

CEZARY LUCZYWEK

PODCZARTER STATKU NA CZAS – SYTUACJA PRAWNA STRON ORAZ OSÓB ZAINTERESOWANYCH STATKIEM I ŁADUNKIEM

Artykuł nie pretenduje do roli kompletnego i całościowego opracowania problematyki podczarteru. Jest jedynie próbą pokazania pewnych odrębności tej instytucji na podstawie wybranych zagadnień dotyczących zdarzeń zwykle występujących w trakcie takiego sposobu zatrudniania statku.

Przez umowę czarteru na czas armator zobowiązuje się za wynagrodzeniem oddać czarterującemu do dysponowania statek obsadzony załogą na oznaczony czas albo na okres jednej lub kilku następujących po sobie podróży w celu określonym umową. W granicach określonych umową czarterujący może zawrzeć umowę czarteru na czas z osobą trzecią (podczarter).

Artykuł jest cenny, bo brakuje opracowań doktrynalnych na temat podczarteru. Tak samo nie ma orzeczeń sądów polskich w sprawach z czarterów na czas.

Usprawiedliwiająco mało bogatą rodzimą literaturę w tym przedmiocie należy zauważyć, że podczarter nie jest też zbyt szeroko omawiany w literaturze anglojęzycznej. Najbogatszym źródłem na temat podczarteru są wyroki arbitrażu londyńskiego i nowojorskiego.

WPROWADZENIE

Spośród wielu rodzajów umów zawieranych w żegludze morskiej¹, umowy o korzystanie z cudzego statku stanowią odrębną i złożoną kategorię. Ich charakterystyczną cechą jest używanie statku przez obie strony umowy równocześnie, ale w różny sposób. Kontrahentami takich umów są najczęściej podmioty, które prowadząc działalność żeglugową, dysponują nadmiarem lub odczuwają niedobór własnego tonażu, bądź też zakładają z góry taki sposób eksploatacji statku. Odmienne sposoby korzystania ze statku przez jego

¹ Kodeks morski (ustawa z 18 września 2001 r. – Dz.U. Nr 138, poz. 1545) w swoim tytule VI dotyczącym umów, omawia osiem z nich: umowę o przewóz ładunku, o przewóz pasażerów, czarteru na czas, agencyjną, umowę o usługi maklerskie, holowniczą, o świadczenie usług pilotowych i umowę o ratownictwo.

właściciela (armatora) i dysponenta, w powiązaniu z międzynarodowym charakterem stosunków żeglugowych, powodują powstawanie wielu, niekiedy zawitych kwestii prawnych, zarówno w stosunkach między stronami umowy, jak i między nimi a osobami trzecimi.

Jedną z takich umów o korzystanie z cudzego statku, uregulowaną przez prawo morskie, jest czarter na czas². Artykuł 188 § 1 polskiego kodeksu morskiego definiuje czarter statku na czas jako umowę, przez którą armator zobowiązuje się za wynagrodzeniem oddać czarterującemu do dysponowania statek obsadzony załogą na oznaczony czas albo na okres jednej lub kilku następujących po sobie podróży w celu określonym umową. W angielskim prawie stanowionym brak jest w ogóle unormowań dotyczących czarteru na czas. *Common law* kwalifikuje *time charter* jako umowę o wykonanie usług w oznaczonym okresie, w zamian za opłatę (*hire*) za czas, w którym czarterujący jest uprawniony do używania statku³.

W prawie polskim czarter na czas jest umową *sui generis* dwustronnie zobowiązującą, odpłatną i wzajemną. Prawo angielskie – pomijając uwagi na temat jego prawnego charakteru – zalicza czarter na czas do grupy umów czarterowych⁴, wchodzących z kolei do szerszej kategorii tzw. umów frachtowych, będących prawnym określeniem umów przewozu ładunku statkiem⁵.

Czarter na czas nie jest ani dzierżawą, ani najmem statku. Jest umową o świadczenie usług, które armator dostarcza poprzez swoją załogę, wykorzystując oznaczony statek jako narzędzie do ich świadczenia. W czarterze tym nie ma najmu w prawnym znaczeniu, gdyż statek w czasie trwania czarteru pozostaje w posiadaniu armatora, a przeniesienie posiadania rzeczy na najemcę (posiadania zależnego) jest warunkiem uznania umowy za najem. Czarterujący dostaje jedynie prawo używania statku i tylko w granicach określonych umową.

W większości systemów prawnych umowa czarteru na czas jest również wyraźnie odróżniana od czarterowych umów przewozu ładunku (*voyage charter parties*). Przedmiotem świadczenia armatora nie jest bowiem usługa przewozowa, choćby opłata za nią obliczana była za czas zużyty na wykonanie przewozu, lecz oddanie statku do dyspozycji drugiej stronie kontraktu. Czarter ten jest więc specyficzną formą eksploatacji statku, czyli jego wykorzystywaniem dla osiągnięcia określonych celów (zazwyczaj gospodarczych), zarówno przez armatora, jak i czarterującego. Armator otrzymuje opłatę czarterową w zamian za zapewnienie czarterującemu prawa do dysponowania statkiem i usługami jego załogi. Czarterujący zaś uzyskuje z eksploatacji statku korzyści, zależne

² Do pozostałych umów tej grupy zaliczane są *bareboat* czarter i *slot* czarter.

³ *Halsbury's Laws of England*, London 1997, vol. 43 (2), art. 1413, s. 918.

⁴ *Ibidem*, s. 916. Artykuł 1411 stanowi, że umowy czarterowe dzielą się na trzy główne kategorie: 1) czarter na podróż, 2) czarter na czas i 3) *demise* czarter.

⁵ *Ibidem*, art. 1410, *A contract for the carriage of goods in a ship is called in law a contract of affreightment.*

głównie od celu, dla którego statek czarteruje; najczęściej celem tym jest przewóz ładunków. Ta dwustronna eksploatacja statku wymaga odpowiedniego rozłożenia uprawnień między kontrahentami umowy w odniesieniu do statku i jego załogi oraz szczegółowego ustalenia wzajemnych obowiązków.

Armator zatrudnia i opłaca kapitana i załogę, zapewniając należne im świadczenia. Oni zaś – jako jego podwładni – mają obowiązek stosowania się w pełnym zakresie do poleceń armatora. Czarterujący ma prawo wydawać kapitanowi polecenia jedynie w sprawach eksploatacji statku i w granicach przewidzianych umową czarteru.

W odniesieniu do statku uprawnienia i obowiązki stron dzieli się na dwie grupy: nautyczną i handlową. Przyjęte jest, że w gestii armatora leżą sprawy nawigacyjne i techniczne, czarterujący zaś odpowiada za handlową stronę eksploatacji statku. Armator ponosi tzw. koszty stałe eksploatacji, a więc wydatki związane z utrzymaniem statku w stanie zdatnym do wykonywania zadań, których zgodnie z umową podejmuje się czarterujący (koszty napraw, konserwacji, pomocy nawigacyjnych itp.) oraz koszty ubezpieczenia statku. Czarterujący zwykle zaopatruje statek na czas w paliwo, reguluje należności portowe (w tym pilotowe, holownicze, agencyjne) i przeładunkowe. Ponosi on więc te wydatki, które określane są nazwą kosztów zmiennych lub ładunkowych i ruchu. Jednak korzystając z zasady swobody umów i prawa kształtowania porozumienia zgodnie z własnymi potrzebami, strony mogą wzajemne prawa i obowiązki ustalić według innych niż typowe, korzystnych i właściwych dla siebie kryteriów. Przepisy prawa morskiego, ze względu na swój dyspozytywny charakter w tej materii, tylko ogólnie regulują sprawy podziału uprawnień i obowiązków stron, nie wyznaczając wyraźnej linii demarkacyjnej między obiema gestiami. Podział ten ma jednak daleko idące następstwa w dziedzinie odpowiedzialności stron związanej z wykonywaniem umowy, należy do istoty czarteru na czas i wpływa na rozłożenie ryzyka uprawiania żeglugi między armatora i czarterującego.

Ryzyko utraty i uszkodzeń statku ponosi armator, dlatego czarterujący, wykorzystując statek dla swoich celów eksploatacyjnych, nie może bez zgody armatora narażać statku na ryzyka większe niż normalne. Nie może on na przykład przewozić zacarterowanym statkiem ładunków nielegalnych lub wyłączonych z umowy oraz używać statku poza uzgodnionymi rejonami geograficznymi. Czarterujący statek na czas ponosi natomiast ryzyko gospodarcze, związane z korzystaniem ze statku. Jest on obowiązany do płacenia opłaty czarterowej również wtedy, gdy nie może ze statku korzystać, a przyczyny niemożności nie obciążają armatora. Armator tylko wtedy traci prawo do wynagrodzenia, gdy zaniedbuje świadczenia usług przyrzeczonych w czarterze, naruszając tym swoje umowne zobowiązania⁶. Innymi słowy

⁶ A. Mocatta, M. Mustill, S. Boyd, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, London 1984, s. 361.

armatorowi nie należy się opłata czarterowa, jeżeli przyczyna niemożności używania statku zależy od niego samego lub stanu jego statku i załogi.

Powyższe zasady są konsekwencją prawnego charakteru umowy: armator wypełnia bowiem swój obowiązek oddając statek do dyspozycji czarterującego, a ponieważ nie zobowiązuje się on do wykonania jakichś specjalnych zadań, poza utrzymaniem statku w stanie zdatnym do żeglugi, zatem nie dotyczą go przeszkody stojące na drodze czarterującemu w osiągnięciu celów, jakie ten przed sobą (statkiem) stawia⁷.

Statek nie zawsze musi być oddany do dyspozycji przez jego armatora; może nim być podmiot, który w danej chwili już czarteruje statek na czas. Możliwość podczarterowania statku osobie trzeciej dopuszcza prawo polskie w art. 189 § 1 kodeksu morskiego i taką możliwość zwykle przewiduje większość zawieranych w praktyce umów czarteru na czas.

Institucja podczarteru statku na czas nie doczekała się jak dotąd odrębnego opracowania w polskiej literaturze⁸. Jedyńm autorem, który w swoich rozważaniach poświęca podczarterowi więcej niż dwa zdania, poza zacytowaniem odpowiedniego przepisu z kodeksu morskiego, jest J. Łopuski, w studium pt. *Czarter na czas z 1952 roku*. Niestety, niektóre z tych przedstawionych w tym opracowaniu nie odpowiadają w pełni sytuacji, jaka panuje na współczesnym rynku czarterowym. Omawiając przewidziane w formularzu *Baltim 1939* prawo czarterującego do podczarterowania statku autor stwierdza, iż „W praktyce zachodzi to rzadko, gdyż zazwyczaj celem, dla którego czarteruje się statki na czas, jest uprawianie nimi zawodu przewoźnika, a wtedy nie ma podczarterowania.” Trudno się obecnie zgodzić z takim poglądem, ponieważ praktyka ostatnich kilkudziesięciu lat pokazuje, że ilość statków oddawanych w podczartery jest znaczna, szczególnie na rynku kontenerowców i tankowców.

Większość autorów opracowań dotyczących czarteru na czas, przy okazji podawania ogólnych informacji o tej instytucji piszą, w kontekście historycznym, o rosnącej roli takiej formy eksploatacji statku na rynku żeglugowym, ograniczając się jednak do podania zdawkowych informacji o danej prawem możliwości podczarterowania statku już oddanego w czarter i omówienia jedynie przepisów zawartych w kodeksie morskim, bez wnikania w szczegóły i zawiłości tej instytucji, tak jakby nie była ona warta większej uwagi lub też wydawała się na tyle prosta, iż nie wymaga ani objaśnień, ani choćby szerszego komentarza.

⁷J. Łopuski, *Czarter na czas*, Warszawa 1952.

⁸O podczarterze wspominają w swoich pracach: J. Łopuski – w podstawowej dla poznania instytucji czarteru na czas pracy - studium sprzed pół wieku: *Czarter na czas*, J. Hołowiński w opracowaniu *Czartery w polskim handlu morskim z 1957 roku*, S. Matysik w swoich pracach: *Prawo morskie – zarys systemu i Podręcznik prawa morskiego z lat siedemdziesiątych*, J. Młynarczyk w *Prawie morskim* wydanym w 1997 i 2002 roku oraz autorzy *Prawa morskiego z 1998 roku* pod redakcją J. Łopuskiego.

A przecież specyficznych problemów, które mogą wynikać podczas eksploatacji statku w podczarterze, wymagających głębszego zastanowienia i odrębnego potraktowania, jest wiele. Mogą one narastać stosownie do długości łańcucha umów czarterowych (który może rozciągać się, jak pokazuje orzecznictwo, nawet do kolejnego, trzeciego podczarteru) i nie można do nich przyłożyć szablonów rozwiązań problemów „zwykłego” czarteru na czas. Brak bezpośrednich prawnych uregulowań nie ułatwia tego zadania, stosowanie zaś przepisów „odpowiednio” jest zawsze bardziej skomplikowane i wymaga niełatwej umiejętności interpretacji często bardzo złożonych norm prawnych.

ISTOTA PODCZARTERU

Z definicji legalnej podczarteru, ujętej w art. 189 § 1 kodeksu morskiego wynika, że jest to zawarta pomiędzy czarterującym i osobą trzecią umowa czarteru na czas. Treść tej umowy ograniczona jest postanowieniami istniejącej już umowy (tego samego rodzaju) czarterującego z armatorem. Podczarterowanie polega na oddaniu do dyspozycji osobie trzeciej cudzego statku przez podmiot aktualnie z niego korzystający, która to osoba zamierza z tego statku również, w odpowiedni sposób, korzystać.

Istota i sens gospodarczy podczarteru są takie same, jak czarteru na czas. Oddający statek w podczarter decyduje się najczęściej na taki krok, albo ze względu na niespodziewane wcześniej trudności w znalezieniu zatrudnienia dla czarterowanego statku, albo nagłą obniżką stawek frachtowych, powodującą nieopłacalność operowania statkiem w danym rejonie, albo też ze względu na otrzymanie korzystniejszej (niż aktualne zyski eksploatacyjne) oferty od osoby trzeciej, potrzebującej właśnie takiego typu statku dla swoich celów. Podmiotami biorącymi cudze statki do korzystania mogą być zarówno przedsiębiorstwa żeglugowe (armatorzy) operujące w rejonie, w którym panuje okres zwiększonego zapotrzebowania na konkretne, oferowane zwykle przez te podmioty usługi przewozowe, jak i armatorzy potrzebujący statków w celu uruchomienia nowej linii, a odczuwający niedostatek własnego tonażu (lub też mający trudności kapitałowe uniemożliwiające zakup własnych statków). Zainteresowanym w korzystaniu z cudzego statku może być też podmiot dysponujący ładunkiem w większych ilościach, chcący uniezależnić się od podaży tonażu na wolnym rynku frachtowym⁹ lub przewidujący zwyżkę stawek frachtowych.

Powyższe czynniki odnoszą się zarówno do czarteru jak i podczarteru. Istnieją jednak dwa elementy różniące podczarter od czarteru na czas.

⁹I. Redman, *Czarterowanie statków morskich na czas*, Gdańsk 1971, s. 46.

Po pierwsze w podczarterze brak jest elementu (lub odgrywa on znacznie mniejszą rolę) z góry zakładanego takiego właśnie sposobu eksploatacji statku, to jest zarabiania na udostępnianiu statku innej osobie, celem korzystania z niego. Takie ekonomiczne założenie przyjąć może jedynie armator statku, który nie bierze czynnego udziału w podczarterze. Po drugie okresy, na jakie oddawane są statki w czartery i podczartery, nie są jednakowe. O ile czartery zawierane są w szerokim wachlarzu czasowym, od kilku miesięcy do kilkunastu lat, o tyle podczartery praktycznie nie odbywają się na warunkach długoterminowych. Zwykle są to umowy na czas jednej lub kilku podróży, kilku miesięcy, lub roku, ale rzadko podpisywane są na okres wieloletni. Takie krótsze terminy wymuszają niejako same motywy (przyczyny), skłaniające przedsiębiorców do brania statku w podczarter, mające z reguły charakter tymczasowy, przejściowy, wynikające nawet z nagłej konieczności. Podpisywaniu umów na bardzo długi czas nie sprzyja bowiem świadomość niepewności rynku, niemożność przewidzenia, jak długo będzie trwała hossa ładunkowa lub zwyżka frachtów, lub czy nowa linia, którą zamierza się otworzyć, będzie opłacalna, a przecież na podstawie właśnie tego typu przesłanek i najczęściej w takich warunkach przedsiębiorcy żegludowi i właściciele ładunków biorą cudze statki do używania.

Podmiot, który czarterując statek oddaje go w podczarter (*sub-charter*) określany jest w literaturze angielskiej mianem *disponent owner*¹⁰, zaś jego kontrahent *sub-charterer*. Nasze prawo oznacza strony umowy czarteru na czas słowami „armator” i „czarterujący”. Nie rezerwuje specjalnej nazwy dla podmiotu biorącego statek w podczarter, określając go ogólnie jako osobę trzecią. W dalszej części artykułu, dla jasności terminologicznej, będzie on określany jako „podczarterujący”, osoba zaś oddająca statek do dysponowania podczarterującemu – jako „czarterujący główny”. Nazwa „armator” może być jedynie używana wobec rzeczywistego armatora statku, będącego jego samoistnym lub zależnym posiadaczem.

Stronami umowy w podczarterze są więc czarterujący główny i podczarterujący. Pełnią oni wobec siebie takie same funkcje jak armator i czarterujący jego statek w czarterze głównym, choć w nieco limitowanym zakresie¹¹. Wydaje się jednak, że krąg zainteresowanych podczarterem jest znacznie szerszy. Bez wątpienia najważniejszym z nich jest armator podczarterowanego statku. Nie jest on stroną umowy, ale – jak dalej zostanie wykazane – podmiotem, który może stać się bezpośrednio zainteresowany przebiegiem podczarteru. Kolejnymi osobami z tego kręgu są: kapitan, załoga i właściciele ładunków (wobec których armator może być, między innymi, bezpośrednio odpowiedzialny z deliktu za niezdatność żegludową statku). Poza nimi można wymienić tu także pośrednio biorących udział w procesie podczarteru, będących

¹⁰ Podobnie *Halsbury's Laws of England*, art. 1417, s. 921.

¹¹ Teza ta opiera się na treści art. 189 § 1 k.m. i będzie szerzej rozwinięta w dalszej części artykułu.

kontrahentami stron: ubezpieczycieli statku i ładunku, odbiorców ładunku, a nawet załadowców, którzy mogą – jak pokazuje orzecznictwo – dochodzić roszczeń bezpośrednio wobec armatora statku w czarterze na czas¹².

Czarterującym, podczarterującym i armatorem może być jeden i ten sam podmiot, jednak pod warunkiem, iż każda z tych funkcji dotyczy innego statku. Wobec jednego, konkretnego (nazwanego) statku przedsiębiorca żeglugowy może pełnić tylko jedną funkcję. Natomiast jeden i ten sam statek może być przedmiotem kilku kolejnych umów czarteru na czas, stając się w ten sposób statkiem czarterowanym i podczarterowanym, a nawet podpodczarterowanym. Łańcuch czarterów może sięgać dość głęboko. Przegląd angielskiego orzecznictwa w sprawach z czarterów na czas pokazuje, iż oprócz częstych „prostych” podczarterów zdarzają się również czartery potrójne¹³ (*sub-sub-charters*). Zarówno teoretycznie, jak i praktycznie nie można wykluczyć możliwości znalezienia się statku nawet w kolejnym, czwartym czarterze na czas (*sub-sub-sub-charter*).

Można sobie wyobrazić, jak bardzo wówczas komplikuje się sytuacja stron kolejnych umów i innych osób zainteresowanych podczarterem (w tym szczególnie pozycja prawna i faktyczna kapitana i załogi) oraz jakie trudności mogą wówczas wystąpić, np. w identyfikacji przewoźnika przez odbiorców ładunku.

PRAWNE UREGULOWANIA PODCZARTERU

Art. 189 kodeksu morskiego stanowi, iż w granicach uprawnień określonych umową, czarterujący może zawrzeć umowę czarteru na czas z osobą trzecią oraz, że w razie dojścia podczarteru do skutku, przepisy kodeksu dotyczące czarteru na czas, określające prawa i obowiązki armatora, stosuje się odpowiednio do osoby oddającej statek w podczarter.

Ponieważ angielskie prawo stanowione nie reguluje instytucji czarteru na czas, w związku z tym nic również nie wspomina o podczarterze. Opracowania doktrynalne także nie poświęcają temu zagadnieniu zbyt wiele miejsca. Jedynie bogate orzecznictwo sądowe i arbitrażowe (w tym również amerykańskie) pozwala na poznanie dosyć skomplikowanego mechanizmu rządzącego tą instytucją, ale przedstawia ją głównie w sytuacjach „zatarcia się” któregoś z jego elementów, powodujących wpłynięcie sprawy przed oblicze

¹²Sprawa *Recovery Services International* przeciwko *The Tatiana L*, 1988 AMC 788 (S.D.N.Y. 1986), w której sąd nowojorski przyznał załadowcy prawo wystąpienia z roszczeniem przeciwko armatorowi statku w oparciu o klauzulę *demise* zawartą w umowie czarteru na czas, wyraźnie nakładającą odpowiedzialność na armatora za szkody powstałe w związku z umową przewozu.

