwyższego.

¹⁴ M. Bączyk, *op.cit.*, s. 34. Jak wskazuje autor, abstrakcyjność zobowiązania przejawia się m.in. w tym, że dłużnik może w razie sporu powoływać się na: a) zarzuty dotyczące ważności dokumentu, b) zarzuty wynikające z treści dokumentu, c) zarzuty przysługujące mu osobiście w stosunku do wierzyciela. Nie może natomiast powoływać się na zarzuty wynikające z umowy łączącej dłużnika i wierzyciela z papieru wartościowego.

¹⁵ M. Romanowski, *op.cit.*, s. 151. W amerykańskiej nauce prawa problematykę papierów wartościowych reguluje *Securities Act 1933* oraz *Securities Exchange Act 1934*. Za papier wartościowy uważa się tam jedynie papier wartościowy wskazany w przepisach prawa albo inny, który jest powszechnie za taki uznany. Pojęcie to zostało wypracowane przez naukę oraz orzecznictwo sądów. Jednym z istotnych czynników przy ocenie, czy dany dokument stanowi papier wartościowy, jest przesłanka tzw. długotrwałej i niebudzącej wątpliwości powszechnej praktyki wykorzystywania oznaczonego instrumentu w obrocie – co oprócz funkcji legitymacyjnej wskazuje również na funkcję obiegową papieru wartościowego.

¹⁶ G. Cern, *Zarys prawa papierów wartościowych*, Elbląg 2008, s. 12 i nast.

¹⁷ M. Bączyk, *op.cit.*, s. 35.

¹⁸ J. Mojak, *Prawo papierów wartościowych*, Lublin 1993, s. 14.

kreacyjna (niemiecka nauka prawa) oraz teorie pośrednie: teoria emisyjna (tzw. teoria wydania), teoria dobrej wiary, teoria wydania na rzecz osób trzecich¹⁹.

Papiery wartościowe spełniają określone role i funkcje jako produkt tzw. praktyki obrotu gospodarczego. Funkcje te można podzielić na funkcje ogólne papierów wartościowych – wspólne dla wszystkich ich rodzajów oraz funkcje szczególne – właściwe tylko niektórym papierom wartościowym.

Do funkcji ogólnych papierów wartościowych zalicza się funkcję legitymacyjną oraz funkcję obiegową. Funkcja legitymacyjna papieru wartościowego polega na określeniu formalnych zasad identyfikacji osoby uprawnionej z papieru wartościowego i ułatwieniu takiej identyfikacji²⁰. W tym zakresie można mówić o legitymacji formalnej i materialnej. Spełnienie świadczenia do rąk posiadacza legitymowanego treścią papieru wartościowego zwalnia dłużnika, chyba że działał on w złej wierze (art. 921⁷ k.c.)²¹. Przepis wyraża konstrukcję tzw. prostej klauzuli legitymacyjnej (zwalniającej). Wiąże się ona z udowodnieniem istnienia legitymacji formalnej posiadacza papieru wartościowego, który może być legitymowany imiennie, na zlecenie albo na okaziciela²². Dłużnik nie ma obowiązku dochodzenia, czy okaziciel jest właścicielem dokumentu. Jednakże w razie uzasadnionych wątpliwości, czy okaziciel dokumentu jest wierzycielem, dłużnik powinien złożyć przedmiot świadczenia do depozytu sądowego (art. 921¹¹ § 1 k.c.). Okaziciel dokumentu jest legitymowany formalnie. Legitymacja formalna stanowi uprawnienia danej osoby wynikające z przedłożonego dokumentu papieru wartościowego. Legitymacja materialna wynika z materialno-prawnego uprawnienia podmiotu do dochodzenia roszczenia wynikającego z tego papieru wartościowego, pomimo braku możliwości wykazania się dokumentem.

Funkcja obiegowa papieru wartościowego polega na uproszczonym sposobie przenoszenia zbywalnych praw majątkowych wyrażonych w dokumencie. Wyraża się to w formule „prawo idzie za dokumentem, a dokument za prawem”. Funkcja obiegowa wyraża się najpełniej w papierach wartościowych na okaziciela oraz na zlecenie.

¹⁹ Por. K. Kruczalak, *op.cit.*, s. 18–19. *Teoria kontraktowa* zakłada, że papier wartościowy powstaje przez wystawienie, a następnie wręczenie drugiej osobie dokumentu na podstawie umowy kauzalnej, która to umowa jest przyczyną wystawienia i wręczenia drugiej osobie dokumentu. Zobowiązanie ma charakter kauzalny, jednakże w trakcie dalszego obrotu przybiera postać zobowiązania abstrakcyjnego oderwanego od kauzy zawartej umowy. *Teoria kreacyjna* zakłada, że papier wartościowy powstaje przez jednostronne oświadczenie woli osoby podpisującej dokument, w związku z czym zobowiązanie to ma charakter od samego powstawania abstrakcyjny oderwany od przyczyny gospodarczej. *Teoria emisyjna* wiąże etap powstania papieru wartościowego z jego wystawieniem i przekazaniem innej osobie. *Teoria dobrej wiary* jest modyfikacją teorii kreacyjnej bowiem wymaga nabycia dokumentu przez drugą osobę w dobrej wierze.

²⁰ M. Romanowski, *op. cit.*, s. 12.

²¹ K. Zawada, *Papiery wartościowe*, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom II*, red. K. Pietrzykowski, Warszawa 2000, s. 954 i nast.

²² C. Żuławska, *op.cit.*, s. 818.

Do funkcji szczególnych papieru wartościowego w zakresie objętym niniejszą publikacją zalicza się w przypadku konosamentu²³: a) funkcję gwarancyjną oraz b) funkcję pokwitowania. Funkcja gwarancyjna konosamentu polega na zabezpieczeniu wykonania zobowiązania przez dłużnika w stosunku do wierzyciela. Funkcja pokwitowania oznacza, że wystawca papieru wartościowego kwituje okoliczność oddania pod jego pieczę określonych w jego treści towarów i zobowiązuje się do ich wydania osobie uprawnionej z dokumentu. .

Zgodnie z obowiązującą w polskim systemie prawa tzw. zasadą *numerus clausus* papierów wartościowych ustawodawca wyraźnie wskazał, jakie dokumenty uznaje za papiery wartościowe i wyłączył możliwość swobodnego kreowania nowych, opartych na instytucji swobody, umów z art. 353¹ k.c.²⁴.

W literaturze przedmiotu rozróżnia się papiery wartościowe konstytutywne i deklaratywne – ze względu na chwilę powstania prawa inkorporowanego w dokumencie²⁵. W przypadku papierów wartościowych konstytutywnych prawo powstaje z chwilą wystawienia dokumentu (np. weksel). Papiery wartościowe deklaratywne stwierdzają w swojej treści jedynie prawo, które istniało wcześniej (np. akcja).

Papiery wartościowe dzielą się ze względu na sposób legitymacji formalnej inkorporowanego prawa na:

- papiery wartościowe imienne,
- papiery wartościowe na zlecenie,
- papiery wartościowe na okaziciela.

Papiery wartościowe imienne legitymują osobę imiennie wskazaną w treści dokumentu. Papiery wartościowe na zlecenie legitymują osobę wymienioną w dokumencie oraz każdego, na kogo prawa zostały przeniesione przez indos (art. 921⁹ § 1 k.c.). Indos jest pisemnym oświadczeniem umieszczonym na papierze wartościowym na zlecenie i zawierającym co najmniej podpis zbywcy, oznaczającym przeniesienie praw na inną osobę (art. 921⁹ § 2 k.c.). Dłużnik wykonujący świadczenie z papieru wartościowego na zlecenie ma obowiązek sprawdzić legitymację formalną posiadacza papieru. Papiery wartościowe na zlecenie legitymują dwa rodzaje osób²⁶:

- osobę wskazaną przez wystawcę,
- osobę, na którą prawa zostały przeniesione przez indos na konkretną osobę lub bez wskazania osoby (indos *in blanco*, indos na okaziciela)²⁷.

²³ Do papierów wartościowych opiewających na inne prawa niż wierzytelności zalicza się papiery wartościowe towarowe, takie jak konosament czy rewers dowodu składowego, papiery udziałowe – akcje, świadectwa udziałowe oraz papiery wartościowe inkorporujące prawa rzeczowe.

²⁴ Zasada *numerus clausus* nie jest wprost wyrażona w żadnym przepisie prawa. Jej istnienie wyprowadza się z systemu prawa, uzasadniając ją zapewnieniem bezpieczeństwa obrotu, monopolem ustawodawcy do tworzenia nowych czynności prawnych abstrakcyjnych, brakiem przepisu będącego odpowiednikiem art. 225 k.z. z 1933 r. Por. M. Bącznyk, *op.cit.*, s. 61.

²⁵ M. Bącznyk, *op.cit.*, s. 38.

²⁶ C. Żuławska, *op.cit.*, s. 824.

²⁷ Indos na okaziciela uważany jest za równoważny papierowi wartościowemu na okaziciela. Tak stwierdził Sąd Najwyższy w orzeczeniu z 10.01.1990 r., III CZP 105/89, Monitor Prawniczy 1993, nr 3, s. 88.

Papiery wartościowe na okaziciela legitymują posiadacza dokumentu. Papier wartościowy na okaziciela musi zawierać podpis wystawcy dokumentu i może być odbity sposobem mechanicznym (art. 921¹⁰ § 2 k.c.).

Funkcja obiegową papierów wartościowych spełniana jest różnie – w zależności od rodzaju papieru wartościowego. Przeniesienie praw z papieru wartościowego imiennego następuje przez przelew połączony z wydaniem dokumentu (art. 921⁸ k.c.). Do przeniesienia praw z papieru wartościowego na zlecenie potrzebne jest jego wydanie oraz istnienie nieprzerwanego szeregu indosów (art. 921⁹ § 3 k.c.). Przeniesienie praw z dokumentu na okaziciela wymaga wydania tego dokumentu (art. 921¹² k.c.).

1.2. PAPIER WARTOŚCIOWY A POJĘCIE ZNAKU LEGITYMACYJNEGO

Ustawodawca wprowadził wyraźne rozróżnienie pojęcia papierów wartościowych od znaków legitymacyjnych, które stanowią tak zwane dokumenty dowodowe. Istnieje kodeksowa legalna definicja znaków legitymacyjnych, za które uważa się dokumenty dowodowe, które stwierdzają obowiązek świadczenia (art. 921¹⁵ § 1 k.c.). Precyzując definicję znaku legitymacyjnego, ustawodawca nakazał, by stosować do nich odpowiednio przepisy o papierach wartościowych. Wprowadzono rozróżnienie na znaki legitymacyjne imienne oraz na okaziciela, przy czym do znaku legitymacyjnego, który nie określa imiennie osoby uprawnionej, stosuje się odpowiednio przepisy o papierach wartościowych na okaziciela, chyba że co innego wynika z przepisów szczególnych. (art. 921¹⁵ § 3 k.c.).

Do znaków legitymacyjnych zalicza się m.in. bilety (lotnicze, kolejowe, autobusowe, tramwajowe, na metro, do kina, do teatru, na koncert), kwity bagażowe, numerki w szatni, świadectwa założycielskie (art. 355 § 1 k.s.h.) i użytkowe (art. 361 § 1 zd. 1 k.s.h.) w spółce akcyjnej.

Istotną funkcją odróżniającą znaki legitymacyjne od papierów wartościowych jest brak funkcji obiegowej, chociaż znaki legitymacyjne na okaziciela są, co do zasady, zbywalne. Widoczna jest zarazem funkcja legitymacyjna znaku legitymacyjnego. Ustawodawca dopuszcza bowiem spełnienie świadczenia do osoby jedynie materialnie legitymowanej ze znaku. W razie utraty znaku legitymacyjnego stwierdzającego w swej treści obowiązek świadczenia na żądanie wierzyciela dłużnik może uzależnić spełnienie świadczenia od wykazania uprawnienia przez osobę zgłaszającą takie żądanie – tj. od wykazania legitymacji materialnej (art. 921¹⁵ § 2 k.c.). Wskazuje się w literaturze, że uprawnienie posiadacza znaku legitymacyjnego wynika ze stosunku zobowiązaniowego łączącego wierzyciela i dłużnika. Wręczenie znaku legitymacyjnego może stanowić wykonanie obowiązku kontraktowego wystawcy znaku legitymacyjnego.

Można zatem powiedzieć, że wystawienie znaku legitymacyjnego wiąże się z istnieniem ważnej przyczyny gospodarczej (tzw. *causy*)²⁸.

1.3. DEMATERIALIZACJA PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH

Współcześnie dominującą rolę zaczynają odgrywać papiery wartościowe zdematerializowane²⁹, które stanowią odpowiednie zapisy na rachunkach papierów wartościowych prowadzonych w systemie informatycznym przez banki, domy maklerskie oraz zagraniczne i krajowe firmy inwestycyjne³⁰. Zjawisko dematerializacji wiąże się z jednej strony z rozwojem masowego obrotu papierami wartościowymi – rozwój globalnych rynków kapitałowych i rynków papierów wartościowych, z drugiej zaś strony – z dynamicznym rozwojem systemów informatycznych. Dematerializacja papieru wartościowego ogranicza ryzyko gospodarcze związane z obrotem papierami wartościowymi w tradycyjnym rozumieniu (których prawa inkorporowane są w dokumencie).

