

Michał Adamski

## Charakter prawny konosamentu i jego rodzaje

### 1. Istota prawna konosamentu

Konosament jest jednostronnym dokumentem stanowiącym dowód przyjęcia przez przewoźnika ładunku<sup>720</sup> w nim oznaczonego do przewozu i zawierającym legitymację uprawnionego posiadacza do dysponowania tym ładunkiem oraz jego odbioru (art. 131 Ustawy z 18 września 2001 r. – Kodeks morski<sup>721</sup>). Bez wątplenia mamy tu do czynienia z papierem wartościowym. Jest on, w odróżnieniu od pieniężnych papierów wartościowych, papierem towarowym<sup>722</sup>, choć pewne wątpliwości, ze względu na brak ustawowej definicji w tym zakresie zgłasza J. Łopuski<sup>723</sup>. S. Matysik przyznaje mu charakter bliski wekslowi i czekowi<sup>724</sup> ze względu fakt, że wszystkie te dokumenty mogą być indosowane. Jednak tym, co odróżnia konosament od owych dokumentów, jest fakt, że nie określa on wartości w jednostkach pieniądza, lecz reprezentuje wartość towarów.

Warto również podkreślić niezależność konosamentu jako papieru wartościowego od towaru, na jaki go wystawiono<sup>725</sup>. Przejawia się ona w tym, że w czasie przewozu możliwe jest, aby towar reprezentowany przez konosament został np. sprzedany czy też zastawiony. Konosament

<sup>720</sup> W niniejszej pracy, podobnie jak to jest w Kodeksie morskim, używam zamiennie terminów „ładunek” i „towar”, choć jest to kwestia sporna – L. Heldt, *Pojęcie ładunku w kodeksie morskim*, TGM 1965, nr 7, s. 250.

<sup>721</sup> Dz.U. nr 138, poz. 1545; ustawa cytowana w dalszej części pracy jako k.m.

<sup>722</sup> M. Szuldenfrei, *Prawo morskie*, Warszawa 1953, s. 140; W. Sowiński, *Zarys morskiego prawa handlowego*, Gdańsk–Bydgoszcz–Szczecin 1946, s. 69; J. Górski, *Konosament*, Warszawa 1955, s. 15; J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1998, s. 129; M.H. Koziński, [w:] M. Bączyk, M.H. Koziński, M. Michalski, W. Pyziół, A. Szumański, I. Weiss, *Papiery wartościowe*, Kraków 2000, s. 462; J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, [w:] J. Łopuski (red.), *Prawo morskie*, t. II, cz. III: *Prawo żeglugi morskiej I*, Bydgoszcz 1998, s. 408.

<sup>723</sup> J. Łopuski, [w:] A. Szumański (red), *System prawa prywatnego*, t. XVIII: *Prawo papierów wartościowych*, Warszawa 2005, s. 310.

<sup>724</sup> S. Matysik, *Podręcznik prawa morskiego*, Warszawa 1979, s. 144.

<sup>725</sup> S. Matysik, *Prawo morskie t. II, Zarys Systemu*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1973, s. 65; M.H. Koziński, [w:] M. Bączyk, M.H. Koziński, M. Michalski, W. Pyziół, A. Szumański, I. Weiss, *Papiery wartościowe*, s. 462 i n.

umożliwia zatem dysponowanie ładunkiem, jaki został powierzony do przewozu, a także zabezpiecza prawa osób zainteresowanych tym ładunkiem<sup>726</sup>.

W świetle polskiego prawa morskiego konosament jest jednostronnym zobowiązaniem przewoźnika do wydania osobie z niego legitymowanej oznaczonego w tym konosamencie ładunku. Co więcej, przewoźnikowi nie służą na jego podstawie żadne bezpośrednie roszczenia do tej osoby, przed przyjęciem przez nią ładunku (art. 146 § 1 k.m.). Na tym właśnie polega zasadnicza różnica między konosamentem i wynikającym z niego zobowiązaniem przewoźnika a umową przewozu, która jest czynnością prawną dwustronnie zobowiązującą<sup>727</sup>. Nie zmienia tego fakt, że treść konosamentu może obejmować pełną treść umowy przewozu, co ma miejsce zwłaszcza przy przewozie liniowym. Dokument ten stanowi niejako pośredni dowód zawarcia umowy przewozu, lecz w relacjach pomiędzy stronami nie może modyfikować warunków tej umowy<sup>728</sup>. Ponadto konosament może być wystawiony, choćby nawet umowa przewozu nie została zawarta. Zdarza się tak w przypadkach, gdy przewoźnik wysła własny towar własnym statkiem i wystawiając na ten ładunek konosament, wprowadza go do obrotu handlowego.

## 2. Rodzaje konosamentów

### a) Konosament załadowania i przyjęcia do załadowania

Podział ów opiera się na art. 130 i 131 k.m. i polega na rozróżnieniu, czy towar został faktycznie załadowany na statek. Konosament przyjęcia do załadowania (*received for shipment*) stwierdza, że przewoźnik przyjął oznaczony w nim ładunek do przewozu, natomiast konosament załadowania (*shipped, on board*) dodatkowo potwierdza, że ładunek został załadowany celem przewozu. Różnica polega na tym, że konosament załadowania jednoznacznie wskazuje fakt załadowania towaru na konkretny statek, i to w określonej dacie. Przyjmuje się powszechnie, że chodzi tu o wymienienie nazwy statku i datę zakończenia załadowania<sup>729</sup> lub wysyłki towaru<sup>730</sup>. Natomiast konosament

<sup>726</sup> J. Górski, *Konosament*, TGM 1962, nr 2, s. 44.

<sup>727</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, [w:] J. Łopuski (red.), *Prawo morskie...*, s. 394.

<sup>728</sup> W. Górski, *Umowa przewozu*, Warszawa 1983, s. 190.

<sup>729</sup> S. Matysik, *Podręcznik...*, s. 146.

<sup>730</sup> S. Matysik, *Prawo...*, s. 67.

przyjęcia do załadowania mówi jedynie o przyjęciu oznaczonego towaru w konosamencie do przewozu. Z tego też powodu powstawały wątpliwości, czy konosament przyjęcia do załadowania jest w ogóle konosamentem, zwłaszcza w rozumieniu innych przepisów prawa morskiego, takich jak np. 131 k.m., gdzie mowa jest o dowodzie przyjęcia ładunku na statek<sup>731</sup>.

Wykształcenie tego rodzaju konosamentu nastąpiło pod koniec XIX w. i wynikało z faktu, iż przewoźnicy prowadzący regularne przewozy na danych trasach zaczęli przyjmować towary do przewozu wcześniej, nim statek, którym miał nastąpić przewóz, zawinął do portu<sup>732</sup>. Tak też dzisiaj ta kwestia wygląda. W praktyce polega to na tym, że towar zostaje przeniesiony np. do portowych magazynów i tam czeka na załadowanie. Konosamenty przyjęcia do załadowania *de facto* stanowią więc jedynie dowód przyjęcia ładunku do przewozu i w praktyce są później wymieniane na bardziej adekwatne konosamenty załadowania, co następuje na podstawie art. 130 § 2 k.m. Warto również nadmienić, że prawo międzynarodowe przewiduje uzupełnienie konosamentu przyjęcia do załadowania przez dodanie elementów niezbędnych dla konosamentu załadowania (art. 15 ust. 2 Konwencji hamburskiej), a regulacje dotyczące tej materii<sup>733</sup> (m.in. *Incoterms 2000*) zmierzają coraz wyraźniej do równego traktowania konosamentu przyjęcia do załadowania i konosamentu załadowania<sup>734</sup>.

Warto w tym miejscu zaznaczyć, iż przed uchwaleniem Kodeksu morskiego podstawą do wystawienia konosamentu w Polsce był art. 642 ust. 5 pruskiego kodeksu handlowego w brzmieniu z 1920 r. Przewidywał on, że „za zgodą załadowcy można wystawić konosament także dla towarów przyjętych do załadowania, ale jeszcze nie załadowanych”. Zdaniem M. Szuldenfreia zapis ten nie przyznawał tym

---

<sup>731</sup> S. Matysik, *Podręcznik...*, s. 146.

<sup>732</sup> Tamże, s. 145.

<sup>733</sup> Zwłaszcza: Międzynarodowa Izba Handlowa, *Jednolite zwyczaje i praktyka dotycząca akredytyw dokumentowych*, 1993.

<sup>734</sup> M.H. Koziński, [w:] M. Bączyk, M.H. Koziński, M. Michalski, W. Pyziół, A. Szumański, I. Weiss, *Papiery wartościowe*, s. 468; J. Łopuski, [w:] A. Szumański (red.), *System prawa prywatnego*, t. XVIII, *Prawo papierów wartościowych*, s. 298 i n., J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, [w:] J. Łopuski (red.), *Prawo morskie...*, s. 399.

dwóm rodzajom konosamentu odmiennych skutków prawnych<sup>735</sup>.

