

**Konosament** (*bill of lading, B/L*) jest jednym z najważniejszych dokumentów istniejących w transporcie morskim.

B/L spełnia kilka funkcji:

1. jest dowodem przyjęcia określonego w nim ładunku do przewozu i zobowiązaniem przewoźnika do wydania tego ładunku w porcie przeznaczenia legitymowanemu posiadaczowi konosamentu;
2. jest papierem towarowym, ponieważ reprezentuje towar, na który został wystawiony i upoważnia do dysponowania tym towarem;
3. jest papierem wartościowym (przeniesienie praw własności do ładunku, na który konosament opiewa, wymaga równocześnie przeniesienia (wydania) samego dokumentu);
4. jest dokumentem przenaszalnym;
5. nie jest umową przewozu ładunku.

Wystawienie konosamentu polega na jego podpisaniu i ewentualnym opieczątowaniu przez upoważnioną do tego osobę. Konosament wystawia się w kilku ponumerowanych egzemplarzach, z których każdy jest oryginałem dokumentu. Oprócz tego sporządzane są także kopie, które nie upoważniają do dysponowania ładunkiem.

### Rodzaje konosamentów:

- **Konosament na okaziciela** (*bearer bill of lading*) jest przenoszony przez proste wręczenie nowemu nabywcy. Każda osoba posiadająca konosament na okaziciela może odebrać ładunek, na który konosament opiewa.
- **Konosament na zlecenie** (*order bill of lading*) jest przenoszony w drodze indosu. Indosowanie konosamentu polega na dokonaniu na nim odpowiednich zapisów (zdarza się, że konosamenty posiadają w tym celu odpowiednią rubrykę oznaczoną: „*for endorsement*”). Konosament na zlecenie, umożliwia łatwe i bezpieczne dla nabywcy przenoszenie praw, a równocześnie uniemożliwia (lub znacznie utrudnia) odbiór ładunku przez osobę nielegalnie wchodzącą w jego posiadanie, czego nie gwarantuje konosament na okaziciela.
- **Konosament imienny** (*straight bill of lading, bill of lading to a named (specified) person*) może być przenoszony tylko w drodze cesji (przelewu wierzytelności). Przy sprzedaży konosamentu w drodze cesji (przelewu wierzytelności) należy zachować formę pisemną, sporządzając dokument kupna-sprzedaży, podpisany przez strony umowy (sprzedający/kupujący).

- **Konosament przyjęcia do załadowania** (*received for shipment bill of lading*) potwierdza fakt przejęcia ładunku przez przewoźnika, lecz nie stanowi dowodu, że ładunek znalazł się na konkretnym statku. Konosament ten stanowi zobowiązanie przewoźnika do załadowania ładunku na pierwszy odchodzący we właściwym kierunku statek danej linii.
- **Konosament załadowania** (*shipped bill of lading, on board bill of lading*), stanowi dowód przyjęcia ładunku na konkretny statek.
- **Konosament czysty** (*clean bill of lading*) nie zawiera klauzul (zapisów) stwierdzających jednoznacznie wadliwy stan ładunku lub uszkodzenie opakowania.
- **Konosament brudny** (nieczysty, zakluzulowany, *dirty bill of lading, unclean bill of lading*) zawiera klauzule restrykcyjne stwierdzających jednoznacznie wadliwy stan ładunku lub uszkodzenie opakowania, co obniża jego wartość handlową.
- **Konosament czarterowy** (*charter party bill of lading*) wystawiany jest przy przewozach wykonywanych na podstawie czarterów. W konosamencie czarterowym pierwsza strona jest czysta, lub umieszczone są tam jedynie wybrane podstawowe z odesłaniem do szczegółowych warunków umowy czarterowej.
- **Konosament liniowy** (*liner bill of lading*) zawiera na stronie pierwszej liczne klauzule, szczegółowo określające warunki przewozu ładunku.
- **Konosament przeładunkowy** (*transshipment bill of lading*) wystawiany jest w sytuacji, gdy w trakcie przewozu ładunek przeładowywany będzie na inny statek tego samego armatora. Nie następuje więc zmiana ani rodzaju transportu (gałęzi transportu) ani armatora.
- **Konosament bezpośredni** (*Through bill of lading*) wystawiany jest w dwóch sytuacjach. W pierwszej, gdy przewóz ładunku odbywa się jedynie morzem, ale ładunek przewożony jest statkami różnych armatorów i w drugiej, gdy ładunek przewożony jest różnymi środkami transportu, przy czym występować musi morski odcinek przewozu. Charakterystyczną cechą konosamentu bezpośredniego jest ograniczenie odpowiedzialności poszczególnych przewoźników jedynie do odcinków, na których sami dokonują przewozu. Konosament bezpośredni stwarza szereg komplikacji prawnych, bowiem do jednego i tego samego dokumentu należy stosować różne - zależnie od sytuacji - akty prawne właściwe dla poszczególnych stadiów transportu. Nie może on pełnić wszystkich funkcji konosamentu.
- **Konosament lokalny** (*local bill of lading*), przewozowe listy kolejowe, lotnicze czy żeglugowe (gdy występuje zmiana środka transportu). Dokumenty te regulują stosunki prawne pomiędzy wystawcą

