

Wydanie ładunku na podstawie konosamentu w świetle prawa angielskiego

Podstawową konsekwencją wystawienia konosamentu w umowie przewozu ładunku jest powstanie po stronie przewoźnika obowiązku wydania tegoż ładunku w porcie przeznaczenia wyłącznie legitymowanemu posiadaczowi konosamentu.

Poczynając od precedensu „The Stettin” [1889] 14PD 142 – przyjęto, iż w przypadku konosamentu jako przenoszalnego papieru wartościowego („negotiable document of title”) – „(...) a shipowner is not entitled to deliver goods to the consignee without production of the bill of lading”.

Zasada podstawowa w tradycyjnym systemie *common law* dotyczyła tylko dwóch typów konosamentów, a mianowicie – konosamentu na zlecenie („*order bill of lading*”) oraz konosamentu na okaziciela („*bearer bill of lading*”).

Istotne rozbieżności dotyczyły trzeciego typu konosamentu – konosamentu imiennego („*straight B/L*” lub „*straight consigned B/L*”). W 2002 r., funkcjonujący w systemie *common law*, singapurski sąd apelacyjny (Singapore Court of Appeal) w sposób jednoznaczny przesądził, iż również w stosunku do konosamentu imiennego – bezwzględnie obowiązują zasady wydania ładunku tylko po okazaniu przez legitymowanego posiadacza egzemplarza konosamentu imiennego [„*Voss v APL Co Pte Ltd*” [2002] 2 Lloyd’s Rep. 707]. Podobne stanowisko przyjął angielski sąd apelacyjny w precedensie „*The Rafaela S*” [2003] EWCA Civ 556 [2003] 2 Lloyd’s Rep. 113.

Praktyka wydawania konosamentu w dwóch, trzech lub więcej jednobrzmiących egzemplarzach (tzw. „set konosamentów”) sięga XVI wieku. W 1883 r. precedens „*Sanders Bros v Maclean & Co.*” [1883] – wyjaśnił, iż „*The objects of this practice were to facilitate dealings in cargoes afloat at the time when communications were slow and to guard against the risk of loss of a single part*”. Czołowy precedens „*Glyn Mills Currier & Co. v East and West India Dock Co.* [1882] 7App Cas 591 – potwierdzając dotychczasową wielowiekową praktykę w tym zakresie stwierdził, iż przewoźnik obowiązany jest wydać ładunek w porcie przeznaczenia legitymowanemu posiadaczowi choćby tylko jednego egzemplarza konosamentu.

Po wydaniu ładunku przez przewoźnika na podstawie jednego egzemplarza pozostałe egzemplarze konosamentu tracą moc. Ta zasada precedensowa jest bardzo często potwierdzana dodatkowym zapisem w samym konosamencie typu „*one of which being accomplished, the others stand void*” itp.

Przewoźnik zatem w porcie wyładunkowym nie musi się zajmować losem wszystkich konosamentów wydanych na dany ładunek w realizacji danej umowy przewozu. Ważnym jest jedynie, aby podmiot – odbiorca ładunku – legitymował się skutecznie prawnym posiadaniem jednego choćby egzemplarza konosamentu. Wydanie na podstawie tego egzemplarza skutecznie zwalnia przewoźnika z ewentualnej odpowiedzialności w stosunku do posiadaczy pozostałych egzemplarzy z danego setu konosamentu.

Wspomniany już precedens z 1882 r. zaznaczył jednocześnie, iż wydanie takie musi nastąpić w dobrej wierze. Przewoźnik, który powziął – na datę zgłoszenia się pierwszego legitymowanego posiadacza konosamentu – informację, iż inne podmioty (inni odbiorcy) mają odrębne uprawnienia, które również upoważniały do żądania wydania ładunku – winien

odstąpić od zasady precedensowej „Glyn Mills” i odmówić wydania ładunku pierwszemu odbiorcy („holders B/L”).