Proces dematerializacji polega na zastąpieniu dokumentów zapisami komputerowymi na właściwych rachunkach papierów wartościowych. Ma on na celu z jednej strony usprawnienie obrotu papierami wartościowymi, a z drugiej strony – zwiększenie bezpieczeństwa obrotu. Dematerializacja wyróżnia się licznymi zaletami, ale obciążona jest również wadami. Do zalet procesu dematerializacji zalicza się rozwiązanie problemu bezpieczeństwa przechowywania papierów wartościowych oraz zagrożenia utraty, uszkodzenia lub zniszczenia dokumentu. Dematerializacja pociąga za sobą również liczne zagrożenia. Należą do nich m.in. zagrożenia związane z tzw. przestępstwami komputerowymi czy problem awarii systemów komputerowych.

O ile cechą szczególną papieru wartościowego w tradycyjnym rozumieniu jest powiązanie pomiędzy prawem a dokumentem prawo to inkorporującym, wyrażonym na dowolnym nośniku o charakterze materialnym (zazwyczaj jest

²⁸ M. Bączyk, *op.cit.*, s. 41.

²⁹ W systemie prawa polskiego problematykę dematerializacji papierów wartościowych reguluje Ustawa z dnia 29.07.2005 r. o obrocie instrumentami finansowymi (Dz.U. nr 183, poz. 1538 z późn. zmian.), zwana dalej ustawą o obrocie instrumentami finansowymi. Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy papiery wartościowe: 1) będące przedmiotem oferty publicznej lub 2) dopuszczone do obrotu na rynku regulowanym, lub 3) wprowadzone do alternatywnego systemu obrotu, lub 4) emitowane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski nie mają formy dokumentu od chwili ich zarejestrowania na podstawie umowy, której przedmiotem jest rejestracja tych papierów wartościowych w depozycie papierów wartościowych (dematerializacja). 2. Papiery wartościowe mogą nie mieć formy dokumentu również w przypadku, gdy przewidują to odrębne przepisy dotyczące emisji tych papierów. Na mocy art. 7 ust. 1 ustawy prawa ze zdematerializowanych papierów wartościowych powstają z chwilą zapisania ich po raz pierwszy na rachunku papierów wartościowych i przysługują osobie będącej posiadaczem tego rachunku. Zgodnie z art. 9 ust. 1 ustawy na żądanie posiadacza rachunku papierów wartościowych podmiot prowadzący ten rachunek, zwany „wystawiającym”, wystawia mu na piśmie, oddzielnie dla każdego rodzaju papierów wartościowych, imienne świadectwo depozytowe, zwane dalej „świadectwem”. Na żądanie posiadacza rachunku w treści wystawianego świadectwa może zostać wskazana część lub wszystkie papiery wartościowe zapisane na tym rachunku.

³⁰ J. M o j a k, *Prawo papierów wartościowych. Zarys wykładu*, Warszawa 2003, s. 18–19.

to papier, ale może to być także inny materiał) – o tyle papiery wartościowe zdematerializowane albo mają wyłącznie postać zapisu elektronicznego, albo zapis elektroniczny współistnieje z potwierdzającym go znakiem legitymacyjnym najczęściej w postaci świadectwa depozytowego.

W doktrynie istnieje spór, czy dokument zdematerializowany może być uznawany za równoważny z dokumentem w tradycyjnym rozumieniu³¹. Co do zasady odpowiedź na to pytanie różni się w zależności od tego, czy w danej sytuacji prawo wymaga dla ważności danego dokumentu własnoręcznego podpisu, czy też nie³². Tam gdzie ustawa wymaga dla ważności wystawienia papieru wartościowego złożenia podpisu odpowiadającego art. 5 ust. 2 ustawy o podpisie elektronicznym³³, dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi³⁴.

W nauce prawa wyróżnia się dematerializację pierwotną i następczą. Dematerializacja pierwotna (dematerializacja *ab initio*) oznacza, że papier wartościowy od chwili powstania występuje wyłącznie w postaci zapisu elektronicznego na przewidzianym przepisami prawa rachunku. Dematerializacja pierwotna do-

³¹ Por. F. Zołł, *Klauzule dokumentowe. Prawo dokumentów dłużnych, ze szczególnym uwzględnieniem papierów wartościowych. Prawo gospodarcze i handlowe*, Warszawa 2004, s. 27 i nast. Zdaniem autora nie ma znaczenia dla przyjęcia czy dane pismo jest dokumentem, odpowiedź na pytanie, na jakim materiale zostało sporządzone, jak zostało utrwalone i za pomocą jakiej techniki. Autor również wyraża pogląd, że nie sprzeciwia się uznaniu danego pisma jako dokumentu, jeżeli jego odczytanie zależy od użycia określonych urządzeń technicznych. Problem pojawia się dopiero, gdy podpis staje się warunkiem niezbędnym ważności dokumentu. Por. M. Romanowski, *Prawo o publicznym obrocie papierami wartościowymi*, Warszawa 2003, s. 163. Autor twierdzi w pkt 3, że dematerializacja papierów wartościowych ma doniosłe znaczenie dla klasycznej teorii papierów wartościowych, gdyż prowadzi do zerwania związku pomiędzy prawem majątkowym a nośnikiem je inkorporującym. Autor zatem przyjmuje wąskie ujęcie dokumentu. Odmiennie tę kwestię postrzega F. Zołł.

³² Pozostaje sporne w doktrynie, czy elektroniczne systemy kodowania stwarzające zamiennik podpisu spełniają warunki tzw. podpisu własnoręcznego. Problem ten został w polskim systemie prawnym rozwiązany przez Ustawę z 18.09.2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz.U. Nr 130, poz. 1450), która zrównuje cechę niepowtarzalności podpisu własnoręcznego z podpisem elektronicznym weryfikowanym za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu. Zgodnie z art. 5 ust. 2 ustawy dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi, chyba że przepisy odrębne stanowią inaczej.

³³ Ustawa z 18.09.2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz.U. Nr 130, poz. 1450 z późn. zmian.), zwana dalej ustawą o podpisie elektronicznym.

³⁴ F. Zołł, *op.cit.*, s. 35. Autor podkreśla, że w obecnym stanie prawnym byłoby możliwe wystawienie weksli lub czeków w postaci elektronicznej, o ile spełnione są wymogi art. 5 ust. 2 ustawy o podpisie elektronicznym. Jednakże ze względu na ryzyko jakie niesie ze sobą elektroniczne sporządzenie dokumentu, należy, zdaniem autora, wykluczyć taką możliwość w przypadku dokumentów dłużnych – a w szczególności w przypadku papierów wartościowych publicznej wiary (weksle i чеки), chyba że na straży bezpieczeństwa będzie stała instytucja o zasięgu centralnym (np. Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych). Zdaniem autora posłużenie się ustawą o podpisie elektronicznym jako uzasadnienie dematerializacji papierów wartościowych powodowałoby funkcjonowanie dokumentów poza systemem zapewniającym ich bezpieczeństwo (ryzyko tzw. rozmnażania się dokumentów). Autor wyraził pogląd, że czas elektronicznych weksli jeszcze nie nadszedł.

tyczy emisji papierów wartościowych wprowadzonych do obrotu publicznego (art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o obrocie instrumentami finansowymi), jak również niewprowadzonych do powszechnego obrotu (art. 5a ustawy o obligacjach, art. 7 ustawy o listach hipotecznych, art. 90 ust. 4 prawa bankowego, art. 123 ust. 1 ustawy o funduszach inwestycyjnych). Dematerializacja następuje następuje poprzez przekształcenie tradycyjnych papierów wartościowych w papiery wartościowe zdematerializowane (art. 6 ustawy o obrocie instrumentami finansowymi – dematerializacja *sensu stricto*).

Dematerializacja może być obligatoryjna lub dobrowolna. Pierwsza to taka, której obowiązek przeprowadzenia wynika z bezwzględnie obowiązującego przepisu prawa – tzw. normy o charakterze *iuris cogentis* (art. 5 ust. 1 w zw. z ust. 2 o obrocie instrumentami finansowymi). Dematerializacja dobrowolna to dematerializacja, która może być przeprowadzona przez wystawcę na podstawie istniejącego w przepisie prawa uprawnienia do dokonania powyższej dematerializacji (art. 5a ust. 1 ustawy o obligacjach, art. 90 ust. 4 zd. 1 prawa bankowego, art. 123 ust. 1 ustawy o funduszach inwestycyjnych, art. 7 ustawy o listach hipotecznych)³⁵.

W praktyce istnieje również odwrotny proces – tzw. materializacja i rematerializacja papierów wartościowych. Materializacja polega na tym, że papier wartościowy powstający w formie zdematerializowanej *ab initio* (tzw. dematerializacja pierwotna) jest wydawany przez wystawcę papieru wartościowego w postaci materialnej. Rematerializacja z kolei to proces, w którym papier zdematerializowany następnie jest ponownie wydawany przez emitenta w postaci materialnej. Obligatoryjny charakter tych instytucji wiąże się z wycofywaniem papierów wartościowych z publicznego obrotu.

Papier wartościowy zdematerializowany należy odróżnić od papieru wartościowego w formie elektronicznej opatrzonej bezpiecznym podpisem elektronicznym w rozumieniu art. 78 § 2 k.c. (elektroniczny papier wartościowy *sensu stricto*). Elektroniczny papier wartościowy *sensu stricto* w przeciwieństwie do papieru wartościowego zdematerializowanego nie musi być zarejestrowany w centralnie zorganizowanym rejestrze papierów wartościowych. Umieszczenie w centralnym rejestrze nie stanowi warunku koniecznego do spełnienia funkcji legitymacyjnych elektronicznego papieru wartościowego *sensu stricto*. Zatem do wykazania legitymacji przez osobę uprawnioną z papieru wartościowego nie jest konieczne skorzystanie z instytucji świadectwa depozytowego³⁶.

W piśmiennictwie prawniczym uważa się, że koncepcja dematerializacji papierów wartościowych ma istotne znaczenie dla klasycznej teorii prawa papierów wartościowych, gdyż prowadzi do zerwania związku pomiędzy prawem

³⁵ Regulacją wzorcową dla instytucji tzw. dobrowolnej dematerializacji była uchylona ustawa o publicznym obrocie papierami wartościowymi.

³⁶ M. Romanowski, *Zagadnienia ogólne papierów wartościowych*, *op.cit.*, s. 114.

a inkorporującym je dokumentem³⁷. Można wskazać na cztery płaszczyzny konsekwencji prawnych dematerializacji papierów wartościowych³⁸. Po pierwsze, dematerializacja zmienia koncepcje powstania papierów wartościowych. Dominuje stanowisko, zgodnie z którym papier wartościowy zdematerializowany powstaje z chwilą zapisu na odpowiednim rachunku, a zapis ten ma znaczenie autonomiczne. Po drugie, dematerializacja powoduje, że zmienia się sposób wykonywania uprawnień wynikających z tego rodzaju walorów. Prawo z papierów wartościowych może wykonywać tylko kontrahent umowy rachunku papierów wartościowych. Fakt ten powoduje, że rację bytu traci podział papierów wartościowych na imienne, na okaziciela i na zlecenie. Po trzecie, specyfika walorów niemających charakteru dokumentu powoduje, że odmiennie potraktowana została kwestia przenoszenia praw z papierów wartościowych. *De lege lata* obowiązuje zasada, że umowa taka ma charakter realny, to znaczy, że prawa z papierów wartościowych przenoszone są z chwilą dokonania odpowiedniego zapisu na rachunku, a nie z chwilą zawarcia umowy. Po czwarte, dezaktualizuje się problem amortyzacji (umarzania) papierów wartościowych.

Należy odróżnić dematerializację papieru wartościowego od dematerializacji obrotu papierami wartościowymi³⁹. Przez dematerializację obrotu rozumie się brak wymogu wydania dokumentu do skutecznego przeniesienia prawa z papieru wartościowego⁴⁰. W nauce prawa powszechnie przyjmuje się, że to właśnie dematerializacja obrotu papierami wartościowymi spowodowała dematerializację samych papierów wartościowych. Proces dematerializacji ma bowiem kontekst szerszy aniżeli wyłącznie odnoszący się do papierów wartościowych. Jednakże w przypadku papierów wartościowych zdematerializowanych zgodnie z art. 7 ust. 2 ustawy o obrocie instrumentami finansowymi przejście praw z tych walorów zależy nie tylko od dokonania zapisu na rachunku papierów wartościowych, ale również od rozliczenia transakcji przez centralny organ, w tym wypadku Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych. Nabycie lub zbycie papierów wartościowych nie zależy wyłącznie od woli właścicieli papierów wartościowych, ale także od czynności faktycznych i prawnych stron transakcji.

Czy wyżej wymienione konstytutywne cechy papieru wartościowego zostały zachowane w zdematerializowanym papierze wartościowym? W nauce prawa zostały opracowane tzw. testy zamienności formy papieru wartościowego⁴¹.

³⁷ W nauce prawa istnieje spór, co do roli dematerializacji w stosunku do tzw. klasycznej teorii papierów wartościowych, co zostało wskazane wyżej. F. Zołł przedstawia koncepcję, zgodnie z którą dematerializacja papieru wartościowego nie ma wpływu na klasyczną koncepcję papieru wartościowego. Odmiennie stanowisko reprezentuje M. Romanowski czy M. Bączyk.

³⁸ M. Bączyk, *op.cit.*, s. 46.

³⁹ J. Jastrzębski, *Pojęcie papieru wartościowego wobec dematerializacji*, Warszawa 2009, s. 267.

⁴⁰ A. Chłopecki, *Obrót instrumentami finansowymi na rynku kapitałowym*, [w:] *System prawa prywatnego, t. 19. Prawo Papierów wartościowych*, red. A. Szumański, Warszawa 2006, s. 831. Proces dematerializacji obrotu nazywany jest również *immobilizacją* – ponieważ dochodzi do uruchomienia obrotu papierem wartościowym.

⁴¹ M. Romanowski, *Zagadnienia ogólne papierów wartościowych, op.cit.*, s. 120.