¹³Na przykład sprawa *The Cebu* [1983]1 Lloyd's Rep. 302.

sądu powszechnego lub konieczność rozstrzygnięcia sporu przez sąd polubowny.

Niewątpliwie cennym źródłem informacji o podczarterze mogą być konkretne umowy czarteru na czas zawierane przez przedsiębiorców żeglugowych. Większość obecnie używanych standardowych formularzy czarteru na czas przewiduje w swych postanowieniach możliwość podczarterowania statku. Klauzule podczarteru zawarte w formularzach posługują się różnymi sformułowaniami: od stwierdzeń, iż czarterujący ma swobodę w oddaniu statku w podczarter (w obu funkcjonujących na rynku czarterowym formularzach *NYPE*¹⁴), przez przewidzenie jedynie takiej możliwości (w formularzu *Balttime 1939*¹⁵), lub przyznanie takiego prawa czarterującemu (w formularzu *STB*¹⁶), do udzielenia zezwolenia czarterującemu na podczarterowanie statku (w formularzu *Shelltime*¹⁷).

Oczywiście strony – korzystając z zasady swobody umów – mogą dowolnie uzgodnić możliwość, czy też przyznać prawo do oddania statku armatora do dyspozycji kolejnemu kontrahentowi. Jednak nawet bez wyraźnego postanowienia, gwarantującego czarterującemu prawo do podczarteru, czarterujący może podczarterować statek, chyba że w czarterze głównym takie działanie zostało zabronione¹⁸ (tak jak orzekł amerykański sąd w 1901 roku w sprawie *The Ely*¹⁹). Zachodzić może jedynie pytanie: czy konieczna jest zgoda armatora na podczarter? Czy czarterujący główny musi pytać właściciela lub armatora czarterowanego na czas statku o zgodę na oddanie go do eksploatacji osobie trzeciej. Prawo polskie tego nie wymaga. Wymaga jedynie przestrzegania nie przekraczania odpowiednich granic, określonych w czarterze głównym, w treści nowej umowy.

¹⁴ Rząd 16 i 17 formularza *NYPE* przewiduje: *Charterers to have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers remaining responsible for the fulfillment of this Charter Party*. Natomiast klauzula 18 *NYPE*'93 stanowi: *Unless otherwise agreed, the Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party* (Podkreślenia – C.L.).

¹⁵ Klauzula 20 tego formularza stanowi: *The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the owners for due performance of the Charter*.

¹⁶ Klauzula 29 b formularza *STB*, zatytułowana „Sublet”, stanowi co następuje: *Charterer shall also have the right to sublet the Vessel, but in the event of a sublet, Charterer shall always remain responsible for the fulfillment of this Charter in all its terms and conditions*.

¹⁷ Klauzula 18 (Sub-letting) tego formularza stanowi: *Charterers may sub-let the vessel, but shall always remain responsible for due fulfilment of this charter*.

¹⁸ M. Wilford, T. Coghlin, J.D. Kimball, *Time Charters*, Lloyd's of London Press LTD., 1995 r., s. 149.

¹⁹ *The Ely*. 110 F. 563, 570 (S.D.N.Y. 1901). Sąd orzekł: „Sam podczarter był zgodny z prawem i nie naruszał postanowień czarteru głównego. Nie było zastrzeżenia w czarterze głównym zabraniającego zawarcia podczarteru i sąd podczarter był ważny”.

Analiza treści formularzy wzorcowych skłania do stwierdzenia, że jedynie w wypadku zawierania umowy na formularzu *Baltim 1939*, taka zgoda – a na pewno obowiązek poinformowania armatora o zamiarze oddania statku w podczarter – jest konieczna.

PRAWA I OBOWIĄZKI STRON UMOWY CZARTERU NA CZAS STATKU W PODCZARTERZE

Strona oddająca statek w podczarter, pomimo ogólnego lub szczególnego zezwolenia otrzymanego od armatora na dokonanie czynności prawnej zawarcia umowy czarteru na czas z osobą trzecią, nie może zadysponować statkiem w sposób zupełnie dowolny. Kodeks morski, zezwalając czarterującemu na podczarter, wyraźnie zaznacza, iż może on zrobić to „w granicach uprawnień określonych umową”. Oznacza to wymóg takiego skonstruowania treści i warunków nowej umowy czarteru na czas, które nie naruszałoby żadnego z postanowień zawartych w umowie wiążącej czarterującego głównego z armatorem.

Praktyka wykazuje, że nie zdarzają się jednakowo brzmiące teksty umów w czarterze i podczarterze na czas tego samego statku. Treści klauzul, jakie wprowadza podczarterujący do swojej umowy, muszą być jednak pod pełną kontrolą oddającego statek do dyspozycji, gdyż podczarterujący nie zna (i ze względów czysto handlowych – nie powinien szczegółowo znać) treści umowy czarteru głównego, a czasem nawet nie wie o jego istnieniu²⁰, co z prawnego punktu widzenia jest normalne, gdyż armator jest dla podczarterującego osobą trzecią. Zatem obowiązkiem czarterującego głównego jest zaznaczenie i uwzględnienie w umowie z podczarterującym wszystkich postanowień o charakterze restrykcyjnym, które zostały zawarte w czarterze głównym (o ile są istotne dla konkretnego podczarteru). Pozwoli to zapobiec późniejszym, niepotrzebnym roszczeniom, mogącym wyniknąć z rozbieżności treści klauzul obydwu umów, a dotyczących zasadniczych dla używania statku warunków, takich jak: czas trwania czarteru, zakres pływania, wyłączenia

²⁰ Fakt niewiedzy podczarterującego o tym, że czarterowany przez niego statek znajduje się już w czarterze na czas, może być okolicznością działającą na jego niekorzyść. Tak było w sprawie *MMI Int'l Inc. v. Skyros* w 1991 roku., AMC 1264 (N.D. Cal. 1990), w której podczarterujący próbował dochodzić prawa zastawu na czarterowanym statku za złamanie warunków umowy przez podmiot, od którego statek wyczarterował.

Sąd kalifornijski orzekł, że istniejąca w czarterze głównym klauzula zabraniająca zastawu uniemożliwia podczarterującemu wykonanie zastawu. Sąd uznał, że podczarterujący – przez wykazanie należytej staranności - mógł dowiedzieć się, że statek jest w czarterze na czas, który zawiera taką właśnie klauzulę. Powództwo podczarterującego zostało oddalone.

z eksploatacji²¹, obowiązki kapitana i załogi, wyłączenia ładunków, zużycie paliwa i dotrzymanie prędkości, prawo zastawu, możliwość dalszego podczarterowania statku.

Kodeks morski przewiduje, iż w wypadku dojścia do skutku podczarteru statku, kodeksowe przepisy dotyczące czarteru na czas, określające prawa i obowiązki armatora, stosuje się odpowiednio do osoby oddającej statek w podczarter (art. 189 § 2 k.m.).

Z uregulowań tych wynika, iż podstawowym obowiązkiem czarterującego głównego jest oddanie statku do dyspozycji podczarterującemu, w miejscu i w terminie uzgodnionym. O ile termin *delivery* zależy wyłącznie od ustaleń stron umowy, o tyle miejsce przekazania²² ograniczone jest postanowieniami wynikającymi z czarteru głównego. Nie może ono znajdować się poza, uzgodnionym w tym czarterze, zakresem dozwolonej eksploatacji statku. Podobne ograniczenia dotyczą zarówno terminu, jak i miejsca zwrotu statku z podczarteru. Termin *redelivery* musi mieścić się w okresie trwania czarteru głównego, zaś miejsce – podobnie jak w przypadku oddania statku do eksploatacji podczarterującemu – musi znajdować się w granicach operowania statku, dozwolonych czarterem głównym.

Ponieważ umowa czarteru na czas wiąże się ściśle z konkretnie wskazanym statkiem, zatem dla obu jej stron, to znaczy oddającego do dyspozycji – czarterującego głównego, jak i biorącego do korzystania – podczarterującego, bardzo ważne jest dokładne określenie danych statku, które wiążą się z jego możliwościami eksploatacyjnymi. Szczegółowy opis zabezpiecza oddającego statek przed reklamacjami dotyczącymi jego właściwości (np. braku możliwości samodzielnego manewrowania z powodu niesprawnych sterów strumieniowych, braków w wyposażeniu uniemożliwiających przewóz konkretnych ładunków itp.), natomiast prawidłowo podane dane dotyczące zdolności przewozowej, szybkości, rodzaju i zużycia paliwa, wydajności urządzeń przeładunkowych, wpływają na wysokość i poprawność kalkulowanych przez podczarterującego zysków i wydatków. Należy przy tym pamiętać, że statek oddawany w podczarter nie należy do oddającego. Czarterujący główny, oferując statek osobie trzeciej, opiera się przede wszystkim na informacjach o statku otrzymanych

²¹ Ewidentnym przykładem oddziaływania warunków czarteru głównego na umowę czarteru na czas w podczarterze jest tekst klauzuli zezwalającej armatorowi na planowe wyłączenie statku z eksploatacji, wiążące się z jego naprawą lub przeglądem (*drydock*). Jeżeli taka klauzula istnieje w umowie głównej, to czarterujący główny musi właściwie powtórzyć ją w swojej umowie z podczarterującym, gdyż jest ona niezbędna dla prawidłowego funkcjonowania statku. Podczarterujący zaś musi zaakceptować te postanowienia (choć nie musi wiedzieć, iż takie ustalenia zapadły wcześniej w umowie czarterującego głównego z armatorem).

²² Miejscem przekazania statku może być zarówno konkretny port, ale także określona pozycja lub rejon geograficzny. Najczęściej są to charakterystyczne punkty, takie jak pozycje stacji pilotowych, trawersy mijanych latarni morskich lub znaków nawigacyjnych.

od jego armatora, a ten nie zawsze jest zainteresowany w ujawnianiu wszystkich szczegółów, zwłaszcza o słabych punktach posiadanej jednostki²³.

Oddający statek do dyspozycji podczarterującemu, obowiązany jest przekazać go w stanie zdatnym do żeglugi, należycie wyposażonym, obsadzonym odpowiednią załogą oraz przystosowanym do celów przewidzianych umową (art. 191 § 1 k.m.). Wpływ czarterującego głównego na zdatność żeglugową statku i jego załogę jest raczej niewielki. Te elementy zależą wyłącznie od armatora. Natomiast jeśli chodzi o zmiany w wyposażeniu, bądź przystosowanie statku do celów nowej umowy, to rola czarterującego głównego może być znacząca. Może on doposażyć statek, zgodnie z ustaleniami, w dodatkowy lub specjalistyczny sprzęt, np. komunikacyjny, pomiarowy, osprzęt kontenerowy, nawet bez informowania o tym armatora, o ile cel używania statku przewidziany w nowej umowie nie jest sprzeczny z warunkami czarteru głównego. Oczywiście nie wchodzi w grę przystosowanie wiążące się z przebudową lub zmianami konstrukcyjnymi. Takie decyzje należą wyłącznie do armatora.

Umowa czarteru na czas zawierana w podczarterze zastrzega też zwykle szereg uprawnień dla czarterującego głównego. Najważniejszym z nich jest prawo do otrzymywania opłaty czarterowej. Prawo to jest skorelowane z odpowiednim obowiązkiem podczarterującego uiszczania czarterującemu głównemu tejsze opłaty, podobnie, jak uprawnienie do zwrotu statku jest powiązane z obowiązkiem jego zwrotu po upływie okresu czarteru.

Przekazanie statku w podczarter powoduje kolejną (po czarterze głównym) cesję części uprawnień należących do armatora, dotyczących kapitana i załogi. Niemniej jednak czarterujący główny, pozostając nadal zainteresowany eksploatacją statku (gdyż pozostaje wciąż odpowiedzialny za wykonanie umowy z armatorem), zachowuje pewną władzę nad statkiem i jego kontakt z kapitanem nie urywa się z chwilą przekazania statku podczarterującemu.

Pomimo, że eksploatacją handlową statku zajmuje się podczarterujący, czarterujący główny może przewozić na swój rachunek ładunki i pasażerów, ale tylko wtedy, gdy uzyska na to zgodę swojego kontrahenta. Może on jednak zakazać podczarterującemu przewożenia określonych ładunków. Musi przy tym pamiętać o konieczności wyłączenia z przewozów tych ładunków, na które nie zezwala jego wcześniejsza umowa z armatorem.

Czarterujący główny ma prawo zawrzeć w umowie czarteru na czas zawieranej z podczarterującym również inne, według własnego uznania, korzystne dla siebie postanowienia, tak samo, jak może to zrobić armator

²³ Nagminnym w praktyce zwyczajem na rynku oferowanych w czartery statków (szczególnie starych jednostek, z trudem walczących o zatrudnienie) jest podawanie przez ich armatorów bardziej atrakcyjnych niż w rzeczywistości danych, np. przez podwyższanie osiągnięć (zawyżone prędkości i obniżone zużycia paliwa) oraz reklamowanie dodatkowych możliwości eksploatacyjno-technicznych statku, typu podgrzewane zbiorniki do przewozu olejów jadalnych, lub chłodnie ładunkowe. Natomiast armatorzy nie ujawniają nie działających (i nie dających się naprawić) urządzeń pokładowych, mechanizmów pomocniczych, typu ster strumieniowy lub dodatkowy system wentylacyjny ładowni itd.

czarterowanego statku, pod jednym jednak warunkiem: nie mogą one naruszać postanowień czarteru głównego i dotyczyć praw majątkowych związanych ze statkiem.

Polski kodeks morski, transponując odpowiednie prawa i obowiązki armatora na czarterującego, który oddaje statek do dyspozycji osobie trzeciej, nie wskazuje *expressis verbis* na uprawnienia i obowiązki tejże osoby trzeciej, która stając się podczarterującym, przejmuje na siebie odpowiednio prawa i obowiązki czarterującego statek na czas. Wydaje się więc, że przepis art. 189 § 2 kodeksu można *per analogiam* zastosować do nowego układu stron umowy czarteru na czas w podczarterze i przepisy określające prawa i obowiązki kodeksowego czarterującego odpowiednio stosować do osoby biorącej statek w podczarter.

Podstawowym zatem obowiązkiem podczarterującego powinno być uiszczanie opłaty czarterowej (*hire*), terminowo i w umówionej wysokości. Tu nie ma żadnych ograniczeń, które mogłyby wynikać z czarteru głównego. Opłata może więc różnić się od opłaty z czarteru głównego zarówno wysokością, jak i sposobem lub formą płatności. Istnieje natomiast generalne ograniczenie w tym obowiązku, wynikające z natury czarteru na czas: używający statek nie płaci *hire* w wypadku niezdatności statku do eksploatacji wskutek braków lub uszkodzeń statku, bądź wskutek niedostatecznej załogi lub braków w jej zaopatrzeniu (art. 192 § 1 k.m.). Oczywistym jest, że powyższe przyczyny niezdatności statku do eksploatacji nie zależą zwykle od czarterującego głównego, a jedynie od armatora i działań samej załogi statku, jednak dla podczarterującego nie ma to żadnego znaczenia. Odpowiedzialnym z umowy jest oddający statek do używania, czyli czarterujący główny i on ponosi konsekwencje braku takiej możliwości, nie otrzymując umówionej zapłaty. Podczarterujący ma natomiast obowiązek uiszczenia opłaty czarterowej również wtedy, gdy z jego winy lub z przyczyn leżących po jego stronie statek nie jest eksploatowany. Podobnie dzieje się wówczas, gdy następstwa przerw w eksploatacji statku wynikają z przyczyn niezależnych od żadnej ze stron, takich jak np. siła wyższa albo działania osób trzecich, za które strony nie odpowiadają (np. władze portowe, terroryści).

Drugim, równie ważnym obowiązkiem podczarterującego, jest ponoszenie kosztów używania statku. Koszty te, do których zalicza się przede wszystkim koszty paliw, olejów, opłat portowych, pilotowych i operacji przeładunkowych, mogą być inaczej rozłożone niż w czarterze głównym. Armatora statku nie interesuje rozkład obciążeń pomiędzy czarterującym głównym a podczarterującym, niemniej jednak, jeżeli w umowie głównej armator zastrzega na przykład, że chce ponosić koszty olejów silnikowych²⁴ lub inne opłaty,

²⁴ Jest to zrozumiałe i najczęściej praktykowane, gdyż właśnie armatorowi najbardziej zależy na prawidłowym eksploatowaniu swoich maszyn i urządzeń i nie może on być nigdy pewien jakości i poprawności produktów dostarczonych przez czarterującego (który zwykle będzie się starał – w trosce o obniżanie swoich kosztów – pozyskać artykuły jak najtańsze, co może odbić się na ich jakości, a w konsekwencji doprowadzić np. do szybszego zużywania się silnika i jego podzespołów).

czarterujący główny musi wziąć je na siebie w umowie z podczarterującym, ograniczając tym samym, w pewnej mierze, prawo swobodnego rozkładu kosztów eksploataowania statku.

Następnym obowiązkiem podczarterującego, a właściwie grupą obowiązków, jest przestrzeganie umówionych zasad uprawiania żeglugi i używania statku. Wśród nich należy wymienić przede wszystkim: nieprzekraczanie dozwolonego zakresu pływania, nie kierowanie statku do portów i miejsc uznawanych za niebezpieczne, używanie statku do przewozu wyłącznie legalnych towarów oraz nieprzewożenie ładunków, które z czarteru wyłączone. Wiele z tych reguł, generujących po stronie podczarterującego obowiązki, może być narzuconych treścią umowy czarteru głównego. Te ostatnie nie mogą być przez czarterującego głównego (bez naruszenia umowy z armatorem) zmienione w jego nowej umowie z podczarterującym. W odniesieniu do tej grupy obowiązków widać wyraźnie, iż występuje konieczność pokrywania się treści klauzul obydwu, niezależnych przecież od siebie, umów.

I wreszcie ostatnim, ale nie mniej ważnym (i wspomnianym już wcześniej) obowiązkiem podczarterującego jest zwrot statku czarterującemu głównemu w terminie i czasie umówionym. Trzeba tu jednak dodać, że często zdarzające się w praktyce czarterowej sytuacji późniejszego zwrotu statku (*overlap*), w podczarterze mogą być przyczyną roszczeń armatora wobec czarterującego głównego, o ile ten wcześniej nie zawiadomił o tym i nie uzyskał zgody armatora, a zezwolił na taką możliwość podczarterującemu²⁵.

Podczarterujący ma zapewnione również pewne prawa, z których najważniejszym jest możliwość dysponowania całą przestrzenią statku przeznaczoną do przewozu ładunku i pasażerów (art. 193 § 1 k.m.). Czarterujący główny, tak samo jak i armator, mogą przewozić swoje ładunki lub pasażerów, ale po uprzednim uzyskaniu zgody: armator – czarterującego głównego, a ten z kolei – podczarterującego (zarówno na swoje ładunki, jak i na armatora).

Jeżeli umowa czarteru na czas pomiędzy czarterującym głównym a podczarterującym tego nie zabrania, podczarterujący ma możliwość oddania statku

²⁵Sytuację taką ilustruje sprawa *Dampskibs Akt.Thor. v. Tropical Fruit Co.* z 1922 roku. Czarter główny zawarto na okres „około 3 lat”, a zwrot statku przewidziano „w porcie USA, atlantyckim lub Zatoki Meksykańskiej”. Czarterujący wykorzystał swoje prawo do podczarterowania statku, ale podczarter nie był na identycznych warunkach z czarterem głównym i przewidywał *redelivery* „w porcie USA, atlantyckim na północ od Hatteras”. Czarter główny rozpoczął się 11 maja 1915 r., wskutek czego powinien się zakończyć „około” 11 maja 1918 r. 10 maja 1918 r. statek znalazł się w Nowym Orleanie, już bez ładunku. Jednakże zamiast oddać statek armatorowi, czarterujący zezwolił na podróż na Kubę i stamtąd do Nowego Yorku, która zakończyła się 24 maja 1918 r. Armator wystąpił wówczas z roszczeniem o *hire* w wysokości odpowiadającej obowiązującym wówczas stawkom na rynku (które były wyższe, niż stawki umówione w czarterze głównym), za czas od 11 do 24 maja. Roszczenie to zostało przez sąd uznane. Sąd orzekł, że podróż na Kubę była nieuzasadnionym przedłużeniem umowy i z prawnego punktu widzenia czarter główny zakończył się w Nowy Orleanie „około” 11 Maja 1918 r. Sąd stwierdził ponadto, iż podczarter nie tworzy żadnych stosunków kontraktowych pomiędzy armatorem i podczarterującym i nie zmienia, w żadnej mierze, praw armatora wynikających z czarteru głównego.

do dyspozycji kolejnego podmiotu, czyli prawo do podczarteru. Podczarterujący może to jednak zrobić pod warunkiem, iż takiego kolejnego podczarteru (*sub-sub-charter*) nie zabrania główna umowa czarterowa. W takim wypadku obowiązkiem czarterującego głównego byłoby umieszczenie w swojej umowie z podczarterującym odpowiedniej klauzuli zakazującej podpodczarteru.

Oprócz omówionych do tej pory uprawnień, strony umowy czarteru na czas w podczarterze umawiają się jeszcze zwykle co do prawa zastawu na przewożonych ładunkach i podziału między siebie wynagrodzenia za ratownictwo wykonane czarterowanym statkiem. Ponieważ umieszczenie w umowie klauzul o tym traktujących może być niezwykle istotne dla armatora statku, zagadnienia te omówiono dokładniej w dalszej części artykułu.