Znaczenie konosamentu załadownia w praktyce jest zdecydowanie większe. Dotyczy to zarówno kwestii ponoszenia ryzyka uszkodzenia czy też utraty ładunku, jak i obejmowania okresu przewozu odpowiedzialnością przewoźnika czy problemu terminowości wykonania umowy sprzedaży dotyczącej przewożonego morzem towaru<sup>736</sup>. Kwestia ma niebagatelne znaczenie, gdyż dotyczy przede wszystkim odpowiedzialności przewoźnika.

W przypadku konosamentu załadowania ustawowa odpowiedzialność przewoźnika rozpoczyna się z chwilą wystawienia konosamentu, a ściślej – w określonej w nim dacie. Co więcej, odpowiedzialność ta nie może zostać wyłączona, gdyż jest określona normami o charakterze imperatywnym<sup>737</sup>. Natomiast okres między przyjęciem przez przewoźnika ładunku do transportu a rozpoczęciem ładowania (i analogicznie, między zakończeniem wyładowania a wydaniem ładunku odbiorcy) nie jest objęty wcześniej wspomnianą ustawową odpowiedzialnością z art. 169 k.m. Ten okres podlega swobodzie kontraktowej (art. 169 § 3 k.m. oraz art.1 lit. e) Reguł Hasko-Visbijskich); w praktyce przewoźnicy morscy poprzez wzorcowe formularze konosamentów wyłączają lub ograniczają swoją odpowiedzialność<sup>738</sup>. Konsekwencją tego jest fakt, że konosament przyjęcia do załadownia może nie być wystarczającym dowodem wykonania przez sprzedającego umowy sprzedaży czy też zadawalającym zabezpieczeniem kredytu bankowego<sup>739</sup>. Umożliwia on jednak przewoźnikom na bardziej efektywne zarządzanie wolną przestrzenią ładunkową, a nadawcom towarów – terminowe wywiązanie się z umów, gdyż odbywa się to zazwyczaj na podstawie dat wystawienia konosamentu<sup>740</sup>.

---

<sup>735</sup> M. Szuldenfrei, *Prawo...*, s. 140.

<sup>736</sup> J. Łopuski, [w:] A. Szumański (red.), *System prawa prywatnego*, t. XVIII, *Prawo papierów wartościowych*, s. 297.

<sup>737</sup> M. Stec, *Konosament*, [w:] S. Włodyka (red.), *Prawo gospodarcze i handlowe, t. IV, Prawo papierów wartościowych*, Warszawa 2004, s. 815.

<sup>738</sup> J. Łopuski, [w:] A. Szumański (red.), *System prawa prywatnego*, t. XVIII, *Prawo papierów wartościowych*, s. 298; J. Siedlecki, *Konosament do załadowania*, TGM 1955, nr 9, s. 238.

<sup>739</sup> J. Siedlecki, *Konosament do załadowania*, 1960, s. 238, J. Łopuski, [w:] A. Szumański (red.), *System prawa prywatnego*, t. XVIII, *Prawo papierów wartościowych*, s. 298.

<sup>740</sup> B. Żórawski, *Składniki transportu morskiego*, Gdańsk–Bydgoszcz–Toruń

b) Konosament „czysty” i „nieczysty”

Klasyfikacja wskazana w tytule opiera się na kryterium, czy konosament zawiera tzw. klauzule restrykcyjne. Możliwość dokonywania zastrzeżeń wynika wprost z art. 137 k.m. Przewoźnik może mianowicie zamieścić w konosamencie odpowiednią uwagę, jeśli stan ładunku lub opakowania budzi zastrzeżenia. Może nadto odmówić zamieszczenia w konosamencie podanych mu przez załadowcę informacji dotyczących towaru i opakowania, jeśli istnieje poważne podejrzenie, że dane te są niezgodne ze stanem faktycznym z chwili załadowania albo gdy nie ma możliwości weryfikacji tychże danych.

Zdaniem S. Popieli kłopotliwe jest sformułowanie „może”, jakie znajduje się w art. 137 § 2 k.m., a które jego zdaniem oznacza, że „od dobrej woli przewoźnika zależy, czy wpisze do konosamentu fałszywe dane załadowcy, czy też nie”. Dalej jednak wskazuje, iż „obowiązek przewoźnika co do zamieszczenia w konosamencie danych dotyczących ładunku można wyprowadzić z art. 132<sup>741</sup> k.m., gdzie mowa o obowiązku przewoźnika dbania o interesy osób zainteresowanych ładunkiem”<sup>742</sup>. Krytycznie takie rozumowanie ocenia W. Hau, pisząc, że „prawo do skorzystania z przepisu art. 128 § 2 k.m.<sup>743</sup> występuje w praktyce tylko w przypadku obiektywnego braku możliwości sprawdzenia danych załadowcy”. Rozwiązaniem, jakie wskazuje autor, a które pozwala uniknąć poświadczenia nieprawdy i tym samym odpowiedzialności z tego tytułu przewoźnika, jest „zamieszczenie w konosamencie klauzuli nieznanomości odnośnie do danych załadowcy, których przewoźnik nie mógł sprawdzić”. W związku z powyższym „nie zachodzi więc potrzeba zastąpienia uprawnienia, które daje przewoźnikowi art. 128 § 2 k.m.<sup>744</sup>, obowiązkiem”<sup>745</sup>.

Ponadto przewoźnik może również odmówić wpisania do konosamentu danych dotyczących znaków ładunku, jeśli te nie są utrwalone na poszczególnych jego sztukach lub opakowaniu w taki sposób, że w

---

1946, s. 50 i n.

<sup>741</sup> Obecnie art. 141 k.m.

<sup>742</sup> W. Popiela, *Opis ładunku w konosamencie według kodeksu morskiego*, TGM 1965, nr 7, s. 250.

<sup>743</sup> Obecnie art. 137 § 2 k.m.

<sup>744</sup> Obecnie art. 137 § 2 k.m.

<sup>745</sup> W. Hau, *Kodeks morski o opis ładunku w konosamencie*, TGM 1966, nr 3, s. 91.

normalnych warunkach powinny pozostać czytelne do końca podróży. Jeśli natomiast ładunek dostarczono do przewozu w opakowaniu, przewoźnik może zamieścić w konosamencie wzmiankę, że zawartość jest mu nieznana. Przyjmuje się jednak, że przewoźnik ma obowiązek potwierdzić przynajmniej jedną z cech ilościowych ładunku<sup>746</sup>. Kwestia oznaczenia ilości towaru jest sprawą szczególnie trudną, zwłaszcza przy towarach masowych, gdzie istotny jest ciężar ładunku; dlatego też przyjmuje się tu pewną tolerancję błędów (zazwyczaj 3–4 %).<sup>747</sup> Wynika to głównie z niedokładności pomiarów na podstawie zanurzenia statku. Często też pojawia się problem ilości towaru już po zakończeniu załadunku<sup>748</sup>.

Dokonywanie zastrzeżeń w konosamencie jest o tyle istotne, że domniemywa się przyjęcie do przewozu towarów w takiej ilości i takim stanie, jaki jest określony w konosamencie<sup>749</sup>. Ostatnie regulacje idą nawet w kierunku jasnego domniemania, że „jeśli osoba wydająca konosament zaniecha umieszczenia w konosamencie wzmianki o zewnętrznym stanie towaru, to uważa się, że towary były w dobrym stanie zewnętrznym”<sup>750</sup>.

Konosament czysty (*clean bill of lading*) zatem to konosament potwierdzający, że ładunek został przyjęty przez przewoźnika w zewnętrznie dobrym stanie<sup>751</sup>. Jeśli zaś zamieszczone jest w nim zastrzeżenie dotyczące stanu lub opakowania, to wówczas taki konosament nazywany „nieczystym” (*foul, claused bill of lading*). Chodzi tu o wzmianki, takie jak np. „załadunek w czasie deszczu”, „nieszczęlnie pojemniki”, „uszkodzone skrzynie”, choć i na tym tle powstają spory, jaka klauzula sprawia, że dany konosament jest „nieczysty”<sup>752</sup>. Przyjmuje się powszechnie, że konosamentem „czystym” jest taki, który nie posiada klauzul wyraźnie stwierdzających wadliwego stanu towaru lub jego

---

<sup>746</sup> S. Matysik, *Prawo...*, s. 79; W. Popiela, *Opis...*, s. 249; S. Berent, *Opis ładunku w konosamencie według kodeksu morskiego*, TGM 1966, nr 3, s. 92.

<sup>747</sup> W. Siuda, *Obligacja. Konosament*, Przegląd Podatkowy, 1992, nr 2, s. 29; S. Matysik, *Prawo...*, s. 79.

<sup>748</sup> S. Matysik, *Prawo...*, s. 80.

<sup>749</sup> Art. 131 § 2 k.m., art. 3 pkt. 4 Konwencji o konosamentach.

<sup>750</sup> Art. 16 ust. 2 Reguł hamburskich.