Zadaniem testów zamienności jest zbadanie, czy po przeprowadzeniu w stosunku do zdematerializowanego papieru wartościowego procesu materializacji (rematerializacji) instrument ten uzyskałby status papieru wartościowego materialnego. Za pomocnicze kryterium uważa się istnienie przepisów prawa, które dopuszczają istnienie określonego papieru wartościowego w formie materialnej i zdematerializowanej.

Nie budzi wątpliwości, że dematerializacja powoduje, że papier wartościowy przestaje pełnić rolę legitymacyjną, którą przejmuje świadectwo depozytowe, będące jedynie znakiem legitymacyjnym. Dematerializacja papierów wartościowych jest oparta na instytucji rejestru. Wpisy w rejestrze spełniają rolę ustalania osoby uprawnionej z papieru wartościowego, a podmiot prowadzący powinien być zobowiązany do wystawiania świadectwa rejestrowego (*book entry system*).

Powstanie papierów wartościowych zdematerializowanych jest uregulowane odmiennie niż powstanie klasycznych papierów wartościowych, w stosunku do których ustawodawca pozostawił ustalenie chwili powstania papieru wartościowego nauce prawa i orzecznictwu. W przypadku papierów wartościowych zdematerializowanych ustawodawca (art. 7 ust. 1 ustawy o obrocie instrumentami finansowymi, art. 5a ust. 2 ustawy o obligacjach, 123 ust. 2 ustawy o funduszach inwestycyjnych) przyjął tzw. teorię emisji, co oznacza, że papiery wartościowe zdematerializowane powstają z chwilą dokonania wpisu w odpowiedniej ewidencji czy rejestrze⁴².

Dokonanie zapisu na odpowiednim rachunku papierów wartościowych powiązane jest również z instytucją przenoszenia praw z papierów wartościowych. Umowa zobowiązująca do przeniesienia zdematerializowanych papierów wartościowych przenosi własność tych praw z chwilą dokonania odpowiedniego zapisu na rachunku papierów wartościowych. (art. 5a ust. 4 ustawy o obligacjach, art. 7 ust. 2 ustawy o obrocie instrumentami finansowymi)⁴³. Z rozważań tych wynika, że dematerializacja papierów wartościowych zakłada istnienie rejestru uprawnionych, w którym ujawniane będzie prawo z papierów wartościowych zdematerializowanych. Prowadzenie powyższych rejestrów powinno zostać powierzone wyłącznie podmiotom kwalifikowanym, podlegającym

⁴² J. Jastrzębski, *op.cit.*, s. 268 i nast. Dematerializacja papierów wartościowych polega na pozabawieniu papieru wartościowego nośnika materialnego w postaci papieru oraz pozostawieniu go w formie tzw. zapisu elektronicznego w odpowiednim rejestrze. Przy czym, jak wskazuje autor, część przedstawicieli francuskiej nauki prawa podnosi, że substratem materialnym jest w tym przypadku zapis elektroniczny na odpowiednim nośniku elektronicznym.

⁴³ M. Romanowski, *Zagadnienia ogólne papierów wartościowych, op.cit.*, s. 122 i nast. W nauce prawa można znaleźć pogląd, że koncepcja powyższa jest zdecydowanie korzystna dla instytucji obsługujących zorganizowany system obrotu, a zwłaszcza Krajowego Depozytu Papierów Wartościowych, natomiast niekorzystna dla właścicieli papierów wartościowych. Regulacja ta powoduje, że z chwilą zawarcia umowy nabywcy przysługuje jedynie roszczenie do domu maklerskiego o dokonanie zapisu na rachunku papierów wartościowych. Autor postuluje, aby rozważyć powrót do zasady, że prawa z papierów wartościowych zostają przeniesione na nabywcę z chwilą zawarcia umowy, natomiast skutek wobec osób trzecich powstanie dopiero z chwilą dokonania zapisu na właściwym rachunku papierów wartościowych.

w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej sformalizowanemu nadzorowi państwowemu (tak jak w przypadku Komisji Nadzoru Finansowego).

W praktyce spotyka się model jednostopniowy i dwustopniowy rejestru, w zależności od liczby poziomów instytucji uczestniczących w tworzeniu, przechowywaniu i wykreślaniu wpisów w rejestrze. Należy podkreślić, że rejestracja praw z papieru powinna być wykonywana wyłącznie za pośrednictwem podmiotu prowadzącego rejestr. Zaletą tego rozwiązania jest łatwość wykonywania zobowiązań pieniężnych emitenta oraz zmniejszenia ryzyka sporów co do legitymacji osoby uprawnionej. Prowadzący rejestr powinien mieć wyłącznie status pośrednika i nie mogą mu przysługiwać prawa właścicielskie do rejestrowanych papierów wartościowych.

2. KONOSAMENT JAKO TOWAROWY PAPIER WARTOŚCIOWY

2.1. TOWAROWE PAPIERY WARTOŚCIOWE

Papiery wartościowe określające prawo do rozporządzania towarami nazywa się papierami towarowymi. Przez towar rozumie się rzecz przeznaczoną do obrotu handlowego. Papiery towarowe reprezentują towar i pozwalają dokonywać obrotu nim w inny sposób niż *in natura*. Można wyróżnić kilka istotnych cech papierów towarowych, które odróżniają je od walorów opiewających na wierzytelności pieniężne. Po pierwsze, wskazuje się w literaturze, że ten rodzaj papierów wartościowych ze względu na swoją specyfikę występuje najczęściej jako dokument na zlecenie przynoszony przez indos⁴⁴. Po drugie, towary, na które opiewają papiery towarowe, co do zasady pozostają w pieczy wystawcy dokumentu, choć ta cecha papierów towarowych ulega zmianie, a papiery towarowe przybierają charakter instrumentów giełdowych. Po trzecie, papiery towarowe wyróżnia od innych walorów to, że nie można mówić o ich wartości nominalnej – bo ta uzależniona jest od zmiennej wartości towarów, do dysponowania którymi uprawniony jest jego posiadacz. Po czwarte, papiery towarowe stanowią zawsze element stosunku prawnego opartego na określonej umowie – w przypadku konosamentów: umowie przewozu towaru morzem. Oznacza to, że w przypadku papierów towarowych nie można twierdzić, że dla istnienia i realizacji praw z tego waloru obojętna jest przyczyna zobowiązania (*causa*). Jak wskazuje się w literaturze przedmiotu, w stosunku między wystawcą a pierw-

⁴⁴ M.H. Koziński, *Towarowe papiery wartościowe*, [w:] M. Bączyk, M.H. Koziński, M. Michalski, W. Pyziół i inni, *op.cit.*, s. 452. Autor podkreśla, że towarowe papiery wartościowe mają na celu umożliwienie i ułatwienie obrotu, z tych względów do rzadkości należą papiery towarowe imienne i na okaziciela.

szym posiadaczem nie istnieje ograniczenie w zakresie możliwości podnoszenia zarzutów (zobowiązanie kauzalne). Dopiero po przeniesieniu papieru na osobę trzecią zobowiązanie nabiera cech abstrakcyjności. Podnosi się w literaturze, że odpowiedzialność ta przybiera w niektórych systemach prawnych charakter odpowiedzialności skrypturalnej, opartej wyłącznie na treści waloru (odpowiedzialność *ex scriptura*)⁴⁵. Po piąte, papiery towarowe uznaje się za tzw. papiery dyspozycyjne, bo przeniesienie własności dokumentu powoduje jedynie przeniesienie prawa do żądania wydania ładunku legitymowanemu posiadaczowi bez względu na tytuł prawny do ładunku⁴⁶.

2.2. KONOSAMENT

Konosamenty jako towarowe papiery wartościowe regulują w polskim systemie prawnym następujące źródła prawa: 1) Międzynarodowa konwencja o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli 25.08.1924 r. (tzw. reguły hasko-visbijskie – RHV⁴⁷), oraz 2) Ustawa z 18.09.2001 r. Kodeks morski⁴⁸. Alternatywnym systemem kształtującym prawa i obowiązki stron umowy przewozu jest Konwencja ONZ o przewozie towarów morzem, podpisana w 1978 r. w Hamburgu (tzw. reguły hamburskie – RH)⁴⁹, której Polska nie jest stroną. Dotychczasowy stan prawny mają zastąpić tzw. reguły rotterdamskie, czyli Konwencja o umowach dotyczących

⁴⁵ Zasada ta została wyrażona w art. 126 § 2 k.m. i uniemożliwia ona obalenie domniemania przyjęcia na stawk określonego ładunku, w takiej ilości i stanie, w jakim uwidoczono w konosamencie, gdy został on przeniesiony na osobę trzecią (odpowiedzialność *ex scriptura*). Por. M.H. Koz i ń s k i, *op.cit.*, s. 454. Autor wskazuje, że wcześniej konwencja brukselska z 1924 r. przyjęła odpowiedzialność *ex recepto*, tj. z domniemaniem przyjęcia ładunku według opisu w konosamencie. Domniemanie to było wzruszalne.

⁴⁶ M.H. K o z i ń s k i, *op.cit.*, s. 454. Chodzi tu o regulacje zawarte w prawie polskim. Jak stwierdza autor, skutki przeniesienia papieru towarowego będą zależały od konkretnego systemu prawnego. Autor wskazuje, że systemy te można podzielić na dwa rodzaje: a) system, w którym niezbędnym elementem przeniesienia własności jest wydanie rzeczy (*traditio*), b) system konsensualny, w którym do przeniesienia własności rzeczy wystarczy umowa rzeczowa lub zobowiązująco-rozporządzająca.

⁴⁷ Dz.U. z 1936 r., Nr 15, poz. 139; tekst Dz.U. z 1937 r., Nr 33, poz. 258. Konwencja została zmieniona protokołem brukselskim z 23.02.1968 r. (Dz.U. z 1980 r., Nr 14, poz. 48) oraz protokołem brukselskim z 21.12.1979 r. (Dz.U. z 1985 r., Nr 9, poz. 26). Reguły hasko-visbijskie mają zastosowanie do tych umów przewozu, w których wystawiony został konosament.

⁴⁸ Dz.U. Nr 138, poz. 1545, tekst jednolity: Dz. U. z 2009 r., Nr 217, poz. 1689 z późn. zmian.

⁴⁹ Zob. J. Ł o p u s k i, *Węzłowe problemy współczesnego prawa morskiego*, [w:] *Prawo morskie*. t. I, red. J. Ł o p u s k i, Bydgoszcz 1996, s. 260 i nast. Konwencja została podpisana na konferencji ONZ, która obradowała w dniach 6–31.03.1978 r. Olbrzymi wpływ na uchwalenie powyższej konwencji miały tzw. państwa rozwijające się, które uważały, że dotychczasowe regulacje hasko-visbijskie mają dla nich charakter dyskryminacyjny. Reguły hamburskie nie zostały przyjęte entuzjastycznie przez tzw. państwa rozwinięte.

międzynarodowego przewozu towarów całkowicie lub częściowo morzem (RR)⁵⁰, uchwalona przez Komisję Międzynarodowego Prawa Handlowego ONZ – UNCITRAL 11.12.2008 r.⁵¹.

Konosament jest jednostronnym dokumentem stwierdzającym przyjęcie przez przewoźnika od załadowcy oznaczonego w tym dokumencie ładunku w celu jego przewiezienia statkiem morskim. Zawiera on zobowiązanie przewoźnika do wydania ładunku osobie uprawnionej na podstawie treści konosamentu, której przysługuje prawo do dysponowania ładunkiem w czasie przewozu i do jego odbioru⁵². Jest on ściśle związany z morskim obrotem handlowym⁵³. Konosament należy do najważniejszych dokumentów występujących w umowie przewozu ładunków morzem⁵⁴.

Konosament pełni funkcję legitymacyjną, gdyż jest dokumentem, w którym przewoźnik potwierdza przyjęcie na statek wymienionego w jego treści ładunku i zobowiązuje się wydać go w niezmienionym stanie w porcie wyładowania uprawnionej według jego treści osobie⁵⁵. Konosament spełnia także funkcję obiegową – jest co do zasady zbywalny, ale opiewa na inne wierzytelności niż wierzytelności pieniężne. W praktyce konosament jako papier towarowy jest dokumentem na zlecenie zbywanym przez indos.

Uprawniony z konosamentu ma prawo symbolicznego posiadania towaru – i z tych względów konosament uznaje się za tzw. towarowy papier wartościowy, w przeciwieństwie do innych papierów wartościowych, które inkorporują

⁵⁰ Na mocy art. 89 ust. 1i konwencji „Państwo, które ratyfikuje, przyjmuje, zatwierdza lub przystępuje do niniejszej Konwencji, a jest stroną Konwencji Międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli 25.08.1924 roku; Protokołu zmieniającego Konwencję Międzynarodową o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanego w Brukseli 23.02.1968 r., lub Protokołu zmieniającego Konwencję Międzynarodową o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów zmodyfikowanej Protokołem Zmieniającym z 23.02.1968 r., podpisanego w Brukseli 21.12.1979 r., musi jednocześnie wypowiedzieć tamtą Konwencję i protokół lub protokoły do niej, których jest ono stroną, poprzez powiadomienie Rządu Belgii w tym względzie, z deklaracją, że wypowiedzenie ma wejść w życie od daty, z którą niniejsza Konwencja wchodzi w życie w odniesieniu do tegoż Państwa. Natomiast na mocy ust. 2. Państwo, które ratyfikuje, przyjmuje, zatwierdza lub przystępuje do niniejszej Konwencji, a jest stroną Konwencji Narodów Zjednoczonych o przewozie towarów drogą morską, podpisaną w Hamburgu 31.03.1978 r., musi jednocześnie wypowiedzieć tamtą Konwencję poprzez powiadomienie Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych w tym względzie, z deklaracją, że wypowiedzenie ma wejść w życie od daty, z którą niniejsza Konwencja wchodzi w życie w odniesieniu do tegoż Państwa”.

