

MAGDALENA CZAPLIŃSKA

## CHARAKTER PRAWNY CZARTERU *BARE-BOAT*

*Umowa czarteru bare-boat, nazwanego w doktrynie najmem statku jeszcze do niedawna występowała w międzynarodowych stosunkach żeglugowych raczej sporadycznie. Z tego powodu w systemach prawa morskiego wielu państw, w tym także w prawie polskim, nie ukształtowała się szczególna instytucja najmu statku, a do umów najmu statku stosuje się przepisy prawa cywilnego o najmie.*

*Przez umowę najmu statku morskiego wynajmujący zobowiązuje się oddać czarterującemu statek bez załogi i wyposażenia (ewentualnie z częściową załogą i wyposażeniem) do używania przez czas oznaczony w umowie lub nie oznaczony, a czarterujący zobowiązuje się płacić wynajmującemu umówioną opłatę czarterową. Strony tej umowy są określane zarówno za pomocą nomenklatury zaczerpniętej z umowy najmu, jak i umowy czarteru na czas, co wskazuje na umiejscowienie czarteru bare-boat pomiędzy tymi dwoma umowami.*

*Autorka artykułu wskazuje na wzrost znaczenia umów najmu statku. Powinno to znaleźć odzwierciedlenie w ustawowym uregulowaniu tej umowy w Kodeksie morskim.*

Umowa czarteru *bare-boat*, nazywanego w doktrynie najmem statku, jeszcze do niedawna występowała w międzynarodowych stosunkach żeglugowych raczej sporadycznie. Z tego powodu w systemach prawa morskiego wielu państw, w tym także w prawie polskim, nie ukształtowała się szczególna instytucja najmu statku, a do umów najmu statku stosuje się przepisy prawa cywilnego o najmie. Jedynie wyjątkowo w systemach prawnych państw obowiązują przepisy normujące czarter *bare-boat*: włoski *Codice della navigazione* z 1942 r. (art. 376–383) oraz francuska ustawa o umowach frachtowych i przewozu z 1966 r. (art. 10–11).

Podobna regulacja istniała również w ustawie NRD z 1976 r. o morskiej żegludze handlowej (§ 85 – 86 SHSG)<sup>1</sup>. Ustawa niemiecka definiowała umowę czarteru *bare-boat* (*der Schieffsmietvertrag*) posługując się nazwami stron zaczerpniętymi z definicji umowy najmu – wynajmujący (*der Vermieter*) i najemca (*der Mieter*). Otóż przez niniejszą umowę wynajmujący zobowiązywał się oddać najemcy do używania statek nie obsadzony załogą, natomiast najemca

---

<sup>1</sup> *Seehandelsschiffahrtsgesetz der DDR, vom 5. Februar 1976.*

zobowiązywał się uiścić umówioną opłatę (*das Entgelt*)<sup>2</sup>. Tak więc zgodnie z powyższą definicją, czarter *bare-boat* uważano za użyczenie do użytkowania (*die Gebrauchsüberlassung*) statku odpowiadającego wymogom żeglugi, ze zwykłym lub specjalnym wyposażeniem, zastrzeżonym w umowie, ale bez załogi<sup>3</sup>. Obsadzenie statku kapitanem, oficerami i pozostałymi członkami załogi, zaopatrzenie go w paliwo, pożywienie oraz bieżące utrzymanie i konserwacja należały do najemcy, który eksploatował statek we własnym imieniu, a zatem stawał się armatorem, odpowiedzialnym przed organami państwowymi za przestrzeganie stosownych przepisów, związanych m. in. z bezpieczeństwem żeglugi. Przeciwno niemu także kierowane były pozaumowne roszczenia, wynikające ze szkód wyrządzonych przez statek, wskutek np. zderzenia statków bądź zanieczyszczenia wód<sup>4</sup>.

W okresie trwania najmu, najemca zobowiązany był utrzymać statek i jego wyposażenie w sprawności, a po zakończeniu umowy – zwrócić wynajmującemu statek w stanie nie pogorszonym oraz z zachowaniem uprzedniej klasy statku, zgodnie z postanowieniami umowy<sup>5</sup>. Wynajmujący natomiast miał obowiązek zapewnienia zdatności statku do użytkowania w celu określonym umową, pod warunkiem, że najemca prawidłowo eksploatował statek i utrzymywał go w niezbędnej sprawności. Ponadto wynajmujący ponosił koszty usunięcia szkód, za których spowodowanie nie odpowiadał najemca. Jeśli statek był niezdatny do eksploatacji w sposób określony w umowie przez więcej niż 48 godzin, z powodu wad, za które najemca nie odpowiadał, był on zwolniony z obowiązku uiszczenia opłaty za ten okres<sup>6</sup>.