W takiej sytuacji, „konkurencyjnych” żądań różnych legitymowanych posiadaczy konosamentów z tego samego setu, prawo angielskie przewidziało specjalną procedurę sądową tzw. „*Interpleader*” (Civil Procedure Rules 85 and 86). Jej istota sprowadza się tego, iż przewoźnik, który powziął wątpliwość, co do tego, komu należy wydać ładunek, może zwrócić się do Sądu o wskazanie, który z legitymowanych posiadaczy konosamentu jest rzeczywiście uprawniony do danego ładunku. Postanowienie Sądu w tym zakresie jest skuteczne prawnie i zwalnia przewoźnika z ewentualnej odpowiedzialności w stosunku do pozostałych posiadaczy konosamentu.

We współczesnym obrocie morskim sytuacja, w której w porcie wyładunkowym odbiorca nie dysponuje na czas oryginałem stosownego konosamentu uprawniającego do wydania ładunku – jest sytuacją występującą nagminnie. Ta też praktyka wypracowała dla takich sytuacji instytucję tzw. „*letter of indemnity*” – a więc pisemnego poręczenia wydanego przez odbiorcę ładunku lub inny podmiot (np. czarterującego lub frachtującego) – zawierającego zobowiązanie wystawcy takiego poręczenia do pokrycia wszelkich kosztów i wypłaty na rzecz przewoźnika stosownego odszkodowania z tytułu odpowiedzialności, jaką mógłby przewoźnik ponieść wydając ładunek danemu odbiorcy bez okazania konosamentu. Innymi słowy celem „*letter of indemnity*” jest „*to protect the carrier if it should turn out that the bill is in fact held by someone with a better right to it, or to the goods, than that of the person to whom delivery has been made*”.

Precedens „*Sze Hai Tong Bank Ltd. v Rambler Cycle Co. Ltd.*” [1959] AC. 576 PC. usankcjonował możliwość takiej praktyki, ale jednocześnie słowami Lorda Denning wyraźnie podkreślił: *“It is perfectly clear law that a shipowner who delivers without production of the bill of lading does so at his peril. The contract is to deliver, on production of the bill of lading, to the person entitled under the bill of lading (...). The shipping company did not deliver the goods to any such person. They are therefore liable for breach of contract, unless there is some term in the bill of lading protecting them. And they delivered the goods without production of the bill of lading to a person who was not entitled to receive them. They are therefore liable in conversation unless likewise so protected”*.

Orzecznictwo angielskie, stojące przed dylematem jak pogodzić fundamentalną zasadę prawną – zgodnie, z którą, przy frachtowej umowie konosamentowej, wydanie ładunku może nastąpić tylko na podstawie tego dokumentu – z permanentną praktyką wydawania ładunku bez konosamentu, podejmowało próby znalezienia przypadków, w których takie „bezkonosamentowe” wydanie ładunku byłoby uzasadnione prawnie i nie skutkowało powstaniem odpowiedzialności po stronie przewoźnika. Orzeczenie „*Barclays Bank Ltd. v Commissioners of Customs & Excise*” [1963] 1 Lloyd’s Rep. 81, a następnie orzeczenie „*The Sormowskiy 3068*” [1994] 2 Lloyd’s Rep 266 postawiły bardzo odważną tezę, zgodnie z którą „*(...) where the bills of lading are lost or stolen nor where the law or the custom (in the strict sense) of the port of discharge instructs the master to do so, or where there is a good explanation of what happened to the Bills, the shipowner is not liable for misdelivery*”.

Stanowisko to kategorycznie zostało odrzucone przez precedens „*Motis Export Ltd. v Dampskibsselskabet AF 1912 Aktieselskab and Aktieselskabet Dampskibsselskabet Svendborg*” [2000] 1 Lloyd’s Rep. 211 (CA) oraz następnie przez precedens „*East West Corp v DKBS 1912 and AKTS Svendborg Utaniko Ltd.*” [2002] 2 Lloyd’s Rep. 182.