⁵¹ 23.09.2009 r. Polska podpisała Konwencję Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów w całości lub częściowo drogą morską (tzw. reguły rotterdamskie). Konwencja została opracowana w ramach UNCITRAL (Komisja NZ ds. Międzynarodowego Prawa Handlowego), a następnie przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych 11.12.2008 r.

⁵² Por. J. Łopuski, *Konosamenty*, [w:] *Prawo papierów wartościowych. System prawa prywatnego*, t. 18, red. A. Szumański, Warszawa 2010, s. 398.

⁵³ J. Mojak, *op.cit.*, s. 125.

⁵⁴ M.H. Koziniński, *op.cit.*, s. 459.

⁵⁵ J. Łopuski, *Prawo morskie dla oficerów marynarki handlowej i rybołówstwa*, Gdynia 1965, s. 233. Autor wskazywał, że jeszcze w latach 60. ubiegłego wieku przez przeniesienie konosamentu, dokonane zgodnie z przepisami prawa, następowało przeniesienie własności ładunku.

wierzytelności pieniężne⁵⁶. W piśmiennictwie prawniczym podkreśla się, że konosament jest papierem wartościowym regulującym stosunek prawny pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą ładunku⁵⁷, ale obecnie nie można już powiedzieć, że spełnia on funkcję umowy przewozu.

Wskazuje się w literaturze przedmiotu, że konosament ma następujące cechy: a) stanowi potwierdzenie odbioru opisanych w nim towarów (art. 122 § 1 k.m.), b) jest zobowiązaniem przewoźnika w stosunku do osoby legitymowanej formalnie z treści konosamentu do wydania towarów zawartych w jego treści, c) stanowi tytuł prawny do dysponowania ładunkiem, d) stanowi domniemanie prawne co do stanu towarów przyjętych do przewozu (art. 126 § 2 k.m.), e) określa stosunek prawny pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą (osobą niebędącą stroną umowy przewozu)⁵⁸. Warto zaznaczyć, że uprawnienia i obowiązki pierwszego posiadacza konosamentu, tj. frachtującego, określone są w umowie przewozu, a konosament spełnia jedynie rolę dowodową. Jeśli posiadaczem konosamentu nie jest frachtujący, to stosunek prawny między przewoźnikiem a odbiorcą regulowany jest wyłącznie treścią konosamentu.

W morskim obrocie gospodarczym konosament współistnieje ze skomplikowaną strukturą handlowych stosunków prawnych. W tej strukturze najczęściej wyróżnia się zobowiązania powstałe z mocy: 1) międzynarodowej umowy sprzedaży towarów, 2) umowy przewozu towarów, 3) umowy akredytywy dokumentowej, 4) umowy ubezpieczenia ładunku.

Wśród podmiotów występujących w konosamencie można wyróżnić: przewoźnika, odbiorcę ładunku, załadowcę, frachtującego. Przewoźnikiem jest osoba, która przyjmuje na siebie zobowiązanie przewiezienia ładunku drogą morską na podstawie umowy zawartej z frachtującym i wystawia konosament. Przewoźnikiem najczęściej jest właściciel statku, armator, a także inna osoba mająca prawo do korzystania z cudzego statku na podstawie tytułu prawnego (przewoźnik umowy a przewoźnik rzeczywisty). Załadowcą jest osobą, która dostarcza ładunek przewoźnikowi na podstawie zobowiązania z umowy przewozu i otrzymuje konosament od przewoźnika. Załadowcą może być frachtujący lub inna osoba działająca we własnym imieniu. Frachtującym jest strona umowy o przewóz rzeczy drogą morską zawartej z przewoźnikiem (czarterujący/bukujący). Odbiorcą ładunku jest osoba uprawniona na podstawie treści konosamentu do odbioru ładunku od przewoźnika. Konosament powinien zostać podpisany przez przewoźnika, kapitana statku, lub innego przedstawiciela przewoźnika (art. 136 § 1 pkt 13 k.m)⁵⁹. Osoba podpisująca konosament powin-

⁵⁶ K. Kruczałak, *op.cit.*, Sopot 1998, s. 92–94.

⁵⁷ G. Cern, *op.cit.* s. 136.

⁵⁸ M.H. Kosiński, *op.cit.*, s. 462.

⁵⁹ Konosament może być w rzeczywistości podpisany przez a) przewoźnika lub oznaczonego w konosamencie agenta działającego za przewoźnika, b) kapitana statku lub oznaczonego w konosamencie agenta działającego za kapitana.

na określić, w jakim charakterze go podpisuje (art. 23 lit. a Jednolitych zwyczajów i praktyk dotyczących kredytów dokumentowych).

Konosament reguluje stosunek prawny pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą ładunku. Konosament wpływa na stosunki pomiędzy stronami umowy przewozu (131 § 3 k.m.), tj. między frachtującym (odbiorcą) a przewoźnikiem⁶⁰. Frachtujący może bez zgody przewoźnika odstąpić swoje prawa z umowy przewozu osobie trzeciej (odbiorca), pozostaje jednak odpowiedzialny za wykonanie umowy solidarnie z osobą, której swoje prawa odstąpił (art. 106 k.m.).

Należy zwrócić uwagę, że powyższe uregulowanie konosamentu ma ten skutek, że odbiorca towaru (ładunku), chociaż nie jest stroną umowy przewozu, może dochodzić roszczeń z konosamentu w stosunku do przewoźnika, a odpowiedzialność przewoźnika w stosunku do odbiorcy uregulowana jest przez przepisy bezwzględnie obowiązujące (art. 169 § 1 i 2 k.m.). Tym różni się między innymi konosament od morskiego listu przewozowego (*seaway bill*). Przewoźnik może skorzystać jednak z ustawowych wyłączeń jego odpowiedzialności⁶¹. Jak podniesiono wcześniej, konosament jest jednostronnym zobowiązaniem przewoźnika, a nie dokumentem regulującym treść umowy przewozu, i w związku z tym nie służy przewoźnikowi roszczenia z umowy przewozu do osoby (innej niż frachtujący) uprawnionej z konosamentu.

Konosament stanowi dowód przyjęcia ładunku w nim oznaczonego na statek w celu przewozu i jest dokumentem legitymującym do dysponowania⁶² tym ładunkiem i do jego odbioru (art. 131 § 1 k.m.). Konosament może być przeniesiony na inną osobę, która nabywa uprawnienia do dysponowania ładunkiem i do jego odbioru (art. 135 § 1 k.m.). Frachtujący ma prawo dysponowania⁶³ ładunkiem do chwili wydania go uprawnionemu odbiorcy (art. 143 § 1 k.m.). Może on w szczególności przed rozpoczęciem podróży żądać zwrotu ładunku w porcie załadowania, jak również – nawet po rozpoczęciu podróży – zmienić pierwotne wskazania dotyczące osoby odbiorcy i miejsca wyładowania, za za-

⁶⁰ Por. J. Łopuski, *op.cit.*, s. 402. W prawie polskim ustawodawca rozdziela umowę przewozu od konosamentu. W innych systemach prawnych, np. francuskim, konosament uważany jest za dokument stwierdzający treść umowy przewozu, przy czym rozróżnia się umowę przewozu i umowę frachtu. Rozwiązania angielskiego prawa morskiego w uproszczeniu wyrażają zasadę przyjętą przez system polskiego prawa morskiego.

⁶¹ Ustawowe wyłączenie odpowiedzialności wytworzyło w praktyce obrotu konieczność ubezpieczenia od tzw. ryzyka transportowego i stąd istotna rola polisy ubezpieczeniowej. Polisa ta zabezpiecza interesy odbiorcy ładunku oraz banku.

⁶² M.H. Koziański, *Kodeks morski 2001*, Prawo Morskie 2002, t. XVII, s. 17. Autor krytycznie ocenił zastąpienie słowa „rozporządzania” słowem „dysponowania”, które nie objęło konsekwentnie wszystkich odpowiednich przepisów k.m. dotyczących umowy przewozu ładunku. Zdaniem autora modyfikacja może spowodować wątpliwości co do charakteru prawnego konosamentu jako papieru wartościowego. Co do zasady podkreśla się w nauce prawa, że inkorporowane w konosamencie prawo dotyczy rozporządzania towarami, a nie dysponowania nimi. W ocenie autora dokonano słusznej zmiany tego pojęcia w stosunku do tzw. czarteru na czas (art. 188 § 1, 191 § 1, 193 § 1 i 196 k.m.). Zdaniem autora w art. 131 § 1 oraz 135 § 1 k.m. powinno pozostać sformułowanie „rozporządzać”.

⁶³ *Ibidem*, s. 17. Autor pozytywnie ocenia zmianę pojęcia z „rozporządzenie” na „dysponowanie”, gdyż w przepisie tym nie chodzi o rozporządzanie, lecz o ściśle określone uprawnienie frachtującego.

bezpieczeniem wszelkich związanych z tym strat i kosztów. Jeżeli ładunek przewożony jest na podstawie konosamentu, prawo dysponowania ładunkiem przysługuje każdemu legitymowanemu posiadaczowi konosamentu, a przewoźnik obowiązany jest zastosować się do jego poleceń tylko za zwrotem wszystkich wydanych egzemplarzy konosamentu.

Podmiotem zobowiązanym z konosamentu jest przewoźnik, który może być albo przewoźnikiem umownym (na podstawie umowy przewozu), albo przewoźnikiem rzeczywistym – czyli faktycznie wykonującym przewóz ładunku (art. 136 § 2 k.m.)⁶⁴. Podmiotem uprawnionym z konosamentu jest odbiorca ładunku legitymowany na podstawie konosamentu (art. 134 § 1 k.m.). Decyzja w sprawie rodzaju wystawionego konosamentu należy do załadowcy. Konosament może być, tak jak inne papiery wartościowe:

- konosamentem imiennym,
- konosamentem na zlecenie załadowcy lub wskazanej przez niego osoby⁶⁵ (*to order*),
- konosamentem na okaziciela.

Konosamenty imienne są rzadko spotykane w stosunkach morskich, bo ze swojej istoty nie są przeznaczone do obrotu handlowego. Konosament imienny może być nabyty w drodze zawarcia umowy cesji i wydania dokumentu. Oznacza to, że nabywca konosamentu nabywa prawa cedenta, w takim samym rozmiarze i zakresie, w jakim je posiadał. Przewoźnik zatem może podnieść przeciwko niemu zarzuty wynikające nie tylko z dokumentu, ale także z umowy przewozu⁶⁶.

Konosamenty na zlecenie mogą nie wskazywać osoby, na której zlecenie są wystawione, i wówczas uważane są za wystawione na zlecenie załadowcy. Tego rodzaju konosamenty są najczęściej spotykane w obrocie. Nabywcy praw z konosamentu w formie indosu nie wiążą postanowienia umowy przewozu, gdyż działa on w zaufaniu do treści ujawnionej w papierze wartościowym. Oznacza to, że po wprowadzeniu konosamentu do obrotu przewoźnik odpowiada wobec kolejnych posiadaczy skrypcuralnie, tj. zgodnie z treścią dokumentu⁶⁷.

Konosamenty na okaziciela są również rzadko spotykane w obrocie, bo ten sam skutek można uzyskać poprzez *indos in blanco* – konosament wystawiony na zlecenie załadowcy. Konosament taki wypełnia się przez podpis załadowcy

⁶⁴ W praktyce ustalenie osoby zobowiązanej z konosamentu i jednocześnie odpowiedzialnej może nastroić poważne trudności i wątpliwości.

⁶⁵ M.H. Koziański, *Zastosowanie instytucji indosu wekslowego w morskim obrocie handlowym*. Prawo Morskie 2006, t. XXII, s. 132. Autor wskazuje, że pomimo braku odesłania w k.m. do ustawy Prawo wekslowe powszechnie przyjmuje się, że można stosować przepisy dotyczące indosu w zakresie, w jakim wyłącznie nie odnoszą się do zobowiązań wekslowych.

⁶⁶ Sytuacja prawna nabywcy konosamentu imiennego różni się zdecydowanie od nabywcy konosamentu na zlecenie w drodze indosu. W stosunku do tego ostatniego przewoźnik może podnosić zarzuty jedynie wynikające z konosamentu, a nie z umowy przewozu, której nabywca konosamentu nie jest stroną. Por. M.H. Koziański, *Towarowe papiery ...*, *op.cit.*, s. 473.

⁶⁷ M.H. Koziański, *Towarowe papiery...*, *op.cit.*, s. 474.

zamieszczany na odwrocie konosamentu. Przewoźnicy unikają wystawiania tego rodzaju konosamentów ze względu na ryzyko braku identyfikacji odbiorcy towaru.

Uprawniony z konosamentu posiada:

- 1) w okresie trwania przewozu ładunku – prawo do dysponowania ładunkiem w czasie przewozu, przysługujące legitymowanemu posiadaczowi wszystkich oryginalnych egzemplarzy konosamentu i polegające na:
 - przed rozpoczęciem podróży – możliwość żądania zwrotu ładunku,
 - po rozpoczęciu podróży – możliwość zmian pierwotnych wskazań dotyczących odbiorcy i portu wyładowania (ponosząc koszty i straty przewoźnika);
- 2) po zakończeniu przewozu – uprawnienie do odebrania ładunku w porcie przeznaczenia, osobie legitymowanej z konosamentu za zwrotem choćby jednego oryginalnego konosamentu (art. 144 § 2 k.m.).