<sup>751</sup> Standardowo stosuje się wzorcowe stwierdzenie: *in apparent good order and condition*.

<sup>752</sup> S. Matysik, *Podręcznik...*, s. 155, S. Matysik, *Prawo...*, s. 77.

opakowania<sup>753</sup>. Należy jednak podkreślić, że zgodnie z wcześniej wspomnianą definicją<sup>754</sup> nie czynią konosamentu „nieczystym”: a) klauzule, które nie stwierdzają jednoznacznie, że stan towaru lub opakowania jest niezadowolający, lecz które mogą skłaniać do przypuszczeń, że może się to zdarzyć; b) klauzule, które podkreślają nieodpowiedzialność przewoźnika za ryzyko wynikające z natury towaru i jego opakowania lub samego opakowania; c) klauzule, w których przewoźnik stwierdza, że nie jest mu znana zawartość ładunku ani jego waga, jakość, miara czy specyfikacja towaru.

Naturalnie, każde zastrzeżenie obniża wartość handlową konosamentu<sup>755</sup>, choć nie ma to dużego znaczenia, gdy bierze się pod uwagę aspekt prawny. Istotny jest tutaj dopiero list gwarancyjny<sup>756</sup> (zwany także rewersem), który zapobiega wystawieniu konosamentu „nieczystego”. Jest on swego rodzaju umową, w której przewoźnik zobowiązuje się do wystawienia czystego konosamentu, natomiast załadowca – do zaspokojenia ewentualnych roszczeń odbiorcy ładunku. Umowa ta ma charakter umowy o zwolnienie dłużnika przez osobę trzecią z obowiązku świadczenia (art. 392 k.c.). Praktyka taka jest różnie oceniana w literaturze i orzecznictwie. Czasem próbuje się dzielić listy gwarancyjne na „dopuszczalne i oszukańcze”<sup>757</sup>. Przykładowo, zdaniem S. Matysika całkowicie dopuszczalnym w handlu morskim jest list gwarancyjny dotyczący nie jakości, lecz ilości towarów<sup>758</sup>. J. Łopuski z kolei uważa, że praktyka wystawiania listów gwarancyjnych jest „równie naganna, jak i niezbędna”<sup>759</sup>. Dynamiczny rozwój transportu za pomocą

<sup>753</sup> Zgodnie z definicją przyjętą w 1950 r. przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu, a uznaną 25 kwietnia 1951 r. przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego.

<sup>754</sup> Podobnie definiują tę kwestię *Incoterms* 1953.

<sup>755</sup> M. Stec, *Konosament...*, s. 816.

<sup>756</sup> Szerzej na temat listu gwarancyjnego zob.: M.H. Koziński, [w:] M. Bączyk, M.H. Koziński, M. Michalski, W. Pyziół, A. Szumański, I. Weiss, *Papiery wartościowe*, s. 470 i n.; S. Matysik, *Prawo...*, s. 81.

<sup>757</sup> W. Popiela, *Ważność listu gwarancyjnego*, TGM 1965, nr 2, s. 53-55, M.H. Koziński, [w:] M. Bączyk, M.H. Koziński, M. Michalski, W. Pyziół, A. Szumański, I. Weiss, *Papiery wartościowe*, s. 470.

<sup>758</sup> S. Matysik, *Podręcznik...*, s. 158.

<sup>759</sup> J. Łopuski, (red.), *Prawo...*, s. 404, S. Matysik, *Podręcznik...*, s. 157, podobnie wypowiada się W. Górski, stwierdzając, że „taka praktyka ma niekiedy cechy oszustwa; nieraz jednak stanowi zło konieczne w masowym

kontenerów ograniczył jednak ostatnimi czasy praktykę stosowania listów gwarancyjnych.

### c) Konosament liniowy i czarterowy

W zakresie, w jakim treść konosamentu obejmuje warunki, na których przewóz jest wykonywany, wyróżniamy konosamenty wystawiane na podstawie umowy bukingowej i czarterowej<sup>760</sup>.

Konsekwencją umów bukingowych zawieranych przy przewozach liniowych jest fakt, iż warunki, na jakich przewóz jest wykonywany, zawarte są najczęściej w treści konosamentu. Nazywamy taki konosament liniowym (*liner bill of lading*). Natomiast przy żegludze nieregularnej, odbywającej się na podstawie umów czarterowych, treść umowy przewozu jest szczegółowo określona czarterem. Istnieje tu praktyka wystawiania konosamentów czarterowych (*bill of lading to be used with charter-party*), uproszczonych w formie i w treści zawierających odesłanie do postanowień czarteru. Stosunek prawny między przewoźnikiem a czarterującym reguluje wówczas treść czarteru. Tym samym zmniejsza się znaczenie konosamentu, a jego rola ogranicza się jedynie do potwierdzenia przyjęcia na statek towaru do przewozu.

Odesłanie zawarte w konosamencie wymienionym jako drugi, aby być skuteczne, musi jednak spełniać określone wymagania. Mianowicie klauzula inkorporująca postanowienia powinna być ujęta w odpowiedni sposób i dostatecznie szeroko, tak by odnosiła się do wszystkich postanowień umowy czarterowej. Oczekuje się też, aby kopia czarteru, do którego konosament odsyła, była do niego dołączona. Jest to w szczególności wymagane przy wykonaniu umów sprzedaży na warunkach dostawy CIF (*Cost, Insurance, Freight*) czy też CFR (*Cost and Freight*) według *Incoterms* wówczas, gdy sprzedający wysyła towar na podstawie umowy czarterowej<sup>761</sup>. W takiej sytuacji konosament z kopią czarteru stanowi dowód wysłania towaru przez sprzedającego na określonych w

---

obrocie morskim, hamującym nadmiernie niekiedy tendencje przewoźnika do klauzulowania konosamentu, choć towar znajduje się w dobrym stanie” – W. Górski, *Umowa...*, s. 191.

<sup>760</sup> J. Łopuski, [w:] A. Szumański (red.), *System prawa prywatnego*, t. XVIII, *Prawo papierów wartościowych*, s. 295.

<sup>761</sup> Tamże, s. 296, J. Łopuski (red.), *Prawo...*, s. 396; również Głosa J. Łopuskiego do Wyroku Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 16.7.2003 r., I ACa 1387/02, OSP 2004, nr 6, poz. 78.



czarterze warunkach i tym samym jest potwierdzeniem wykonania obowiązku sprzedającego wynikającego z umowy sprzedaży.

Odesłanie do czarterpartii może być zamieszczone w konosamencie w różny sposób. Może być ujęte w sposób ogólny (np. „wszystkie inne warunki jak w czarterpartii z dnia...”); może być też tak, że konosament będzie tylko powtarzać warunki przewozu zawarte w czarterpartii. Zdarzają się również konosamenty wydrukowane jednocześnie z czarterpartią, będące jednym dokumentem i łącznie przekazywane odbiorcy<sup>762</sup>. Należy wspomnieć, że w stosunku do odbiorcy ładunku legitymowanego z konosamentu, któremu treść umowy przewozu nie była znana bądź też który nie mógł się z łatwością z nią zapoznać, przewoźnik nie może skutecznie powołać się na postanowienia tej umowy. Inaczej przejawia się oczywiście sytuacja odbiorcy ładunku, który dochodzi swoich praw w stosunku do przewoźnika na podstawie konosamentu z dołączoną kopią czarteru, do którego odsyła<sup>763</sup>.

Klauzule inkorporujące w konosamencie treść czarterpartii budzą poważne wątpliwości w praktyce, właśnie w sytuacji gdy konosament nabywany jest w dobrej wierze przez osobę trzecią, która nie uczestniczyła w zawarciu umowy czarterowej i nie miała żadnego wpływu na jej treść<sup>764</sup>. Stwierdza się niekiedy, że postanowienia umowy mogą wtedy zostać uznane za nieskuteczne wobec nabywcy konosamentu, jeżeli są one nietypowe, a nabywca ten nie mógł się z nimi zapoznać, albo wyraźnie odbiegają one od postanowień konosamentu<sup>765</sup>.

#### d) Konosament zwykły i przeładunkowy

Biorąc pod uwagę trasę przewozu, wyróżnia się konosamenty zwykłe i przeładunkowe. Konosament zwykły potwierdza, że towar będzie przetransportowany przez określonego przewoźnika, konkretnym statkiem, do konkretnego portu. Natomiast konosament przeładunkowy (*transshipment bill of lading*) jest wystawiany w sytuacjach, gdy statek,

<sup>762</sup> S. Matysik, *Podręcznik...*, s. 145.

<sup>763</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 16.7.2003 r., I ACa 1387/02, OSP 2004, Nr 6, poz. 78, z głosem J. Łopuskiego.

<sup>764</sup> M. Stec, *Konosament...*, s. 809, M.H. Koziński, [w:] M. Bączyk, M.H. Koziński, M. Michalski, W. Pyziół, A. Szumański, I. Weiss, *Papiery wartościowe*, s. 468; M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie autonomii woli stron w morskich kontraktach żeglugowych*, Gdańsk 1996, s. 66.