Na koniec należy wspomnieć o nie istniejącym w prawie polskim, a spotykanym w umowach czarterowych, prawie podczarterującego na czas do zastawu na eksploatowanym przez siebie statku. Amerykańska doktryna przyznaje²⁶, że teoretycznie, w pewnych wypadkach, podczarterującemu przysługuje przywilej na statku (*maritime lien*) za naruszenie umowy przez czarterującego głównego. Dodaje jednak, że uprawnienie takie nie przysługuje, gdy umowa czarteru głównego zawiera klauzulę zabraniającą zastawów. Angielscy znawcy zagadnień czarteru podają za Scruttonem²⁷, iż „klauzula w czarterze na czas, dająca czarterującemu zastaw na statku za pieniądze zapłacone z góry a nie zarobione²⁸, prawdopodobnie nie tworzy żadnego rzeczywistego prawa zastawu, gdyż statek nie jest w posiadaniu czarterującego”. Teza ta, interpretowana w sposób rozszerzający, eliminuje również i podczarterującego z kręgu podmiotów uprawnionych do zastawu na statku. Niemniej jednak uprawnienie do zastawu na statku, choćby nawet o symbolicznym prawnym znaczeniu, ma swoją jednoznaczną wymowę: służyć ma zapobieżeniu przejścia pełnej kontroli nad statkiem przez czarterującego głównego na koniec okresu czarteru i pozwoleniu mu na używanie statku dla swoich własnych celów nie związanych z umową z podczarterującym. Już samo zawiadomienie o zamiarze wykonania zastawu ma wywrzeć nacisk na dłużnika i spowodować zwrot nienależnie otrzymanych pieniędzy.

W każdym razie zastaw ten nie daje podczarterującemu żadnych praw majątkowych w stosunku do statku i gdyby jednak podczarterujący zdecydował się wykonać przyznane mu w umowie prawo zastawu i opóźnił oddanie statku, wówczas, wydaje się, powinien kontynuować płacenie *hire* czarterującemu głównemu.

²⁶ M. Wilford, T. Coghlin, J. Kimball, *op. cit.*, s. 149 i 504.

²⁷ A. Mocatta, M. Mustill, S. Boyd, *op. cit.*, 19Ed., London 1984, s. 364.

²⁸ Typowa treść takiego postanowienia, zawarta zwykle w klauzuli dotyczącej zastawu, brzmi: „...the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned...”.

POZYCJA PRAWNA ARMATORA, KAPITANA I ZAŁOGI STATKU W PODCZARTERZE

1. STOSUNKI PRAWNE MIĘDZY ARMATOREM A PODCZARTERUJĄCYM

W większości występujących w obrocie formularzy czarteru na czas armator przyznaje swojemu kontrahentowi uprawnienie do podczarterowania statku w czasie trwania czarteru. Podczarter nie kreuje jednak żadnych stosunków umownych pomiędzy podczarterującym i armatorem. Stąd armator nie może pozwać podczarterującego lub być pozwany przez niego na podstawie czarteru głównego lub podczarteru. Jest to zgodne z zasadą, iż generalnie umowa nie może nadawać praw lub nakładać obowiązków na osoby, które nie są jej stronami.

Armatore nie jest stroną w podczarterze, co nie znaczy, że nie jest, lub nie powinien być, zainteresowany jego przebiegiem. W trakcie trwania podczarteru może wystąpić wiele sytuacji, które mogą zmusić armatora do przyjęcia aktywnej roli uczestnika procesów podczarteru. Wiązą się one przede wszystkim z przewozem ładunku. Podczarterujący i armator statku mogą znaleźć się w bezpośrednich stosunkach prawnych powstałych w wyniku wydania konosamentów w podczarterze. Inaczej niż w prawie polskim, w którym przyjęte jest, iż konosament jest jedynie jednostronnym zobowiązaniem przewoźnika²⁹, doktryna angielska uważa³⁰, że „o ile konosament jest w posiadaniu osoby trzeciej (...), tworzy on zazwyczaj osobny i wyraźny kontrakt pomiędzy przewoźnikiem (zwykle armatorem) i posiadaczem konosamentu”. Stąd stosunki między armatorem a podczarterującym mogą być traktowane w tych okolicznościach jako stosunki umowne i armator może pozywać (i być pozywanym) na podstawie konosamentu, chociaż nie ma praw ani obowiązków wynikających z umowy czarteru na czas, zawartej w podczarterze i nie jest uprawniony do egzekwowania postanowień czarteru głównego wobec podczarterującego.

Armatore może ponosić odpowiedzialność deliktową wobec podczarterującego, jeżeli jest w posiadaniu ładunku należącego do tego podczarterującego. Armatore jednakże może być uprawniony do skorzystania z ekscpekcji i innych warunków umowy, na podstawie której ładunek jest przewożony³¹. Nie bez znaczenia jest tu podstawa roszczeń, którą podczarterujący przywołuje, aby uczynić armatora odpowiedzialnym. W sprawie *The Banes* z 1915 r. amerykański sąd orzekł,

²⁹ J. Gilas [w:] *Prawo morskie*, red. J. Łopuski, Tom I, s. 394.

³⁰ J. Cooke, T. Young, A. Taylor, *Voyage Charters*, Lloyd's of London Press Ltd., 1993, s. 368.

³¹ Patrz przykład statku *Grehven* z 1924 roku, w dalszej części dotyczącej zagadnień ładunku w podczarterze.

że podczarterujący nie jest uprawniony do bezpośredniego odszkodowania od armatora za uszkodzenia ładunku spowodowane niezdatnością statku do żeglugi. Jak stwierdził sąd: „podczarter, nawet na tych samych warunkach co czarter główny, nie konstituuje żadnego stosunku umownego pomiędzy podczarterującym i armatorem”³².

W pewnych okolicznościach armator jest uprawniony do frachtu konosamentowego za ładunek przewożony w podczarterze. Uprawnienie to wynikać może z dwóch źródeł: z postanowień samego konosamentu (jeżeli armator jest przewoźnikiem) i z prawa zastawu na ładunku, gwarantowanego odpowiednimi klauzulami w czarterze głównym i podczarterze. W obydwu przypadkach chodzi oczywiście o uprawnienie do otrzymania frachtów, jako zabezpieczenia za niezapłaconą przez czarterującego głównego opłatę czarterową.

2. STOSUNKI PRAWNE MIĘDZY ARMATOREM A KAPITANEM I ZAŁOGĄ

„W okresie trwania umowy czarteru na czas w podczarterze kapitan i inni członkowie załogi pozostają podwładnymi armatora i mają obowiązek stosowania się do jego wskazówek”. Tak mógłby brzmieć przepis art. 194 § 1 kodeksu morskiego, „odpowiednio” zastosowany do zdarzenia prawnego oddania statku w podczarter. Sytuacja prawna kapitana i załogi w podczarterze nie różni się zasadniczo od ich sytuacji w czarterze głównym. Podczarter nie zmienia stosunków między armatorem a kapitanem i członkami załogi, wynikających z porozumień, na podstawie których są oni zatrudnieni (zwykle umów o pracę). Oddanie statku w podczarter nie zmienia również, generalnie, zakresu przedmiotowego umocowania kapitana³³, jaki powstaje w chwili przejścia statku od armatora w ręce czarterującego głównego. W sprawach eksploatacji statku kapitan staje się przedstawicielem podczarterującego. Istnienie czarteru na czas (głównego) powoduje zawężenie przedmiotowego umocowania kapitana względem armatora do spraw zarządzania statkiem i nawigacji. Armator zgadzając się w swojej umowie z czarterującym głównym na podczarterowanie statku, w sposób dorozumiany zgadza się na poddanie kapitana władzy nowego czarterującego, jednak nadal, przez osobę kapitana, sprawuje kontrolę nad statkiem, a tym samym i eksploatacyjnymi poczynaniami podczarterującego.

³² Sprawa *The Banes*, 221 F. 416, 418 (2d Cir. 1915).

³³ W prawie polskim jest to umocowanie ustawowe (art. 194 § 1 k.m.), w angielskim zaś podstawą umocowania kapitana jest oświadczenie reprezentowanego, zamieszczone w treści umowy czarteru na czas (w formie klauzuli uzgodnionej z drugą stroną).

3. STOSUNKI PRAWNE MIĘDZY PODCZARTERUJĄCYM A KAPITANEM I ZAŁOGĄ

Przekazanie części władzy nad kapitanem czarterującemu głównemu przez armatora oraz jego zgoda na to, aby taką władzę objął również przyszły kontrahent tego pierwszego są konieczne, aby umożliwić podczarterującemu swobodne osiągnięcie celów, dla których statek zostaje przejęty w podczarter. Kapitan nie staje się jednak podwładnym podczarterującego. Jest jedynie, w określonym zakresie, jego pełnomocnikiem. Zakres władzy podczarterującego nad kapitanem jest poniekąd określony treścią umowy czarteru głównego. Z kodeksowych zastrzeżeń dotyczących możliwości zawarcia czarteru na czas przez czarterującego głównego (art. 189 § 1 k.m.) można wysnuć wniosek, iż zakres obowiązków, jakie może nałożyć podczarterujący na kapitana i załogę, nie może wykroczać poza granice ustalone w czarterze głównym. Standardowe sformułowania umowne³⁴ stanowią w tym względzie, iż „kapitan ma obowiązek wykonywania podróży z największym pośpiechem i świadczenia zwyczajowej pomocy wraz z całą załogą statku. Pozostaje on pod rozkazami czarterującego co do zatrudnienia, przedstawicielstwa lub innych spraw”. Spotykane w umowach czarterowych poprawki do sformułowań wzorcowych, niejednokrotnie nakładają na kapitana dodatkowo „odpowiedzialność” za załadunek statku, obok zwyczajowego „nadzoru” nad nim³⁵. Klauzule dodatkowe (*riders*) umowy w podczarterze mogą określać szczegółowo wymagania wobec załogi, wymieniając wśród nich m.in.: obowiązek zamykania i otwierania luków, czyszczenia ładowni, mocowania i rozmocowania ładunku, a także specjalne wymagania dotyczące umów o pracę załogi (np. zgodność z przepisami ITF), dodatkowej obsady lub inne. Niemniej postanowienia dotyczące tego rodzaju spraw nie mogą być dalej idące, niż odpowiednie ustalenia zawarte w czarterze głównym. Dlatego ważną rzeczą jest znajomość obydwu czarterpartii przez kapitana, tzn. zarówno umowy zawartej przez armatora, jak i umowy między czarterującym głównym i podczarterującym. Może to zapobiec wykorzystywaniu załogi przez podczarterującego przez zatrudnianie jej do prac nie uzgodnionych z ich pracodawcą – armatorem statku.

Położenie prawne kapitana statku w podczarterze jest niezwykle trudne. Aby obrazowo przedstawić jego sytuację w czarterze na czas, w literaturze naszej przyjęto, nieładnie skądinąd określenie, iż kapitan ma w tym czarterze „dwu panów”³⁶. Anglicy używają bardziej eleganckiego zwrotu: *the master wears two*

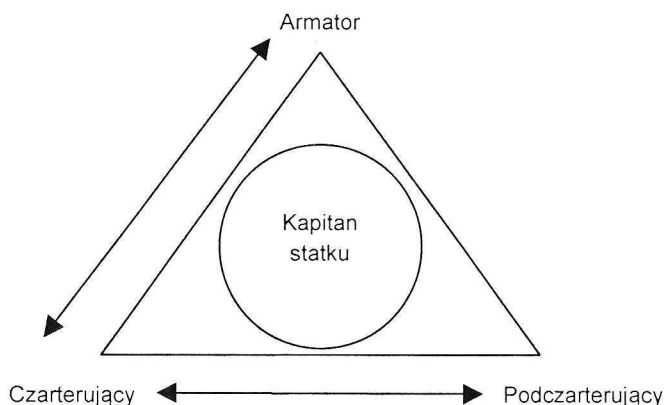
³⁴ Zawarte np. w klauzuli 9 *Baltime* lub 8 *NYPE*.

³⁵ Przykładowo klauzula 8 *NYPE* w swojej drugiej części stanowi: „Charterers are to load, stow, and trim the cargo at their expense under supervision of the Captain (...)”. Bardzo często czarterujący poprawiają ją, wstawiając słowa: *and responsibility* po słowie *supervision*, co powoduje nałożenie na kapitana dodatkowej odpowiedzialności za prawidłowość prowadzonych operacji załadunkowych i w efekcie za roszczenia ładunkowe, które w konsekwencji mogą powstać.

³⁶ S. Matysik, *Podręcznik prawa morskiego*. Warszawa 1979, s. 204.

*hats*³⁷. Sytuacja w podczarterze jest jeszcze bardziej skomplikowana i nie wystarczy opisać jej zwiększając liczbę „panów” lub noszonych kapeluszy³⁸. Żadne z tych określeń nie odzwierciedli skali problemów i stresów związanych z mnogością źródeł władzy i kierunków, z których spływają wskazówki i polecenia do kapitana, zmuszonego do dokonywania oceny hierarchii ich ważności zanim wprowadzi je w życie, nie zapominając przy tym o swoich najważniejszych funkcjach, dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa statkowi i jego załodze.

Układ powiązań podmiotów zainteresowanych podczarterem, z uwzględnieniem w nim pozycji, jaką zajmuje kapitan statku, można przedstawić w postaci następującego schematu:



Zależności pomiędzy poszczególnymi podmiotami nie są jednakowe. Dzięki zawartym umowom czarterowym, pomiędzy armatorem i czarterującym oraz czarterującym i podczarterującym występują silne więzi. Natomiast słabe więzi, lub ich brak, charakteryzują stosunki armatora z podczarterującym. Podobnie też wygląda rozkład odpowiedzialności: armator odpowiada wobec czarterującego (i na odwrót) – z umowy, ten z kolei, w podobny sposób, wobec podczarterującego (i również wzajemnie), zaś odpowiedzialność podczarterującego i armatora wobec siebie może wystąpić jedynie na zasadzie pozaumownej.

Dla pełności obrazu powiązań należałoby jeszcze znaleźć miejsce na schemacie dla właściciela i odbiorcy ładunku oraz spróbować określić kto jest jego przewoźnikiem. Figura zależności odbiegałaby wówczas kształtem od zwykłego trójkąta.

³⁷ M. Wilford, T. Coghlin, J. Kimball w *Time Charters*; C. Hill w *Maritime Law*.

³⁸ Jest to oczywiście przenośnia. Prawidłowym przekładem wcześniej użytego angielskiego kolokwializmu byłby zwrot: „kapitan ponosi wieloraką odpowiedzialność” (*to wear two hats = having various responsibilities*).

Centralne położenie kapitana w tym trójkącie nie świadczy wcale o jego uprzywilejowanej pozycji, a jedynie o szczególnym wyeksponowaniu tej funkcji na działania pozostałych podmiotów w podczarterze. Każdy z nich jest w pewnym zakresie zwierzchnikiem kapitana i ma prawo do wydawania poleceń lub udzielania wskazówek³⁹. Szczególnie trudna sytuacja może wystąpić, gdy polecenia są sprzeczne ze sobą, co może mieć miejsce głównie wtedy, gdy następują tarcia między stronami umów, gdy strony występują z roszczeniami wobec siebie. Zrozumiała skłonność kapitana do wykonywania poleceń leżących w interesie armatora - pracodawcy może spowodować reakcję podczarterującego (lub na jego wniosek – czarterującego głównego) w postaci żądania jego wymiany⁴⁰. Położenie kapitana statku może wówczas przypominać nieco żeglugę po błędnym kole w przysłowiowym trójkącie bermudzkiemu i bardzo często tylko od niego samego zależy wyjście z takiej skomplikowanej sytuacji. Lojalność wobec pracodawcy stawiana na szalę dobrych stosunków z jego kontrahentem oraz konieczność zachowania poprawności układów z podczarterującym, może być często zbyt trudnym przedsięwzięciem, przerastającym możliwości kapitana statku.

Potrójne podporządkowanie kapitana istniejące w podczarterze rodzić może też „niepewność prawną dla kontrahentów statku działających w dobrej wierze, względem których kapitan zaciągnął określone zobowiązania”⁴¹. Osoba trzecia wchodząca w taki stosunek prawny może być zdezorientowana co do tożsamości swojego kontrahenta, widząc na przykład znaki czarterującego głównego na kominie statku, banderę należącą do kraju rejestru – innego niż narodowość strony zawierającej umowę i wreszcie identyfikując kapitana z przedsiębiorstwem armatorskim, nie mającym nic wspólnego z zaciąganym zobowiązaniem. Dla ochrony takich osób w czarterze na czas kodeks morski przewiduje solidarną odpowiedzialność armatora i czarterującego za zobowiązania zaciągnięte przez kapitana w zakresie eksploatacji statku (art. 194 § 3 k.m.). Opierając się na postanowieniu artykułu 189 § 2 kodeksu – przy rozszerzającej jego interpretacji – należy przyjąć, że w trosce o bezpieczeństwo

³⁹ Ustawowy obowiązek stosowania się do poleceń wydawanych przez czarterującego na czas, nakłada na kapitana kodeks morski w art. 194 § 2, stanowiąc: „W zakresie eksploatacji statku kapitan jest z mocy prawa przedstawicielem czarterującego i powinien stosować się do jego poleceń”. Wydaje się, iż na mocy przepisu z art. 189 § 2 k.m., można takie same obowiązki – reprezentacji i wykonywania poleceń – nałożyć również na kapitana statku w podczarterze. Gdyby jednak było to zbyt daleko idące przeniesienie umocowania ustawowego, to we wszystkich standardowych formularzach oraz zawieranych umowach czarteru na czas w podczarterze, biorący statek do użytkowania ustanawia zwykle i tak kapitana swoim pełnomocnikiem, gdyż – jak już wspomniano – jest to niezbędne, aby umożliwić podczarterującemu osiągnięcie celów, dla których przejął on statek.

⁴⁰ Tego typu klauzule spotykane są we wszystkich wzorcowych formularzach i zwykle powtarzane w umowach zawieranych przy podczarterowaniu statku. Jest to przywilej strony biorącej statek do użytkowania i zarazem dosyć skuteczna „broń” w walce o jej własne komercyjne interesy, mająca skłonić kontrahenta oddającego statek do większej elastyczności w decydowaniu o sposobie, w jakim druga strona może z tego statku korzystać.

⁴¹ J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1998, s. 198.

i ochronę osób trzecich działających w dobrej wierze, za eksploatacyjne zobowiązania kapitana w podczarterze odpowiadają solidarnie wszyscy jego uczestnicy, mianowicie: armator, czarterujący główny i podczarterujący. Kapitan może jednak spowodować wyłączenie odpowiedzialności swego pracodawcy i pozostającego poza zobowiązaniem (jeżeli tak jest faktycznie) czarterującego głównego, składając oświadczenie przy zaciąganiu zobowiązania, iż działa w imieniu podczarterującego⁴².

Z faktu, że kapitan i załoga pozostają podwładnymi armatora wynika obowiązek przeciwdziałania przez nich wszelkim zamierzeniom podczarterującego, które mogłyby spowodować uszkodzenie lub utratę statku, lub które byłyby sprzeczne z postanowieniami zarówno umowy zawartej pomiędzy armatorem a czarterującym głównym, jak i tym ostatnim a podczarterującym; o ile te naruszają umowę z armatorem. Lojalność kapitana wobec głównego kontrahenta armatora powinna przejawiać się również w informowaniu czarterującego głównego o przypadkach niezgodności działań podczarterującego z postanowieniami umowy czarteru na czas zawartej w podczarterze (nawet wtedy, gdy działania te nie pozostają w sprzeczności z postanowieniami czarteru głównego).

Przepisy kodeksu morskiego dotyczące praw i obowiązków armatora w czarterze na czas mogą być zastosowane jedynie *mutatis mutandis* do osoby oddającej statek w podczarter. Nie można ich zatem stosować do tych wszystkich sytuacji, w których regulowane są sprawy materialne i techniczne związane ze statkiem oraz sprawy załogowe – inne, niż obsługa eksploatacyjna statku. Tak więc nie można do stron w podczarterze zastosować przepisu z art. 191 § 2 k.m., mówiącego o obowiązku utrzymywania statku przez cały czas trwania czarteru w stanie zdatnym do żeglugi, gdyż taki obowiązek może spoczywać na armatorze statku (i być wykonywany jedynie przez niego). Podobnie też nie znajdzie w podczarterze zastosowania przepis o opłacaniu załogi i zapewnianiu należnych jej świadczeń, gdyż to również leży w wyłącznej gestii właściciela lub armatora statku (lub w szczególnych przypadkach czarterującego statek *by demise*). Do podczarteru nie można również przenieść i odpowiednio zastosować do czarterującego głównego regulacji zawartej w art. 194 § 1 k.m., ustalającej zależność kapitana i załogi od armatora i nakładającej na nich obowiązek stosowania się do jego wskazówek.

⁴²Nie wystarczy w takim wypadku standardowa – tak jak w czarterze na czas – nota: *for time charterers*, gdyż to również nie wskaże wprost podmiotu, w imieniu którego kapitan zaciąga zobowiązanie i może być odczytane błędnie jako wskazanie na czarterującego głównego. Adnotacja kapitana przy podpisywaniu dokumentu zobowiązującego (konosamentu, umowy z firmą sztauerska itd.) powinna wyglądać np. tak: „as agent for XY” lub „for XY” (gdzie zamiast symbolu XY powinna zostać zapisana pełna nazwa podczarterującego statek), o ile oczywiście strony w umowie czarterowej nie zastrzegły, że kapitan będzie podpisywał tego typu dokumenty w inny, określony sposób. Użycie przez kapitana zwrotu *as agent for the sub-charterer*, aczkolwiek prawnie prawidłowe, to jednak dla osoby trzeciej będzie nadal mało przejrzyste, gdyż może ona nie wiedzieć o aktualnym sposobie eksploatacji statku i nie orientować się w siatce powiązań zaangażowanych podmiotów.