Przewoźnik zobowiązuje się wydać ładunek po wydaniu jednego egzemplarza konosamentu, wówczas pozostałe tracą moc (art. 144 § 2 k.m.). Z chwilą wydania na odbiorcę przechodzi pełne (a nie tylko symboliczne) posiadanie. Tytuł własności ładunku wynika z innych tytułów prawnych – tj. umowy sprzedaży ładunku. Przez przyjęcie ładunku odbiorca zobowiązuje się do zapłacenia przewoźnikowi należności wynikających z treści konosamentu lub z umowy przewozu, do której w tych sprawach konosament odsyła, a więc z tytułu niezapłaconego frachtu, przestojowego i innych należności przewoźnika⁶⁸. Prawo dysponowania ładunkiem dają tylko wszystkie oryginały konosamentu (*set* – art. 143 § 1 k.m.).

W praktyce obrotu handlowego występują różne rodzaje konosamentów: tzw. konosament załadowania (*shipped bill of lading* lub *on board bill of lading*) oraz konosament przyjęcia do załadowania (przyjęcia do przewozu, *received for shipment*). Konosament załadowania oznacza, że przewoźnik przyjął ładunek do przewozu oraz załadował go na oznaczony statek. Konosament przyjęcia do załadowania nie potwierdza okoliczności załadowania ładunku na oznaczony statek⁶⁹.

Treść konosamentu określają reguły hasko-visbijskie i art. 136 k.m. Klauzule konosamentu, ich obszerność i rodzaj zależeć będą głównie od rodzaju konosamentu, który strony zawierają. Konosamenty czarterowe najczęściej zawierają stosunkowo nieliczne klauzule uzupełniające zawarte w treści czarteru, do któ-

⁶⁸ J. Łopuski, *Konosamenty...*, *op.cit.*, s. 409.

⁶⁹ Różnica pomiędzy konosamentami załadowania i przyjęcia do załadowania powoduje, że Jednolite zwyczaje i praktyka akredytyw dokumentowych z 1993 r. wymagają, aby konosamenty, na podstawie których bank dokonuje wypłaty z akredytywy dokumentowej, były konosamentami załadowania, a nie konosamentami przyjęcia do załadowania, w szczególności umów sprzedaży na warunkach CIF lub FOB Incoterms.

rego konosament odsyła. Konosamenty liniowe zawierają obszerne klauzule uzupełniające⁷⁰.

Konosament ma również znaczenie dowodowe. Sporządzenie konosamentu ma skutek dla umowy przewozu, w której wykonaniu konosament został wystawiony, oraz stanowi dowód wysłania ładunku będącego przedmiotem zawartej umowy sprzedaży. Konosament stwarza również domniemanie co do stanu i rodzaju ładunku. Przewoźnik może zgłosić swoje zastrzeżenia co do stanu ładunku, który jest opisany przez załadowcę w deklaracji i umieścić je w konosamencie. Konosament jest określany w obrocie mianem „czysty” (*clean bill of lading*), jeśli nie zawiera zastrzeżeń przewoźnika. Konosament zawierający zastrzeżenia przewoźnika nazywany jest konosamentem nieczystym (*claused bill of lading*) i rodzi poważne konsekwencje w praktyce – jeśli chodzi o odbiór ładunku czy zapłatę akredytywy dokumentowej⁷¹. W takim przypadku załadowca może wystawić tzw. list gwarancyjny (*letter of indemnity*), czyli list wydawany po to, by przewoźnik mógł wystawić czysty konosament, za co załadowca zobowiązuje się wyrównać ewentualne straty.

W polskim kodeksie morskim znajduje się również pojęcie tzw. konosamentu bezpośredniego⁷² (*through bill of lading*). Jest to konosament wydany przez przewoźnika morskiego, który określa, że przewóz ma być dokonany na części trasy przez innego przewoźnika czy to morskiego, czy też rzecznego, lądowego lub powietrznego.

Powyższe przypomnienie wskazuje dobitnie, że konosament ma *stricte* sprecyzowaną treść i może być w prawie polskim traktowany jako towarowy papier wartościowy.

2.3. MORSKI LIST PRZEWOZOWY

W literaturze podkreśla się, że obok konosamentów w obrocie morskim występują dokumenty niebędące papierami wartościowymi. W praktyce zwykło się przyjmować, że jeśli dany dokument nie ma charakteru papieru wartościowego

⁷⁰ J. Łopuski, *Konosamenty...*, *op.cit.*, s. 410. Klauzule uzupełniające mają znaczny wpływ na wartość papieru wartościowego, jakim jest konosament. Klauzule te mogą przybrać m.in. postać tzw. klauzul jurysdykcyjnych czy klauzul arbitrażowych (spotykanych głównie w konosamentach czarterowych).

⁷¹ W praktyce problem zastrzeżeń przewoźnika eliminowany jest poprzez wystawianie przez załadowcę tzw. listów gwarancyjnych (*rewers*, *letters of indemnity*) w zamian za odstąpienie od zamieszczenia w konosamencie zastrzeżeń, które zgłaszał przewoźnik, oraz zobowiązanie do pokrycia przewoźnikowi ewentualnych strat.

⁷² Art. 138 § 1–2 k.m. Określenie to zawarte w k.m. przyjmuje się jako zbyt szerokie. Por. J. Łopuski, *Konosamenty...*, *op.cit.*, s. 421. Takie ujęcie, dopuszczające dokonywanie także innych transportów niż morskie, nazywane jest przewozem kombinowanym.

towarowego, to uznaje się go za list przewozowy⁷³. Morski list przewozowy jest coraz częściej stosowanym dokumentem przewozowym, szczególnie w przewozach kontenerowych. Stanowi on dowód zawarcia umowy przewozu i potwierdzenia przyjęcia przez przewoźnika ładunku do przewozu, nie reprezentuje jednak ładunku w przewozie. Morski list przewozowy (*seaway bill*) nie został uregulowany w k.m. Ze względu na swoje cechy, a mianowicie spełnianie wyłącznie funkcji legitymacyjnej oraz ściśle związanie ze stosunkiem zobowiązaniowym łączącym strony wymienione w treści listu często utożsamia się go ze znakiem legitymacyjnym.

3. DOKUMENTY PRZEWOZOWE WEDŁUG REGUŁ ROTTERDAMSKICH

3.1. UWAGI OGÓLNE

Obowiązujący system morskiego prawa przewozowego opartego na tzw. regułach hasko-visbijskich⁷⁴ (RHV) oraz regułach hamburskich (RH) ma w przyszłości zastąpić Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską, czyli tzw. reguły rotterdamskie (RR)⁷⁵. Konwencja była wyrazem potrzeb praktyki i została pozytywnie przyjęta przez rządy poszczególnych państw i organizacje międzynarodowe⁷⁶. Jak wskazano w uzasadnieniu do wniosku o udzielenie przez Radę Ministrów zgody na podpisanie konwencji: „Reguły rotterdamskie

⁷³ M.H. Koziński, *Towarowe...*, *op.cit.*, s. 475. Autor wskazuje, że w praktyce występują dwa rodzaje listu przewozowego *sensu largo*: *data freight receipt* – dokument wydawany przez przewoźnika i przekazywany drogą dalekopisową, oraz polecenie wydania – stosowane, gdy na ładunek wystawiono jeden konosament, ale przeznaczony jest on dla wielu osób.

⁷⁴ Chodzi o konwencję brukselską o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z 1924 r. (tzw. reguły haskie), uzupełnioną protokołem z 1968 r. zwanym regułami visbijskimi oraz protokołem z 1979 r.

⁷⁵ M. Czernis, *Lex Americana a reguły rotterdamskie*, *Prawo Morskie* 2011, t. XXVII, s. 47–49. Autor wskazuje, że przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne ONZ na podstawie Rezolucji 63/122 z 11.12.2008 r. konwencja powstała pod wpływem: z jednej strony CMI – która wniosła do prac swoją tradycję legislacyjną, materiał koncepcyjny i źródłowy, z drugiej strony – wpływ na treść konwencji wynikał z dynamicznej siły legislacji USA.

⁷⁶ Poparcie dla konwencji wyraziły następujące organizacje: BIMCO (Baltic and International Maritime Council – Bałtycka i Międzynarodowa Rada Morska – organizacja zrzeszająca przedsiębiorstwa z branży żeglugowej), ICC (International Chamber of Commerce – Międzynarodowa Izba Handlowa), FIATA – zrzeszająca podmioty z branży spedycji i logistyki oraz ITF (International Transport Workers' Federation) – zrzeszająca związki zawodowe z branży transportowej. ECSA (European Community Shipowners Associations – Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej) wezwwała kraje europejskie do podpisania reguł rotterdamskich, natomiast Nitleague (National Industrial Transportation League) wyraziła potrzebę jak najszybszej ratyfikacji reguł. Stanowisko ECSA popierane jest przez Związek Armatorów Polskich.

uwzględniają nowoczesne rozwiązania transportu multimodalnego, w sytuacji gdy odcinek morski jest częścią procesu przewozowego oraz rozwój instrumentów handlu elektronicznego w skali międzynarodowej⁷⁷. Główne założenia nowej konwencji opierały się na wprowadzeniu do rozwiązań tzw. multimodalności umów przewozu⁷⁸ oraz normatywnego uregulowania procesu elektronicznej dokumentacji transportowych.

Reguły rotterdamskie ustanawiają podstawę prawną dla elektronicznego obrotu handlowego (*e-commerce*), pozbawionego dokumentów papierowych. Konwencja jest wyrazem dostosowania regulacji prawnych do instytucji elektronicznych konosamentów, które zostały już zaakceptowane w praktyce⁷⁹.

3.2. DOKUMENTY TRANSPORTOWE

Konwencja w znaczny sposób odchodzi od ustalonego dotychczas nazewnictwa. Rezygnując z pojęcia konosamentu, wprowadza pojęcie dokumentu transportowego (art. 1 ust. 14 RR) oraz pojęcie elektronicznego zapisu transportu (art. 1 ust. 18 RR). Zarówno dokument transportowy, jak i elektroniczny zapis transportu może być: a) zbywalny lub b) niezbywalny.

Przez dokument transportowy rozumie się dokument wydany w ramach umowy przewozu przez przewoźnika, który stwierdza przyjęcie towarów przez przewoźnika lub wykonawcę w ramach umowy przewozu oraz ewidencjonuje lub zawiera umowę przewozową (art. 1 ust. 14 RR)⁸⁰.

Nowa konwencja rozróżnia zbywalny dokument transportowy⁸¹ (*negotiable transport document*) oraz niezbywalny dokument transportowy (*non-negotiable transport document*). Przez zbywalny dokument transportowy rozumie się dokument transportowy, który wskazuje, przez wyrażenia takie jak: „na zlecenie”

⁷⁷ P. Krężel, D. Lost, A. Wypych-Namiotko, *Uzasadnienie do wniosku o udzielenie przez Radę Ministrów zgody na podpisanie Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską*, Warszawa 2009, s. 1. Zob. więcej M.H. Kosiński, *Towarowe...*, *op.cit.*, s. 447 i nast.

⁷⁸ D. Lost-Siemńska, *Projekt konwencji UNCITRAL o umowach międzynarodowego przewozu ładunków*, *Prawo Morskie* 2008, t. XXIV, s. 15. M. Dragun-Gertner, *Zakres stosowania prawnego reżimu przewozu ładunku morzem według projektu konwencji UNCITRAL*, *Prawo Morskie* 2008, t. XXIV, s. 21. Celem konwencji jest ustanowienie z jednej strony jednolitego systemu odpowiedzialności, z drugiej zaś – zasad stosowania na całej trasie jednego dokumentu przewozowego.

⁷⁹ M. Dragun-Gertner, *Dokumenty transportowe i ich znaczenie w regulach rotterdamskich*, *Prawo Morskie* 2008, t. XXVII, s. 67–68. W nauce prawa wskazuje się na dwa problemy dotyczące elektronicznych konosamentów. Po pierwsze, elektroniczne odtworzenie funkcji papieru wartościowego. Po drugie, problem elektronicznego przenoszenia praw z ww. dokumentu.

⁸⁰ “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.

⁸¹ M. Dragun-Gertner, *Zbywalność konosamentu jako papieru wartościowego*, *Prawo Morskie* 2006, t. XXII, s. 101. Jak wskazuje autorka, z konosamentem wiąże się tytuł do symbolicznego posiadania ładunku i w konsekwencji do żądania jego wydania i z tych powodów uznaje się go za papier wartościowy (*document of title*).

lub „zbywalny” bądź inne, właściwe zwroty uznawane za mające ten sam skutek według prawa mającego zastosowanie do tegoż dokumentu, że towary zostały wysłane na zlecenie załadowcy, na zlecenie odbiorcy lub na okaziciela, i nie określa się go jednoznacznie jako „niezbywalnego” (art. 1 ust. 15 konwencji)⁸². Zatem zbywalność dokumentu transportowego wg reguł rotterdamskich łączy się z:

- występowaniem przesłanki pozytywnej wskazanej w treści dokumentu – czyli sformułowań „na zlecenie” (*to order*), „zbywalny” (*negotiable*) czy innych równoważnych

oraz

- brakiem przesłanki negatywnej – co oznacza, że w treści dokumentu nie może istnieć wyraźne oznaczenie, że dokument jest niezbywalny.

W przypadku zbywalnego dokumentu transportowego posiadacz może przekazać prawa ujęte w dokumencie innej osobie, w zależności od rodzaju dokumentu:

- 1) w przypadku zbywalnego dokumentu transportowego na zlecenie w drodze indosu albo indosu *in blanco*,
- 2) w przypadku dokumentu na okaziciela poprzez wydanie dokumentu bez odwoływania się do instytucji indosu (art. 57 ust. 1 RR).