<sup>765</sup> Postanowienie SN z 22.4.1966 r., I CR 433/64, OSPiKA 1967, nr 1, poz. 7, z głosem J. Łopuskiego.

na który załadowano towar, nie transportuje go do miejsca przeznaczenia, ale przewoźnik zobowiązuje się przeładować towar na inny statek<sup>766</sup>. Odbywa się to na jego koszt; na nim też spoczywa odpowiedzialność za wykonanie umowy przewozu do portu wskazanego w konosamencie. Ponadto w treści takiego konosamentu wymieniony jest port przeładunkowy oraz nazwa statku, który przewiezie towar do miejsca wyładowania.

#### e) Konosament bezpośredni

Genezy ukształtowania się tego rodzaju konosamentu należy upatrywać w fakcie, że na początku XIX w. przewoźnicy morscy (by poszerzyć zakres usług i pozyskać klientów) zaczęli przyjmować do przewozu towary przeznaczone do portów, do których ich statki nie dochodziły. Praktyka taka odbywała się oczywiście za porozumieniem stron. Wynikało to przede wszystkim z tego, że duże porty nie miały (i nawet współcześnie nie mają) bezpośrednich połączeń z małymi portami<sup>767</sup>.

Konosament bezpośredni<sup>768</sup> (*through bill of lading*) dotyczy bowiem przyjęcia ładunku do przewozu, który ma być dokonany na części trasy przez innego przewoźnika. Współcześnie jednak rozumie się pod tym pojęciem dwie sytuacje. Mianowicie: po pierwsze, takiego przewozu, w którym nie ma bezpośredniej komunikacji morskiej do miejsca przeznaczenia. W takiej sytuacji przewóz ładunku częściowo odbywa się statkiem (drogą morską), a w części z wykorzystaniem innych rodzajów przewozu (np. drogowego, kolejowego, lotniczego). Konosament tego typu jest najczęściej określany mianem konosamentu na przewóz kombinowany (*combined transport bill of lading*) albo też multimodalnego<sup>769</sup> (pierwsza nazwa jest również stosowana w formularzach wzorcowych). Druga sytuacja natomiast występuje, gdy przewóz tylko częściowo znajduje się poza zasięgiem działalności

<sup>766</sup> M.H. Koziński, [w:] M. Bączyk, M.H. Koziński, M. Michalski, W. Pyziół, A. Szumański, I. Weiss, *Papiery wartościowe*, s. 469.

<sup>767</sup> S. Matysik, *Podręcznik...*, s. 159.

<sup>768</sup> Szerzej na temat konosamentu bezpośredniego: L. Babiński, J. Siedlecki, *Konosament bezpośredni w rozwoju obrotu międzynarodowego*, Szczecin 1963r., J. Siedlecki, *Konosament bezpośredni*, TGM 1962, nr 2, s. 45–47.

<sup>769</sup> J. Łopuski, [w:] A. Szumański (red.), *System prawa prywatnego*, t. XVIII, *Prawo papierów wartościowych*, s. 314.

przewoźnika i składa się z dwóch lub więcej etapów. Wówczas ładunek transportuje się do portu przeznaczenia cały czas drogą morską, ale używa się do tego dwóch lub więcej różnych statków morskich, przeładunku zaś dokonuje się w portach pośrednich<sup>770</sup>. Tego rodzaju transport jest bardziej tożsamy z pojęciem konosamentu bezpośredniego<sup>771</sup>.

Wspomniany przed chwilą konosament obejmuje całą trasę przewozu, przy czym nie ma tutaj znaczenia rodzaj przewozu. Wystawiany jest on przez pierwszego przewoźnika, pod warunkiem że jest nim przewoźnik morski<sup>772</sup>. Jest to istotne, dlatego że tylko podmiot będący przewoźnikiem głównym<sup>773</sup>, więc ten, który podejmuje się wykonania przewozu morskiego, jest przewoźnikiem morskim, o którym mówi art. 138 § 1 k.m., a wystawiony przezeń konosament bezpośredni podlega regulacji Kodeksu morskiego o konosamencie<sup>774</sup>. Ów główny przewoźnik, jest przewoźnikiem umownym na całej trasie przewozu i przewoźnikiem faktycznym w zakresie odcinka, na jakim sam wykonuje transport<sup>775</sup>. Umożliwia to zastąpienie kilku umów dotyczących kolejnych faz transportu jedną i potwierdza to jeden dokument przewozowy.

Ogólne zasady prawne dotyczące konosamentu bezpośredniego zostały zawarte w art. 138 k.m., natomiast prawa i obowiązki konkretnych przewoźników reguluje już art. 139 k.m. Jednak przepisy art. 139 k.m. są przepisami względnie obowiązującymi i z reguły bywają wyłączone klauzulami umowy, czasem nawet klauzulami samego konosamentu<sup>776</sup>. Zwłaszcza przewoźnicy uchylają w nich postanowienia związane z odpowiedzialnością solidarną, ograniczając swoją odpowiedzialność jedynie do tej części trasy, na której sami wykonują faktycznie transport. Jeśli zaś chodzi o pozostałe etapy przewozu, ich odpowiedzialność ogranicza się do należytej staranności w wyborze

---

<sup>770</sup> M. Szuldenfrei, *Prawo...*, s. 143.

<sup>771</sup> J. Łopuski, [w:] A. Szumański (red.), *System prawa prywatnego*, t. XVIII, *Prawo papierów wartościowych*, s. 314.

<sup>772</sup> M.H. Koziński, [w:] M. Bączyk, M.H. Koziński, M. Michalski, W. Pyziół, A. Szumański, I. Weiss, *Papiery wartościowe*, s. 469.

<sup>773</sup> L. Babiński, J. Siedlecki, *Konosament...*, s. 31.

<sup>774</sup> J. Łopuski, [w:] A. Szumański (red.), *System prawa prywatnego*, t. XVIII, *Prawo papierów wartościowych*, s. 315.

<sup>775</sup> M. Stec, *Konosament...*, s. 818; S. Matysik, *Prawo...*, s. 85 i n.

<sup>776</sup> S. Matysik, *Podręcznik...*, s. 160.

dalszego przewoźnika, a tym samym zapewnienia prawidłowości wykonania dalszego przewozu (art. 139 § 2 k.m.). Zdaniem M. Steca ten model odpowiedzialności jest „wyraźnie zbliżony” do modelu odpowiedzialności spedytora z art. 799 k.c.<sup>777</sup>

Regulacja kodeksowa przyznaje przewoźnikowi, który na podstawie solidarnej odpowiedzialności z konosamentu bezpośredniego zapłacił odszkodowanie, uprawnienie do żądania od każdego z pozostałych przewoźników, ponoszących odpowiedzialność z tego konosamentu, zwrotu odpowiednio przypadającego na niego frachtu. Zwolniony z tego obowiązku jest ten przewoźnik, który udowodni należyłą staranność przy wykonywaniu swoich czynności (art. 139 § 3 k.m.). Natomiast ostatni przewoźnik powinien wykonać znane mu prawa poprzednich przewoźników, w szczególności ich prawo zastawu (art. 139 § 4 k.m.). Chodzi tu o prawo zastawu na ładunku z tytułu należności wszystkich przewoźników, a stosowna wzmianka o tym jest zazwyczaj zamieszczana w konosamencie bezpośrednim<sup>778</sup>.

Problematiczny jest natomiast moment od chwili wyładowania ładunku z jednego statku do załadownia na drugi. W tym okresie kwestia odpowiedzialności przewoźników jest sporna, gdyż na podstawie Konwencji brukselskiej o konosamentach każdy z nich odpowiada za ładunek od momentu przyjęcia na statek do chwili wydania<sup>779</sup>. Właśnie dlatego, mimo wystawienia jednego konosamentu bezpośredniego, wystawia się dodatkowo co najmniej jeden dokument zwany konosamentem lokalnym<sup>780</sup>. Ten ostatni reguluje stosunki między dwoma przewoźnikami morskimi. W przypadku, gdy kolejny etap przewozu nie jest wykonywany drogą morską, następny przewoźnik (np. kolejowy) będzie z reguły wymagał wystawienia listu przewozowego<sup>781</sup>.

Warto dodać, że transport za pomocą konosamentów bezpośrednich dotyczy niejednokrotnie przewoźników z różnych krajów. Na tym tle pojawia się więc dodatkowo kwestia sporów dotyczących stosowania różnych krajowych porządków prawnych<sup>782</sup>.

---

<sup>777</sup> M. Stec, *Konosament...*, s. 818; J. Siedlecki, *Konosament bezpośredni*, s. 47.

<sup>778</sup> S. Matysik, *Prawo...*, s. 86.

<sup>779</sup> Tamże, s. 85.

<sup>780</sup> M. Stec, *Konosament...*, s. 818 i n.; S. Matysik, *Prawo...*, s. 85.