Czarterujący lub podczarterujący stają się zwierzchnikami kapitana (a on ich przedstawicielem) jedynie w pewnym zakresie, obejmującym zaledwie sprawy eksploatacyjne czasowo używanego przez nich statku.

PRAWNE PROBLEMY ZWIĄZANE Z PRZEWOZEM ŁADUNKU W PODCZARTERZE

1. IDENTYFIKACJA PRZEWOŹNIKA

Celem, dla którego oddawane są statki w czartery na czas i podczartery jest najczęściej przewóz ładunków. Zidentyfikowanie osoby przewoźnika w podczarterze może okazać się niejednokrotnie zadaniem bardzo trudnym. Według prawa polskiego przewoźnik jest tą stroną umowy przewozu ładunku, która we własnym imieniu podejmuje się za wynagrodzeniem przewiezienia rzeczy drogą morską (art. 103 k.m.). Ponieważ większość światowych przewozów ładunków odbywa się z wystawieniem konosamentu, zatem nic dziwnego, że pierwszą międzynarodową definicję przewoźnika znaleźć można właśnie w Regułach hasko-visbijskich⁴³. Artykuł 1 Reguł określa mianem „przewoźnik” (*carrier*) tego, kto zawiera – ujętą w konosamencie lub innym podobnym dokumencie – umowę przewozu z załadowcą. Przepis włącza w krąg takich podmiotów właściciela statku lub czarterującego⁴⁴. Przewoźnikiem może być zatem także dysponujący statkiem i jego przestrzenią ładunkową, czyli czarterujący na czas, a w wypadku oddania przez czarterującego statku do dyspozycji osobie trzeciej – przewoźnikiem może być podczarterujący.

Gdy statek jest eksploatowany w podczarterze, konosament wydawany jest zwykle przez podczarterującego lub jego agentów, ale podpisywany przez kapitana lub w jego imieniu. Polski kodeks morski nakazuje oznaczenie przewoźnika w konosamencie. Jeżeli przewoźnik nie został wymieniony, wtedy domniemywa się, że przewoźnikiem jest armator (art. 131 § 2 k.m.). Zgodnie z *common law* kapitan statku ma ogólne upoważnienie swojego pracodawcy do podpisywania konosamentów⁴⁵, a jego podpis złożony na tym dokumencie wiąże prawnie armatora, pod warunkiem, że kapitan działa w granicach danego upoważnienia. Zatem konosament, który jest prawie zawsze podpisywany przez

⁴³ Międzynarodowa konwencja o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli 25 sierpnia 1924 r. (Dz.U. z 1937 r., Nr 33, poz. 258, z 1980 r., Nr 14, poz. 48 i z 1985 r., Nr 9, poz. 26).

⁴⁴ Artykuł 1 wymienionej konwencji stanowi m.in.: „*Carrier*” includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with the shipper; a także: „*Contract of carriage*” applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title.

⁴⁵ *Halsbury's Laws of England*, Vol. 43 (2), s. 1044 i nast.

kapitana, lub w jego imieniu, jest niezmiennie uważany w prawie angielskim za „konosament armatorski”⁴⁶.

Analiza powyższych definicji przewoźnika, podkreślających fakt, iż jest to podmiot zawierający umowę przewozu oraz uregulowań prawnych wiążących w pewnych wypadkach warunkami konosamentowymi armatora bez względu na to, czy jest on, czy też nie jest stroną umowy przewozu, nasuwa pytanie: czy armator statku w podczarterze, nie zawierający umowy przewozu z załadowcą, ale potwierdzający przyjęcie na statek ładunku (podpisem swojego kapitana na konosamencie) jest, czy też nie jest przewoźnikiem? Zresztą pytanie, kto jest przewoźnikiem stosownie do postanowień i warunków konosamentu, gdy statek jest w czarterze na czas – jest jednym ze stale powracających w prawie żeglugowym i zarazem takim, które nie znalazło jeszcze jednolitej odpowiedzi w żadnej międzynarodowej konwencji morskiej⁴⁷.

Pomimo oddania statku w podczarter, armator pozostaje nadal w posiadaniu statku i ładunku na niego załadowanego. Jeżeli konosament zostaje wydany przez podczarterującego, to istnieją dwie możliwości: albo podczarterujący działa jako mocodawca i zawiera sam umowę przewozu z załadowcą, albo podczarterujący działa jedynie jako przedstawiciel armatora (wprowadzając informację o tym w postaci *demise clause* lub podobnym postanowieniu do konosamentu). W pierwszym przypadku jest jasne, że podczarterujący jest przewoźnikiem, w drugim – tak samo oczywiste, że jest nim armator. Jednakże w pierwszym przypadku, z powodu pozostawania w posiadaniu ładunku, armator może ciągle być odpowiedzialny z deliktu za stratę lub jego uszkodzenie i – skoro nie jest przewoźnikiem – może nie być uprawniony do ochrony wynikającej z ekscepcji lub innych postanowień ograniczających odpowiedzialność, ustanowionych w Regułach hasko-visbijskich.

Wiele konosamentów zawiera klauzule identyfikujące wprost przewoźnika, znane jako *identity of carrier* lub *demise clause*. Zwykle stanowią one, że „umowa udokumentowana konosamentem zawarta jest między armatorem statku wymienionego w tym konosamencie a osobą trzecią zwaną „kupcem” (*merchant*)⁴⁸. Armator jest odpowiedzialny jedynie za szkodę lub stratę spowodowaną naruszeniem lub niewykonaniem jakiegokolwiek obowiązku wynikającego z umowy przewozu, mającą, lub nie, związek ze zdolnością żeglugową statku. Jeżeli jednak ktokolwiek inny zostanie uznany za przewoźnika i/lub depozytariusza załadowanych towarów, wówczas wszystkie ograniczenia i zwolnienia z odpowiedzialności zapewnione przez prawo lub niniejszy konosament będą dostępne dla takiej osoby”. W konosamentach liniowych klauzule takie są rozwinięte o następujące sformułowanie: „Uzgadnia

⁴⁶ C. Hill, *Maritime Law*, LLP, London, Hong Kong 1998, Fifth Edition, s.199–200.

⁴⁷ C. Hill, *op. cit.*, s. 199.

⁴⁸ Określeniem tym konosamenty obejmują: załadowcę, odbiorcę, właściciela ładunku i posiadacza konosamentu.

się ponadto, że przedsiębiorstwo liniowe lub jego przedstawiciele, którzy sporządzili ten konosament za, lub w imieniu, kapitana, nie są mocodawcami w tej transakcji i nie będą ponosić żadnej odpowiedzialności mogącej wynikać z umowy przewozu, ani jako przewoźnik, ani depozytariusz (przechowawca) towarów⁴⁹.

Celem klauzuli *demise* jest po pierwsze: zapewnienie, że istnieje osoba, która będąc stroną umowy przewozu z właścicielem ładunku, jest w rzeczywistym posiadaniu statku i ładunku (i która zatem jest najbardziej narażona na roszczenia deliktowe dotyczące strat lub uszkodzenia ładunku), a po drugie: zagwarantowanie, że osoba w ten sposób odpowiedzialna – jest uprawniona do skorzystania ze statutowego ograniczenia odpowiedzialności⁵⁰.

Klauzule *demise* są prawnie nieskuteczne, gdy podczarterujący użyje ich w celu przesunięcia swojej potencjalnej odpowiedzialności za stratę lub uszkodzenia ładunku na armatora⁵¹.

W konosamentach, w których nie ma klauzuli o takim charakterze⁵², pytanie czy to armator, czy podczarterujący jest przewoźnikiem, zależy od postanowień konosamentu, jego konstrukcji, a szczególnie od sposobu jego podpisania. Można tu przyjąć następujące zasady:

1. Jeżeli konosament jest podpisany przez kapitana, to istnieje domniemanie, że umowa przewozu poświadczona konosamentem (lub ujęta w nim) jest zawarta z pracodawcą kapitana – armatorem. Domniemywa się więc, że przewoźnikiem jest armator statku.
2. Taką samą presumpcję stosuje się, gdy konosament nie jest podpisany przez kapitana osobiście, lecz przez agenta „za kapitana” (*for the master*), jednak tylko wtedy, gdy umowa czarteru na czas zakłada, że konosament będzie konosamentem armatorskim⁵³.

⁴⁹ W sprawie *The Berkshire*, z 1974 r. (1 *Lloyd's Rep.* 185) sąd stwierdził (*The High Court, Queen's Bench*), iż „zadaniem klauzuli *demise* jest sprecyzowanie w niedwuznaczny sposób, że konosament zawierający taką klauzulę ma być uważany za konosament armatorski”.

⁵⁰ J. Cook, T. Young, *op. cit.*, s. 381. Według C. Hill'a (*op. cit.*, s. 199) celem klauzuli *demise* jest zapewnienie, że umowa przewozu udokumentowana konosamentem jest umową pomiędzy załadowcą i armatorem, a nie załadowcą i czarterującym na czas, który nie ponosi z tego tytułu żadnej odpowiedzialności. Klauzulę tę można też pobieżnie zinterpretować następująco: przewoźnik A mówi do załadowcy B: „choć zarwałeś umowę przewozu wymienionych towarów ze mną, czarterującym ten konkretnie nazwany statek, to w rzeczywistości nie zarwałeś jej ze mną, ale z armatorem statku, w którego imieniu ja zaledwie działam, jako jego przedstawiciel”.

⁵¹ M. Wilford, T. Coghlin, J. Kimbal, *op. cit.*, s. 346 (na podstawie dwóch wyroków amerykańskich sądów w sprawach: *Epstein v. United States*, z 1949 r. i *Blanchard Lumber Co. v. The Anthony II*, z 1966 r.).

⁵² Zwykle nie ma tej klauzuli w nich, gdyż w czarterach na czas najczęściej używane są konosamenty tzw. czarterowe, które odsyłają do postanowień umowy przewozu, w której na ogół nie ma zastrzeżeń typu *demise clause*.

⁵³ Przykład: statek *Rewia* został podczarterowany operatorowi linii kontenerowej na formularzu *NYPE*. Umowa zawierała klauzulę wymagającą od kapitana, aby upoważniał agentów do podpisywania konosamentów w jego imieniu. W Granadzie załadowano ładunek galki muszkatolowej do portu

3. Przypadki, gdy konosament ustanawia przewoźnikiem podczarterującego są, jak się wydaje, ograniczone do tych, w których dokument ten podpisano wyraźnie w imieniu podczarterującego⁵⁴ lub tych, gdzie podczarterujący sam podpisał konosament w swoim własnym imieniu⁵⁵, bez zrobienia zastrzeżenia.
4. Jeżeli konkretny konosament zawiera tak jasne sformułowanie w swojej treści (jakkolwiek byłby on podpisany), że kontrakt jest z kimś innym niż z armatorem, wówczas to postanowienie ma pierwszeństwo nad zwykłym efektem, jaki daje podpis czarterującego lub jego agentów „za kapitana”⁵⁶.

w Europie. Wystawione konosamenty zawierające słowa: „...poświadczając niniejsze kapitan podpisał ilość konosamentów podaną poniżej...”, zostały podpisane przez agentów: „za kapitana” (*for the master*). Konosamenty były na formularzach liniowych i zawierały nagłówek noszący nazwę podczarterującego. Ładunek został utracony w czasie podróży i powstało pytanie: czy odpowiedzialnym z konosamentu był armator, czy podczarterujący. Sąd zdecydował, że armator. Według sądu było oczywiste, że agenci mieli upoważnienie do podpisywania za kapitana i że sama umowa czarterowa przewidywała, że konosamenty będą konosamentami armatora. W tych okolicznościach odpowiedź na to pytanie zależała całkowicie od budowy samego konosamentu i nie było istotne, że statek był zaangażowany w żegludze liniowej obsługiwanej przez podczarterującego. Także nieistotne były okoliczności związane z bukowaniem ładunku (tzn. fakt, że załadowca robił to z podczarterującym, a nie z armatorem) i wydawaniem konosamentów. *The Court of Appeal* orzekł, że konosamenty podpisane „za kapitana” nie mogą być konosamentami czarterującego, chyba, że osoba podpisująca miała upoważnienie i podpisała w imieniu tegoż czarterującego, a nie armatora. (*The Rewia* [1991] 2 Lloyd’s Rep. 325).

⁵⁴ W sprawie *Harrison v. Huddersfield Steamship* z 1903 r. uzgodniono między armatorem a czarterującym, że kapitan będzie działał jako przedstawiciel czarterującego i nie ma uprawnień do podpisywania konosamentu w imieniu armatora. Słowa *as master*, które były wydrukowane na konosamencie wykreślono i zastąpiono ręcznie zapisanymi słowami *as agent for time charterers*. Sąd orzekł, że taki konosament nie był konosamentem wiążącym armatora. (*Harrison v. Huddersfield Steamship* [1903] 19 T.L.R. 386).

⁵⁵ Przykład: statek *Ruggiero di Flores* został podczarterowany, aby uzupełnić serwis na linii regularnej między portami hiszpańskimi a Hamburgiem, którą podczarterujący eksploatował swoimi własnymi statkami. Po kolizji *Ruggiero di Flores* z *Okehampton* powstało pytanie, czy podczarterujący statek *Ruggiero di Flores* jest uprawniony do frachtu konosamentowego za przewożony tym statkiem ładunek owoców, czy też fracht należy się armatorowi statku. Podczarterujący podpisał konosamenty bez zastrzeżeń i w swoim własnym imieniu, dając dwie kopie załadowcy i wysyłając jedną swemu własnemu przedstawicielowi w Hamburgu, który miał przejąć towar ze statku i przekazać go za okazaniem konosamentów – odbiorcy.

Sąd Apelacyjny orzekł, że konosamenty dokumentowały kontrakt przewozu z podczarterującym, a nie z armatorem. (Sprawa *The Okehampton* [1913] P. 173). Cyt. za: M. Wilford, T. Coghlin, J. Kimbal, *op. cit.*, s. 336.

⁵⁶ Przykład: statek *Samjohn Governor* został zacarterowany na czas na formularzu *Baltim*, a następnie podczarterowany przedsiębiorstwu prowadzącemu regularną linię z Japonii do Ameryki Południowej. Agenci podczarterującego w Japonii wydali konosament na firmowym formularzu liniowym podczarterującego, zawierającym *identity of carrier clause*, odnoszącą się do osoby będącej operatorem statku jako „przewoźnik”. W konosamencie nie było klauzuli *demise* lub innego wskazania, że statek jest w czarterze na czas. Agenci podpisali się pod drukowanymi słowami „signed by or on behalf of the Master”. Pod ich podpisami wydrukowano inicjały podczarterującego i słowa: „general agents and as agents for the Master”. Sąd Admiralicji orzekł, że to podczarterujący, a nie armator jest stroną konosamentu. Sąd stwierdził, że gdyby nie było w konosamencie nic innego tylko podpisy agentów, wówczas za stronę można było by uważać armatora, jednak treść konosamentu jasno wskazywała, że to podczarterujący sam wszedł w umowę jako przewoźnik i stąd to jego właśnie wiązały postanowienia konosamentu. (*The Venezuela* [1980] 1 Lloyd’s Rep. 393).

Wskazówka co do tożsamości przewoźnika w podczarterze może być znaleziona w samej umowie czarteru na czas, w postanowieniu wskazującym na tę tożsamość. Warunkiem uznania podczarterującego za przewoźnika jest jednak to, iż takie postanowienie musi być, z kolei, inkorporowane do treści konosamentu, dając tym samym załadowcy, lub osobie trzeciej będącej w posiadaniu konosamentu, wyraźną informację o tymże fakcie⁵⁷. Tak więc, jeżeli nawet umowa czarteru na czas zakłada, że to podczarterujący będzie przewoźnikiem i odpowiedzialnym z konosamentu, to i tak należy przeprowadzić identyfikację tej osoby przez analizę warunków samego konosamentu⁵⁸, chyba że jego posiadacz został faktycznie powiadomiony o braku umocowania kapitana do podpisywania konosamentu w imieniu swojego armatora, bądź też postanowienie o tym fakcie (z umowy czarteru) jest wprowadzone do konosamentu⁵⁹.

Wyrok angielskiego sądu apelacyjnego z 1991 r. w sprawie statku *Rewia* (przytoczony w przypisie 53) unaocznia, że o identyfikacji osoby przewoźnika decyduje konstrukcja konosamentu, głównie sposób jego podpisania. Z tego powodu konosamenty wydane w powyższej sprawie uznane zostały za wiążące armatora, pomimo że były na formularzach liniowych i nosiły nazwę kontenerowego operatora liniowego, którym był podczarterujący. W orzeczeniu podkreślono też, że bez znaczenia był fakt, iż załadowca robił wcześniejsze uzgodnienia bukingowe z podczarterującym⁶⁰. Co do zasady wydaje się to prawidłowe, gdyż indosatariusz konosamentu jest zwykle nieświadomy szczegółów tych uzgodnień, a konosament pozostający w jego ręku jest jedynym i decydującym dowodem warunków przewozu. Wyrok ten

⁵⁷ Chodzi tu o zezwolenie w umowie czarterowej na zamieszczenie w konosamencie postanowienia typu *identity of carrier* lub *demise clause*. Przykład: w 1980 roku angielski sąd apelacyjny orzekł w sprawie statku *Vikfrost*, że podczarterujący statek na czas miał dorozumiane prawo do wydania konosamentów, zawierających klauzulę wskazującą na armatora jako przewoźnika, ponieważ czarter główny dawał czarterującemu głównemu opcję podczarterowania statku i zezwalał na wydawanie konosamentów z klauzulą *demise* w podobnej formie. *The Vikfrost* [1980] 1 Lloyd's Rep. 560.

⁵⁸ Statek *Caroline P* został zacarterowany na formularzu *NYPE*. Klauzula 8 umowy (tzw. *employment clause*) została zmieniona w ten sposób, że ustanawiała czarterującego odpowiedzialnym za załadunek, wyładunek i sztautowanie ładunku. Konosamenty zostały wystawione i podpisane w imieniu kapitana. Ich indosatariusze zaskarżyli armatora, który został uznany przez sąd w Iraku odpowiedzialnym za stratę i uszkodzenia ładunku spowodowane w trakcie operacji przeładunkowych. *The Caroline P* [1984] 2 Lloyd's Rep. 446.

⁵⁹ Przykład: umowa czarteru na czas statku *Boston City* zawierała następujące postanowienie: „Wzajemnie uzgodniono, że kapitan będzie podpisywał konosamenty jedynie jako przedstawiciel czarterującego”. Kapitan podpisał konosamenty, które wyraźnie inkorporowały wszystkie warunki czarteru. Jednak indosatariusze konosamentów nie widzieli umowy czarteru na czas i nie znali postanowienia, o którym mowa. Sąd apelacyjny orzekł, że to armator jest odpowiedzialny z konosamentu. Stwierdził: „Posiadacze konosamentu, w braku bardzo jasnych i wyraźnych [w nim] sformułowań, w sposób naturalny wierzą i wyobrażają sobie, że kapitan podpisując konosament, wykonuje swoje zwykłe obowiązki, przypisane do tego stanowiska”. *Manchester Trust v. Furness, Withy* [1895] 2 Q.B. 539.

⁶⁰ Por. odmiennie J. B. es, *Chartering and Shipping Terms*, London 1970, Vol. 1, s. 133 i nast.

spowodował przełom w podejściu do zagadnienia identyfikacji przewoźnika opartej na analizie postanowień i konstrukcji konosamentu⁶¹. Do uznania za przewoźnika nie wystarczy już fakt, że czarterującym jest przedsiębiorca prowadzący regularną linię żeglugową i konosamenty wydane są na jego własnym formularzu⁶². Decyduje o tym sposób podpisania tego dokumentu: dokonany przez kapitana osobiście, albo przez przedstawiciela czarterującego w imieniu kapitana lub w imieniu swojego mocodawcy.

Ponieważ przy przewozie ładunku podczarterowanym statkiem, w sporze co do osoby przewoźnika uczestniczą zwykle tylko dwa podmioty, to znaczy: korzystający ze statku (podczarterujący) i jego armator, zatem osoba czarterującego głównego pozostaje poza rozważaniami, gdyż jego „korzystanie” ze statku opiera się jedynie na oddaniu statku do dyspozycji podczarterującego i czerpaniu korzyści z otrzymywanej od niego opłaty czarterowej, a nie na świadczeniu usług przewozowych. Jednak wszystko to, co powiedziano powyżej o podczarterującym, odnosić się może również do czarterującego głównego, o ile ten zajmuje się sam eksploatacją statku, w oparciu o umowę czarteru na czas z armatorem.

