

Konosament a umowa czarteru – analiza w świetle prawa angielskiego

W klasycznej klasyfikacji common law – umowa przewozu (contract of affreightment) występowała w dwóch zasadniczych formach albo umowy czarterowej albo umowy przewozu zawartej lub potwierdzonej w dokumencie przewozowym – konosamencie.

Praktyka obrotu morskiego usankcjonowała szeroką praktykę „jednoczesnego” lub może precyzyjnie rzecz ujmując „równoległego” występowania przy przewozie ładunku dwóch tych form umowy frachtowej jednocześnie. Ma to miejsce w szczególności, gdy statek wyczarterowany (na podróż lub na czas) „wystawia” jednocześnie konosament związany z danym przewozem. Jak to ujął precedens z 1912 r. „Den of Airlie S.S., Co Mitsui” (1912) 17 Com. Cas. 116. – „The issue of a bill of lading for goods on a chartered ship may create new obligations but does not put an end to the obligations under the charterparty” [zob. również „Hogarth S.S. Co. v Blyth” [1917] 2.K.B. 534; „Gardano and Giampieri v Greek Petroleum” [1961] 2 Lloyd’s Rep. 259].

Ze względu na złożoność prawną i faktyczną, powstałej w efekcie jednoczesnego funkcjonowania tych dwóch typów umowy koniecznym wydaje się rozpatrzenie tych sytuacji w odrębnych wariantach:

- (i) konosament w dyspozycji czarterującego; oraz
 - (ii) konosament przeniesiony na osobę trzecią.
- (i) Co do zasady, jeżeli czarterujący (a więc strona umowy czarteru z armatorem) jest również frachtującym (a więc stroną umowy przewozu zawartej z armatorem/przewoźnikiem) i wydano mu, (jako frachtującemu) konosament, zawierający warunki umowne różne od warunków umownych przewidzianych w czarterze – przyjmuje się wówczas, iż w relacji armator-czarterujący; konosament (ze swoimi odrębnymi od czarterujących warunkami umownymi) jest jedynie potwierdzeniem przyjęcia ładunku („receipt of the goods”) [„Rodocanachi v Milburn (1886) „18 Q.B.D.67 – Lord Esher, Lord Lindley]. Jak następnie potwierdził to Lord Brawell w „Wagstaff v Anderson” (1880) 5 C.P.D – „To say that the bill of lading is a contract, superseding, adding to, or warning the forms contract is a proposition to which I can never consent” [zob. również „Sewell v Burdick” (1884) 10 App. Cas. 74; „Temperley v Smythe” [1905] 2.K.B. 791; „Kruger & Co v Moel Tryvan” [1907] A.C. 272. „The Dunelmia” [1970] 1 Q.B. 289;

Podobnie, kiedy czarterujący – uzyskuje konosament w drodze indosu (staje się więc legitymowanym posiadaczem konosamentu na zlecenie oryginalnie wystawionego na rzecz frachtującego („shipper”) innego niż czarterujący) indosowany konosament nie modyfikuje lub zmienia warunków samego czarteru, przynajmniej w sytuacji, w której konosament winien być wystawiony „without prejudice to this charterparty” [„Love and Stewart v Rowtor” [1916] 2 A.C. 527; „President of India v Metcalfe Shipping, Co.” [1970] 1 Q.B. 289; „Calcutta S.S. Weir” [1910] 1. K.B. 759; „Hogarth S.S. Blyth” [1917] 2.K.B. 534; „The Dunelmia” [1970] 1 Q.B. 289; „Gardner Smith Pty Ltd. v The Ship Tomoe 8” („The Tomoe 8”) (1990) 19 N.S.W.L.R 588;

Wyżej przedstawiona zasada może ulec zmianie w sytuacji, w której, czarter ma charakter czarteru na czas, który przecież nie przewiduje warunków przewozu ładunku sensu stricto.

Pozycja prawna legitymowanego posiadacza konosamentu jest taka sama, niezależnie czy konosament jest bezpośrednio w jego posiadaniu czy też w posiadaniu przedstawiciela (Agent)

legitymowanego posiadacza [„Kern v Deslandes” (1861) 10 C.B. (N.S) 205; „Gledstones v Allen (1852) 12. C.B 202; „Small v Moates” (1833) 9 Bing 574 i „President of India v Metcalfe Shipping”].

Nawet w sytuacji, w której konosament pełni tylko „wyjściową” funkcję potwierdzenia przyjęcia przez przewoźnika ładunku do przewozu („receipt”), jeżeli umowa przewozu przewiduje, iż tylko po okazaniu tego konosamentu może nastąpić wydanie ładunku to wówczas, nawet pomiędzy oryginalnymi stronami umowy frachtowej (przewoźnikiem a i frachtującym) – warunki konosamentowe (a nie warunki umowy frachtowej) mogą określać prawa i obowiązki stron umowy przewozu.