Najemca mógł oddać statek w podnajem za zgodą wynajmującego<sup>7</sup>. Ustawa NRD wymagała formy pisemnej dla zawarcia umowy czarteru *bare-boat*<sup>8</sup>.

Instytucją odrębnie uregulowaną w prawie byłej NRD był leasing statku (*der Schiffsleasingvertrag*)<sup>9</sup>. Przez umowę tę leasingodawca (*der Leasinggeber*) zobowiązywał się powierzyć leasingobiorcy (*der Leasingnehmer*) do chwilowego użytkowania statek nie obsadzony załogą, a po upływie czasu trwania

<sup>2</sup> § 85 Abs. 1 Satz 1 SHSG.

<sup>3</sup> Jest to pewna odmiennosc od praktyki przyjętej w Polsce, zgodnie z którą w najem może zostać oddany statek bez załogi i wyposażenia lub z częściową załogą i wyposażeniem. Różnica ta ma istotne znaczenie, albowiem najem statku w ujęciu ustawy NRD, którego przedmiotem jest sam statek, a więc rzecz, jest znacznie bliższy typowej umowie najmu z Kodeksu cywilnego niż najem, którego przedmiotem oprócz samego statku może być także praca świadczona przez jego załogę, zwłaszcza wzięwszy pod uwagę fakt, iż polskiemu prawu cywilnemu obca jest instytucja „najmu usług”. Co za tym idzie, nie sposób jednoznacznie uznać czarteru *bare-boat* w takim kształcie, w jakim mamy z nim do czynienia na gruncie prawa polskiego za szczególny rodzaj umowy najmu z k.c. Problem ten zostanie rozwinięty w dalszej części niniejszego artykułu, w rozważaniach dotyczących charakteru prawnego czarteru *bare-boat*.

<sup>4</sup> D. Richter-Hannes, R. Richter, N. Trotz, *Seehandelsrecht*, Berlin 1987, s. 162.

<sup>5</sup> § 85 Abs. 2, 3 SHSG.

<sup>6</sup> § 86 Abs. 4 SHSG.

<sup>7</sup> § 85 Abs. 5 SHSG.

<sup>8</sup> § 85 Abs. 4 SHSG.

<sup>9</sup> § 87 – 89 SHSG.

umowy – przenieść na niego własność statku. Z kolei leasingobiorca zobowiązywał się do uiszczenia umówionych rat leasingowych<sup>10</sup>. Umowa ta, traktowana w doktrynie niemieckiej jako *Schieffsmiete mit Verkaufsversprechen*, a więc najem statku z przyrzeczeniem sprzedaży, została uregulowana w SHSG w związku z szybko rosnącym jej znaczeniem<sup>11</sup>.

Po powyższych uwagach prawnoporównawczych można przejść do kluczowego problemu niniejszego artykułu, jakim jest charakter prawny czarteru *bare-boat* na gruncie prawa polskiego<sup>12</sup>. W doktrynie przyjmuje się, iż wobec braku w Kodeksie morskim stosownych norm dotyczących czarteru *bare-boat*, do stosunku tego, z mocy art. 1 § 2 k.m., stosować należy normy prawa cywilnego, a mówiąc ściślej przepisy Kodeksu cywilnego dotyczące umowy najmu (art. 659–679 k.c.), a w niektórych sytuacjach także i dzierżawy<sup>13</sup>, jako najbardziej zbliżone pojęciowo.

Wobec braku szczególnych przepisów umowa czarteru *bare-boat* może zostać zawarta w dowolnej formie<sup>14</sup>. Po nowelizacji Kodeksu cywilnego, która weszła w życie 16 sierpnia 2002 r.<sup>15</sup>, oświadczenia woli stron tej umowy mogą

<sup>10</sup> § 87 Abs. 1 SHSG.