Oba wyżej wymienione orzeczenia stanęły na straży podstawowej zasady, iż w przypadku umowy przewozu, w którym nastąpiło wystawienie konosamentu nie ma żadnej, co do zasady,

możliwości prawnej wydania ładunku bez okazania przez odbiorcę ładunku oryginału dokumentu. W przypadku bezpowrotnej utraty konosamentu armatorowi zawsze przysługuje angielska procedura „*Interpleader*” (tj. wystąpienie do sądu z wnioskiem o wydanie postanowienia sądowego umożliwiającego wydanie odbiorcy ładunku bez konosamentu za stosownym zabezpieczeniem majątkowym – „*Letter of Indemnity*”).

Inną kwestią jest – niekwestionowana przez żadne z wyżej wymienionych orzeczeń – możliwość przewidzenia w umowie frachtowej, iż przewoźnik, niezależnie od faktu wystawienia konosamentu, będzie w okolicznościach przewidzianych umową, uprawniony do wydania ładunku bez tego dokumentu przewozowego. Skuteczność prawna takiej klauzuli umownej została potwierdzona zarówno przez orzecznictwo angielskie „*Motis Export Ltd. v Dampskibsselskabet AF 1912* [2000] 1 Lloyd’s Rep. 211 – gdzie Lord Mance (LJ) stwierdził, iż „(...) *that there was no dispute on the point; but the clause should be sufficiently clear to produce this result*”. Potwierdzone to zostało również w orzecznictwie amerykańskim „*Chilewich Partners v MV Alligator Fortune*” [1994] 2 Lloyd’s Rep. 314.

Pryncypialność sądów angielskich stojących niewzruszenie na stanowisku, iż w przypadku umowy przewozu za konosamentem, wydanie ładunku może nastąpić tylko i wyłącznie legitymowanemu posiadaczowi choćby tylko jednego egzemplarza konosamentu, znalazła swoje potwierdzenie nawet w ekstremalnych okolicznościach rozważanych w precedensie „*Motis Export Ltd. v Dampskibsselskabet AF 1912 Aktieselskab and Aktieselskabet Dampskibsselskabet Svendborg*” (Maersk Line) [1999] 1 Lloyd’s Rep. 837. W sprawie tej przewoźnik wydał ładunek na podstawie sfałszowanego konosamentu w sytuacji, w której nie miał jakichkolwiek podstaw ani możliwości do powzięcia jakichkolwiek podejrzeń, iż rzeczony konosament jest fałszywy. Wydanie więc ładunku, *prima facie*, nastąpiło w dobrej wierze, przy zachowaniu należytej staranności ze strony przewoźnika. Sąd stwierdził jednoznacznie „(...) *it is no defence to a shipowner (...) innocently to be deceived by production of a forged bill of lading into release of cargo*”.

Wydanie ładunku może nastąpić tylko na podstawie oryginału konosamentu. Wydanie z naruszeniem tej reguły, nawet w sytuacji, w której przewoźnik jest tylko ofiarą oszustwa domniemanego odbiorcy ładunku – jest w dalszym ciągu naruszeniem umowy (*misdelivery*) skutkującym bezpośrednią odpowiedzialnością odszkodowawczą z tego tytułu.

Wspomniano już powyżej, iż generalna zasada, zgodnie z którą wydanie ładunku może nastąpić tylko na podstawie oryginału konosamentu przedłożonego przez legitymowanego posiadacza – odbiorcę ładunku – może zostać uchylona na podstawie odrębnego postanowienia umownego. Na tę okoliczność przywołany jest precedens z 1909 roku – „*Chartered Bank of India, Australia and China v British India Steam Navigation Co. Ltd.*” [1909] AC 369, PC.