<sup>781</sup> S. Matysik, *Prawo...*, s. 85.

<sup>782</sup> S. Matysik, *Podręcznik...*, s. 160.

#### f) Konosament elektroniczny

Konosament elektroniczny (*electronic bill of lading*) jest obecnie coraz częściej stosowaną formą dokumentowania transportu ładunku drogą morską. Szybkość wykonywania przewozów spowodowała, że tradycyjne konosamenty stały się w wielu przypadkach nieprzydatne i zostały zastąpione przez morskie listy przewozowe. Są one obecnie najbardziej powszechną formą udokumentowania przewozu morskiego<sup>783</sup>. Jest to zrozumiałe, zwłaszcza że posiadanie morskiego listu przewozowego nie jest wymagane do odbioru ładunku w porcie przeznaczenia i takiego odbioru brak tego dokumentu nie wstrzymuje.

Najwięksi załadowcy nie przyznają konosamentowi obecnie dużego znaczenia, gdyż dokonują załadunków na rzecz sieci swoich przedsiębiorstw, wobec czego wystarcza zwykły dokument transportowy<sup>784</sup>. Wynika to głównie z faktu konteneryzacji przewozów i rozwoju przewozów typu *door-door*<sup>785</sup>. W konsekwencji, w wielu transakcjach sprzedaż ładunku podczas przewozu nie jest dokonywana. Tym samym nie ma potrzeby stosowania dokumentów o charakterze papieru wartościowego, jakim jest konosament. Ponieważ jednak w pewnych dziedzinach handlu morskiego wciąż jeszcze konosament pozostaje niezbędny, wypracowano rozwiązania idące w stronę komputeryzacji wystawiania i przenoszenia tego dokumentu<sup>786</sup>. Trzeba od razu zaznaczyć, że w obecnym systemie prawnym jedynie wola stron umożliwiła stosowanie elektronicznych konosamentów. Ponadto pozostaje sporne, czy Reguły haskie i Reguły Haga–Visby mogą być stosowane do konosamentów elektronicznych<sup>787</sup>. Reguły hamburskie (art. 14.3) dopuszczają podpis elektroniczny na konosamencie, jeśli nie stoi to w sprzeczności z prawem państwa, w którym został wystawiony ów konosament. Rozstrzygające znaczenie będzie więc miało tu prawo wewnętrzne. Problematyczna jest również funkcja konosamentu jako papieru wartościowego, gdy ma on postać dokumentu elektronicznego. Jest to efektem stosowanych obecnie zasad przekazu elektronicznego w

---

<sup>783</sup> M. Dragun-Gertner, *Konosament elektroniczny w transporcie morskim*, Prawo Morskie, t. XX, s. 108.

<sup>784</sup> Tamże.

<sup>785</sup> Chodzi tutaj o drzwi domu składowego.

<sup>786</sup> Szerzej na temat technicznych rozwiązań: M. Dragun-Gertner, *Konosament...*, s. 107–119.

<sup>787</sup> Tamże, s. 118.

stosunkach kontraktowych, które nie pozwalają na równorzędne uznawanie konosamentów papierowych i elektronicznych. Zasadniczym problemem jest kwestia zbywalności konosamentu i wymogów z tym związanych<sup>788</sup>.

Prawne regulacje dotyczące zbywalnych konosamentów uzależniają prawa do ładunku od fizycznego posiadania oryginału dokumentu papierowego. Nie ma ustawowych reguł, na podstawie których strony za pomocą elektronicznej wymiany danych mogłyby skutecznie przenieść uprawnienia analogicznie jak jest to przy papierach wartościowych mających postać tradycyjnych dokumentów papierowych<sup>789</sup>. Funkcjonują natomiast odpowiedniki<sup>790</sup>, których wprowadzenie nie można uznać za pełne ekwiwalenty konosamentu<sup>791</sup>, ale które umożliwiają osiągnięcie takich samych skutków, jakie powiązane są ze zbywalnością konosamentu jako papieru wartościowego. Jest tak dlatego, że wymagają one uczestnictwa przewoźnika albo specjalnego rejestru w każdym transferze, podczas gdy papierowy konosament pozwala na handel towarem, który znajduje się na morzu i jest odizolowany od przewoźnika. Odbywa się to przy zastosowaniu rozwiązań prawnych, takich jak nowacja<sup>792</sup>.

### 3. Podział ze względu na podmiot uprawniony z konosamentu

Konosament może być zgodnie z treścią art. 134 § 1 k.m. wystawiony w trojaki sposób:

a) na imiennie określonego odbiorcę (konosament imienny – *straight bill of lading*); ten rodzaj konosamentu wystawia się zazwyczaj w przypadkach transportu towarów nieprzeznaczonych do dalszego obrotu, gdy osoba odbiorcy jest z góry wiadoma. Jest on stosowany w handlu morskim rzadko<sup>793</sup>, w przypadkach gdy nie zachodzi potrzeba korzystania z niego w celach kredytowych lub dysponowania towarem w czasie

---

<sup>788</sup> M. Dragun-Gertner, *Elektronizacja obrotu morskiego a polskie prawo morskie*, Prawo Morskie, t. XXIII, s. 149.

<sup>789</sup> Tamże, s. 149.

<sup>790</sup> Chodzi tu o konosamenty CMI i Bolero (BBL); szerzej na ten temat: M. Dragun-Gertner, *Konosament...*, s. 107–118.

<sup>791</sup> Doktryna brytyjska wskazuje, że np. BBL należy traktować jako elektroniczne umowy przewozu, a nie konosamenty – M. Dragun-Gertner, *Elektronizacja...*, s. 157.

<sup>792</sup> M. Dragun-Gertner, *Elektronizacja...*, s. 150.

<sup>793</sup> M. Stec, *Konosament...*, s. 820, S. Matysik, *Prawo...*, s. 70.

przewozu<sup>794</sup>. Ponadto w praktyce najczęściej stosuje się wzorcowe drukowane formularze, które zawierają już określenie na zlecenie – *on order*<sup>795</sup>. Niewątpliwą zaletą konosamentu imiennego jest fakt, że wykorzystanie go przez osobę, która weszła w jego posiadanie w sposób bezprawny, jest znacznie utrudnione<sup>796</sup>;

b) na zlecenie załadowcy lub wskazanej przez niego osoby (konosament na zlecenie – *to order*); konosament na zlecenie może również nie wskazywać, na jakiej osoby zlecenie został wystawiony. Wówczas uważa się, że nastąpiło to na zlecenie załadowcy (art. 134 § 2 k.m.). Warto również dodać, że w międzynarodowym obrocie morskim praktyką jest, że w przypadkach, gdy spedytor, który jest załadowcą, nie otrzymał od swego zleceniodawcy innego zlecenia, podaje siebie jako załadowcę. Skutkuje to wystawieniem konosamentu na zlecenie, który następnie przesyła swemu zleceniodawcy lub wskazanej przez niego osobie, indosując go *in blanco*<sup>797</sup>. Konosament na zlecenie jest najbardziej rozpowszechniony praktyce handlu morskiego<sup>798</sup>;

c) na okaziciela (*to bearer*); jak słusznie zaznacza S. Matysik, ten rodzaj konosamentu zawiera w sobie pewne ryzyko dla przewoźnika<sup>799</sup>. Jest tak dlatego, że wystawiając go, nie określa się osoby odbiorcy lub załadowcy, a nawet tego, dla kogo jest ładunek przeznaczony. Dlatego też zazwyczaj w tego rodzaju konosamentach zamieszcza się wzmiankę dotyczącą osoby, którą należy zawiadomić w porcie docelowym o nadejściu ładunku (*notify to...*)<sup>800</sup>.

---

<sup>794</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, [w:] J. Łopuski (red.), *Prawo morskie...*, s. 409.

<sup>795</sup> S. Matysik, *Prawo ...*, s. 71; J. Górski, *Konosament*, Warszawa 1955, s. 62.

<sup>796</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, [w:] J. Łopuski (red.), *Prawo morskie...*, s. 409; J. Górski, *Konosament*, s. 79.

<sup>797</sup> M. Stec, *Konosament...*, s. 820 i n.; S. Matysik, *Prawo...*, s. 71; S. Matysik, *Podręcznik...*, s. 149.

<sup>798</sup> S. Matysik, *Podręcznik ...*, s. 149; M. Stec, *Konosament...*, s. 820.

<sup>799</sup> S. Matysik, *Prawo...*, s. 73.

<sup>800</sup> M. Stec, *Konosament*, s. 821; S. Matysik, *Prawo...*, s. 74.

oświetlenie, hałas, drgania, wstrząsy, promieniowanie ciepłe i mikroklimat<sup>1275</sup>.