<sup>11</sup> D. Richter-Hannes, R. Richter, N. Trotz, *op. cit.*, s. 163.

<sup>12</sup> Poza zakresem zainteresowania niniejszego artykułu pozostaje kwestia umiejscowienia czarteru *bare-boat* wśród pozostałych tzw. umów frachtowych. Na marginesie jedynie należy wspomnieć, że prawo angielskie dzieli całą rodzinę tych umów na trzy główne kategorie: a) czartery *by demise*, przy których na czarterującego przechodzi zarówno posiadanie, jak i pełna kontrola statku (*possession and control*); te właśnie umowy czarteru określa się mianem *bare-boat*; b) czartery na czas (nie będące *by demise*), będące odpowiednikiem czarteru na czas uregulowanego w polskim Kodeksie morskim; c) czartery na podróż, czyli odpowiedniki polskich umów czarterowych o przewóz towarów. S. Matysik *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. II, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk 1973, s. 201.

<sup>13</sup> Zdaniem J. Łopuskiego, przypadki dzierżawy statku zachodzą w praktyce stosunkowo rzadko. Zasadniczą różnicą między umowami najmu i dzierżawy jest uprawnienie do pobierania pożytków rzeczy, stanowiące *essentialia negotii* drugiej z tych umów. Wprawdzie umowa najmu nie wyłącza prawa do pobierania pożytków cywilnych, skoro zgodnie z art. 668 § 1 k.c. najemca może podnajmować rzecz najętą, a w stosunkach żeglugowych oddawanie statków w podczarter jest powszechnie przyjęte, jednak, jak słusznie zauważa ten autor, „pożytkami cywilnymi rzeczy są dochody, które rzecz przynosi na podstawie stosunku prawnego, a nie dochody, które rzecz przynosi organizacja prowadząca określoną działalność gospodarczą przy wykorzystaniu rzeczy. Tak więc dochody wynikające z eksploatacji statku (takie jak fracht czy opłaty za przewóz pasażerów i ich bagażu) trudno byłoby uznać za pożytki cywilne”. – tak J. Łopuski [w:] *Prawo morskie*, t. II, część 3, *Prawo żeglugi morskiej* (red. J. Łopuski), Bydgoszcz 1998, s. 573–574. Podobnie Z. Radwański [w:] *System prawa cywilnego*, t. III, cz. 2, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk 1976, s. 352, który stwierdza, iż bezpośrednie użycie rzeczy jako środka produkcji nie jest pobieraniem z niej pożytków. Dochód może powstać dopiero w wyniku zespolenia pracy ze środkami produkcji – jako efekt końcowej działalności produkcyjnej lub usługowej. Przynosi go nie sama rzecz, lecz organizacja prowadząca całą działalność produkcyjną lub usługową, m.in. przy wykorzystaniu rzeczy, tzn. przedsiębiorstwo.

<sup>14</sup> Nie znajdzie tu zastosowania art. 660 k.c., zawierający wymóg formy pisemnej jedynie dla umowy najmu nieruchomości lub pomieszczenia na czas dłuższy niż rok.

<sup>15</sup> Dz.U. z 2002 r., Nr 130, poz. 1450.