W konwencji nie zawarto możliwości zbycia praw z imiennego dokumentu transportowego. Cechę obiegowości przypisali twórcy konwencji jedynie dokumentom transportowym na zlecenie i na okaziciela.

Przez niezbywalny dokument transportowy rozumie się dokument transportowy, który nie jest zbywalnym dokumentem transportowym (art. 1 ust. 16 konwencji)⁸³. Prawa z niezbywalnych dokumentów transportowych mogą być przenoszone na inne osoby, jednakże inną drogą niż ta, która została przewidziana dla zbywalnych dokumentów transportowych w konwencji⁸⁴. Mogą one zostać przeniesione:

- w drodze przeniesienia prawa do kontroli ładunku (droga konwencyjna),
- w drodze przelewu (prawo krajowe).

W konwencji wyraźnie rozróżnia się niezbywalne dokumenty transportowe:

- w stosunku do których istnieje obowiązek przedstawienia ich przewoźnikowi w celu odbioru ładunku,
- w stosunku do których nie istnieje obowiązek przedstawienia przewoźnikowi w celu odbioru ładunku.

⁸² “*Negotiable transport document*” means a transport document that indicates, by wording such as “to order” or “negotiable” or other appropriate 7, 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”.

⁸³ “*Non-negotiable transport document*” means a transport document that is not a negotiable transport document.

⁸⁴ M. Dragun-Gertner, *Dokumenty transportowe...*, op.cit., s. 76.

W grupie pierwszej znajdują się konosamenty imienne (*straight bill of lading, nominative bill of lading, recta bill of lading*). Konosamenty imienne mogą zostać przeniesione przez frachtującego poprzez przeniesienie na odbiorcę dokumentu bez indosowania (art. 51 ust. 2a RR), co przenosi na odbiorcę prawo kontroli ładunku. Konosamenty imienne uznano za szczególny rodzaj dokumentów, które z jednej strony, podobnie jak zbywalne dokumenty transportowe, oznaczają prawo do posiadania ładunku i mogą być przeniesione z frachtującego na odbiorcę, nie należą jednak do kategorii zbywalnych dokumentów transportowych w rozumieniu konwencji. W grupie drugiej, jak się wydaje, znajdują się morskie listy przewozowe.

Twórcy konwencji zrezygnowali zatem z utrwalonego od wieków pojęcia konosamentu, który obecnie, jak można mniemać, jest odpowiednikiem zbywalnego dokumentu transportowego. Reguły rotterdamskie nie posługują się także pojęciem morskiego listu przewozowego, który zastąpiono pojęciem niezbywalnego dokumentu transportowego. Nie może jednak budzić wątpliwości, że pojęcie niezbywalnego dokumentu transportowego jest pojemniejsze i może obejmować większą liczbę dokumentów przewozowych, które charakteryzują się przymiotem niezbywalności.

Powstaje pytanie, jak pojęcie zbywalnego/niezbywalnego dokumentu transportowego ma się do zdefiniowanych w polskim prawie papierów wartościowych pojęć papieru wartościowego i znaku legitymacyjnego. Twórcy konwencji hołdują bowiem anglosaskiemu rozumieniu papieru wartościowego (*document of title, security*). Funkcja obiegowa, obok funkcji legitymacyjnej, to podstawowy wyróżnik papieru wartościowego od znaku legitymacyjnego. Obiegowość łączy się ze zbywalnością papieru wartościowego, ale w prawie polskim tylko wówczas można mówić o zbywalności danego papieru wartościowego, gdy normy prawne (a nie wyłącznie umowny zapis na dokumencie) wiążą skutek przejścia uprawnień inkorporowanych w tym papierze wartościowym ze zbyciem dokumentu papieru wartościowego. W konwencji nie wyjaśniono pojęć *negotiable* i *non negotiable*. Istotą pojęcia zbywalności jest wymóg, by dany dokument transportowy urzeczywistniał prawo do posiadania ładunku i był zdolny do przeniesienia tych praw albo przez przeniesienie dokumentu lub przez indos⁸⁵. W pewnych systemach prawnych zbywalność powoduje przejście na odbiorcę indosatariusza tytułu do ładunku wolnego od jakichkolwiek obciążeń czy ograniczeń (*negotiability*). W innych dokument nie może przenieść więcej praw niż wyłączne prawo do żądania wydania ładunku wobec przewoźnika (*transferability*).

⁸⁵ *Ibidem*, s. 75. Jak wskazuje autorka, w literaturze prawniczej słusznie zadaje się pytanie czy rozumienie pojęcia *negotiable* zawartego w konwencji dotyczy zbywalności w sensie przenoszalności (*transferability*) – czyli przyznanie nabywcy jedynie takich praw, jakie posiadał zbywca, czy też *negotiability – mercantile title to the goods*, tj. przyznanie nabywcy szerszego zakresu praw niż przysługiwałyby zbywcy.

Twórcy konwencji umieścili zatem, jak się wydaje, w grupie zbywalnych dokumentów transportowych konosamenty na zlecenie i na okaziciela, natomiast w grupie niezbywalnych dokumentów transportowych konosamenty imienne oraz morskie listy przewozowe i inne dokumenty przewozowe. Krytycznie należy ocenić taki rodzaj regulacji. Po pierwsze, powoduje to istotną rozbieżność pomiędzy regulacjami konwencji a istniejącej w polskim systemie prawnym możliwości zbywania konosamentów imiennych, co opisano wyżej. Po drugie, stwarza to liczne komplikacje dla praktyki obrotu. O ile w przypadku papierów wartościowych pieniężnych rozróżnienie od znaków legitymacyjnych będzie obejmowało zidentyfikowanie cechy obiegu papierów wartościowych i abstrakcyjny charakter odpowiedzialności dłużnika, o tyle w przypadku towarowych papierów wartościowych, jakim jest konosament, abstrakcyjność nie jest już takim wyróżniającym elementem. Jak wskazywano wcześniej, wątpliwe jest odrywanie powstania towarowego papieru wartościowego od jego przyczyny gospodarczej (*causa*). Można zatem odnieść wrażenie, że w świetle teorii papierów wartościowych twórcy konwencji stanęli na stanowisku, że konosamenty imienne nie stanowią papieru towarowego.

3.3. ELEKTRONICZNE ZAPISY TRANSPORTU

W transporcie morskim można zauważyć od dawna rosnące zainteresowanie wykorzystywaniem dokumentów elektronicznych⁸⁶. Na powyższe zjawisko wpływ ma przede wszystkim konteneryzacja transportu oraz rozwój transportu *door-to-door*. Wynika to z faktu, że strony coraz rzadziej dokonują sprzedaży ładunku w czasie przewozu. Z tych względów zbywalne konosamenty wypierane są przez niezbywalne morskie listy przewozowe, w stosunku do których stosowanie elektronicznej formy stało się w obrocie morskim regułą. W niektórych jednak dziedzinach handlu konosament stanowi niezbędny dokument obrotu⁸⁷.

⁸⁶ S. Beecher, *Can the electronic bill of lading go paperless*, *The International Lawyer* 2006, s. 627. Autorka wskazuje, że praktyka handlu od wielu lat pokazuje, że obrót papierowy w transporcie morskim jest nieefektywny. Strony muszą ponosić często dodatkowe koszty za opóźnienia w dotarciu konosamentu. Postać papierowa konosamentu powoduje, że nie jest tak bezpieczny. Konosament tradycyjny musi być fizycznie wysłany, co zajmuje bardzo dużo czasu, inaczej niż w przypadku impulsu elektronicznego. Jak pokazuje praktyka, czas od wystawienia konosamentu papierowego do dostarczenia go na statek zajmuje od 3 do 7 dni, przesłanie konosamentu do agenta celnego odbiorcy to dodatkowe 4 dni. Agent celny musi zwrócić dokument przewoźnikowi – 2 dni, banki działające na podstawie akredytywy dokumentowej – bank kupującego i bank sprzedającego muszą sprawdzić konosament. Z badań wynika, że w około 25% przewozów opartych na akredytywie dokumentowej dochodzi do ukarania za opóźnienie w odbiorze dóbr przez odbiorcę. Do tego dochodzą istotne problemy praktyczne: skrócenie czasu rzeczywistego przewozu morzem, szybsze statki, lepsze strategie wyboru trasy, nacisk na szybsze odbieranie towaru, rosnąca cena wynajmu kontenerów z powodu rosnącej ceny stali, wyższe opłaty pobierane przez przewoźników za przestój oraz kary za nieodebrane w terminie cargo. Prowadzi to do przerzucania przez przewoźników coraz większej liczby obowiązków na właścicieli ładunku.

⁸⁷ M. Dragun-Gertner, *Konosament elektroniczny w transporcie morskim*, *Prawo Morskie* 2004, t. XX, s. 108.

Podjęto zintensyfikowane prace w celu stworzenia skutecznego systemu elektronicznego, który odzwierciedlałby możliwości konosamentu jako zbywalnego papieru wartościowego⁸⁸.

Elektronizacja obrotu handlowego, w tym morskiego, znajduje swoje odzwierciedlenie w prawie unijnym⁸⁹. Przy tworzeniu ram prawnych elektronicznego obrotu handlowego wykorzystuje się podejście funkcjonalne, tj. bada się, jakie funkcje pełnią w obrocie: dokument, pismo czy podpis⁹⁰. Nauka prawa oraz technika rozważa już od lat 90. XX w., w jaki sposób zastąpić podstawowe funkcje konosamentu, tj. dowód przyjęcia na statek ładunku (*receipt*), dowód zawarcia umowy przewozu (*contract of carriage*) oraz funkcję papieru wartościowego (*document of title*). Podkreśla się w literaturze, że nie stanowi obecnie problemu technicznego ani prawnego elektronizacja dwóch pierwszych funkcji konosamentu. Problematyczne natomiast jest odtworzenie elektronicznej funkcji papieru wartościowego, a konkretnie zbywalności papieru wartościowego. W obecnym stanie prawnym zbywalność konosamentu (*negotiability*) jest ściśle związana z fizycznym posiadaniem oryginału dokumentu papierowego⁹¹.

Istniejące systemy konosamentów elektronicznych oparte są na możliwości bezpośredniego komunikowania się przez liczne podmioty z przewoźnikami⁹². W tej mierze wskazuje się na konosamenty CMI⁹³ i BOLERO⁹⁴ (BLL). Przy czym powyższe instytucje uważa się raczej za elektroniczne umowy przewozu niż za elektroniczne konosamenty.

⁸⁸ *Ibidem*, s. 108–117. Autorka wskazuje na następujące systemy: 1) SEADOCS (system depozytowy), 2) systemy oparte na notyfikacji wyrażone w Regulach CMI z 1990 r. (CMI 1990 *Rules for Electronic Bill of Lading*). Oba systemy zakończyły się fiaskiem. Stali partnerzy handlowi stosują między sobą tzw. system EDI (*Electronic Data Interchange*). Poważną rolę zaczął odgrywać również tzw. system BOLERO.

⁸⁹ Dyrektywa 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 8.06.2000 r. w sprawie niektórych aspektów prawnych usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności handlu elektronicznego w ramach rynku wewnętrznego (dyrektywa o handlu elektronicznym), <http://eur-lex.europa.eu/>. W art. 9 ust. 1 zawarto następującą dyrektywę: „Państwa Członkowskie zapewniają, żeby ich system prawny umożliwiał zawieranie umów drogą elektroniczną. Państwa Członkowskie zapewniają w szczególności, żeby wymagania prawne mające zastosowanie do procesu zawierania umów nie stanowiły przeszkody dla używania umów elektronicznych ani nie prowadziły do pozbawienia prawnej skuteczności i ważności takich umów z tego powodu, że są one zawierane drogą elektroniczną”.

⁹⁰ M. Dragun-Gertner, *Elektronizacja obrotu morskiego a polskie prawo morskie*, Prawo Morskie 2007, t. XXIII, s. 149.

⁹¹ M. Dragun-Gertner, *Zbywalność konosamentu...*, *op.cit.*, s. 101.

⁹² Wskazuje się, że oprócz istotnych zalet elektronizacji dokumentów przewozowych istnieją także poważne zagrożenia. Po pierwsze, dane elektroniczne mogą zostać utracone w razie awarii sprzętu lub oprogramowania komputerowego, a po drugie, jeśli informacja przybiera formę elektroniczną, istnieje niebezpieczeństwo stworzenia doskonałej kopii, nieodróżniającej się od oryginału.

⁹³ *Rules for electronic bill of lading*, Comite Maritime International, www.comitemaritime.org z 5.04.2012 r. CMI wprowadziła elektroniczne zasady transakcji. W skrócie reguły były następujące: 1) transakcje były przeprowadzane na podstawie EDI (*Electronic Data Interchange Technology*), 2) przewoźnik działał jako osoba przechowująca konosament, 3) strony podpisywały umowy, stosując podpis elektroniczny z użyciem kluczy elektronicznych.

⁹⁴ Dokładny opis instytucji i tzw. Rulebook *Bolero bill of lading* (BBL) znajduje się na stronie <http://www.bolero.net/>.

W ocenie autora dla uzyskania przymiotu zbywalności w stosunku do tzw. elektronicznych konosamentów niezbędna będzie zmiana ustawodawstwa krajowego⁹⁵, przy czym powinna ona objąć zarówno kodeks morski, jak i kodeks cywilny. Jak wcześniej wskazano, proces dematerializacji objął już pokaźną część papierów wartościowych, jednak nie wszystkie papiery wartościowe w obecnym stanie prawnym znalazły się w zakresie tego procesu. Chodzi tutaj w szczególności o weksle, czeki, dowody składowe i konosamenty. Jedynie przepis prawa może przyznać papierowi wartościowemu walor dematerializacji. I odwrotnie: elektroniczny zapis komputerowy może być uznany za odpowiednik prawny danego papieru wartościowego jedynie wówczas, jeśli norma prawna o charakterze *iuris cogentis* tak stanowi.