W rozpatrywanej sprawie towar został wyładowany ze statku w porcie przeznaczenia, a następnie wydany z placu składowego osobie nieuprawnionej bez okazania konosamentu. W tym bezprawnym wydaniu, mającym znamiona czynu zabronionego, uczestniczyli w zмовie przedstawiciele przewoźnika (*landing agent*) oraz przedstawiciele odbiorcy ładunku. Legitymowany posiadacz konosamentu (*holder*) wystąpił z roszczeniem odszkodowawczym przeciwko przewoźnikowi z tytułu klasycznego „*misdelivery*” (wydanie ładunku bez konosamentu). Przewoźnik wniósł o zwolnienie z odpowiedzialności w powołaniu na odrębną klauzulę konosamentową (tzw. „*cesser clause*”), zgodnie z którą: „*The company is to have the option of (...) landing [the goods] at the risk and expense of the shipper or consignee (...) and is also to be at liberty until delivery to store the goods or any part thereof in receiving ship, go down, or upon any wharf (...). In all cases and under all circumstances the liability of the company shall absolutely cease when the goods are free of the ship’s tackle, and thereupon*

the goods shall be at the risk for all purpose and in every respect of the shipper or consignee". Sąd stanął na stanowisku, iż taka klauzula umowna jako skutecznie inkorporowana do warunków konosamentowych „*afford complete protection*” dla przewoźnika nawet w sytuacji, gdy mamy oczywisty przypadek bezprawnego wydania ładunku bez konosamentu.

To, wydawałoby się, jednoznaczne stanowisko precedensowe – w sposób poważny – zakwestionowane zostało przez precedens „*Sze Hai Tong Bank Ltd. v Rambler Cycle Co. Ltd.*” [1959] AC 576, PC. Sytuacja faktyczna sprawy, była w dużym stopniu podobna do sprawy z 1909 r. Przedstawiciel przewoźnika w porcie wyładunkowym wydał ładunek domniemanemu odbiorcy ładunku bez konosamentu na podstawie „*Letter of Indemnity*” wystawionego przez bank domniemanego odbiorcy.

Istotna różnica w sprawie „*Sze Hai Tong Bank*” sprowadzała się do tego, iż przedstawiciel przewoźnika wydając ładunek bez konosamentu nie działał z zamiarem oszustwa i w porozumieniu z odbiorcą ładunku. Legitymowany posiadacz konosamentu wystąpił z roszczeniem odszkodowawczym z stosunku do przewoźnika w związku z wydaniem ładunku osobie nieuprawnionej, zatem z klasycznym „*misdelivery claim*”.

Przewoźnik powołał się w swojej obronie na konosamentową „*cesser clause*”, która między innymi, przewidywała, iż „*During the period before the goods are loaded on or after they are discharged from the ship on which they are carried by sea, the following terms and conditions shall apply to the exclusion of any other provisions in this bill of lading that may be inconsistent therewith, viz (...) (c) in all other cases that responsibility of the carrier, whether as carrier or as custodian or bailee of the goods, shall be deemed to commence only when the goods are loaded on the ship and to cease absolutely after they are discharged therefrom*”

Sąd Apelacyjny, w odróżnieniu od konkluzji precedensu „*Chartered Bank of India*” (1909), odmówił skuteczności przywołanej przez przewoźnika „*cesser clause*”. Przyjął, iż należy przyjąć pewne dorozumiane ograniczenia takiego typu klauzul, które przy tak szerokim literalnym zakresie – mogłyby „*run counter to the main object and intent of the contract*” [„*Glynn v Margetson & Co*” [1893] AC 351, 357; „*GH Renton & Co Ltd v Palmyra Trading Corporation of Panama*” [1956] 1 QB 462, 501].

W rozważanym przypadku, bezspornie zasadniczymi elementami umowy przewozu są: przewóz ładunku i wydanie go w porcie przeznaczenia uprawnionemu odbiorcy. Z drugiej strony, klauzula umowna, która umożliwiała uchylenie jednego z tych elementów (a bez wątpienia „*cesser clause*” – przy jej literalnej interpretacji, mogłaby niweczyć obowiązek prawidłowego wydania ładunku) – „*run counter to the main object and intent of the contract*”. W konsekwencji powyższego istnieją podstawy „*as matter of construction*” do ograniczenia i zawężenia interpretacyjnego takiej klauzuli.