Strony umowy czarteru (armator-czarterujący) mogą ustalić, iż konosament (i zawarte w nim warunki) wydany w oparciu o tą umowę, może spowodować zmiany w umowie czarteru, ale musi być to, *expressis verbis*, przewidziane w tymże konosamencie wydanym czarterującemu [„Gullischen v Stewart” (1884) 13 Q. B.D. 317; „Bryden v Niebuhr” (1884) C & E. 241; „Davidson v Bissett” (1878) 5 Rettie 709].

Możliwość takiej zmiany umowy czarterowej przez warunki umowy konosamentowej („variation of the contract”), musi być wyraźnie potwierdzona w treści konosamentu. Sam fakt, iż konosament nie zawiera wszystkich warunków umowy czarteru lub zawiera warunki przewozu, które nie są przewidziane w czarterze, nie stanowią automatycznie przesłanek do uznania, iż taka zmiana umowy czarterowej (variation) miała miejsce. [„The San Roman” (1872) L.R. 3A & E. 583; „Rodocanachi v Milburn” (1886) 18 Q.B.D. 67; „Pickernell v Jauberry” (1862) 3 F. & F 217; „Caughy v Gordon” (1878) 3 C.P.D. 419]

Powróćmy, w tej części opracowania do podstawowej zasady wyjściowej ustalonej w precedensach „Rodocanachi v Milburn” (1886) 18 Q.B.D. 67 oraz w „Leduc v Ward” (1888) 20 Q.B.D. 475. Stwierdzono tam, w szczególności, iż w sytuacji, w której zawarta została umowa czarteru (w domyśle na podróż) i czarterujący dostarczył ładunek na statku (a więc występował, jako „frachtujący” – strona umowy) i na niego został, z tytułu załadowanego towaru, wystawiony konosament – wówczas konosament ten jest wyłącznie „an acknowledgement of the receipt of the goods” chyba, iż inaczej przewidywały warunki umowne zawarte albo w czarterze albo w konosamencie.

I rzeczywiście precedensy – „Gullischen v Stewart” (1884) 13 Q.B.D. 317, „Bryden v Niebuhr” (1884) C&E 241, czy „Davidson v. Bissett” (1878) 5 Rettie 709, potwierdziły, iż w relacji armator-czarterujący można przyjąć umownie, iż wydany przez armatora do czarterującego konosament wprowadził skutecznie zmiany do wiążącej strony umowy czarteru.

W pierwszym z wyżej wymienionych precedensów „Gullischen v Stewart” (1884) – Sąd uznał, iż wprowadzenie do konosamentu, wydanego czarterującemu, dodatkowych postanowień związanych z płatnością frachtu, demurrage oraz uchylających skutek czarterowego „cesser clause” – skutkują zmianą umowy czarteru, *sensu stricto*. W efekcie powyższego czarterujący poniósł dodatkową odpowiedzialność z tytułu zaległego frachtu i należnego demurrage w braku możliwości zwolnienia się z tej odpowiedzialności na skutek uchylecia w konosamencie *cesser clause*.

Jak podsumowano to w jednym z powyższych precedensów – „If the parties to a charter wish to vary their contract, even in a substantial point, they can do so; and why not by a bill of lading?”. To ważna konkluzja – nakazująca uważnie zbadać czy tekst umowy czarteru i zapisy konosamentowe nie przewidują nawet w relacji oryginalnie czarterujący/ frachtujący – armator/przewoźnik możliwości modyfikacji umowy czarteru przez konosament.

- (ii) Przejdźmy do kolejnego warunku, z którym konosament został przeniesiony przez czarterującego na osobę trzecią (indosatariusza); to ta osoba trzecia staje się legitymowanym posiadaczem konosamentu (holder of B/L).

Podobnie jak precedens „Rodocanachi v Milburn” z 1886 r., i związane z nim orzeczenia ustanowił zasadę common law, zgodnie z którą konosament, w relacji armator-czarterujący, może być jedynie dowodem przyjęcia ładunku w nim oznaczonego na statek w celu przewozu („receipt for the goods”), precedens „Leduc v Ward” (1888) 20 Q.B.D. 475 przyjął, iż w przypadku przeniesienia konosamentu w drodze indosu na osobę trzecią (indosatariusza, indorsee/holder B/L) – „the bill of lading must be considered to contain the contract”.