2. OBOWIĄZKI KAPITANA DOTYCZĄCE PODPISYWANIA KONOSAMENTÓW I UPRAWNIENIA PODCZARTERUJĄCEGO W TYM ZAKRESIE

Osobą zawierającą umowę przewozu ładunku statkiem będącym w podczarterze jest zwykle podczarterujący. Umowa ta nie musi być wyrażona na piśmie. Kontrakt jest zawierany zanim towar zostaje załadowany na statek i często dopiero później potwierdzony na piśmie – w postaci konosamentu. W związku z tym tam, gdzie zostaje wydany konosament, warunki, na których ładunek jest przewożony, można *prima facie* wyprowadzić z samego konosamentu. Jednak jak już powiedziano wcześniej, konosament według prawa angielskiego tworzy kontrakt pomiędzy armatorem i załadowcą, albo armatorem i osobą będącą w posiadaniu konosamentu⁶³. Dlatego armator

⁶¹ Autorzy pracy *Voyage charter* zauważają m.in., że chociaż w sprawie *Samuel v. West Hartlepool Co.* z 1906 roku orzeczono, że konosament noszący nagłówek z nazwą czarterującego na czas i podpisany przez kapitana, bez widocznych słów zastrzegających podpis, wiąże czarterującego na czas, a decyzję tę osiągnięto częściowo na tej podstawie, że istniała wcześniej zawarta umowa przewozu pomiędzy załadowcą i czarterującym na czas, to w świetle sprawy *The Rewia* związek tej umowy wydaje się być pod znakiem zapytania. „Jest wątpliwe, aby obecnie sprawa ta została rozstrzygnięta w ten sam sposób”. J. C o o k e, T. Y o u n g, *op. cit.*, s. 382.

⁶² Por. J. L o p u s k i, *Czarter na czas*, s. 135; także M. C h o r z e l s k i, *Sytuacja prawna właściciela statku w czarterze na czas*, Gdańsk 1979, s. 78.

⁶³ *Halsbury's Laws of England*, Vol. 43 (2), s. 1037. Jedynym wyjątkiem jest przypadek, gdy w czarterze na podróż indosatariuszem konosamentu jest przedstawiciel czarterującego. Wówczas dokumentem głównym pozostaje czarterpartia, konosament zaś służy zaledwie jako potwierdzenie przyjęcia towarów na statek.

nie będący stroną umowy przewozu, musi być niezwykle ostrożny w akceptacji jej warunków w konosamencie wydanym przez podczarterującego, gdyż podpis złożony w jego (armatora) imieniu⁶⁴ czyni go bezpośrednio odpowiedzialnym za załadowane towary wobec posiadacza (indosatariusza) konosamentu.

O tym, czy kapitan może podpisać konosament wydany w podczarterze, i w czyim imieniu, decyduje przede wszystkim umowa czarteru głównego. Generalnie umowy czarteru na czas zawierają postanowienia stanowiące o sposobie podpisywania konosamentów przez kapitana⁶⁵ lub upoważniające czarterującego do podpisywania konosamentów za kapitana, a także, niekiedy, z góry zabezpieczają armatora przed skutkami podpisu kapitana złożonego na konosamencie⁶⁶. Jeżeli czarter główny nie zezwala kapitanowi na podpisywanie konosamentów, wówczas i umowa czarteru na czas w podczarterze nie może zobowiązywać kapitana do ich podpisywania. Z drugiej strony, jeżeli istnieje swoboda do podczarterowania statku w czarterze głównym, to podczarterujący będzie generalnie upoważniony do podpisywania konosamentów – zarówno osobiście, jak i przez swoich agentów – w sposób wiążący armatora⁶⁷.

Według zarówno anglosaskiego, jak i polskiego prawa morskiego, kapitan jest uprawniony do wydania i podpisania konosamentów w imieniu swego armatora. Zakres tego uprawnienia nie jest jednak nieograniczony. Kapitan nie może umyślnie podpisać fałszywych konosamentów. Strona odbierająca konosament wydany i podpisany przez kapitana statku przyjmuje nie tylko ryzyko, że podpis jest autentyczny i że podpisującym jest kapitan statku, ale też, że kapitan ma uprawnienie do wydania konosamentu. Armator może ograniczyć to uprawnienie, ale wówczas musi podać informację o tym wszystkim zainteresowanym, a w szczególności odbiorcy konosamentu. Brak takiego zawiadomienia, w sytuacji, gdy konosament został podpisany przez kapitana, nie zwolni armatora z odpowiedzialności wynikającej z postanowień danego konosamentu.

⁶⁴ Konosamenty są zwykle podpisywane nie przez armatora osobiście (podpisanie przez armatora oznacza złożenie podpisu przez urzędnika armatora lub wyznaczonego pracownika), a przez kapitana lub innego przedstawiciela działającego w imieniu armatora (np. brokera).

⁶⁵ Przykładowo formularz *NYPE* nakazuje kapitanowi podpisywać konosamenty *as presented*, czyli w takiej postaci, w jakiej czarterujący mu je przedłoży; formularz *Shelltime 4* każe podpisywać konosamenty według zaleceń czarterującego lub jego przedstawicieli, ale jednocześnie zwalnia kapitana od obowiązku ich podpisania, gdy ładunek jest kierowany do portu objętego działaniami wojennymi, albo eksport danego ładunku jest zabroniony prawem miejsca przywozu.

⁶⁶ Na przykład klauzula 9 formularza *Baltimex 1939*.

⁶⁷ W sprawie statku *Vikfrost* w 1980 r. sąd stwierdził, że jeżeli czarterujący miał prawo podczarterowania statku i w czarterze głównym nie było żadnych restrykcji co do warunków podczarterowania, to armator powinien liczyć się z tym, że podczarterujący będzie uprawniony do żądania od kapitana podpisywania konosamentów, a także do podpisywania ich samemu (skoro jest uprawniony do żądania od kapitana ich podpisywania) i w ten sposób wiązać armatora jego postanowieniami". *The Vikfrost* [1980] 1 Lloyd's Rep. 560.

Jeżeli umowa czarteru głównego nie stanowi inaczej, kapitan może podpisać konosamenty osobiście albo przekazać swoje pełnomocnictwo do podpisywania podczarterującemu. Może to zrobić wprost – na podstawie delegacji zawartej w umowie czarteru na czas w podczarterze⁶⁸, względnie można o takim pełnomocnictwie domniemywać ze sformułowań zawartych w umowie czarterowej⁶⁹.

Wiele z używanych w obrocie wzorców umów czarterów na czas stanowi, że kapitan statku powinien podpisać konosament w takiej postaci, w jakiej mu go przedstawiono do podpisu⁷⁰. Jednakże przez podpisanie konosamentu bez zastrzeżeń lub bez protestu, kapitan mógłby narazić armatora na odpowiedzialność większą niż ta, na jaką armator byłby narażony zgodnie z warunkami i postanowieniami samej umowy czarterowej. Stąd armator potrzebuje ochrony i zwykle „buduje” ją w umowie czarterowej w postaci standardowej klauzuli protekcyjnej, znanej jako *the employment and indemnity*. Takie klauzule można znaleźć wyrażone *expressis verbis*, na przykład w formularzach *Baltimé 1939* i w *Shelltime 4*. Natomiast w formularzu *NYPE indemnity* zapewniona przez czarterującego armatorowi (jeśli chodzi o skutki podpisu kapitana na konosamencie) jest jedynie dorozumiana.

Uważa się, że kapitanowi wolno odmówić podpisania konosamentu, który jest wyraźnie sprzeczny z warunkami umowy czarterowej, z powodu niezwykłych postanowień i warunków w nim zawartych. W literaturze angielskiej są one określane jako *manifestly inconsistent* i prawdopodobnie oznaczają postanowienia, które są skierowane przeciw całej osnowie umowy czarterowej⁷¹. Kapitan ma prawo, i prawdopodobnie także obowiązek, odmowy podpisu konosamentu, który wskazuje port wyładunku poza granicami geograficznymi wskazanymi w umowie czarteru na czas w podczarterze (gdyby nawet wskazany port mieścił się w granicach dopuszczonych w czarterze głównym). Kapitan nie ma obowiązku podpisania konosamentu fałszywie przedstawiającego stan ładunku⁷², błędnie podającego ilość lub jego rodzaj, źle opisującego miejsce załadowania na statku (tzn. pod lub na pokładzie) oraz

⁶⁸ Tak jak np. we wspomnianej wcześniej sprawie *The Rewia*, gdzie umowa czarteru na czas zawierała postanowienie: *the Master will authorise Charterers, or their Agents, to sign Bills of Lading on his behalf...*

⁶⁹ Na przykład w formularzu *NYPE* można je wyprowadzić ze słów: (...) (*The Captain*) is to sign Bills of Lading for cargo as presented (...) (linie 78, 79) w połączeniu z: *The Captain (...) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency (...)* (linia 77).

⁷⁰ Formułę *as presented* nosiły już dziewiętnastowieczne czartery. Np. umowa czarterowa statku *Princess* w 1894 r. zawierała ustalenia, iż: *Captain to sign bills of lading ... as presented to him, without prejudice to the terms of this charterparty and within 24 hours after cargo is on board* (za: *Voyage Charters*, s. 389).

⁷¹ C. Hill, *op. cit.*, s. 200.

⁷² To znaczy takiego, którego potwierdza przyjęcie ładunku w dobrym stanie (*apparent good order and condition*), jeśli w rzeczywistości ładunek jest uszkodzony (lub niekompletny). Jeżeli kapitan, wiedząc że ładunek jest uszkodzony, podpisze czysty konosament na prośbę podczarterującego, armator straci prawo regresu do czarterującego głównego (o ile indosatariusz konosamentu wystąpi z roszczeniem odszkodowawczym).

noszącego nieprawidłową datę. Natomiast kapitan nie ma generalnie prawa sprzeciwu, jeżeli konosamenty przedstawione mu do podpisu, swoimi postanowieniami i warunkami wystawiają armatora na większą odpowiedzialność niż uzgodniona w umowie czarteru na czas, gdyż armator jest zwykle uprawniony do odszkodowania od czarterującego (wyraźnie lub w sposób dorozumiany) za to dodatkowe ryzyko, na które został narażony⁷³.

Niektóre czartery na czas zastrzegają, że konosamenty mają być podpisywane „bez uszczerbku dla umowy czarteru” (*without prejudice to the charter-party*). Te słowa nie mają wpływu na obowiązek kapitana podpisywania konosamentów w takiej postaci, w jakiej przedstawi mu je podczarterujący. Oznaczają jedynie, że umowa pomiędzy czarterującym głównym a podczarterującym pozostaje niezmieniona, pomimo podpisania konosamentów z innymi warunkami. Jednak w przypadku, gdy podpisywany konosament nie zawiera w swojej treści klauzul wymaganych przez umowę czarteru⁷⁴, kapitan będzie prawdopodobnie uprawniony do niepodpisania przedłożonego mu konosamentu⁷⁵.

Nieco inna jest sytuacja, gdy konosament zawiera klauzulę, która występuje również w umowie czarterowej, ale reguluje to samo zagadnienie w różny sposób. Na przykład sam fakt, że umowa czarteru zawiera klauzulę jurysdykcyjną wymagającą, aby spory z czarteru poddane były arbitrażowi w konkretnie oznaczonym kraju, nie upoważnia kapitana do odmowy podpisania konosamentu zawierającego klauzulę jurysdykcyjną, wskazującą inny kraj na miejsce arbitrażu. Takie konosamenty nie są *manifestly inconsistent* z umową czarteru i czarterujący, lub jego przedstawiciele, mają zwykle dorozumiane upoważnienie do wydawania konosamentów z takimi klauzulami⁷⁶.

⁷³ M. Wilford, T. Coghlin, J.D. Kimball, *op. cit.*, s. 326.

⁷⁴ Przykładowo: jeżeli umowa czarteru na czas zawarta jest na formularzu *NYPE*, to jego klauzula 24 wymaga, aby do konosamentu zostały włączone klauzule: *U.S.A. Clause Paramount* i *Both-to-Blame Collision*.

⁷⁵ W sprawie *Kruger v. Moel Tryvan* z 1907 r. (w której armator stracił statek i ładunek przez niedbałą nawigację kapitana) kapitan statku *Invermore* podpisał konosament nie zawierający klauzuli *negligence* (zwalniającej armatora od odpowiedzialności za zaniedbania kapitana), takiej jaką zawierała umowa czarteru na czas. W umowie uzgodniono, że konosamenty mają być przez kapitana podpisywane: „czyste (...), bez szkody dla umowy czarteru”. Sądy: The Court of Appeal i The House of Lords orzekły, że armator jest uprawniony do odszkodowania regresowego od czarterującego – sumy, jaką był zobowiązany zapłacić posiadaczom konosamentów. Jako argument przyjęto, że czarterujący naruszył umowę czarteru, przedkładając kapitanowi do podpisu konosament nie zawierający klauzuli *negligence*.

⁷⁶ Przykład: statek *Vikfrost* oddano w czarter na czas, który przewidywał, że spory z czarteru mają być rozstrzygane przez arbitraż w Oslo, zgodnie z prawem norweskim. Następnie statek został podczarterowany, a umowa podczarteru zawierała klauzulę arbitrażową odsyłającą do arbitrażu londyńskiego. Agenci podczarterującego wydali i podpisali w imieniu kapitana konosamenty, które przewidywały właściwość prawa angielskiego i kierowanie sporów wynikłych z przewozu do rozstrzygnięcia przez angielski The High Court. Sąd apelacyjny orzekł, że agenci podczarterującego mieli prawo do wydania takich konosamentów. Stwierdził, iż nie ma sprzeczności między klauzulami jurysdykcyjnymi w czarter-partii i w konosamencie. Klauzule te znajdują się w różnych umowach, pomiędzy różnymi stronami (w pierwszym przypadku między armatorem i czarterującym głównym, w drugim między armatorem i posiadaczem konosamentu). *The Vikfrost* [1980] 1 Lloyd's Rep. 560.

Jeżeli kapitan statku nie podpisał konosamentu wydanego przez podczarterującego, a podpisał go podczarterujący (lub jego przedstawiciele) „za kapitana”, nie mając rzeczywistego upoważnienia od armatora lub od kapitana, wówczas odpowiedzialnym z konosamentu jest podczarterujący i on zostaje uznany za przewoźnika⁷⁷.

Według prawa amerykańskiego kapitan podpisując konosamenty przedłożone mu przez czarterującego (lub podczarterującego), robi to bardziej jako jego przedstawiciel niż przedstawiciel armatora (tak, jak to jest przyjęte w ogólnym prawie morskim)⁷⁸. Stąd podpis kapitana na konosamencie wydanym przez podczarterującego może w pewnych okolicznościach zobowiązywać wyłącznie podczarterującego statek na czas⁷⁹.

3. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ARMATORA WOBEC WŁAŚCICIELA ŁADUNKU

Kwestia odpowiedzialności za ładunek przewożony podczarterowanym statkiem zależy niemal w zupełności od tego, który z podmiotów uczestniczących w podczarterze zostanie uznany za przewoźnika. Nie ma tu znaczenia sposób rozłożenia odpowiedzialności między stronami umowy czarteru na czas w podczarterze (gdyż czarterujący główny pozostaje najczęściej poza rzeczywistą eksploatacją handlową statku), a ważne jest jedynie ustalenie, czy to armator, czy podczarterujący jest związany warunkami zawartymi w konosamencie. Generalna zasada stanowi w tym względzie, że osobą odpowiedzialną wobec właściciela ładunku za jego uszkodzenie, utratę lub opóźnienie w dostawie jest przewoźnik, którego zagadnienie identyfikacji było już omawiane, i jak z niego wynika, najczęściej za przewoźnika uznawany jest armator statku, zatem poniżej zostaną przedstawione jedynie te przykłady, w których armator może być odpowiedzialny za ładunek, pomimo iż nie występuje jako przewoźnik. Odpowiedzialność armatora wynikać bowiem może nie tylko z warunków konosamentowych, ale i z czynów niedozwolonych, zaistniałych w trakcie trwania podczarteru.

⁷⁷Tak było w sprawie *Procter & Gamble v. The Fraser* w 1992 roku, omówionej w dalszej części artykułu.

⁷⁸M. Wilford, T. Coghlin, J.D. Kimball, *op. cit.*, s. 340.

⁷⁹W sprawie *Yeramex Int'l v. The Tendo* amerykański sąd orzekł, że armator nie ponosi odpowiedzialności *in personam* z konosamentu, gdyż czarterujący nie miał rzeczywistego upoważnienia do wiązania armatora konosamentem oraz nie istniało żadne widoczne uprawnienie do zobowiązania armatora, ponieważ ani operacje ładunkowe, ani postanowienia konosamentu nie mogły wprowadzić w błąd załadowcy lub innej osoby trzeciej, iż to armator był stroną konosamentu wystawionego przez czarterującego „za kapitana”. Sąd oparł swoją decyzję na koncepcji kapitana *wearing two hats* w wykonywaniu swoich obowiązków w czarterze na czas.

W sprawie *Procter & Gamble v. Fraser* z 1992 roku⁸⁰ amerykański sąd orzekł, iż mimo to, że armator nie był przewoźnikiem, gdyż nie był związany konosamentem podpisanym przez czarterującego za kapitana, ponieważ umowa czarteru na czas nie upoważniała przedstawicieli czarterującego do podpisywania konosamentów w taki sposób, to jednak jest zobowiązany wypłacić właścicielowi ładunku odszkodowanie za zanieczyszczony ładunek, gdyż armator naruszył dane czarterującemu gwarancje utrzymania zdatności żeglugowej statku w czasie trwania czarteru⁸¹.

Według orzeczenia nowojorskiego sądu w sprawie statku *Poznań* w 1921 roku⁸² armator był odpowiedzialny z deliktu, gdyż polecił statkowi dokonać dewiacji i tym samym zakłócił wykonanie przez czarterującego umowy, pomimo że nie był odpowiedzialny z konosamentu, który podpisał czarterujący.

Podczas gdy armator może być związany umownie jedynie przez konosament rzeczywiście podpisany przez kapitana lub upoważnionego przez niego przedstawiciela, statek może być odpowiedzialny *in rem*⁸³ za uszkodzenia ładunku nawet wtedy, jeżeli konosament był wydany przez czarterującego⁸⁴. Statek jest odpowiedzialny *in rem* od momentu, kiedy ładunek znajdzie się na pokładzie za wiedzą kapitana. Od tej chwili następuje „zjednoczenie” statku

⁸⁰ *Procter & Gamble Ltd. v. The Fraser*, 1992 AMC 1575 (E.D. La.).

⁸¹ Do podobnej konkluzji doszedł amerykański sąd w sprawie *Siderius v. The Amilla* w 1989 roku. Sąd orzekł, odnosząc się do *well established rules of admiralty law* zawartych w prawie zwyczajowym, że właściciel ładunku może dochodzić odszkodowania bezpośrednio od armatora, gdy ten naruszył dane czarterującemu gwarancje posiadania przez statek zdatności żeglugowej. *Siderius Inc. v. The Amilla* (1989) 880 F.2d 662; 1989 AMC 2533 (2d Cir.).

⁸² *The Poznan*, (1921) 276 F. 418 (S.D.N.Y.). W sprawie tej armatorowi zarzucono naruszenie kontraktu dostarczenia na czas ładunku do portu w Hawanie. Armator bronił się twierdząc, że przez sześć tygodni statek musiał stać na kotwicy, czekając na miejsce w porcie lub wyładowanie na redzie, ze względu na portową kongestię i dlatego kontrakt powinien być uznany za niemożliwy do wykonania (*frustration of charter*). Sąd jednak odrzucił taką obronę twierdząc, że to było do przewidzenia, ponieważ kongestia w tym porcie panowała już w chwili zawierania kontraktu.

⁸³ W prawie anglosaskim roszczenie może być skierowane bezpośrednio przeciwko statkowi, jako wartości majątkowej (także ładunkowi lub frachtowi) i wówczas jest tzw. roszczeniem *in rem*. Jeżeli roszczenie skierowane jest przeciwko armatorowi (albo armator przyjmie sądowe zawiadomienie o roszczeniu wobec jego własności), roszczenie *in rem* jest (staje się) roszczeniem *in personam*. (*Halsbury's Laws of England*s. Vol. 1(1), s. 426) Powództwo *in rem* jest dosyć powszechnie stosowane w dochodzeniu roszczeń morskich. Główną jego zaletą i przewagą nad dochodzeniem roszczenia *in personam* jest możliwość szybkiego zabezpieczenia roszczenia przez zajęcie statku (a nawet statków siostrzanych), bez względu na położenie siedziby jego armatora (która może znajdować się poza jurysdykcją sądu państwa, w którym wystąpiono z powództwem).

⁸⁴ Przykład: w 1973 r. podczas przewozu statkiem *Atlantic Clipper* z Indii Zachodnich do Nowego Yorku uległ zepsuciu ładunek ziemniaków. Konosamenty były wydane przez czarterującego i nie podpisane przez kapitana. Sąd nowojorski orzekł, że statek jest odpowiedzialny *in rem* za uszkodzony ładunek. Stwierdził: „To, że statek jest eksploatowany w czarterze nie wpływa na jego odpowiedzialność; odpowiedzialność ta nie zależy również od tego, iż kapitan nie podpisał konosamentów. Sam fakt, że *Atlantic Clipper* wyruszył w podróż z danym ładunkiem na burcie powoduje potwierdzenie konosamentów”. Statkowi temu przyznano jednakże prawo do pełnego odszkodowania ze strony czarterującego, który kontrolował załadunek i sztauowanie ładunku.

i ładunku. Co więcej, statek może być odpowiedzialny *in rem*, nawet jeżeli kapitan nie zna warunków zawartych w konosamentach czarterującego, ponieważ domniemywa się, że powinien on je znać⁸⁵.