Efektem działań ergonomii jest optymalizacja warunków pracy, czyli stworzenie takiego stanu, w którym obciążenie pracą jest możliwie najmniejsze i zapewnia ochronę zdrowia osoby wykonującej pracę. Poza względami bezpieczeństwa ważne jest także zapewnienie komfortu i wygody podczas pracy. Prawidłowa analiza ergonomiczna środowiska pracy daje również możliwości zwiększenia wydajności przy jak najmniejszym koszcie biologicznym człowieka. Dostrzegalne korzyści z wdrażania myśli ergonomicznej są więc w układzie człowiek–praca dwoiste. Z jednej strony wzrost bezpieczeństwa, ochrona zdrowia i eliminacja zbędnego obciążenia sprawiają, że stosunek człowieka do pracy staje się bardziej pozytywny. Tu spełnia się idea humanizacji pracy postulowana już przez prof. Jastrzębowskiego. Z drugiej strony wzrost wydajności pracy jest wymiernym skutkiem ekonomicznym wynikającym z analizy ergonomicznej.

Czynniki te spowodowały szybki rozwój zakresu zainteresowań ergonomii. Pierwotnie kształtowała się ona wyłącznie jako nauka o pracy. Dziś ma znacznie szerszy obszar wpływów. Szczególne znaczenie dla rozwoju standardów, a kolejno norm prawnych związanych z ergonomią miała efektywna działalność organizacji międzynarodowych. Definicja przyjęta przez Międzynarodowe Towarzystwo Ergonomiczne (*International Ergonomics Association*) w roku 2000 określa dziedzinę następująco: „Ergonomia (lub czynnik ludzki) jest dyscypliną naukową zajmującą się zrozumieniem wzajemnego oddziaływania między ludźmi a innymi elementami systemu; jest profesją, która stosuje teorie, zasady, dane i metody w projektowaniu tak, aby optymalizować dobro ludzkie i całkowitą wydajność systemu. Ergonomiści wnoszą swój wkład w projektowanie i ocenę przedsięwzięć, prac, produktów, środowisk i systemów, aby uczynić je kompatybilnymi z potrzebami, zdolnościami i ograniczeniami ludzi”<sup>1276</sup>. W tym ujęciu ergonomia zajmuje się

<sup>1275</sup> *Idem, Podstawy ergonomii*, Warszawa 1982, s. 64.

<sup>1276</sup> Zob. <http://www.iea.cc.>; i dostępną tam treść definicji: “Ergonomics (or human factors) is the scientific discipline concerned with the understanding of interactions among humans and other elements of a system, and the profession that applies theory, principles, data and methods to design in order to optimize human well-being and overall system performance. Ergonomists contribute to the design and evaluation of tasks, jobs, products, environments and systems



określeniem wzajemnych relacji między człowiekiem a całym otaczającym go środowiskiem technicznym, które tworzy pewne systemy, zbiory różnych elementów, między którymi z kolei istnieje sieć oddziaływań i relacji<sup>1277</sup>. Definicja ta podkreśla także główne zadanie ergonomii, jakim jest zastosowanie wiedzy teoretycznej tej nauki w praktyce, co zapewnia takie kształtowanie otoczenia, aby było ono możliwie najbardziej komfortowe dla człowieka, a więc i bezpieczniejsze dla jego zdrowia.

Poszerzenie zakresu badań wymusiło powstanie nowego układu analizowanego w ergonomii, który Edward Franus nazwał „systemem człowiek–technika”. Podsystem technika odnosi się nie tylko do różnych wytworów technicznych, czy to użytkowanych w procesie pracy, czy w życiu codziennym. W jego obrębie wyróżnia się wszelkiego rodzaju działania mające na celu określenie i optymalizację warunków pracy oraz życia, a także styl administrowania ludźmi w różnych procesach<sup>1278</sup>. Ukrywa się w tym walor interdyscyplinarny, wiążący się z procesami normatywnymi, nie tylko normotwórczymi, ale także wykonawczymi.

Rozpatrywanie tak szerokiego systemu nie jest proste i wymaga współpracy dziedzin wiedzy dotyczących obojga jego elementów, a zatem zarówno nauk o człowieku, jak również nauk techniczno-organizacyjnych<sup>1279</sup>. Pomimo znacznych możliwości przystosowawczych człowieka, nie jest on w stanie przekroczyć określonych granic budowy i fizjologii swojego organizmu<sup>1280</sup>. Określeniem tych granic w ergonomii zajmują się właśnie dyscypliny wiedzy o człowieku. Należą do nich: antropologia (zwłaszcza antropometria i antropologia ergonomiczna), biomechanika, fizjologia, psychologia, medycyna, pedagogika i socjologia, a także prawo<sup>1281</sup>. Ich wkład w analizę ergonomiczną jest oczywiście, w zależności od problemu, różnorodny. Na przykład wymiary urządzeń techniczny, czy też odpowiedni zakres ruchów poszczególnych

---

in order to make them compatible with the needs, abilities and limitations of people”.

<sup>1277</sup> E. Franus, *Struktura i ogólna metodologia nauki ergonomii*, Kraków 1992, s. 183.

<sup>1278</sup> *Ibidem*, s. 58–61.

<sup>1279</sup> E. Górńska, *Ergonomia – projektowanie, diagnoza, eksperymenty*, Warszawa 2002, s. 14.

<sup>1280</sup> J. Rosner, *op. cit.*, s. 21–26.

<sup>1281</sup> A. Batogowska, A. Malinowski, *Ergonomia dla każdego*, Poznań 1997, s. 10.

dźwigni determinują wymiary antropometryczne. Prawidłowe uwzględnienie tych pomiarów przy projektowaniu maszyn bądź innych urządzeń, zawsze zmniejsza obciążenie statyczne wynikające ze złej postawy w czasie kontaktu z urządzeniem<sup>1282</sup>. Natomiast określenie obciążenia będzie wynikiem badań lekarzy i fizjologów, a prawidłowe rozmieszczenie urządzeń sygnalizacyjnych i sterowniczych współpracy z psychologami. Rozwiązywanie danego problemu w ergonomii wymaga zazwyczaj współpracy zespołu naukowców z kilku dyscyplin szczegółowych<sup>1283</sup>.

Dyscypliny te umożliwiają w ten sposób realizację funkcji ergonomii, czyli zapewnienie człowiekowi jak najkorzystniejszych warunków w jego relacjach z różnymi systemami technicznymi. Jedną z podstawowych zasad tej nauki jest bowiem antropocentryzm, stanowiący istotę jej głównych założeń, które traktują człowieka jako punkt odniesienia w kształtowaniu otaczającego go środowiska technicznego<sup>1284</sup>. W USA ergonomia jest nazywana nawet inżynierią czynnika ludzkiego (*human factor engineering*)<sup>1285</sup>.

Działalność ergonomiczna nie ogranicza się jednak tylko do przystosowania środowiska technicznego. W pewnym stopniu możliwa

---

<sup>1282</sup> P. Krasucki, E. Michalski, *Ergonomia praktyczna*, Warszawa 1980, s. 64.

<sup>1283</sup> E. Górski, *op. cit.*, s. 15. Można jednak wyróżnić pewne dziedziny nauki, które leżą u podstawy badań ergonomicznych. Są to takie dyscypliny, jak: antropometria i antropologia, higiena, fizjologia i psychologia. Stanowią one podstawę do formułowania twierdzeń i reguł, które są następnie normami i wytycznymi dla praktyków w dziedzinie projektowania i organizacji. Natomiast dyscypliny takie jak medycyna czy socjologia służą tworzeniu twierdzeń wtórnych, które są efektem badań wpływu na człowieka całego jego środowiska pracy bądź życia. Szerzej na ten temat zob. E. Franus, *op. cit.*, s. 44–45 i 94.

<sup>1284</sup> E. Górski, *op. cit.*, s. 64 i 191.

<sup>1285</sup> J. Rosner, *op. cit.*, s. 15. Analizy błędów w układzie relacji człowiek–maszyna wykazały, że usprawnienia techniczne urządzeń nie przynoszą wymiernego skutku, jeśli nie są związane z likwidacją błędów popełnianych przez człowieka. Całkowity błąd systemu zmniejszy się w tej sytuacji o niewielką wartość. Błędy popełniane przez człowieka powstają na granicy tego układu i są zazwyczaj wynikiem niedostosowania maszyny bądź jej elementów do możliwości ludzkich. Dopiero eliminacja tego dysonansu poprzez odpowiednią diagnozę ergonomiczną poprawia sprawność całego układu. Zob. M. Krause, *Ergonomia: praktyczna wiedza o pracującym człowieku i jego środowisku*, Katowice 1992, s. 10–11.

jest także postępowanie odwrotne, mające na celu dostosowanie człowieka do techniki. Powinno się ono jednak ograniczać do stanu, w którym nie przynosi ujemnego wpływu na zdrowie fizyczne i psychiczne. Ten przejaw działalności ergonomicznej jest związany głównie ze szkoleniami, podnoszeniem kwalifikacji i stanu wiedzy człowieka o określonym systemie i jego elementach. Ma to na celu kształtowanie pewnej świadomości ergonomicznej i promowanie metod wykonywania pracy najmniej obciążających organizm, tj. prewencję ergonomiczną<sup>1286</sup>.