Przedmiotowe ograniczenie i zawężenie klauzuli sprowadza się do konkluzji, iż ogólna klauzula zwalniająca przewoźnika z odpowiedzialności w określonych okolicznościach (w rozważanym tu przypadku, mająca zastosowanie do czasu przed załadowaniem towaru na statek i po jego wyładowaniu ze statku, ale przed wydaniem odbiorcy) nie może mieć zastosowania do tego typu naruszeń obowiązków kontraktowych przez przewoźnika, które mają charakter „*fundamental breach of the contract*” lub w nomenklaturze obowiązująco po precedensie „*Photo Production v Securicor*” (1980) „*breach of the main object and intent of the contract*”.

Niezależnie od przedstawionego tu „dwugłosu” precedensowego, nie ma żadnej wątpliwości, iż prawo angielskie dopuszcza taką możliwość. Warunkiem jednak, *sine qua non*, pełnego zwolnienia się przewoźnika z odpowiedzialności z tytułu „*misdelivery*” jest konieczność

sformułowania w zapisie konosamentowym precyzyjnej i jednoznacznej klauzuli zwalniającej przewoźnika z tego właśnie tytułu. Tak miało to miejsce w orzeczeniu „The Antwerpen” [1994] 1 Lloyd’s Rep. 213, gdzie Sąd Apelacyjny (New South Wales Court of Appeal) uznał, iż konosamentowa klauzula typu „*the exemptions limitations terms and conditions in the bill of lading shall apply whether or not loss or damage is caused by (...) actions constituting fundamental breach of contract*”, w pełni zwalnia przewoźnika z odpowiedzialności wynikłej z bezprawnego wydania ładunku bez konosamentu [zob. również *Motis Export v Dampskibsselskabet*] [2000] 1 Lloyd’s Rep. 211 (CA)].

Reasumując tę część rozważań, stwierdzić należy, iż prawo angielskie dopuszcza możliwość pełnego zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności z tytułu wydania ładunku bez konosamentu – pod warunkiem istnienia odrębnej, bardzo precyzyjnie sformułowanej konosamentowej klauzuli umownej. Ogólne klauzule zwalniające typu „*cesser clause*” mogą być, w tym przypadku, niezadowalające.

Na zakończenie niniejszego opracowania warto powrócić do rozważanej kwestii „*Letter of Indemnity*”. Wydanie ładunku w braku konosamentu wyłącznie na podstawie „*Letter of Indemnity*” (wystawionego na rzecz przewoźnika przez frachtującego, czarterującego czy odbiorcę ładunku) jest może, z praktycznego punktu widzenia, użytecznym rozwiązaniem, ale niosącym, z drugiej strony szereg zagrożeń prawnych i faktycznych.

I tak, należy pamiętać, iż wydanie ładunku tylko w oparciu o „*Letter of Indemnity*” – w dalszym ciągu nie zmienia kwalifikacji prawnej samego wydania ładunku – to w dalszym ciągu jest „*misdelivery*” – naruszenie umowy przewozu przez przewoźnika skutkujące odpowiedzialnością odszkodowawczą w stosunku do legitymowanego posiadacza konosamentu i to odpowiedzialnością niepokrytą, co do zasady, ubezpieczeniem.

Ponadto sam dokument „*Letter of Indemnity*”, może okazać się bezskutecznym faktycznie lub prawnie środkiem do ewentualnego roszczenia regresowego.

Z faktycznego punktu widzenia, przewoźnik, który z tytułu „*misdelivery*” wypłacił odszkodowanie legitymowanemu posiadaczowi („*holder of B/L*”) a następnie na podstawie LOI wystąpił z roszczeniem regresowym o zwrot wypłaconego odszkodowania (i innych poniesionych z tego tytułu strat) do wystawcy LOI, może spotkać się z trudnością wyegzekwowania swojego roszczenia, na przykład w związku z niewypłacalnością wystawcy LOI itp. Wszak jak słusznie zaznaczono to w precedensie „*The Stone Gemini*” [1999] 2 Lloyd’s Rep. 255 „*an indemnity is only as good as the financial standing of the guarantor*”.