Należy też wyjaśnić, dlaczego tak ważną rzeczą jest wspomiane już kilkakrotnie ustalenie, czy armator jest, czy nie jest przewoźnikiem danego ładunku. Otóż, jeżeli armator nie jest stroną umowy przewozu ładunku lub nie przyjmie odpowiedzialności za jego przewóz na podstawie konosamentu, to nie będzie on uprawniony do korzystania ze zwolnień od odpowiedzialności, które mogą być dostępne dla przewoźnika, przewidzianych w Regulach haskowskich (a w prawie amerykańskim wyrażonych w ustawie *COGSA*⁸⁶). Nie oznacza to jednak, iż jest on wówczas całkowicie pozbawiony ochrony. Jeżeli armator nie jest przewoźnikiem w rozumieniu Reguł, to broniąc się przed roszczeniami właścicieli ładunku, może skorzystać z ochrony przewidzianej przez *general maritime law* i ograniczyć swoją odpowiedzialność, korzystając z dobrodziejstwa konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r.⁸⁷

Z drugiej strony fakt, że to podczarterujący zostaje uznany za przewoźnika, ponieważ kapitan podpisze konosament jako jego przedstawiciel, nie oznacza wcale, że warunki konosamentowe nie mogą być zastosowane do stosunków pomiędzy armatorem i właścicielem ładunku⁸⁸.

4. ZASTAW NA ŁADUNKACH I FRACHTACH

Standardowe wzorce czarterów na czas zawierają zwykle klauzulę zastawu (*lien*), umożliwiającą armatorowi odzyskanie należności pieniężnych powstałych w trakcie trwania czarteru. W zależności od użytego w umowie formularza,

⁸⁵ M. Wilford, T. Coghlin, J.D. Kimball, *op. cit.*, s. 342.

⁸⁶ Ustawa z 1936 roku: *Carriage of Goods by Sea Act*.

⁸⁷ *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*, Londyn 1976.

⁸⁸ Przykład: statek *Grelwen* został wyczarterowany na czas do przewozu oleju palmowego przez *Elder, Dempster Line*. Wystawione konosamenty nosiły nazwę „African Steamship Company and the British and African Steam Navigation Company. Managers, Elder Dempster & Company” i zostały podpisane przez kapitana: „P. Bedford, Agent”. Beczki z olejem zostały zmiążdżone przez leżące na nich worki z innym ładunkiem. Konosamenty zabezpieczały przewoźnika od odpowiedzialności za złą sztawerkę. Właściciel ładunku pozwał armatora, czarterującego na czas oraz dwie firmy przez niego zarządzane. Sąd Apelacyjny orzekł, że kontrakt był nie z armatorem, tylko z *African Steamship Company*. Izba Lordów orzekła jednak, że zarówno *African Steamship Co.*, jak i armator są uprawnieni do skorzystania z wyłączenia odpowiedzialności przewidzianej w konosamencie. Armator był do tego uprawniony, mimo że nie był stroną kontraktu. (*Elder, Dempster v. Paterson, Zachonis*, 1924). Prawidłowość tej decyzji była wielokrotnie dyskutowana. Izba Lordów w innej sprawie (*Midland Silicones v. Scruttons*), w 1961 r. orzekła, iż taką decyzję sądu można zaakceptować jedynie na tej podstawie, że jeżeli kapitan podpisał konosament, to należy założyć, iż armator przyjął towary i staje się ich depozytariuszem na warunkach konosamentowych.

armator ma prawo do zastawu tylko na ładunkach⁸⁹, albo na ładunkach, frachtach i podfrachtach⁹⁰.

W prawie angielskim statek i fracht mogą być przedmiotem przywilejów morskich (*maritime liens*) lub zastawu ustawowego (*statutory lien*). Ładunek zaś może podlegać zastawowi na podstawie umowy (*contractual lien*)., Według *common law*, armator statku ma prawo wstrzymania dostarczenia ładunku, dopóki wszystkie obciążające ładunek zastawy nie zostaną wykonane⁹¹. Klauzule zastawu w umowach czarteru na czas kreują zastaw umowny. Dają armatorowi prawo do zatrzymania posiadania ładunku, aż pieniądze, które mu jest winien czarterujący, zostaną zapłacone. Prawo to obowiązuje jedynie między stronami umowy, w której zamieszczono taką klauzulę. Zastaw ten nie uprawnia zatem armatora do zatrzymania ładunku należącego do posiadacza konosamentu, nie będącego czarterującym (podczarterującym) na czas⁹², chociaż sformułowania klauzul czarterowych są w tym względzie niejednoznaczne i jedynie klauzula 18 z *Balttime 1939* wyraźnie stanowi, iż armator ma prawo zastawu „na wszystkich ładunkach należących do czarterującego na czas”. Pozostałe klauzule w innych formularzach stwierdzają ogólnie, że armator ma prawo zastawu „na wszystkich ładunkach”, nie wymieniając, do kogo mogą one należeć.

⁸⁹ Tak określa to np. klauzula 10 amerykańskiego formularza *STB (Tanker Time Charter Party)*.

⁹⁰ Klauzula 18 „Lien” formularza *Balttime 1939* brzmi: *The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under the Charter (...)*, zaś klauzula 18 formularza *NYPE* stanowi: *That the Owners shall have a lien upon all cargoes, and all sub-freights for any amounts due under this Charter, including General Average contributions (...)*. W nowej wersji *NYPE '93* po słowach *all subfreights* dodano: *and/or sub-hire*, natomiast formularz dla tankowców *Shelltime 4* w klauzuli 26 zezwala armatorowi na zastaw na *all cargoes and all freights, subfreights and demurrage (...)*.

⁹¹ *Abbott's Law of Merchant Ships and Seamen (14th Edn)*; za *Halsbury's Laws of England*, tom 43(2), s. 1192. Taki zastaw może armator dochodzić według *common law* jedynie za fracht, jeżeli jest platny równolegle z dostarczeniem ładunku (i jest bez znaczenia, czy armator przewozi ładunek na swój rachunek, czy statek jest czarterowany), a także za udział w awarii wspólnej i wydatki poniesione w imieniu właściciela ładunku w porcie schronienia, w interesie ładunku. Zastaw na ładunku za fracht, który nie jest platny po dostarczeniu ładunku, za fracht z poprzednich podróży, a także za fracht martwy, za przestojowe, odszkodowanie za zatrzymanie, opłaty za pilotaż i inne wydatki, które powinien pokryć *shipper*, a zostały poniesione przez armatora – przysługują armatorowi tylko wtedy, jeżeli tak stanowi umowa; wg. *Halsbury's Laws of England*, tom 43(2), ss. 1192–1194.

⁹² Przykład: statek *Bombay* wyczarterowany na 6 miesięcy, podczarterowano na podróż okrężną. Czarter główny przewidywał, że konosamenty mają być podpisywane z takimi stawkami frachtów, jakie wskażą czarterujący lub jego agenci, bez uszczerbku dla umowy czarteru. Umowa przewidywała następnie, że armator ma zastaw „na wszystkich ładunkach za fracht lub pieniądze należne z tego czarteru”. Konosamenty dostał podczarterujący i armator próbował skorzystać z prawa zastawu na ładunku należącym do podczarterującego, za *hire* należne z czarteru głównego. *Privy Council* orzekła, że armator nie miał prawa zastawu na ładunku podczarterującego. Postanowienie umowy dające armatorowi „prawo zastawu na ładunkach za fracht lub pieniądze należne z tego czarteru” wiąże czarterującego na czas (...), ale nie upoważnia armatora do zastawu na towarach należących do osób, które nie zawierały z nim umowy nadającej takie prawo zastawu. *Turner v. Haji Goolam* [1904] A.C. 826.

Podobne uprawnienie do danego armatorowi w klauzulach *lien* wzorców czarteru na czas, przewiduje w polskim ustawodawstwie art. 149 k.m., stanowiący o prawie zatrzymania ładunku, przysługującym przewoźnikowi wobec odbiorcy ładunku za należności z tytułu przewozu danego ładunku, a także należnego od ładunku udziału w awarii wspólnej i wynagrodzenia za ratownictwo. Warunkiem jednak do skorzystania z takiego uprawnienia przez armatora jest uznanie go za przewoźnika⁹³.

Zresztą w sytuacjach, kiedy klauzula zastawu z czarteru na czas jest inkorporowana do treści konosamentu lub konosament zawiera własną, niezależną (tak, jak to ma miejsce w większości konosamentów liniowych) klauzulę zastawu i armator jest przewoźnikiem, problem własności ładunku nie gra roli. Armator może wykonać przysługujące mu prawo zatrzymania ładunku bez względu na to, czy ładunek należy do czarterującego na czas, czy osoby trzeciej (np. podczarterującego).

Problem prawa zatrzymania ładunku przez armatora w dochodzeniu swoich praw przeciwko czarterującemu statek na czas nie jest zagadnieniem łatwym i powoduje dosyć często spory na tle wykonywania umów czarterowych, o czym świadczą liczne, czasem nawet sprzeczne ze sobą orzeczenia sądów w tej materii⁹⁴. Analiza orzecznictwa⁹⁵ skłania do stwierdzenia, iż ukształtowana została zasada, zgodnie z którą zatrzymanie przez armatora ładunku nie należącego do czarterującego na czas, może w pewnych okolicznościach⁹⁶ być prawnie uzasadnione, jeśli chodzi o czarterującego,

⁹³ Według prawa polskiego ładunek może być również w niektórych przypadkach przedmiotem przywilejów (*maritime liens on cargo*). Zgodnie z art. 156 k.m. na zabezpieczenie wierzytelności z tytułu należności z przewozu danego ładunku wierzycielowi (w tym wypadku przewoźnikowi) służy ustawowe prawo zastawu na ładunku z pierwszeństwem przed innymi wierzytelnościami, choćby zabezpieczonymi zastawem wynikającym z umowy lub orzeczenia sądu.

⁹⁴ W sprawie *The Agios Giorgis* w 1976 roku (2 Lloyd's Rep. 192) angielski sąd apelacyjny uznał, że armator dochodząc (w oparciu o postanowienie klauzuli 18 *NYPE*) należnej mu od czarterującego zaległej opłaty czarterowej, nie był uprawniony do zatrzymania ładunku należącego do osoby trzeciej. Sąd wyszedł z założenia, że nawet jeżeli przyjąć, iż armator miał prawo zastawu według czarteru, to prawo angielskie wymaga dla ważności wykonania zastawu umownego, aby właściciel ładunku objętego zastawem był stroną kontraktu. Ponieważ tak nie było w danym przypadku, armator nie był usprawiedliwiony w odmowie wydania ładunku.

Rok później w podobnej sprawie, *The Aegnoussiotis* ([1977] 1 Lloyd's Rep. 268), sąd wydał częściowo odmienny wyrok. Przyjął inny punkt widzenia. Stwierdził, iż „(...) konstrukcja klauzuli 18 *NYPE* oznacza, że czarterujący zgadza się, aby armatorowi przysługiwało prawo zastawu na wszystkich ładunkach. Jeżeli zaś takie ładunki należą do osób trzecich, to czarterujący akceptuje zobowiązanie do ustanowienia zastawu umownego na korzyść armatora. Jeżeli czarterujący nie przyjmie takiego zobowiązania, a armator wykona prawo zastawu na takim ładunku, wówczas osoba trzecia ma podstawę roszczenia przeciwko armatorowi. Ale sam czarterujący jest w innej sytuacji. Czarterujący na czas nie może czerpać korzyści z naruszenia przez siebie warunków umowy. Wobec czarterującego, takie wykonanie prawa zastawu przez armatora jest prawomocne”. *Time Charters*, s.481.

⁹⁵ Do przytoczonych wyżej orzeczeń można jeszcze dodać podobne wyrokowanie w sprawie *The Cebu* z 1983 r.

⁹⁶ Do okoliczności tych zaliczyć można np. fakt, że ani kapitan ani armator nie wiedzą, kto jest właścicielem ładunku, albo np. nie znają warunków konosamentu wydanego przez czarterującego.

ale jest zawsze bezprawne wobec posiadacza konosamentu. Niemniej armator może próbować w swojej umowie z czarterującym zabezpieczyć się dodatkową klauzulą *indemnity* od skutków zatrzymania ładunku należącego do osoby trzeciej, tak jak zabezpiecza się od skutków podpisu kapitana na konosamencie wydawanym przez czarterującego.

Klauzule zastawu we wzorcach umów dają armatorowi również prawo zastawu na frachtach lub podfrachtach. Zastaw ten podobny jest do przysługującego armatorowi prawa zastawu na ładunkach. Różni się jednak tym, że nie działa jako prawo zatrzymania posiadania rzeczy, będących już w posiadaniu armatora, ale jako prawo do przejęcia rzeczy, które dopiero mają przejść z posiadania osoby trzeciej do czarterującego. Konkretnie polega to na czasowym przejściu wskazanych pieniędzy, zanim zostaną one zapłacone czarterującemu. Dlatego używane w klauzuli słowo *lien* może w tym wypadku być kwestionowane jako mało precyzyjne, nie oddające istoty zastawu jako rzeczowego zabezpieczenia roszczenia.

Słowo *subfreights* użyte w klauzulach oznacza zarówno frachty należne czarterującemu na czas z konosamentu, jak i frachty należne czarterującemu na czas, zgodnie z warunkami podczarteru⁹⁷. Ponadto do „podfrachtów” zaliczana jest też opłata czarterowa z podczarteru, a nawet z podpodczarteru (choćby wystąpiły już rozbieżności w orzeczeniach sądów na ten temat⁹⁸).

Aby zapobiec spekulacjom, czy tylko frachty, czy również inne należności podlegają zastawom, nowsze wersje wzorców czarterów na czas rozszerzają brzmienie klauzuli *lien*. Na przykład linia 260 w czarterze *NYPE '93* dodaje słowa *and/or sub-hire* do uprzednich *all sub-freights*, istniejących w formularzu *NYPE* z 1946 roku. Formularz czarteru *Shelltime 4* nie wspomina nic o opłacie czarterowej, ale włącza słowo *demurrage*, przy wyliczaniu podmiotów zastawu. Staje się przez to oczywiste, że za nie otrzymane pieniądze należne armatorowi z czarteru na czas, przysługuje mu zastaw: w pierwszym przypadku na opłacie czarterowej należnej czarterującemu głównemu od podczarterującego statek, w drugim – na opłacie za przestój statku należnej czarterującemu na czas od jego kontrahentów.

⁹⁷ C. Hill, *op. cit.*, s. 197.

⁹⁸ W sprawie *The Cebu* w 1983 roku (1 Lloyd's Rep. 302) sąd stwierdził, że klauzulę 18 należy interpretować rozszerzająco i dlatego - w kontekście formularza *NYPE* - „podfrachty” obejmują też „podpodfrachty” (*sub-sub-freights*) i opłatę czarterową w podczarterze (*sub-time charter hire*), należne czarterującemu (bez znaczenia czy płatne czarterującemu wprost, czy też płatne podczarterującemu).

Jednak w prawie identycznym sporze, jaki powstał w takim samym łańcuchu czarterów na czas, angielski Commercial Court orzekł w sprawie *The Cebu* (No. 2) w 1990 roku (Lloyd's Rep. 316), że od poprzedniego rozstrzygnięcia w podobnej sprawie rynek żeglugowy odróżnił wyraźnie różnicę pomiędzy *freight* i *hire*, ograniczając pierwsze do frachtów z konosamentów i podróży czarterowych, zaś drugie do opłaty w czarterze na czas. Sąd doszedł do przekonania, że *sub-freights* z klauzuli 18 *NYPE* nie rozciągają się na opłatę czarterową z podczarteru, gdyż byłoby to nałożenie na podczarterującego dodatkowego ciężaru, bo gdyby np. armator zażądał od niego zapłacenia należnego sobie *hire*, to bezpośredni kontrahent podczarterującego (czarterujący główny), mógłby wycofać mu statek z czarteru na czas w podczarterze, za niezapłacenie *sub-hire*.

Łatwość odzyskania należnych armatorowi kwot zależy po części od tego, czy podfrachty są płacone armatorowi, czarterującemu, czy podczarterującemu. Jeżeli armator jest przewoźnikiem, wówczas nie musi on korzystać z prawa zastawu, gdyż to raczej on, a nie czarterujący, będzie uprawniony do otrzymania frachtu. Prawo zastawu będzie miało zastosowanie jedynie tam, gdzie czarterujący jest umownie uprawniony do otrzymania podfrachtu w pierwszej kolejności (z pierwszeństwem przed armatorem). Jak stwierdził angielski sąd w sprawie *Molthes Rederi v. Ellerman's Wilson Line* w 1926 roku: „klauzula zastawu w umowie czarteru jest potrzebna po to, aby dać armatorowi prawo zastawu w tych przypadkach, gdzie *sub-freight* jest należny czarterującemu, a nie armatorowi”.

Gdy statek jest w czarterze na czas, fracht z konosamentu jest w praktyce płacony agentom czarterującego nawet wtedy, gdy ładunek jest przewożony na podstawie konosamentu, który zaakceptował i podpisał kapitan za armatora. Jeżeli armator powiadomi przedstawicieli czarterującego o swoim roszczeniu do frachtu konosamentowego, zanim otrzymają oni ten fracht, wówczas agenci mogą być zobligowani do odebrania go raczej dla armatora, niż dla czarterującego. Armator ma obowiązek rozliczyć się z czarterującym z frachtów, które otrzymał, po odliczeniu kwoty należnej mu z czarteru na czas. Armator może odliczyć tylko sumy, które należą mu się w chwili, w której fracht był płacony agentom czarterującego⁹⁹.

Prawo zastawu dane armatorowi w czarterowej klauzuli zastawu rozciąga się także na sytuacje, w których czarterujący (a nie armator) jest uprawniony do otrzymania frachtu z konosamentu lub, gdy statek jest w podczarterze, *subfreights* są płacone czarterującemu. Chociaż zastaw na podfrachtach nie zależy od utrzymania istniejącego posiadania (tak jak zastaw na ładunku), to armator traci prawo do przejścia podfrachtów należnych czarterującemu, kiedy tylko załadowca (*shipper*) zapłaci fracht czarterującemu.

⁹⁹ Przykład: wyczarterowany na czas statek *Ferndene* został podczarterowany na podróż. Zgodnie z umową podczarteru wydano konosamenty i zostały one podpisane przez kapitana. Podczarterujący wyznaczył agentów do odebrania frachtu i 15 grudnia otrzymali oni fracht od odbiorcy. 16 grudnia armator poinformował tychże agentów o swoim roszczeniu, dotyczącym otrzymanego przez nich frachtu. W tym czasie pozostawała niezapłacona część *hire* (płatna co pół miesiąca), należna już, zgodnie z czarterem głównym, 9 grudnia. 23 grudnia stała się wymagalna następna część opłaty czarterowej dla armatora. Powstało pytanie: czy to podczarterujący, czy armator był uprawniony do frachtu z konosamentu. Angielski Sąd The High Court orzekł, że:

- ponieważ konosament był „konosamentem armatorskim” – uprawnionym do odebrania frachtu był armator,
- agenci wyznaczeni przez podczarterującego powinni być traktowani, przy braku dowodu przeciwnego, jako agenci reprezentujący zarówno armatora jak i podczarterującego,
- Armator był uprawniony do frachtu, który agenci otrzymali 15 grudnia, ale miał obowiązek do rozliczenia się z niego z podczarterującym, odliczając kwotę sobie należną w dniu otrzymania frachtu,
- Armator nie był uprawniony do odliczenia sobie kwoty *hire*, która stała się wymagalna 23 grudnia. *Wehner v. Dene*, [1905] 2 K.B. 92.

Korzystny skutek klauzuli zastawu może odczuć armator jeszcze dalej w łańcuchu umów czarterowych. Prawo armatora do przejścia podfrachtów rozciąga się bowiem także na frachty należne podczarterującemu, a zatem takie, które nie są płacone bezpośrednio czarterującemu na czas. Warunkiem jednak jest znalezienie się w umowie czarteru na czas w podczarterze klauzul dających uprawnienie czarterującemu głównemu do zastawu, podobnych do tych, które dają takie same prawa armatorowi w czarterze głównym¹⁰⁰.

Klauzule *liens* z umów czarteru na czas przyznają armatorowi prawo zastawu na ładunkach lub podfrachtach za: *any amounts due under this Charter* lub *all claims under the Charter*. Jeżeli konkretne umowy w swojej treści nie dookreślają tych zwrotów, to należy przez nie rozumieć przede wszystkim opłatę czarterową, należną armatorowi za oddanie statku czarterującemu do dyspozycji, a także te wydatki, które poniósł armator, a które – zgodnie z warunkami czarteru – powinien ponieść czarterujący. Należać tu mogą między innymi: koszty paliwa, opłaty portowe, pilotowe, koszty przeładunku.

Trzeba też jeszcze podkreślić, iż zastaw na podfrachtach, podobnie jak i na ładunku, może być wykonany tylko w stosunku do opłaty czarterowej, która jest już należna (wymagalna) armatorowi, natomiast w odniesieniu do „innych kwot” – o ile te zostały rzeczywiście przez armatora w danym czarterze wydatkowane¹⁰¹.