To jednak strefa techniki poddawana jest największym przekształceniom w analizie ergonomicznej, a w dalszym etapie ulega rozległej regulacji na różnych poziomach prawnych w systemach źródeł. Praktyczne działania w tym obszarze możemy podzielić na korekcyjne i koncepcyjne<sup>1287</sup>. Ergonomia korekcyjna związana jest przede wszystkim z przekształceniami i korekcjami w już istniejącym systemie technicznym, tj. pracujących już maszynach i urządzeniach, oraz zabezpieczeniem człowieka przed niekorzystnym wpływem środowiska pracy<sup>1288</sup>. Działania korekcyjne są wynikiem współpracy z lekarzami, psychologami oraz specjalistami od higieny i bezpieczeństwa pracy<sup>1289</sup>. To oni zajmują się wykrywaniem tak zwanych ergonomicznych czynników ryzyka, czyli zagrożeń dla zdrowia będących skutkiem niedopasowania technicznego stanowiska pracy oraz procesu pracy do możliwości poszczególnych ludzi<sup>1290</sup>. Efektem czynników ryzyka są choroby zawodowe. Ich

---

<sup>1286</sup> E. Górską, *op. cit.*, s. 14, a także E. Franus, *op. cit.*, s. 197–199. Por. również R. Loudoun, C. Allan, *The effect of time of day on injury patterns amongst adolescents in Australia*, *Applied Ergonomics*, 39, 2008, s. 669, i zawartą tam opinię: “In some states these new laws restricting hours young people can work and place special obligations on employers to provide adequate supervision and training to young people. Such restrictions are vitally important because adolescents have a full schedule of learning and social activities during the day before taking on extra hours of work at night (and on weekends). Both governments and employers need to be aware of the special risks of employing young people, so that the future generation of worker can be rightfully protected during their developmental years”.

<sup>1287</sup> E. Górską, E. Tytek, *Ergonomia w projektowaniu stanowiska pracy*, Warszawa 1998, s. 25.

<sup>1288</sup> E. Górską, *op. cit.*, s. 25.

<sup>1289</sup> J. Rosner, *op. cit.*, s. 28.

<sup>1290</sup> W. Horst, *Ryzyko zawodowe na stanowisku pracy. Cz. I. Ergonomiczne czynniki ryzyka*, Poznań 2004, s. 33.

powstawanie wiąże się czasem z przyjmowaniem nienaturalnej pozycji ciał i wykonywaniem nienaturalnych ruchów w czasie pracy. Przyczyną takiego stanu jest niedopasowanie konstrukcji obiektów technicznych, ograniczenie przestrzeni pracy i niewielka świadomość ergonomiczna<sup>1291</sup>. Działalność korekcyjna w ergonomii ma więc za zadanie, w miarę możliwości, likwidować ergonomiczne czynniki ryzyka, a dzięki temu zwiększać bezpieczeństwo człowieka w analizowanym układzie.

Często jednak wady urządzeń są wynikiem błędów popełnionych w czasie projektowania. Likwidacja tych błędów jest trudna, dlatego w ergonomii rozwinęła się działalność koncepcyjna, której zadaniem jest wprowadzanie zasad ergonomii już od wczesnych etapów opracowań rozwiązań technicznych projektu przez wszystkie dalsze stadia jego realizacji, aż do powstania konkretnego obiektu technicznego bądź systemu organizacji pracy<sup>1292</sup>. Prawidłowe działania koncepcyjne pozwalają uniknąć wielu strat zarówno ekonomicznych, będących wynikiem zmniejszonej wydajności pracy czy utraty zdrowia, jak i psychicznych, brak bowiem dopasowania przekłada się, również na psychiczne odczucia człowieka takie, jak złe samopoczucie, czy brak satysfakcji z pracy<sup>1293</sup>.

---

<sup>1291</sup> *Ibidem*, s. 52–53.

<sup>1292</sup> J. Rosner, *op. cit.*, Warszawa 1982, s. 15. Kształtowanie konstrukcji urządzenia jest najłatwiejsze w fazie koncepcyjnej i projektowej. Najistotniejsze i najbardziej efektywne zmiany możliwe są w fazie wykonania i badania prototypu, w której człowiek ma już bezpośredni kontakt z obiektem i możemy zweryfikować poprawność założeń konstruktora. Zob. E. Górską, E. Tytek, *op. cit.*, s. 42–43.

<sup>1293</sup> E. Górską, *op. cit.*, s. 27. W praktyce oba rodzaje działalności wzajemnie się przeplatają i uzupełniają, w ergonomii korekcyjnej niezbędne jest bowiem zastosowanie rozwiązań koncepcyjnych w celu wykrycia błędnych rozwiązań i likwidacji dysfonansu, ale nie byłoby też możliwe projektowanie koncepcyjne bez znajomości zaleceń i doświadczeń nabytych w czasie działań korekcyjnych. Wskutek rozwoju ergonomii wyróżniono następujące działy badawcze: mieszkań, czasu wolnego, rekreacji i sportu, osób starszych i niepełnosprawnych, prac biurowych ze szczególnym uwzględnieniem stanowiska komputerowego, prac ekstremalnych, np. na dużych wysokościach, prac operatorskich zautomatyzowanych i zrobotyzowanych oraz systemów złożonych. Zob. E. Tytek, *Projektowanie ergonomiczne*, Warszawa 2001, s. 34–36.

### 3. Prawidłowości analizy ergonomicznej

Ergonomia, jak każda nauka, posiada pewien określony zbiór zasad, które wyznaczają charakter jej badań. Do najważniejszych z nich należy zasada antropocentryzmu, na podstawie której człowiek stanowi podstawowy układ odniesienia każdej działalności ergonomicznej<sup>1294</sup>. Zasada ta ściśle wiąże się z celem i jest odzwierciedleniem głównych założeń tej nauki, czyli przystosowania środowiska technicznego do możliwości i potrzeb człowieka.

Zastosowanie zasady antropocentryzmu przejawia się głównie uwzględnieniem w projektowanych systemach tak zwanego „czynnika ludzkiego”, czyli zespołu możliwości fizycznych oraz motorycznych (wyznaczanych przez szereg cech antropometrycznych), fizjologicznych, psychologicznych (związanych z uczeniem się, motywacją, nawykami) i społecznych (związanych z relacjami międzyludzkimi)<sup>1295</sup>. Ma to zasadnicze znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania analizowanego systemu. Określone wymiary antropometryczne i zakres ruchów ciała ludzkiego determinują strukturę przestrzenną obiektu technicznego, czyli jego konstrukcję, kształt, wielkość oraz rozmieszczenie elementów<sup>1296</sup>. Chodzi tu zwłaszcza o rozmieszczenie i ukształtowanie tych części urządzeń, na które człowiek bezpośrednio wpływa, a zatem takich jak elementy sterownicze i sygnalizacyjne, które stanowią punkty kontaktowe w układzie człowiek–maszyna<sup>1297</sup>.

Zlekceważenie zasady antropocentryzmu w dostosowaniu środowiska technicznego do możliwości fizycznych i motorycznych przyczynia się także do powstania różnych chorób zawodowych.

---

<sup>1294</sup> E. Franus, *op. cit.*, s. 64–65 i 191–192.

<sup>1295</sup> *Ibidem*, s. 188–189.

<sup>1296</sup> D. Kordecka (red.), *Nauka o pracy – bezpieczeństwo, higiena, ergonomia. 3: Czynniki antropometryczne i biomechaniczne*, Warszawa 2000, s. 61–62.

<sup>1297</sup> *Ibidem*, s. 62. Prawidłowe uwzględnienie możliwości fizycznych i motorycznych zapewnia stworzenie korzystnych warunków dla funkcjonowania człowieka, co przekłada się na odpowiednie wykorzystanie jego możliwości psychicznych, od których zależy trafność podejmowanych decyzji i zmian w sterowanym obiekcie technicznym. Możliwości psychiczne, takie jak wykrywanie różnych sygnałów i błędów, ocena sytuacji i odpowiednie wnioskowanie, stanowią o przewadze człowiek nad urządzeniem technicznym, a prawidłowe ich funkcjonowanie zapewnia optymalne działanie systemu. Zob. E. Franus, *op. cit.*, s. 189; E. Górska, *op. cit.*, s. 42.

Szczególnie częste są choroby związane z układem ruchu określane jako dolegliwości mięśniowo-szkieletowe i choroby narządów ruchu (MDS), będące wynikiem ekspozycji na ergonomiczne czynniki ryzyka w miejscu pracy<sup>1298</sup>. Dla przykładu według statystyk WHO 37% chorób zawodowych w roku 2002 stanowiły dysfunkcje kręgosłupa. Dlatego istotne jest uwzględnienie cech antropometrycznych już we wczesnym etapie projektowania struktury przestrzennej danego systemu – w tzw. fazie konceptualnej istnienia systemu<sup>1299</sup>.