Zawarcie umowy przewozu ładunku morzem oraz wszelkie dokumenty stwierdzające zawarcie umowy – z wyjątkiem konosamentu – sporządzone w formie elektronicznej mają pełną skuteczność w systemie prawa polskiego. Natomiast wygenerowanie elektronicznego dokumentu, który według zamiaru stron ma pełnić funkcje konosamentu, nie będzie prawnie skuteczne⁹⁶.

System BOLERO stworzył metody, które pozwalają na funkcjonalne zastąpienie zbywalnych konosamentów papierowych. W tym przypadku chodzi o uzyskanie skutków identycznych, jakie niesie za sobą indosowanie konosamentów papierowych. W tym celu w systemie BOLERO używa się instytucji wywodzącej się z prawa zobowiązań – tzw. nowacji. Prawa nie są przenoszone bezpośrednio przez indos, ale poprzez zawarcie przez nową stronę umowy przewozu z przewoźnikiem i wygaśnięcie starej umowy przewozu⁹⁷.

Nowa konwencja, idąc z duchem czasu, wprowadza pojęcie tzw. elektronicznego⁹⁸ zapisu transportu (art. 1 ust. 18 RR)⁹⁹. Zgodnie z tym przepisem „elektroniczny zapis transportu” oznacza informacje w jednej lub więcej wiadomości przekazanych komunikatem elektronicznym¹⁰⁰ w ramach umowy przewozu

⁹⁵ M. Dragun-Gertner, *Elektronizacja...*, *op.cit.*, s. 150. Autorka wskazuje, że przepisy dotyczące zbywalności papieru wartościowego należą do norm *iuris cogentis*, w związku z czym nie mogą być zmieniane w drodze umowy przez strony. W tym względzie niezbędna jest zmiana ustawodawstwa krajowego.

⁹⁶ M. Dragun-Gertner, *Elektronizacja...*, *op.cit.*, s. 151.

⁹⁷ *Ibidem*, s. 157. Autorka argumentuje, że sięgając do instytucji tzw. nowacji (odnowienia), można z powodzeniem stosować system prawny BOLERO *Bill of lading* w Polsce, w tym względzie nie trzeba dokonywać zmiany polskiego prawa morskiego.

⁹⁸ M. Czernis, *Reguły rotterdamskie. Geneza powstania. Informacje i materiały*, Prawo Morskie 2009, t. XXVI, s. 265–268. Prace nad problemami związanymi z elektronicznym obrotem w ramach handlu morskiego rozpoczęto już w 1992 r. zgodnie z decyzją podjętą na 25. Sesji Plenarnej UNCITRAL w 1992 r. Grupa Robocza ds. Elektronicznej wymiany danych (tzw. IV Grupa Robocza) zajmowała się projektem UNCITRAL – Prawo modelowe dotyczące aspektów prawnych elektronicznej wymiany danych i związanych z tym środków komunikacji.

⁹⁹ UNCITRAL, *Promoting confidence in electronic commerce: legal issues on international use of electronic authentication and signature methods*, Vienna 2009, s. 102 i nast.

¹⁰⁰ „Komunikat elektroniczny” oznacza informacje wytwarzane, wysyłane, odbierane lub przechowywane za pośrednictwem środków elektronicznych, optycznych, cyfrowych lub podobnych, ze skutkiem takim, że przekazane informacje są dostępne, tak żeby nadawały się do dalszego wykorzystania (art. 1 ust. 17 konwencji).

przez przewoźnika, łącznie z informacjami logicznie związanymi z elektronicznym zapisem transportu poprzez załączniki lub w inny sposób powiązany z elektronicznym zapisem transportu jednocześnie lub po jego wydaniu przez przewoźnika tak, by stać się częścią elektronicznego zapisu transportu, które stwierdzają przyjęcie towarów przez przewoźnika lub wykonawcy w ramach umowy przewozu oraz ewidencjonują lub zawierają umowę przewozową¹⁰¹.

Twórcy konwencji uznali za stosowne, żeby również elektroniczny zapis transportu mógł posiadać przymiot zbywalności (art. 1 ust. 19 konwencji)¹⁰². Zbywalny elektroniczny zapis transportu¹⁰³ (*electronic transport record*) oznacza elektroniczny zapis transportu, który po pierwsze wskazuje, przez wyrażenia takie jak: „na zlecenie” lub „zbywalny” bądź inne, właściwe zwroty uznawane za mające ten sam skutek według prawa mającego zastosowanie do tegoż dokumentu, że towary zostały wysłane na zlecenie załadowcy, na zlecenie odbiorcy lub na okaziciela, i nie określa się go jednoznacznie jako „niezbywalny”, oraz, po drugie, którego wykorzystanie spełnia wymagania wskazane w tzw. procedurach wykorzystania elektronicznych zapisów transportu (art. 9 ust. 1 RR).

Wykorzystanie zbywalnego elektronicznego zapisu transportu podlega procedurom, które przewidują (art. 10 ust. 1 RR):

- metodykę wydania i przekazania zapisu zamierzonemu posiadaczowi;
- zapewnienie, żeby zbywalny, elektroniczny zapis transportu zachował swą integralność;
- sposób, w jaki posiadacz jest w stanie wykazać, że jest w istocie posiadaczem;
- sposób zapewnienia potwierdzenia, że dostawa została wykonana do posiadacza lub że elektroniczny zapis transportu przestał być skuteczny lub ważny.

Procedury, które wymienia konwencja muszą być zatem przywołane w szczególności umowy i jednocześnie być łatwe do stwierdzenia. Państwa-strony pozostały więc sposobem uregulowania kwestii związanych ze zbywalnym zapisem transportu stronom umowy przewozu. Powstaje pytanie: jak daleko może sięgać swoboda woli stron? Czy twórcy konwencji odwołują się do istniejących syste-

¹⁰¹ Komisja Narodów Zjednoczonych UNCITRAL już w 1985 r. wydała *Rekomendację dotyczącą wartości prawnej zapisów komputerowych*, rozpoczynając tym samym pracę nad wprowadzeniem i upowszechnieniem roli zapisów elektronicznych w ramach międzynarodowego handlu.

¹⁰² “*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.

¹⁰³ M.H. Kozłowski, *Zastosowanie instytucji indosu wekslowego...*, *op.cit.*, s. 145–148. Autor stoi na stanowisku, że pomimo nieodwracalności procesu elektroniczacji papierów wartościowych indos jako instytucja wywodząca się z prawa wekslowego wiąże się wyłącznie z dokumentami papierowymi. Elektroniczacja powoduje zmianę rozumienia pojęcia przeniesienia dokumentu. Autor zadaje pytanie, czy w świetle obecnych regulacji k.c. (art. 78 § 2 k.c.) oryginalny podpis przestał być elementem kreacji zobowiązań z papierów wartościowych, które nie mają seryjnego masowego charakteru.

mów elektronicznych konosamentów, czy też mając na względzie charakter obrotu morskiego oraz handlowego, stanęły na stanowisku stworzenia zdecentralizowanego systemu rejestracji konosamentów?

Gdy wydany jest zbywalny elektroniczny zapis transportu, jego posiadacz może przekazać prawa w nim ujęte (czy jest on wydany na zlecenie lub na zlecenie oznaczonej osoby) poprzez przekazanie elektronicznego zapisu transportu zgodnie z procedurami technicznymi (art. 57 ust. 2 RR).

Jak wskazywano wcześniej, dematerializacja papierów wartościowych prowadzi do utraty zasadności podziału papierów wartościowych na imienne, na zlecenie i na okaziciela. Wszystkie zdematerializowane papiery wartościowe poprzez zapis na odpowiednim rachunku są bowiem imienne. Ta okoliczność stoi w sprzeczności z założeniami konwencji – a mianowicie, że zbywalnymi elektronicznymi zapisami transportu są zapisy na okaziciela i na zlecenie. Być może problem ten stanowi jedynie zagadnienie informatyczne i można go rozwiązać na gruncie technicznym. Jednakże w ocenie autora prowadzi on także do wielu komplikacji o charakterze prawnym.

W odróżnieniu od zbywalnego elektronicznego zapisu transportu niezbywalny elektroniczny zapis transportu oznacza elektroniczny zapis transportu, który nie jest zbywalnym elektronicznym zapisem transportu (art. 1 ust. 20 RR). Tak jak w przypadku dokumentu transportowego twórcy konwencji określili pojęcie niezbywalnego zapisu elektronicznego poprzez negację pojęcia zbywalnego zapisu transportowego.

Przekazy elektroniczne mogą być używane w relacjach między przedsiębiorcami pod warunkiem, że na użycie takich środków wyrażona została zgoda osoby, poprzez którą są realizowane, oraz osoby, do której są kierowane. W stosunkach między przedsiębiorcami taką zgodę się domniemywa (art. 3 RR)¹⁰⁴.

Strony umawiające się wprowadziły do konwencji zasadę, że dla skuteczności ustanowienia i zbycia elektronicznego zapisu transportu niezbędne jest jego wydanie. Przez „wydanie” zbywalnego elektronicznego zapisu transportu rozumie się wydanie tego zapisu zgodnie z procedurami zapewniającymi, że zapis podlega wyłącznej kontroli, od chwili jego powstania do zaniku jego skuteczności lub ważności (art. 1 ust. 21 RR). Konwencja nie nakłada obowiązku wydania niezbywalnego elektronicznego zapisu transportu. Wydanie elektronicznego zapisu transportu wiąże się z funkcją obiegową papierów wartościowych. Konwencja uregulowała bowiem również możliwość przekazania zbywalnego elektronicznego zapisu transportu, która oznacza przekazanie wyłącznej kontroli nad tym zapisem (art. 1 ust. 22 konwencji).

Co do zasady uznaje się, że rodzaj dokumentu, który zostanie wydany przez przewoźnika, należy do decyzji frachtującego (art. 35 RR). Z założenia frachtujący ma uprawnienie do żądania wystawienia dokumentu transportowego albo

¹⁰⁴ M. Dragun-Gertner, *Dokumenty transportowe...*, *op.cit.*, s. 69–70.

elektronicznego zapisu transportu i to w zależności od jego wyboru – albo zbywalnego, albo niezbywalnego.

Przeniesienie praw ze zbywalnego dokumentu transportowego (elektronicznego zapisu transportu) rodzi wiele problemów prawnych w międzynarodowym obrocie ze względu na różne pojmowanie powyższego pojęcia w systemie prawa *common law* oraz prawa kontynentalnego¹⁰⁵.

Twórcy konwencji stanęli na stanowisku, że pomiędzy tradycyjnymi dokumentami transportowymi a elektronicznymi zapisami transportu istnieje pełna równoważność. Wszelkie dane, które powinny być zawarte w dokumencie transportowym, zgodnie z konwencją mogą być zawarte w elektronicznym zapisie transportu, przy czym do utworzenia i wykorzystania elektronicznego zapisu transportu konieczna jest zgoda przewoźnika i załadowcy, natomiast wydanie, wyłączna kontrola lub przekazanie elektronicznego zapisu transportu ma taki sam skutek jak wydanie, posiadanie lub przekazanie dokumentu transportowego (art. 8 RR)¹⁰⁶.

Zasadą reguł rotterdamskich jest zatem równoważność formy dokumentowej i elektronicznej dokumentów przewozowych¹⁰⁷. Równoważność w rozumieniu konwencji z jednej strony oznacza, że strony w drodze umowy mogą podjąć decyzje co do sposobu, w jakim udokumentować swoje uprawnienia w zakresie praw do przewożonego ładunku, z drugiej zaś strony dopuszcza się możliwość elastycznej zamiany dokumentów przewozowych z tradycyjnych – o nośniku materialnym (zbywalny dokument transportowy) na elektroniczne (elektroniczne zbywalne zapisy transportu). Jeżeli zbywalny dokument transportowy został wydany, a przewoźnik i posiadacz zgadzają się na jego wymianę na zbywalny elektroniczny zapis transportu, to posiadacz zwraca przewoźnikowi zbywalny dokument transportowy (lub wszystkie, jeżeli wydano więcej niż jeden), a przewoźnik wydaje posiadaczowi zbywalny elektroniczny zapis transportu, który zawiera stwierdzenie, że zastępuje zbywalny dokument transportowy. Następnie zbywalny dokument transportowy przestaje mieć jakikolwiek skutek czy znaczenie (art. 10 ust. 1 RR)¹⁰⁸.

¹⁰⁵ *Ibidem*, s. 102–108.

¹⁰⁶ *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.*

¹⁰⁷ M. Dragun-Gertner, *Dokumenty transportowe...*, *op. cit.*, s. 68. Przyjęcie powyższego rozwiązania, zdaniem autorki, spowodowało wprowadzenie nowych terminów na określenie dokumentów przewozowych w obrocie.

¹⁰⁸ Jeżeli wydano zbywalny elektroniczny zapis transportu, a przewoźnik i posiadacz zgadzają się zastąpić tenże elektroniczny zapis transportu zbywalnym dokumentem transportowym, to: (a) przewoźnik wydaje posiadaczowi, zamiast elektronicznego zapisu transportu, zbywalny dokument transportowy, który zawiera stwierdzenie, że zastępuje on zbywalny elektroniczny zapis transportu, oraz (b) następnie elektroniczny zapis transportu przestaje mieć jakikolwiek skutek czy znaczenie.