¹⁰⁰Przykład: statek *Cebu* zacarterowany na czas na formularzu *NYPE*, został podczarterowany firmie *Lamsco* i jeszcze raz podczarterowany przez *Lamsco* firmie *Itex*. Obydwa podczartery były na formularzach *NYPE*. Armator zgłosił roszczenie niezapłaconego *hire* od głównego czarterującego. Wysłał zawiadomienie do *Itex*, a później do *Lamsco* „grożąc”, że wykona przysługujące mu prawo zastawu z klauzuli 18 *NYPE*. Sąd orzekł, że:

- do podfrachtów w kontekście klauzuli 18 *NYPE* należy zaliczyć nie tylko opłatę czarterową w podczarterze, ale także opłatę należną z podpodczarteru,
- zastaw przysługujący armatorowi odnosi się nie tylko do *hire* należnego czarterującemu głównemu, ale także *hire* należnego podczarterującemu *Lamsco*; czarterujący główny, z mocy klauzuli 18 zastawu w podczarterze, był uprawniony do przejścia opłaty podpodczarterowej od *Itex* dla *Lamsco*, stąd prawo to przechodzi też na armatora z mocy klauzuli 18 w czarterze głównym. *The Cebu*, [1983] 1 Lloyd’s Rep. 302.

¹⁰¹Przykład: statek *Lindenhall* zatrudniono w czarterze na czas, przewidującym że armatorowi przysługuje zastaw na wszystkich ładunkach i wszystkich podfrachtach za jakiegokolwiek kwoty należne w czarterze. Opłata czarterowa miała być płacona z góry. Statek dostał polecenie załadowania ładunku w USA i przewiezienia go do Japonii. Czarterujący wydał konosamenty (na swoich własnych drukach, ze wzmianką o zawartej przez siebie umowie przewozu z załadowcą) podpisane przez kapitana, według których część frachtu miała być zapłacona po dostarczeniu ładunku. W trakcie podróży czarterujący stał się niewypłacalny i armator musiał zapłacić za paliwo i poniósł inne wydatki, za które – zgodnie z warunkami czarteru – powinien ponieść odpowiedzialność czarterujący na czas. W porcie wyładunkowym kapitan odebrał resztę frachtu, a następnie próbował potrącić koszty paliwa i inne wydatki poniesione w podróży, a także kwotę opłaty czarterowej, która stała się wymagalna po tym, gdy reszta frachtu konosamentowego została zapłacona. Sąd orzekł, że:

- ponieważ odpowiedzialnym z konosamentu był czarterujący, a nie armator, stąd kapitan otrzymał fracht jedynie z racji przysługującego armatorowi prawa zastawu, wynikającego z umowy czarteru na czas,

WPLYW NIEKTÓRYCH ZDARZEŃ PRAWNYCH NA SYTUACJĘ OSÓB ZAINTERESOWANYCH PODCZARTEREM

1. ZMIANA WŁAŚCICIELA, ARMATORA, CZARTERUJĄCEGO GŁÓWNEGO

Art. 190 § 1 k.m. stanowi, że zmiana właściciela statku nie ma wpływu na umowę czarteru na czas. Nie może więc również wpływać na umowę czarteru zawartą w podczarterze. Jest to tym bardziej zrozumiałe, że osoba właściciela statku, choćby nawet pełniła funkcje armatorskie, pozostaje poza kontraktem zawierającym pomiędzy czarterującym głównym i podczarterującym.

W kolejnym paragrafie tego samego artykułu (art. 190 § 2) kodeks przewiduje, iż w razie zmiany armatora statku w okresie trwania czarteru na czas, nowy armator wstępuje z mocy prawa w stosunek czarteru na czas w miejsce poprzednika. Poprzednik odpowiada jednak solidarnie z następcą za zobowiązania wynikające z umowy czarteru na czas. W odniesieniu do podczarteru przepis ten powinno się odpowiednio zastosować do osoby czarterującego głównego, zgodnie z zaleceniem artykułu 189 k.m. Tak więc jeżeli w trakcie trwania podczarteru nastąpi zmiana czarterującego głównego, nowy czarterujący wstępuje z mocy prawa w stosunek prawny z podczarterującym i odpowiada solidarnie z poprzednikiem za zobowiązania, które wynikają z umowy czarteru na czas w podczarterze.

2. WYPADKI MORSKIE

Polski k.m. z 2001 r. zalicza do wypadków morskich: awarię wspólną, zderzenia i zanieczyszczenia ze statków oraz zatopienie lub znalezienie mienia na morzu.

Zaistnienie awarii wspólnej w trakcie eksploatacji statku w podczarterze pokazuje, że krąg podmiotów zainteresowanych podczarterem jest znacznie

– zastaw przysługujący armatorowi obejmował koszty paliwa i innych wydatków poniesionych w podróży, ponieważ był za nie odpowiedzialny czarterujący; zatem były to „kwoty należne z tego czarteru”,

– zastaw mógł być wykonany pod względem jakiegokolwiek zaliczki opłaty czarterowej, która była należna w chwili, gdy reszta frachtu z konosamentu została zapłacona. Zastaw nie mógł być wykonany w odniesieniu do opłaty czarterowej, która nie była należna i płatna dopiero po tym czasie,

– armator był zobowiązany do rozliczenia się z czarterującym z nadwyżki frachtu (jaki kapitan odebrał) ponad kwoty, w odniesieniu do których armatorowi przysługiwał zestaw.

Samuel v. West Hartlepool (1906), 11 Com. Cas. 115 i (1907) 12 Com. Cas. 203.

szerszy niż jedynie strony zawartej umowy czarteru na czas, czyli czarterujący główny i podczarterujący. Istotą awarii wspólnej jest wzajemne wyrównanie w odpowiedniej części strat poniesionych z powodu wystąpienia niebezpieczeństwa przez którykolwiek z podmiotów, którego mienie brało udział w podróży morskiej, przez podmioty, których mienie również uczestniczyło w danej podróży, będąc tym samym narażone na wspólnie grożące im niebezpieczeństwo. Kodeks morski, podobnie zresztą jak i międzynarodowe zasady regulujące to zagadnienie zebrane w Regułach Yorku-Antwerpii¹⁰², nie wymienia podmiotów, które mogą uczestniczyć w awarii. Wymienia jedynie mienie, które może być zagrożone: statek, ładunek na nim przewożony oraz fracht i – zrównane z nim – opłaty za przewóz pasażerów i ich bagażu. Podmiotami bezpośrednio zainteresowanymi rozliczeniem udziałów w awarii wspólnej w podczarterze wydają się być, oprócz armatora (właściciela statku) i właściciela ładunku, podczarterujący oraz czarterujący główny, a pośrednio: ubezpieczyciele statku, ładunku, ratownicy, a nawet władze portowe i lokalne. Praktyka dyspaszerska rozliczania awarii statków zatrudnionych w czarterach na czas pokazuje, że wartością mającą udział w awarii jest również paliwo¹⁰³, na podstawie zaś anglosaskiego orzecznictwa w sprawach z czarterów na czas, w których opłata czarterowa (*hire*) wielokrotnie traktowana była na równi z frachtem, można domniemywać, że również i opłata czarterowa powinna być włączona do tej grupy. O ile jednak nie kwestionowany jest na ogół udział paliwa – a przez to podczarterującego – w rozliczeniach awarii, o tyle analiza używanych wzorcowych formularzy skłania do stwierdzenia, iż opłata czarterowa nie zawsze jest brana w awarii pod uwagę, co oznacza, że udział w niej czarterującego głównego również może stać pod znakiem zapytania. Przykładowo formularze *Baltim 1939* i *NYPE '93* wyłączają wyraźnie opłatę czarterową z *contributions*, inne, np. *NYPE '46*, *Shelltime 4*, lub *STB Time*, nie czynią tego *expressis verbis*, co może oznaczać w podczarterze, iż czarterujący główny ma prawo ubiegać się o odzyskanie części straconych zysków z powodu wyłączenia statku z eksploatacji.

Stopień partycypacji podczarterującego w akcie awarii zależy również od innego, bardzo istotnego czynnika. Mianowicie od tego, czy to on, czy armator statku zostaje uznany za przewoźnika danego ładunku, a co się z tym wiąże – czy to jemu należy się fracht za jego przewóz (o ile fracht nie został przedpłacony i wszedł w wartość ładunku). Znamiennym jest fakt,

¹⁰²Zbiór międzynarodowych niekonwencyjnych zasad kwalifikacji i rozliczania poniesionych wydatków w interesie bezpieczeństwa statku i ładunku, wywodzący się z XIX wieku. Ostatnia poważniejsza nowelizacja Reguł Yorku – Antwerpii (YAR) pochodzi z 1974 r., a kolejne, niewielkie zmiany (do prawidła VI, będące wynikiem przyjęcia nowej konwencji o ratownictwie z 1989 r.) wprowadził Międzynarodowy Komitet Morski w Paryżu w czerwcu 1990 r., który też ogłosił ostatnią ich wersję w 1994 roku.

¹⁰³Wielkość udziału paliwa w ogólnej sumie wartości udziałujących jest z reguły niewielka i sięga rzadko jednego procenta. Chodzi oczywiście o paliwo uratowane, a nie zużyte w trakcie trwania np. akcji ratowniczej.

że we współczesnych formularzach czarterów na czas, właśnie w klauzuli dotyczącej awarii wspólnej mówi się wyraźnie o „przewoźniku” (*carrier*), a nie jedynie o armatorze i czarterującym, tak jak to ma miejsce w pozostałych postanowieniach wzorców¹⁰⁴.

Mimo szeroko krytykowanej przydatności instytucji awarii wspólnej, we wszystkich istniejących na rynku wzorcowych formularzach widnieją klauzule omawiające to zagadnienie a kontrahenci czarterów włączają je do swoich umów i respektują. Ponieważ, jak już wspomniano, postanowienia umowy w podczarterze nie powinny być sprzeczne z treścią z czarteru głównego, a często umowa pomiędzy czarterującym głównym i podczarterującym nie jest znana armatorowi, a jest, lub przynajmniej powinna być, znana kapitanowi statku – ten, po zapoznaniu się z nią i stwierdzeniu niezgodności z umową¹⁰⁵ zawartą przez swego pracodawcę, powinien niezwłocznie go o tym poinformować.

Zderzenia statków morskich występują niezależnie od sposobu ich zatrudniania. Równie często dochodzi do kolizji statków eksploatowanych bezpośrednio przez ich armatorów, jak i pływających w czarterach i podczarterach. Za szkody spowodowane zderzeniem odpowiada statek, któremu udowodniono winę w spowodowaniu danego zderzenia¹⁰⁶. Wina statku, tak jak wyjaśnia to art. 258 § 2 k.m., zachodzi w szczególności w razie zaniedbań w zakresie wyposażenia statku, kierowania statkiem, obsługi statku, przestrzegania przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu i stosowania innych środków bezpieczeństwa, nakazanych przez obowiązujące przepisy, praktykę morską lub przez szczególne okoliczności. Enumeracja ta, chociaż niepełna, daje jednak obraz, iż jest to „zarówno wina armatora statku, polegająca na niezapewnieniu statkowi zdadności do żeglugi, jak i wina osób kierujących statkiem i obsługujących jego urządzenia”¹⁰⁷, czyli kapitana lub innego członka załogi. Trudno jednak doszukać się w tym wyliczeniu elementów wskazujących na podczarterującego jako podmiotu, którego można byłoby obarczyć winą za zderzenie.

¹⁰⁴ Poza klauzulami dotyczącymi awarii wspólnej, pojęcie przewoźnika (*carrier*) widnieje jedynie w klauzulach wprowadzających odpowiedzialność za przewóz ładunku, wynikającą z Reguł hasko-visbijskich (*Paramount Clause*) i klauzulach regulujących odpowiedzialność za szkody ładunkowe spowodowane zderzeniem statków (*Both to Blame Collision Clause*). Zależy to oczywiście od formularza, np. w *Baltimie 1939* nie ma żadnej z wymienionych wyżej klauzul, również w całym tekście umowy nie występuje określenie „przewoźnik”.

¹⁰⁵ Chodzi np. o niepowołanie klauzuli *New Jason Clause*, której zamieszczenie może być istotne w kwestii odpowiedzialności armatora statku za przewożony ładunek lub też powołanie się podczarterującego w swojej umowie na przepisy Reguł zawierające inne, niż przyjęte przez armatora w swojej umowie, zmienione treści zasad YAR, wynikające np. z przyjętych poprawek w 1974 lub 1994 r.

¹⁰⁶ Koncepcja winy statku wywodzi się z Konwencji brukselskiej z 1910 r. o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących zderzeń. Na postanowieniach tej konwencji opierają się również przepisy polskiego kodeksu morskiego z 2001 r., zawarte w dziale II tytułu VII.

¹⁰⁷ J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969, s. 224.

Według *common law*, jeżeli statek w czarterze zderzy się z innym statkiem i spowoduje szkodę, wówczas odpowiedź na pytanie: czy czarterujący, czy armator jest za nią odpowiedzialny, zależy od tego, czy osoba winna zaniedbania, które doprowadziło do kolizji, była pracownikiem lub przedstawicielem czarterującego, czy armatora¹⁰⁸.

Podczarterujący może przyczynić się pośrednio do zaistnienia okoliczności, których następstwem jest zderzenie statków. Jednak najczęściej (poza nielicznymi sytuacjami wystąpienia siły wyższej lub przypadku) odpowiedzialny za zderzenie uznany zostaje statek, czyli w konsekwencji jego armator. Przykładem przyczynienia się podczarterującego do zderzenia, lub wywołania sytuacji kolizyjnej, może być dostarczenie przez niego, w ramach swoich umownych obowiązków, paliwa o nieodpowiedniej jakości, które spowodowało unieruchomienie (tzw. *black-out*) silnika głównego w momencie przeprowadzania przez statek manewrów antykolizyjnych. Zdarzenie takie może oczywiście zostać zakwalifikowane jako tzw. przypadek, o którym traktuje art. 260 § 1 k.m. (o ile statkowi nie dowiedzie się winy za błędne działania lub zaniechania, których podjęcie w prawidłowy sposób mogłoby, mimo awarii silnika, zapobiec kolizji, np. oznakowanie, oświetlenie lub nadanie ostrzeżeń lub odpowiednich sygnałów); na tej podstawie armator może skutecznie się ekskulpować. Jednak w takich sytuacjach armator – o ile nawet wykorzysta okoliczności egzoneracyjne dane w art. 260 § 1 k.m. i uwolni się od odpowiedzialności za szkody doznane przez statek, z którym się zderzył, szukając zaspokojenia za poniesione straty własne może próbować dochodzić roszeń w stosunku do podczarterującego (a konkretnie do swojego bezpośredniego kontrahenta – czarterującego głównego; a ten z kolei wobec podczarterującego), pod warunkiem, że jest on w stanie udowodnić, że bezpośrednią przyczyną kolizji była właśnie awaria silnika spowodowana złym paliwem dostarczonym przez podczarterującego.

Formularze czarterów na czas nie zajmują się zagadnieniem kolizji statków, przyjmując zapewne jako oczywiste, iż odpowiedzialnymi za szkody mogą być jedynie ich armatorzy, gdyż „armator jest osobą, która uprawiając żeglugę statkiem włada tym statkiem i odpowiada za szkody wyrządzone w związku z ruchem i eksploatacją statku (...)”¹⁰⁹. Większość wzorców umów uwzględnia natomiast klauzulę o nazwie *Both-to-blame*¹¹⁰, zamieszczone w kontekście roszeń dotyczących uszkodzeń ładunkowych, będących następstwem kolizji spowodowanej z winy obu statków. Klauzule takie, zamieszczone w umowie w podczarterze i odnoszące się w swej treści do przewoźnika (*carrier*) lub

¹⁰⁸ *Halsbury's Laws of England*, vol. 43 (1), art. 891, s. 558 i nast. Przykłady orzeczeń podawanych na udokumentowanie powyższej tezy wywodzą się jeszcze z XIX wieku i dotyczą kolizji statków *Lemington* z 1874 i *Tasmania* z 1888 roku.

¹⁰⁹ J. Łopuski [w:] *Prawo morskie*, red. J. Łopuski, Tom II 2, s. 216.

¹¹⁰ Do nielicznych, którzy nie umieszczają takiej klauzuli, należy m.in. formularz *Baltim* 1939.

statku przewożącego ładunek, który został uszkodzony (*carrying ship*), działac mogą w interesie zarówno armatora, jak i podczarterującego.

Celem tej klauzuli jest zobowiązanie właściciela uszkodzonego ładunku, który wystąpił o odszkodowanie (i je otrzymał) bezpośrednio do armatora drugiego statku¹¹¹ biorącego udział w zderzeniu, do „zwrócenia swojemu przewoźnikowi tego, co ten musiałby ewentualnie zapłacić armatorowi drugiego statku tytułem zwrotu odszkodowania wypłaconego przez tegoż armatora właścicielowi ładunku”¹¹². Ponieważ ten drugi statek, zgodnie z treścią klauzuli, ma prawo dochodzić swoich roszczeń przeciwko statkowi (tj. jego armatorowi), z którym wszedł w kolizję, albo przeciwko przewoźnikowi ładunku (tzn. armatorowi lub podczarterującemu), który został uszkodzony i którego właściciel zażądał od armatora drugiego statku odszkodowania, wobec tego mogą tu wystąpić następujące sytuacje:

- 1) jeżeli armator jest uznany za przewoźnika, wówczas jest bez znaczenia, do kogo skieruje swoje roszczenie armator drugiego statku; będzie to jedna i ta sama osoba, której właściciel ładunku powinien zwrócić żądane przez ten drugi statek koszty;
- 2) jeżeli przewoźnikiem jest podczarterujący i armator drugiego statku wystąpi do niego z roszczeniem o zwrot odszkodowania wypłaconego za uszkodzony ładunek, wówczas podczarterujący płaci odszkodowanie, zaś właściciel ładunku zwraca mu te koszty;
- 3) jeżeli przewoźnikiem jest podczarterujący a armator drugiego statku wystąpi z roszczeniem wobec armatora statku przewożącego uszkodzony ładunek, wówczas tenże armator ma prawo żądać, aby właściciel ładunku zwrócił jemu, a nie podczarterującemu, kwoty na pokrycie żadanego odszkodowania lub – o ile właściciel ładunku już wydał żadaną kwotę podczarterującemu – ma prawo żądać od podczarterującego zwrotu otrzymanej od właściciela ładunku kwoty, na zasadzie zwrotu bezpodstawnego wzbogacenia.

Oczywiście armator statku przewożącego ładunek nie będzie występował o zwrot kwot przekazanych przez właściciela ładunku na mocy klauzuli *Both-to-blame* podczarterującemu, bezpośrednio do niego, lecz zwróci się o to do swojego kontrahenta, czyli czarterującego głównego. Natomiast obowiązkiem tego ostatniego będzie ściągnięcie tychże kwot od podczarterującego i ich zwrot armatorowi, pod warunkiem jednak, że w umowie czarteru głównego była również zamieszczona klauzula *Both-to blame* o takiej samej treści.

¹¹¹ Jedynym sposobem otrzymania jakiegokolwiek odszkodowania za uszkodzony ładunek (na skutek kolizji) przez jego właściciela jest wystąpienie z roszczeniem do osoby trzeciej, współodpowiedzialnej za zderzenie, gdyż przewoźnik uszkodzonego ładunku jest zwykle zwolniony z odpowiedzialności za błędy w nawigacji lub zarządzaniu statkiem na podstawie Reguł hasko-visbijskich.

¹¹² W. Adamczak [w:] *Prawo morskie*, red. J. Łopuski, Tom II 2, s. 152.

Za szkody spowodowane **zanieczyszczeniem** pochodzącym ze statku odpowiada jego armator¹¹³. Art. 265 k.m. jest w tej kwestii jednoznaczny: nie przewoźnik, nie podmiot faktycznie eksploatujący statek (czarterujący lub podczarterujący), ale władający statkiem – armator. Jest to o tyle zrozumiałe, że zanieczyszczenie może nastąpić głównie z powodu błędu lub zaniedbania załogi podległej armatorowi lub niewłaściwego przygotowania statku do wypełniania nałożonych na niego funkcji eksploatacyjnych (w tym w szczególności niezdatności żeglugowej), za które odpowiedzialny jest wyłącznie armator i jego personel.

Istnieje jednak pewna możliwość uniknięcia przez armatora odpowiedzialności za zanieczyszczenia pochodzące z jego statku i obarczenia nią podczarterującego. Dopuszcza ją art. 266 § 1 k.m., który stanowi między innymi: „Armator nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli szkoda powstała wskutek (...) wyłącznej winy umyślnej osoby trzeciej (...)”.

Niewątpliwie bardzo trudno może być armatorowi udowodnić, że nie ponosi on w żadnej mierze winy w spowodowaniu szkody i że zanieczyszczenie powstało z winy umyślnej podczarterującego. Jedyń taką sytuacją mógłby być tylko akt sabotażu dokonany przez podwładnych podczarterującego – takiej możliwości nie można jednak wykluczyć. Natomiast jest całkiem możliwe, iż podczarterujący – podobnie jak w wypadku zderzenia statków – może swoimi działaniami przyczynić się do wywołania sytuacji powodującej zanieczyszczenie. Chodzi mianowicie o wywieranie przez podczarterującego nacisków na kapitana do podejmowania działań mających na celu obniżenie kosztów eksploatacji statku, polegających na przykład na usuwaniu za burtę resztek ładunku lub materiałów sztauerskich po wyładunku statku i czyszczeniu przez załogę jego ładowni. Komercyjne czynniki pośpiechu i chęci zaoszczędzenia opłat ponoszonych w porcie często przebijają się nad proekologiczne postępowanie eksploatujących statki. Premia podczarterującego dla załogi za czyszczenie ładowni jest zwykle niższa niż opłaty za zanieczyszczenie odpadów na ląd. Oczywiście jest jednak, że i w takich wypadkach osobą odpowiedzialną za powstałe zanieczyszczenie pozostaje armator, gdyż on jest pracodawcą kapitana i załogi, i nie zachodzą tu żadne przesłanki, które mogłyby go zwolnić z tej odpowiedzialności.