Oczywiście, ujęta w precedensie „Leduc v Ward” – forma przeniesienia konosamentu na zlecenie (indos), winna być rozszerzona o formę wydania konosamentu w przypadku konosamentu na okaziciela (a i na formę konosamentu na zlecenie odbiorcy-„consignee” – w przypadku pierwszego przeniesienia pomiędzy frachtującym „shipper” na nominowanego w konosamencie odbiorcę na zlecenie).

O ile sama, przedstawiona powyżej zasada – co do principum – nie budziła i nie stwarza aktualnie żadnych wątpliwości prawnych, znacznie trudniejszą kwestią jest jej uzasadnienie w świetle prawa angielskiego.

Przypomnijmy, iż możliwość przeniesienia na legitymowanego posiadacza konosamentu postanowień umowy przewozu (a więc całokształtu praw i obowiązków umownych) ustanowiona została nie w drodze angielskiego prawa powszechnego (common law), bo te wręcz wykluczało taką możliwość (tzw. „privity of contract” – Lyon v Mells” (1804) 5 East, 428) – ale w drodze ustawowej. Zgodnie, bowiem z Bills of Lading Act 1855 oraz zmieniającym go Carriage of Goods by Sea Act 1924 (ss (2) (1) oraz 5 (1) (a)) – legitymowany posiadacz konosamentu (holder of B/L) nabywa (wchodzi w) prawa i obowiązki, słowem staje się stroną umowy przewozu zawartej pomiędzy frachtującym a przewoźnikiem potwierdzonej w lub do której konosament odsyła („the contract contained in or evidenced by the Bill of Lading”).

Problem w tym, iż w przypadku indosu konosamentu przez czarterującego-frachtującego – na rzecz innej, trzeciej osoby – jest trudność ww. zdefiniowania, jaki zespół „praw i obowiązków” kontraktowych z umowy „przechodzi na nowego legitymowanego posiadacza konosamentu”. Przecież jak trafnie ujął to Lord Esher w „Rodocanachi v. Milburn” – biorąc pod uwagę sytuację konosamentu w relacji armator-czarterujący – „no contract contained in the bill of lading but only a mere receipt”. Jak więc indos czarterującego może przenieść na legitymowanego posiadacza „coś, co nie istnieje”, (bo przecież konosament w tej podstawowej relacji nie zawiera żadnych warunków umowy przewozu).

Za najbardziej racjonalne i solidnie osadzone w angielskim systemie prawnym, przyjmuje się wyjaśnienie przedstawione przez Lorda Atkin w „Hain S.S., Co v Tate & Lyle” [1936] 41 Com. Cas. 350. Według tego uzasadnienia – przeniesienie konosamentu przez czarterującego (frachtującego) na osobę trzecią (nowego legitymowanego posiadacza konosamentu – „holder/endorsee”) powoduje, iż „contract spring into existence on the transfer to the lawful holder, which had no existence before”. Taka teoria „kreacyjna”, pozwalająca uzasadnić powstanie nowego zobowiązania umownego w relacji przewoźnik-legitymowany posiadacz konosamentu nie jest pozbawiona słabości i przynajmniej to – napotykała duży opór w doktrynie i orzecznictwie anglosaskim.

Pewne wsparcie, może nie samej doktryny, ile możliwość przyjęcia, iż konosament czarterującego, (który na poziomie „wyjściowym”, przypomnijmy, jest tylko „potwierdzeniem przyjęcia ładunku do przewozu przez przewoźnika”) po jego przeniesieniu na nowego posiadacza, staje się pełnowartościowym papierem wartościowym, określającym również warunki umowy przewozu pomiędzy „carrier” a „holder B/L” – znajdujemy w postanowieniu sec. 5(1) Carriage of Goods by Sea Act 1924 (COGSA 1924). Zgodnie z przytoczonymi postanowieniami czarterujący przenosząc konosament na nowego legitymowanego posiadacza – przenosi wraz z tym dokumentem – taki zakres praw i obowiązków „under contract of carriage as if he had been party to that contract”. I to „słowo klucz” – „jak gdyby był stroną umowy” – wskazuje na pewne hipotetyczne założenia prawne (swoistą „fikcję prawną”), którą ustawodawca angielski przyjął – dla skutecznego wyposażenia odbiorcy ładunku (legitymowanego posiadacza konosamentu) w zespół uprawnień kontraktowych wobec przewoźnika.

Działa to zresztą w obie strony, to jest – przewoźnik też uzyskuje w oparciu o sec. 2(1) i sec. 3 (1) COGSA 1924 konosamentowy zespół uprawnień kontraktowych wynikających z umowy, pozwalający mu skutecznie realizować swoje uprawnienia w stosunku do odbiorcy ładunku (holder B/L).



Autor:
Marek Czernis