konosamentu bezpośredniego, a przewoźnikami odcinkowymi (gałęziowymi).

### Podstawowe klauzule (rubryki) konosamentu

Uregulowania występujące w każdym konosamencie:

- zakres odpowiedzialności przewoźnika za ładunek, limity odpowiedzialności;
- zasady płatności frachtu, warunki przeładunku i wydania ładunku;
- zastaw na ładunku, przewóz ładunków niebezpiecznych;
- klauzule określające zasady postępowania i/lub zakres odpowiedzialności przewoźnika w sytuacjach szczególnych.

Na pierwszej stronie konosamentu liniowego umieszczone są warunki przewozu określone przez przewoźnika, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawnych (konwencji międzynarodowych, prawa lokalnego) oraz usankcjonowanych zwyczajów (wynikających ze stosowanej praktyki i różnego typu ujednoczonych reguł, opracowywanych przez organizacje międzynarodowe).

Druga strona konosamentu zawiera klauzule (rubryki), które są każdorazowo wypełniane przed podpisaniem dokumentu.

W prawym górnym rogu konosamentu umieszczany jest zazwyczaj znak firmowy (emblem) armatora.

W lewym górnym rogu znajdują się następujące klauzule (rubryki):

- **Shipper:** wpisuje się nazwę załadowcy. W nowszych konosamentach, używanych zwłaszcza w żegludze kontenerowej, pojęcie *shipper* zastąpione zostało przez *consignor* (nadawca, wysyłający).
- **Consignee:** odbiorca ładunku. Sposób wypełnienia tej klauzuli decyduje o rodzaju konosamentu. Pozostawienie rubryki nie wypełnionej lub wpisanie *to bearer* powoduje, że mamy do czynienia z konosamentem na okaziciela.
- **Notify address:** wpisuje się adres, pod który należy wysłać zawiadomienie o przybyciu ładunku do portu przeznaczenia. Jest to szczególnie istotne przy konosamentach na okaziciela, gdyż wówczas armator nie wie, kto będzie odbiorcą ładunku.

Kolejne rubryki dotyczą statku, na który załadowano ładunek.

Kolejne klauzule zawierają informacje o porcie załadunku i wyładunku.

**Freight payable at:** dotyczy miejsca płatności frachtu.

**Number of orig. B/L:** dotyczy liczby oryginalnych egzemplarzy konosamentów.

Środkową część formularza konosamentu zajmują rubryki dotyczące ładunku.

- **Marks and numbers:** znaki i numery.
- **Number and kind of package:** liczba i rodzaj pakunków (przesyłek).
- **Description of goods:** opis ładunku.
- **Gross weight:** waga brutto ładunku.
- **Measurement:** objętość ładunku.

W dolnej części konosamentu umieszczone są klauzule:

- **Freight and charges:** dotyczy frachtu i opłat za przewóz ładunku.
- **Place and date of issue:** wpisuje się miejsce i datę wystawienia konosamentu.
- **Signature (signed by, The Carrier or his Agents, Signed for the Master, For the Carrier, Signed by or on behalf of the Master itd.):** miejsce na podpis wystawcy konosamentu lub osoby upoważnionej.

Na omawianej stronie zamieszcza się także informację, czy dokument jest oryginałem (*original*) czy nieprzenoszalną kopią (*copy not negotiable*).