Formularze czarterów na czas używane jako umowy dla statków nie będących zbiornikowcami (tzw. *dry time charterparties*) nie regulują kwestii związanych z zanieczyszczeniami. Ten brak zainteresowania problematyką zanieczyszczeń można częściowo wytłumaczyć stosunkowo niską skalą problemu zanieczyszczenia środowiska w czasach, kiedy tworzone były owe

¹¹³Zasada ta doznaje pewnych ograniczeń w wypadku zanieczyszczeń pochodzących ze statków przewożących olej luzem jako ładunek.

wzorce, czyli na początku i w pierwszej połowie dwudziestego wieku¹¹⁴. Natomiast wzorce umów używanych na rynku tankowców¹¹⁵ uwzględniają temat zanieczyszczeń, ale jedynie w aspekcie szkód olejowych, spowodowanych przez wyciek przewożonego ładunku. Klauzule poświęcone zagadnieniu *oil pollution* regulują wzajemne obowiązki stron dotyczące postępowania w chwili zagrożenia lub wystąpienia zanieczyszczenia i odwołują się do postanowień konwencji *CLC*¹¹⁶ oraz innych przyjętych w tej materii międzynarodowych, często prywatnych, porozumień¹¹⁷. Warto tu dodać, że Protokół z 1992 roku w sprawie zmiany konwencji *CLC* z 1969 r. w artykule 4 wprowadza zmianę w ustępie 4 artykułu III konwencji, stwierdzając wyraźnie, iż roszczeń o odszkodowanie za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem nie można dochodzić ani na podstawie konwencji ani w inny sposób wobec jakiegokolwiek czarterującego statek (w tym oczywiście czarterującego lub podczarterującego statek na czas), chyba że szkoda powstała w wyniku jego osobistego działania z zamiarem wywołania takiej szkody, albo wskutek niedbalstwa i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania takiej szkody.

Statek pływający w podczarterze może spotykać nie tylko nieszczęście w postaci zderzenia się z innym statkiem lub zanieczyszczenia wód morskich lub portowych. Może on też napotkać na swojej drodze unoszące się na morzu cudze mienie i uratować je lub przyczynić się do jego uratowania. **Za znalezienie i uratowanie** takiego mienia (lub przyczynienie się do uratowania) k.m. przyznaje prawo do wynagrodzenia (art. 290).

Nie wszystkie formularze czarterów na czas regulują kwestie związane z podziałem pomiędzy czarterującego i armatora wynagrodzenia za uratowane, opuszczone mienie na morzu (*derelects*)¹¹⁸. Wszystkie zaś zawierają klauzule

¹¹⁴Na przykład najbardziej popularny na rynku formularz *NYPE* powstał w 1913 roku i był udoskonalany w 1921, 1931. Jego ostateczna wersja pochodzi z października 1946 roku. Podobnie inny, używany przez operatorów europejskich, formularz *Balttime* pochodzi z 1939 roku (wywodzi się z angielskiego wzorca *Timon* z 1902 roku), a więc na długo przed wystąpieniem poważnych problemów z zanieczyszczeniem, w okresie, gdy stan środowiska morskiego był o wiele lepszy niż obecnie.

¹¹⁵Tak na przykład: *Shelltime 4* w klauzuli 39 (TOVALOP); *STB Time* w klauzuli 24 (OIL POLLUTION) oraz 25 (CLEAN SEAS), która też reguluje szerzej sprawy zapobiegania zanieczyszczeniom.

¹¹⁶*Civil Liability Convention* – Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1969 roku (obecnie zmieniona protokołem z 1992 r.).

¹¹⁷Mowa o prywatnych porozumieniach kompensacyjnych TOVALOP (*Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution*) i CRISTAL (*Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*).

¹¹⁸*Common law* (*Halsbury's Laws of England*, vol. 43 (1), art. 1031, s. 626) określa porzucone na morzu mienie (statek lub ładunek) nazwą *derelect*. Przepisy angielskiej ustawy *Merchant Shipping Act* z 1995 roku zaliczają *derelects* (wspólnie z *jetsam*, *flotsam*, *lagan*) do wraków. O uratowaniu mienia porzuconego na morzu nie wspominają nic w swoich klauzulach formularze *Balttime1939*, ani *STB TIME*.

dotyczące ratownictwa (*salvage*). Według prawa polskiego¹¹⁹ do wynagrodzenia za uratowanie mienia unoszącego się na morzu stosuje się przepisy o ratownictwie morskim.

3. RATOWNICTWO

Problem ratownictwa w podczarterze jest zagadnieniem skomplikowanym, głównie ze względu na ilość podmiotów zainteresowanych podczarterem i jego skutkami finansowymi.

Formularze czarterów na czas ujmują w swoich klauzulach ratownictwo i uratowanie porzuconego mienia łącznie. Typowa treść takiej klauzuli brzmi: *All derelicts and salvage shall be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and Crew's proportion*¹²⁰. Według k.m. (art. 290 § 1), ten „kto znalazł i uratował cudze mienie unoszące się na morzu albo przyczynił się do uratowania takiego mienia, ma prawo do wynagrodzenia według przepisów o ratownictwie morskim, jeżeli zgłosił swe roszczenie najpóźniej w chwili oddania znalezionej mienia”. „Wynagrodzenie należne statkowi z tytułu ratownictwa morskiego dzieli się po połowie pomiędzy armatora i załogę po odliczeniu szkód poniesionych przez statek oraz wydatków i strat armatora i załogi spowodowanych ratownictwem.” (z art. 244 § 1 k.m.). Jednak „z wynagrodzenia należnego statkowi za ratownictwo w okresie trwania czarteru na czas odlicza się najpierw kwoty na pokrycie wszelkich szkód spowodowanych ratownictwem, a następnie udział w wynagrodzeniu przypadający dla załogi. Resztę wynagrodzenia dzieli się w równych częściach pomiędzy armatora i czarterującego” (art. 195 k.m.).

Praktyka żeglugowa pokazuje, że statki morskie częściej biorą udział w akcjach ratowniczych, niż znajdują unoszące się na morzu opuszczone mienie. Załoga statku w podczarterze ma więc większą szansę na dodatkowe wynagrodzenie, ratując z niebezpieczeństwa inny statek, niż na uratowanie mienia porzuconego. Podział wynagrodzenia za uratowany *derelict*, podobnie jak i podział wynagrodzenia za *salvage*¹²¹ pomimo dość jasnego na pozór

¹¹⁹ Angielskie prawo stanowione (*Merchant Shipping Act, 1995*, część IX – *Salvage and Wrecks*, art. 243) ustala, że o wielkości wynagrodzenia, jaką otrzyma ten, kto znalazł wrak (w tym, jak już wyżej wspomniano, mienie porzucone), decyduje właściwy Minister (konkretnie *The Secretary of State for Transport*).

¹²⁰ Taka treść jest zawarta w klauzuli 19 *NYPE*. W *Shelltime 4* kl. 25 stanowi: „(...) *All salvage and all proceeds from derelicts shall be divided equally between Owners and Charterers after deducting the master's, officers' and crew's share*”.

¹²¹ *Halsbury's Laws of England* (art. 972, s. 598) kwalifikuje uratowanie mienia porzuconego (*saving a derelict*) jako jeden ze sposobów, w jaki ratownictwo może być przeprowadzone. Inne formy ratownictwa, to m.in.: holowanie, pilotowanie, asysta statkowi w niebezpieczeństwie, wyładowanie lub przeladowanie ładunku lub osób z takiego statku, uwolnienie statku z mielizny, podniesienie zatopionego statku, i wiele innych.

sformułowania zawartego w klauzulach umów, w razie udziału w ratownictwie statku zatrudnionego w podczarterze nie jest łatwy do przeprowadzenia. Umowa czarteru na czas zawarta w podczarterze jest umową funkcjonującą samodzielnie, jeśli chodzi o czarterującego głównego i podczarterującego, ale efekt klauzuli *salvage* nie może być rozpatrywany bez wzięcia pod uwagę udziału w ratownictwie rzeczywistego armatora statku, będącego stroną pierwszej z umów zawartych w łańcuchu umów czarterowych.

Gdyby zysk¹²² z ratownictwa dzielony był tylko pomiędzy kontrahentów podczarteru, wówczas, po odjęciu części przypadającej na załogę, czarterujący główny i podczarterujący podzieliliby go między siebie. Jednak nie do przyjęcia jest fakt omięcia w wynagrodzeniu armatora, który zwykle ponosi przy okazji akcji ratowniczej jakieś wydatki (często straty w wyposażeniu i osprzęcie statkowym). Tak więc podział korzyści powinien nastąpić pomiędzy trzy podmioty: armatora, czarterującego głównego i podczarterującego (oczywiście po odjęciu niespornej części przypadającej na kapitana i załogę).

Konwencja o ratownictwie z 1989 roku odsyła w sprawie podziału wynagrodzenia do uregulowań krajowych i nie wymienia *expressis verbis* wśród podmiotów uprawnionych osoby czarterującej statek¹²³. Prawo polskie w art. 244 k.m. wskazuje na armatora i załogę, jako równorzędnych beneficjentów podziału finansowych efektów ratownictwa, w art. 195 zaś nakazuje armatorowi podzielić się swoją częścią po połowie z czarterującym. Idąc dalej – ale już w drodze odpowiedniego zastosowania przepisów czarteru na czas do podczarteru – można wnioskować, że czarterujący główny powinien podzielić się przypadającą na niego częścią po połowie z podczarterującym. Jednak przyjmując zasadę słuszności, jako właściwą dla tego podziału,

¹²² Można chyba użyć takiego określenia, gdyż zgodnie z zasadą wyrażoną w art. 195 k.m. podziałowi podlega tylko to, co pozostało po odjęciu wydatków własnych ratujących. Przykład: statek *Pocklington* odniósł uszkodzenia podczas ratowania statku *Dart*. Podczas prowadzenia naprawy *Pocklington* był wyłączony z czarteru. Armator zapłacił za naprawę i naraził się na pewne inne wydatki, w związku z operacjami ratowniczymi. Czarterujący zażądał od armatora połowę wynagrodzenia za ratownictwo, opierając się na wskazaniu klauzuli: *all derelicts and salvage shall be for owners' and charterers' equal benefit*. Sąd orzekł, że to co powinno podlegać podziałowi, to ilość netto, po odjęciu z jednej strony strat armatora i jego wydatków, włączając stratę *hire* w czasie naprawy statku i z drugiej strony stratę czasu, jaką poniósł czarterujący w czasie ratownictwa, a także koszty dodatkowo zużytego paliwa (uznane przez armatora, jako właściwe potrącenia). Sąd stwierdził m.in.: „Równa korzyść nie może być uznana przez armatora i czarterującego bez wzięcia pod uwagę tego, co każdy z nich włożył w kierunku osiągnięcia tej korzyści. *Salvage* w tej klauzuli nie oznacza sumę przyznaną w procesie przez sąd. Oznacza ona netto finansowe rezultatu operacji ratowniczych”. (*Booker v. Pocklington Steamship* [1899] 2 Q.B. 690).

¹²³ Art. 15 (2) Konwencji wymienia armatora, kapitana i „inne osoby będące w służbie na statku ratującym”. Angielskie *common law* wyznaje zasadę, że uprawnionymi do wynagrodzenia za ratownictwo są jedynie ci, którzy wnieśli osobisty wkład w jego przeprowadzenie (*Halsbury's Laws of England*, vol. 43 (1), art. 978, s. 601). Zasada ta ma jednak kilka wyjątków. Jednym z nich jest prawo armatora do wynagrodzenia za użycie w operacjach ratowniczych swojego statku. Prawo to może przysługiwać zamiast armatorowi – czarterującemu statek, o ile jest to wyraźnie zaznaczone w czarterpartii lub, niezależnie od jej postanowień, jeśli dany czarter jest czarterem *by demise*.

to podczarterujący jako główny eksploatator statku powinien decydować, jaką część z przypadającej na niego połowy ma oddać czarterującemu głównemu. Natomiast w sytuacjach, w których nie określono szczegółowo tego zagadnienia w postanowieniach umowy czarteru na czas zawartej w podczarterze, optymalnym rozwiązaniem dla wszystkich zainteresowanych podziałem wynagrodzenia należnego statkowi z tytułu ratownictwa morskiego wydaje się być, na gruncie prawa polskiego (ale nie regulowany żadnymi przepisami), następujący, procentowy jego rozdział: załoga – 50%, armator – 25%, czarterujący główny – 12,5% i podczarterujący 12,5%.

Prawo angielskie nie ustanawia sztywnych zasad podziału wynagrodzenia pomiędzy podmioty biorące udział w ratownictwie. *Common law* przyjęło jednak regułę, że wielkość wynagrodzenia zależy od tego co lub kto miał główny wpływ na powodzenie akcji ratowniczej¹²⁴. I tak jeżeli głównym środkiem był statek (np. użyty do holowania), wówczas jego armator jest uprawniony do największej części *salvage reward* (nawet do trzech czwartych całego wynagrodzenia). Jeżeli natomiast główną rolę w akcji ratowniczej odegrała załoga statku (np. ugasiła pożar na zagrożonym statku), to w takiej sytuacji jej przysługuje większa część przyznanego lub umówionego wynagrodzenia.

Kapitan statku ratującego jest uprawniony według k.m. (art. 244 § 3) do co najmniej 30% udziału w części wynagrodzenia przypadającej na załogę. Prawo angielskie przyjęło, iż udział kapitana waha się od jednej drugiej do jednej trzeciej tego, co zostało z wynagrodzenia po odjęciu sumy należnej armatorowi¹²⁵.

ROZWIĄZANIE UMOWY CZARTERU NA CZAS W PODCZARTERZE ORAZ PRZEDAWNINIENIA ROSZCZEŃ MOGĄCYCH WYSTĄPIĆ W TRAKCIE JEGO TRWANIA

Polski kodeks morski zezwala czarterującemu na czas na odstąpienie od umowy w razie zwłoki w oddaniu mu statku do dysponowania (art. 196 k.m.). Podczarterujący, któremu czarterujący główny nie oddał statku w uzgodnionym terminie, może na podstawie tego przepisu odstąpić od umowy. Ponadto może on domagać się odszkodowania, chyba że czarterujący główny udowodni, że zwłoka nastąpiła z przyczyn, za które nie ponosi odpowiedzialności.

Zarówno czarterujący główny, jak i podczarterujący, może odstąpić od umowy czarteru na czas, jeżeli skutek wybuchu wojny, zamieszek lub

¹²⁴ *Halsbury's Laws of England*, vol. 43 (1), art. 1010, s. 619

¹²⁵ *Ibidem*, art. 1011, s. 620.

zarządzenia władz, osiągnięcie celu, dla którego zawarto umowę, stało się niemożliwe, a zmiana tych okoliczności w rozsądnym czasie nie jest prawdopodobna (na podst. art. 197 k.m.).

Jeżeli statek zaginął, zatonął, uległ zniszczeniu lub wypadkowi, wskutek którego stał się niezdatny do naprawy lub jej niewart, wówczas umowa czarteru na czas zawarta w podczarterze ulega rozwiązaniu (art. 198 § 1 k.m. zastosowany odpowiednio do podczarteru).

Poniżej podano terminy przedawnień dla wszystkich omawianych w niniejszym opracowaniu zdarzeń prawnych, mogących mieć miejsce w podczarterze:

- a) roszczenia wynikające z umowy czarteru na czas przedawniają się z upływem dwóch lat od dnia, w którym umowa wygasła (art. 199 k.m.);
- b) przedawnienie roszczeń z umów o pracę zawartych pomiędzy armatorem a kapitanem i członkami załogi ulegają przedawnieniu z upływem 3 lat od dnia, w którym roszczenie stało się wymagalne (art. 291 § 1 kodeksu pracy);
- c) roszczenia z umów przewozu ładunku przedawniają się z upływem 2 lat od dnia ich wymagalności (art. 108 § 1 k.m.);
- d) roszczenia do przewoźnika związane z ładunkiem, wynikające z konosamentu, przedawniają się z upływem roku od dnia, w którym wydanie ładunku nastąpiło lub miało nastąpić (art. 108 § 2 k.m.);
- e) przedawnienie roszczeń z awarii wspólnej następuje z upływem 2 lat od dnia zakończenia podróży (art. 256 § 1 k.m.);
- f) roszczenie o wynagrodzenie szkody wyrządzonej zderzeniem statków przedawnia się z upływem 2 lat od dnia zderzenia (art. 262 § 1 k.m.);
- g) przedawnienie roszczeń z tytułu szkód wyrządzonych zanieczyszczeniem ze statku następuje po 3 latach od dnia, w którym poszkodowany dowiedział się o szkodzie i osobie obowiązanej do jej naprawienia, jednakże w każdym wypadku z upływem lat dziesięciu od dnia, w którym nastąpiło zdarzenie wyrządzające szkodę (art. 442 § 1 kodeksu cywilnego);
- h) roszczenia o wynagrodzenia za ratownictwo morskie lub za ratowanie statku lub ładunku grożącego wyrządzeniem szkody w środowisku przedawniają się z upływem 2 lat od dnia zakończenia ratownictwa (art. 246 k.m.).

PODSUMOWANIE

Artykuł niniejszy nie pretenduje do roli kompletnego i całościowego opracowania tematu podczarteru. Jest jedynie próbą pokazania pewnych jego odrębności na podstawie wybranych zagadnień dotyczących zdarzeń zwykle występujących, lub mogących wystąpić, w trakcie takiego sposobu zatrudnienia

statku. Przewóz ładunku, wypadki morskie i ratownictwo, to tylko niektóre ze zdarzeń, z którymi prawo morskie wiąże określone skutki. Zwykle jednoznaczne w swej wymowie stają się skomplikowanymi, gdy przepisy prawa nie wspominają o zachowaniu podmiotów w nich występujących, jak to ma miejsce w stosunku do podczarteru. Brak prawnych uregulowań lub niejasne postanowienia umów mogą być przyczyną rozbieżności interpretacyjnych ich treści i powodować nieporozumienia między ich kontrahentami, kończące się roszczeniami prowadzącymi na drogę sądową.

Pomocnym źródłem zrozumienia każdego zagadnienia prawnego są zwykle opracowania doktrynalne z danej dziedziny. Tych jednak – jak już wspomniano na początku – na temat podczarteru nie ma. Tak samo, jak nie ma orzeczeń sądów polskich w sprawach z czarterów na czas, co z kolei zapewne nie sprzyja powstawaniu opracowań doktrynalnych dotyczących tego tematu. Nie można jednak przyjąć tezy, że ten właśnie brak spraw sądowych i brak opracowań w literaturze na temat podczarteru, spowodowany jest niewystępowaniem takich spraw w praktyce żeglugowej lub niewielkim stopniem złożoności samego zagadnienia. O tym, że tak nie jest świadczą liczne procesy i orzeczenia sądów angielskich i amerykańskich (przyczaczone dosyć często w treści artykułu) w sprawach roszczeń z umów czarteru na czas statków eksploatowanych w podczarterach.

Na usprawiedliwienie mało bogatej rodzimej literatury w tym przedmiocie należałoby zauważyć, że podczarter nie jest też zbyt szeroko omawiany w literaturze anglojęzycznej. Nie powinno to jednak dziwić, gdyż jak już wspomniano sama instytucja czarteru na czas nie jest ustawowo regulowana w prawie angielskim. Obraz ten ratuje jednak prawotwórcze orzecznictwo sądowe: angielskie i amerykańskie, a także wyroki arbitrażu londyńskiego i nowojorskiego, będące chyba najbogatszym źródłem informacji na temat podczarteru.

Dlatego przykłady rozwiązań problemów występujących w podczarterach pokazano celowo na bazie istniejącego orzecznictwa, z nadzieją, że uwiarygodni to omawiane zagadnienie i zarazem wniesie określone wartości poznawcze, lub choćby częściowo przybliży tę niewątpliwie specyficzną instytucję prawną, jaką jest podczarter statku morskiego na czas.

THE TIME-SUBCHARTER OF VESSELS – THE LEGAL POSITION OF THE PARTIES AND INDIVIDUALS INTERESTED IN THE VESSEL AND CARGO (Summary)

This paper does not attempt to present a complete or complex description of subcharter issues. It is simply an attempt to illustrate the certain degree

diversity of this institution based on the example of selected problems regarding events which often occur during this type of vessel employment.

By a contract of time – charter the ship's operator undertakes for remuneration to place at the disposal of the charterer a manned vessel for a specified period of time or for the duration of one or several consecutive voyages for the purpose as provided by the contract. Within the limits of rights as determined by the contract, the charterer may conclude a contract of time – charter with a third person (subcharter).

No doctrinal papers have been published on the subject of subcharter. Not are there any Polish judicial verdicts in the field of time charters.

Polish literature on this subject is scant, but, as justification for this it must be said that subcharter is not widely discussed in the English language literature either. The most abundant source of information on subcharter comes from arbitration decisions handed down by courts in London and New York.