W procesie projektowania ergonomicznego pojawia się jednak dość istotny problem związany z dostosowaniem obiektu technicznego do człowieka. Chodzi tu o duże zróżnicowanie cech antropometrycznych wewnątrz danej populacji. Dobrym rozwiązaniem tego problemu jest wprowadzenie regulacji różnych elementów danego systemu tak, aby stworzyć najlepsze warunki dla najszerzej liczby potencjalnych użytkowników<sup>1300</sup>.

---

<sup>1298</sup> W. Horst, *op. cit.*, s. 11 i 33–34. Przyczyną występowania MDS jest obecność na stanowisku pracy stresorów ergonomicznych, które powstają na skutek braku dopasowania struktury przestrzennej i organizacji procesu pracy do człowieka, co stwarza możliwość powstawania ergonomicznych czynników ryzyka. Wadliwa konstrukcja i parametry techniczne, a także nieprawidłowe rozmieszczenie elementów obiektu technicznego zmuszają człowieka do wykonywania czynności w sposób niekorzystny dla jego zdrowia, który związany jest np. z przyjmowaniem nienaturalnej pozycji ciała i wykonywaniem ruchów wymuszonych, co skutkuje występowaniem obciążeń statycznych i nadmiernego obciążenia narządów ruchu.

<sup>1299</sup> E. Górską, E. Tytek, *op. cit.*, s. 42.

<sup>1300</sup> E. Górską, *op. cit.*, s. 128. Wiąże się to np. z regulacją płaszczyzny siedziska, czy wysokości podparcia pleców w przypadku stanowiska wyposażonego w siedzenie. Regulacja na stanowisku pracy związana jest z zasadą optymalizacji, która przejawia się w ergonomii stworzeniem najkorzystniejszych warunków do funkcjonowania całego systemu w sposób niezawodny i efektywny, a także zapewnieniem człowiekowi bezpieczeństwa i poczucia komfortu. Jednoznaczne określenie optymalnych warunków nie jest jednak proste, gdyż są one ujęte w strefę ograniczoną wartościami ekstremalnymi, tj. minimum oraz maksimum, a duży wpływ na nią mają różnice indywidualne człowieka i obiektów technicznych. W praktyce budowanie warunków optymalnych musi odbywać w oparciu o odpowiednie normy wyznaczone przez nauki o człowieku. Zob. E. Franus, *op. cit.*, s. 191–193.

Zasada podejścia kompleksowego określa udział poszczególnych subdyscyplin w działaniach ergonomicznych w zależności od rodzaju rozpatrywanego problemu. Nie jest konieczny udział ich wszystkich jednocześnie, istnieją bowiem problemy specyficzne, których rozwiązywaniem zajmuje się tylko jedna dziedzina. Określenie cech antropometrycznych należy do kompetencji antropometrii, zagadnienia związane z motywacją rozpatruje psychologia, z wydolnością zaś – fizjologia. Ważne jest jednak, aby wyniki tych badań wzajemnie się uzupełniały zgodnie z regułą komplementarności na wszystkich etapach tworzenia danego systemu. Począwszy od fazy planowania i realizacji badań, kiedy niezbędne jest ustalenie celu pracy, poprzez realizację tych badań oraz formułowanie dyrektyw i norm, aż do wdrażania ich w czasie projektowania i produkcji danego obiektu. W tworzeniu norm musimy uwzględnić wskazania pochodzące z wszystkich dziedzin i wybrać rozwiązanie optymalne<sup>1301</sup>.

Szeroka kwalifikacja ergonomicznych ustaleń dokonuje się na gruncie prawnie sformułowanych norm bezpieczeństwa i higieny pracy. Określeniem bezpieczeństwa i higieny pracy (bhp) obejmuje się instytucję, którą tworzy zbiór norm dotyczących odpowiednich warunków wykonywania pracy. Dziedzina staje się więc przedmiotem ergonomii, medycyny pracy czy też ekonomiki pracy. Podmiotami administracyjnymi zajmującym się kontrolą i nadzorem w zakresie prawa pracy, ze szczególnym naciskiem na bhp, są inspekcje pracy. Administracyjna policja pracy w Polsce działa organizacyjnie na podstawie Ustawy z 13

---

<sup>1301</sup> *Ibidem*, s. 178–182. Dla przykładu rozmieszczenie różnych elementów systemu nie może być podyktowane tylko wartościami cech antropometrycznych człowieka, gdyż nie są to jedyne kryteria dostosowania, choć nie ma wątpliwości, że stanowią istotny czynnik. Muszą one jednak podlegać weryfikacji ze strony innych dyscyplin określających np. możliwości fizjologiczne bądź kryteria psychologiczne organizmu w celu stwierdzenia, czy faktycznie taki układ nie stwarza problemów z odczytem lub obsługą jego elementów, oraz ustalenia ich optymalnej lokalizacji. Należy także mieć na uwadze fakt, że zainteresowaniu ergonomii podlegają przede wszystkim te elementy systemu technicznego, z którymi człowiek ma jakikolwiek kontakt. W zależności od tego kształtujemy „powierzchnie zetknięcia” człowieka i urządzenia. Struktura przestrzenna stanowiska musi być opracowywana pod kątem czynności, jakie będą na nim wykonywane, gdyż tylko wtedy będą one wykonywane prawidłowo. Zob. M. Krause, *op. cit.*, s. 102–104.

kwietnia 1997 r. o Państwowej Inspekcji Pracy. Z kolei Polski Komitet Normalizacyjny w 1999 r., a później w roku 2004, określił w zakresie bhp istotną normę – Systemy Zarządzania Bezpieczeństwem i Higieną Pracy.

Faktyczny, pragmatycznie ukierunkowany czynnik prawny pozwala na obserwację zmian w efektywności stosowania prawa przez podmioty prawne. Ciekawych wniosków dostarcza w tej materii porównanie funkcjonowania podmiotów zajmujących się inspekcją w krajach o znacznym dorobku normatywnym w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy. Ustanowienie systemów inspekcji pracy pozostawało w bliskim związku z narastaniem organizacji ruchu pracy, a także pojawieniem się programów kompensacyjnych dla pracowników w XIX w. Dla przykładu reformy Bismarcka stały się połączeniem koncepcji inspekcji z ideą zabezpieczenia socjalnego.

W perspektywie historycznej inspekcja jest wszechstronnym, podmiotowym objęciem różnych form odpowiedzialności, co bardzo wyraźnie widać na przykładzie Belgii. Gdy brytyjska *Health and Safety Executive* oraz szwedzka *Work Environment Authority* koncentrowały się głównie na ochronie zdrowia i tworzeniu standardów bezpieczeństwa, wielu spośród belgijskich inspektorów w ramach przyznanej szerokiej swobody działania zwracało szczególną uwagę na walkę z „szarą strefą” i pracą nielegalną. Zwraca uwagę fakt, że nie było jednak odbicia tej aktywności w zmianach prawnych. Pomimo braku regulacji wzrastała jednak wzajemna współpraca pomiędzy niezależnymi w strukturze administracyjnej inspektorami. Być może zatem zmiany w prawie belgijskim w zakresie organizacji administracji federalnej podążają w kierunku funkcjonalnej fuzji – połączenia, odbijającego szerokie potrzeby, wyznaczane w znacznej mierze żywotnym nurtem ergonomii. 8 listopada 2002 r. belgijska Rada Ministrów upoważniła inspektorów do wymuszania organizacyjnych zmian w zakresie prewencji wypadkowej w pracy.

W ciągu ostatnich 25 lat style i formy ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracy bardzo się zmieniały. Perspektywa modelu polecenia i kontroli bezpieczeństwa wytworzyła przestrzeń dla upoważnionej, częściowej samoregulacji, wynikającej z wielu trudnych do uregulowania kwestii. Szwedzcy inspektorzy pracy w około 30 % miejsc pracy, które poddali inspekcji, ustanawiali miary wewnętrznej kontroli, ale całkowita ich implementacja w procesie badania była raczej wyjątkiem. Inspektorzy w Belgii „oskarżali” nawet administrację o



unikania konfrontacji w poważnych problemach i szczególnie wyraźnymi brakami regulacji. Z pewnością to tylko jeden z wielu problemów<sup>1302</sup>.

Przybliżenie założeń nauki ergonomii sprzyja poszukiwaniu pojęcia prawności<sup>1303</sup>. W warunkach sprzężenia norm o różnym pochodzeniu oraz miejscu w systemie źródeł i oddziaływaniu odnosi się zatem do metod postrzegania prawa jako faktu.

---

<sup>1302</sup> Zob. P. de Baets, *The labour inspection of Belgium, the United Kingdom and Sweden in a comparative perspective*, International Journal of the Sociology of Law, vol. 31, 1, March 2003, s. 35 i n.

<sup>1303</sup> Por. F. Longchamps, *Z problemów poznania prawa*, Wrocław 1968, s. 30.