3.4. WZAJEMNE OBOWIĄZKI STRON UMOWY PRZEWOZU W ZAKRESIE DOKUMENTÓW TRANSPORTOWYCH I ELEKTRONICZNYCH ZAPISÓW TRANSPORTU

Frachtujący, który oddaje ładunek do przewozu, powinien zgodnie z ogólnie przyjętymi regułami dostarczyć przewoźnikowi tzw. szczegóły umowy. Konwencja w sposób jednoznaczny określiła obowiązek załadowcy odnośnie do dostarczenia przewoźnikowi szczegółów umowy, zawierających informacje dotyczące ładunku, umowy przewozu, które są niezbędne do wydania dokumentów przewozowych. Za dokładność powyższych informacji odpowiada załadowca (art. 31 ust. 1 i 2 RR). Skutki niedopełnienia wpisania do dokumentu transportowego lub elektronicznego zapisu transportu zostały szczegółowo uregulowane przez konwencję (art. 39 ust. 1 RR). Jeżeli szczegóły umowy nie podają widocznego porządku i stanu towarów w czasie, gdy przewoźnik lub wykonawca je odbiera, to uznaje się, że szczegóły umowy podają, że towary były w widocznym dobrym porządku i stanie w czasie, gdy przewoźnik lub wykonawca je odebrał (art. 39 ust. 3 RR)

Co do zasady umieszczenie szczegółów umowy w dokumentach przewozowych według RR rodzi skutek dowodowy. Jest to silny skutek, zwłaszcza w sytuacji przyszłych sporów stron, gdyż konwencja wylicza przypadki, kiedy niemożliwe jest przeprowadzenie przeciwdowodu (art. 41 RR).

Przewoźnik jest obowiązany wydać załadowcy dokument transportowy albo elektroniczny zapis transportu. Wydanie dokumentu transportowego albo elektronicznego zapisu transportu jest obowiązkiem przewoźnika, a domaganie się takiego wydania uprawnieniem załadowcy (art. 35 RR). Podpis przewoźnika jest jednym z warunków ważności dokumentu transportowego. Dokument transportowy musi zostać podpisany przez przewoźnika lub osobę występującą w jego imieniu, natomiast elektroniczny zapis transportu obejmuje podpis elektroniczny przewoźnika lub osoby występującej w jego imieniu. Taki podpis elektroniczny identyfikuje sygnatariusza w odniesieniu do elektronicznego zapisu transportu oraz wskazuje autoryzację elektronicznego zapisu transportu przez przewoźnika (art. 38 ust. 1 i 2 RR). Konwencja nie rezygnuje z tradycyjnych uprawnień przewoźnika w zakresie zamieszczania w dokumentach elementów dotyczących stanu ładunku (art. 40 ust. 1 RR).

Po wykonaniu przewozu przewoźnik może domagać się od odbiorcy zapłaty frachtu, chyba że zawarto w dokumencie transportowym zastrzeżenie „fracht opłacony z góry”. Zgodnie z konwencją przewoźnik nie może skutecznie dochodzić zapłaty frachtu od posiadacza dokumentu transportowego, który nie jest załadowcą, gdy szczegóły umowy zawierają stwierdzenie „fracht opłacony z góry” (art. 42 RR).

Po dostarczeniu przesyłki, na wniosek przewoźnika lub wykonawcy, który dostarcza towary, odbiorca potwierdza odbiór towarów od przewoźnika lub wy-

konawcy w sposób, który jest zwyczajowy w miejscu dostawy. Przewoźnik może odmówić dostawy, jeżeli odbiorca odmawia potwierdzenia takiego odbioru (art. 44 RR). Co ważne, twórcy konwencji szczegółowo uregulowali sposób dostawy w zależności od tego, jaki dokument transportowy został wydany.

3.5. PRAWO DO KONTROLI NAD ŁADUNKIEM

Powstanie prawa do kontroli nad ładunkiem wynika z zawarcia umowy przewozu. Uprawnienia składające się na to prawo nie były regulowane w dotychczasowych konwencjach morskich. Przyjęte unormowania mają charakter przepisów dyspozytywnych¹⁰⁹. Określone w konwencji tzw. prawo kontroli polega na:

- uprawnieniu do przekazywania lub modyfikacji instrukcji w odniesieniu do towarów, które nie stanowią zmiany umowy przewozu;
- uprawnieniu do otrzymania dostawy towarów w zaplanowanym porcie (dowolnego miejsca na trasie ładowej);
- prawie do zastąpienia odbiorcy dowolną inną osobą, łącznie z kontrolerem (art. 50 ust. 1 RR).

Co do zasady korzystanie z prawa kontroli uzależnione jest od posiadania wszystkich oryginałów dokumentu, jeżeli wydano więcej niż jeden oryginał. Kontrolerem jest z reguły załadowca, który może wskazać na to miejsce odbiorcę, załadowcę dokumentowego lub inną osobę. Przekazanie staje się obowiązujące w odniesieniu do przewoźnika z chwilą powiadomienia go o przekazaniu przez cedenta i gdy cesjonariusz staje się kontrolerem (art. 51 ust. 1 RR). Konwencja wprowadza pojęcie kontrolera. Jest to jedyna osoba, która może dokonać zmian w umowie przewozu. Zmiany podaje się w odpowiednich dokumentach przewozowych. Zmiany takie powinny być podpisane (art. 54 ust. 1 RR).

WNIOSKI

Analiza pojęcia dokumentów przewozowych według reguł rotterdamskich na tle teorii papierów wartościowych prowadzi do wniosku, że ratyfikacja konwencji będzie następczą wiele trudności z jej implementacją do polskiego prawa morskiego. W nauce postuluje się zamiast ratyfikacji konwencji opracowanie tzw. rozwiązania hybrydowego, łączącego rozwiązanie prawne istniejące w ramach systemu reguł hasko-visbijskich, reguł hamburskich oraz reguł rotterdamskich. Duże prawdopodobieństwo wejścia w najbliższym czasie w życie reguł rotterdamskich i obowiązek ratyfikacji ich do polskiego porządku praw-

¹⁰⁹ M. Dragun-Gertner, *Dokumenty przewozowe...*, *op.cit.*, s. 80.

nego stawia pod znakiem zapytania wprowadzenie do kodeksu morskiego owego rozwiązania¹¹⁰. Twórcy konwencji oparli się w głównej mierze na rozwiązaniach anglosaskich i amerykańskich. Pojęcie dokumentów transportowych, a zwłaszcza pojęcie elektronicznych zapisów transportu, nie przystaje do polskiego prawa papierów wartościowych.

Wiele wątpliwości budzi wprowadzone do konwencji pojęcie zbywalności dokumentów transportowych. Twórcy konwencji uznali, że o zbywalności papierów wartościowych będzie decydowało istnienie w treści dokumentu stwierdzenia „na zlecenie” lub „zbywalny”. Funkcja obiegowa papierów wartościowych w polskim systemie prawnym wiąże się z uproszczonym sposobem przenoszenia praw inkorporowanych w dokumencie. Jednakże system prawa polskiego hołduje w tym wymiarze zasadzie, że taka możliwość uproszczonego przenoszenia praw z dokumentu na inne osoby musi wynikać z przepisów bezwzględnie obowiązujących. Strony nie mogą wykreować takiego prawa w drodze swobody umów. Wiąże się to między innymi z funkcją ochronną osób trzecich, które nabywają prawa z takiego dokumentu. Zatem jedynym podmiotem legitymowanym do kreowania powyższych uprawnień jest ustawodawca. W literaturze podkreśla się, że podstawowe uprawnienie z konosamentu polega na tym, że odbiorca ładunku może żądać od przewoźnika wydania ładunku, z czym wiąże się obowiązek przewoźnika do wydania ładunku osobie legitymowanej z treści konosamentu i wydanie ładunku następuje za zwrotem konosamentu¹¹¹.

Negatywnie z punktu widzenia sposobu regulacji należy ocenić wprowadzony do konwencji podział dokumentów transportowych na zbywalne i niezbywalne, tych ostatnich z kolei na takie, które należy przedstawić przewoźnikowi, oraz takie, które tego obowiązku nie zawierają. W ocenie autora wprowadza to wiele komplikacji i nieporozumień, jednocześnie nie pasuje do polskiego podziału na papiery wartościowe i znaki legitymacyjne. W szczególności koncepcja zaprezentowana w regułach rotterdamskich nie przystaje do podziału na papiery wartościowe imienne, na zlecenie i na okaziciela. Warty podkreślenia jest fakt, że w polskim systemie prawa papierów wartościowych przewidziano możliwość zbywania każdego z wyżej wymienionych rodzajów dokumentów, przewidując w tym względzie różne sposoby ich zbycia. Tymczasem konwencja nie uznaje imiennego konosamentu za zbywalny papier wartościowy. Waler zbywalności przyznaje jedynie dokumentom na okaziciela i na zlecenie (z pewnymi wyjątkami omówionymi w artykule). Twórcy konwencji zatem inaczej rozwiązali kwestie zbywalności konosamentów imiennych, przyporządkowując tę kategorię do niezbywalnych dokumentów transportowych.

Należy się zastanowić, w jaki sposób dokonać ewentualnego wprowadzenia reguł rotterdamskich do polskiego systemu prawnego. Jak wskazuje się w uzasadnieniu do wniosku o wyrażenie zgody na podpisanie konwencji: „Ratyfika-

¹¹⁰ M.H. Koziński, *Wybrane problemy nowej regulacji przewozu ładunku w polskim prawie morskim*, Prawo Morskie 2011, t. XXVII, s. 26.

¹¹¹ *Ibidem*, s. 36.

cja Konwencji spowoduje przede wszystkim konieczność zmian w ustawie Kodeks morski, w szczególności w odniesieniu do Działu I Tytułu VI »Przewóz ładunku«. Zakres i forma koniecznych zmian stanowi obecnie przedmiot prac Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, powołanej na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 kwietnia 2007 r. w sprawie utworzenia, organizacji i trybu działania Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego¹¹². Problem ten dotyczy nie tylko zmiany kodeksu morskiego, ale także postulowanej od dawna w nauce prawa zmiany przepisów ogólnych dotyczących papierów wartościowych w kodeksie cywilnym, które nie odpowiadają potrzebom współczesnego obrotu handlowego. W nauce prawa wyrażono pogląd, że w kodeksie morskim należy pozostawić pojęcie konosamentu, wprowadzając w niezbędnym zakresie jego elektronizację. Postuluje się również konieczność wprowadzenia do kodeksu morskiego instytucji indosu¹¹³.

Największe trudności interpretacyjne sprawiają jednak tzw. elektroniczne zapisy transportu. Jak wskazano w części dotyczącej dematerializacji papierów wartościowych, nie jest możliwe stosowanie wyżej wymienionych przepisów bez istotnej zmiany prawa polskiego. Przeniesienie praw ze zbywalnych elektronicznych zapisów transportu będzie nieskuteczne bez nowelizacji kodeksu morskiego. Na obecnym etapie strony mogą używać zastępników tzw. konosamentów BOLERO, które stanowią jedynie elektroniczne umowy przewozu, a te w prawie polskim są w pełni skuteczne. Elementarne zasady teorii papierów wartościowych wymagają, ażeby uprawnienia do przeniesienia praw z papieru wartościowego, czy to tradycyjnego, czy zdematerializowanego zostały uregulowane przez przepis o charakterze *ius cogens*. Należałoby w przyszłej kodyfikacji morskiej zdefiniować formę elektronicznego papieru wartościowego oraz wskazać w normie prawnej minimalne wymogi dotyczące takiego dokumentu.

Przyjęta w polskim prawie krajowym zasada scentralizowanego systemu papierów wartościowych zdematerializowanych jest niemożliwa do zastosowania w przypadku morskich dokumentów przewozowych, które mają ze swej natury charakter globalny.

Twórcy konwencji nie odnieśli się również do kwestii powstania zbywalnych elektronicznych zapisów transportowych. W polskim systemie prawa można mówić o istnieniu teorii emisji zdematerializowanych papierów wartościowych, które powstają z chwilą ich zapisu w odpowiednim rejestrze. Brak powyższego uregulowania może budzić wiele wątpliwości w praktyce, co należy ocenić negatywnie.

Reguły rotterdamskie opowiadają się za całkowitą dematerializacją dokumentów przewozowych. Innymi słowy, dopuszczają istnienie w obrocie albo dokumentów transportowych, albo elektronicznych zapisów transportu. Nie

¹¹² P. Krężel, D. Lost, A. Wypych-Namiotko, *op.cit.*, s. 3.

¹¹³ *Ibidem*, s. 36–37.

przewidziano możliwości wystawiania znaków legitymacyjnych (świadcstw depozytowych) na zdematerializowane dokumenty przewozowe.

Podsumowując, należy podkreślić, że reguły rotterdamskie w wielu regulacjach starają się dogonić technologiczny postęp obrotu morskiego, co należy ocenić pozytywnie, ale z drugiej strony w wielu miejscach nie są zbieżne z polskim systemem prawa, co pociąga za sobą wiele komplikacji w przypadku ich implementacji do polskiego prawa morskiego.

PRZEMYSŁAW MOGIELKA

NEGOTIABLE INSTRUMENTS AND TRANSPORT DOCUMENTS ACCORDING TO ROTTERDAM RULES

(Summary)

The article analyzes transport documents regulation in The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partially by the Sea (the Rotterdam Rules) against backdrop of existing regulation on negotiable instruments, including electronic negotiable instruments.

The Author argues that ratification of the Rotterdam Rules is likely to cause a number of complications. Revision of the Maritime Code shall be necessary, along with certain amendments to the Civil Code general provisions on negotiable instruments. The Maritime Code should retain the existing regulation on bill of lading with some necessary additions on electronic form and on endorsement.