Co więcej, może dojść do sytuacji, w której wystawiony „*Letter of Indemnity*” będzie bezskuteczny prawnie, pozbawiając przewoźnika jakiegokolwiek możliwości prawnej dochodzenia roszczeń na tej podstawie.

Porusza tę kwestię precedens „*Brown Jenkinson & Co. Ltd. v Percy Dalton (London) Ltd.*” [1957] 2 QB 621, CA. Stan faktyczny precedensu odnosi się, co prawda do innego rodzaju „*Letter of Indemnity*” (a mianowicie do LOI wydanego w zamian za odstąpienia przez przewoźnika od „zaklauzowania” („zabrudzenia” konosamentu) tym niemniej ustanowiona przez to orzeczenie zasada prawna ma w pełni zastosowanie do rozpatrywanej tu sytuacji, to jest wydania ładunku bez konosamentu na podstawie LOI. Istota precedensu z 1957 roku sprowadza się do następującej konkluzji:

„*Letter of Indemnity*” może okazać się nieskutecznym, pozbawionym mocy prawnej dokumentem uniemożliwiającym przewoźników wystąpienie z roszczeniem odszkodowawczym (roszczeniem

regresowym) w stosunku do wystawcy LOI, w sytuacji, w której tenże wystawca i przewoźnik z pełną świadomością podjęli decyzję o wydaniu ładunku bez konosamentu za wystawionym w zamian LOI – w sytuacji, w której obie strony miały pełną świadomość, iż działanie to narusza interesy prawne innego legitymowanego posiadacza konosamentu („holder B/L”). Innymi słowy wystawca LOI i przewoźnik z pełną premedytacją zdecydowali się wydać ładunek osobie nieuprawnionej w sytuacji, w której wiedzieli, iż istnieje inna legitymowana, na podstawie konosamentu osoba, której i wyłącznie, której winno się wydać dany ładunek.

W opisanych tu okolicznościach, (kiedy *de facto* celem LOI jest „*commission of tort*”), przewoźnik pozostaje w bardzo niekorzystnej sytuacji. Z jednej strony, wydając ładunek bez konosamentu, przewoźnik „wchodzi” w sytuację klasycznego „*misdelivery*”, co skutkuje pełną odpowiedzialnością odszkodowawczą z tytułu utraconego ładunku w stosunku do legitymowanego posiadacza konosamentu. Z drugiej strony, pozbawiony pokrycia ubezpieczeniowego nie jest w stanie, w drodze żądania regresowego, odzyskać poniesionej z tego tytułu szkody od wystawcy „*Letter of Indemnity*”, bo tenże dokument jest „*illegal and unenforceable*”.

Precedens „Brown Jenkinson” nie wykluczył sytuacji, w której LOI może być skuteczny prawnie i egzekwowany sądowo. Wystawione więc LOI, w sytuacji, w której obie strony (przewoźnik oraz wystawca LOI) w dobrej wierze, i przy zachowaniu aktów należytej staranności, są przekonane, iż przyjęta procedura ma na celu jedynie uniknięcie niepotrzebnej zwłoki, zaś ładunek wydawany jest osobie uprawnionej do jego odbioru – powoduje, iż wystawiony w takich okolicznościach „*Letter of Indemnity*” jest skutecznym prawnie dokumentem. Gdyby, więc okazało się, iż jednak wydanie ładunku nastąpiło na rzecz osoby nieuprawnionej, przewoźnik zachowuje wówczas w pełni skuteczny tytuł prawny do wystąpienia z roszczeniem regresowym w stosunku do wystawcy LOI.



Autor:
Marek Czernis