zostać złożone także w formie elektronicznej. Wprawdzie art. 75 k.c.<sup>16</sup> ustanawiający wymóg formy pisemnej *ad probationem* z uwagi na znaczną wartość przedmiotu umowy został uchylony ustawą z dnia 14 lutego 2003 r.<sup>17</sup>, to jednak *ratio legis* tego przepisu (zabezpieczenie formą pisemną umów o większej wartości) wydaje się zachowywać swą aktualność. W praktyce dominuje forma pisemna w postaci wzorcowych formularzy umów, wśród których na szczególną uwagę zasługują formularze wydane w 1974 r. przez Bałtycką i Międzynarodową Konferencję Morską w Kopenhadze (BIMCO): *Standard Bareboat Charter BARECON A*, mający zastosowanie przy czarterze wszystkich typów statków oraz *Standard Bareboat Charter BARECON B*, stosowany przy czarterze statków w budowie, finansowanych z kredytu zabezpieczonego hipoteką morską. Formularze powyższe zostały w roku 1989 zastąpione formularzem *Standard Bareboat Charter BARECON 89*, również wydanym przez BIMCO. Wśród tego rodzaju wzorców czarterów *bare-boat* wymienić należy także amerykański *Bareboat Charter 149*<sup>18</sup>.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, iż przez umowę najmu statku morskiego, wynajmujący zobowiązuje się oddać czarterującemu statek bez załogi i wyposażenia (ewentualnie z częściową załogą i wyposażeniem) do używania przez czas oznaczony w umowie lub nie oznaczony, a czarterujący zobowiązuje się płacić wynajmującemu umówioną opłatę czarterową<sup>19</sup>. Strony tej umowy określane są zarówno za pomocą nomenklatury zaczerpniętej z umowy najmu (wynajmujący, najemca), jak i umowy czarteru na czas (oddający, czarterujący), co wskazuje na umiejscowienie czarteru *bare-boat* pomiędzy tymi dwoma umowami. Oddającym może być właściciel statku, jak również armator nie będący właścicielem, a także inna osoba uprawniona do takiego dysponowania statkiem (np. na podstawie umowy). W wykonaniu umowy czarteru *bare-boat*, oddający w czarter powinien wydać czarterującemu statek, a więc przenieść na niego posiadanie. Na marginesie należy dodać, iż zgodnie z art. 662 § 1 k.c. oddający w czarter powinien wydać czarterującemu statek w stanie przydatnym do umówionego użytku, w tym w szczególności do żeglugi. Ponadto statek ten powinien posiadać umówione wyposażenie. Na wynajmującym ciąży także obowiązek utrzymania statku w tym stanie przez cały czas trwania najmu (art. 662 § 1 *in fine* k. c.).

---

<sup>16</sup> Art. 75 § 1. Czynność prawna obejmująca rozporządzenie prawem, którego wartość przenosi dwa tysiące złotych, jak również czynność prawna, z której wynika zobowiązanie do świadczenia wartości przynoszącej dwa tysiące złotych, powinna być stwierdzona pismem.

§ 2. W wypadku, gdy przedmiotem czynności prawnej jest rozporządzenie prawem do świadczeń okresowych lub zobowiązanie się do takich świadczeń, wartością prawa lub zobowiązania jest wartość świadczeń za jeden rok, a jeżeli świadczenia mają trwać krócej niż rok – wartość za cały czas ich trwania.

<sup>17</sup> Dz.U. Nr 49, poz. 408; ustawa ta weszła w życie dnia 25 września 2003 r.

<sup>18</sup> J. Łopuski, *op. cit.*, s. 576.

<sup>19</sup> J. Łopuski, *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*, Gdańsk 1982, s. 24; J. Łopuski [w:] *Prawo morskie...*, s. 574; J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, s. 221.

Pomimo niewątpliwej tożsamości *essentialia negotii* umów najmu i czarteru *bare-boat* (zobowiązanie wynajmującego do oddania rzeczy do używania i zobowiązanie najemcy do zapłaty umówionego czynszu), z uwagi na szczególnie charakter przedmiotu świadczenia, jakim jest przekazanie do używania tak specyficznej rzeczy jak statek morski, trudno mówić o tożsamości obu tych umów. Przepisy rozdziału I tytułu XVII Kodeksu cywilnego, mogące mieć zastosowanie na mocy art. 1 § 2 k.m. do czarteru *bare-boat*, mają charakter bardzo ogólny, gdyż odnoszą się do tak zróżnicowanych rzeczy, jakimi są rzeczy ruchome, nieruchomości i pomieszczenia i nie uwzględniają, co oczywiste, specyfiki takiej rzeczy ruchomej, jaką jest statek morski. W związku z powyższym, strony czarteru *bare-boat* określają swoje prawa i obowiązki w sposób szczegółowy w umowie, natomiast przepisy Kodeksu cywilnego mają zastosowanie jedynie subsydiarne, w kwestiach przez umowę nie uregulowanych, które to kwestie nie są liczne w praktyce.

Wśród przepisów k.c. mogących mieć zastosowanie do czarteru *bare-boat* należy wymienić art. 668 § 1, zgodnie z którym najemca może rzecz najętą oddać w całości lub części osobie trzeciej do bezpłatnego używania albo w podnajem, jeżeli umowa mu tego nie zabrania. Na marginesie trzeba zauważyć, iż nawet jeśli określone w art. 668 k.c. czynności prawne dokonane zostały pomimo istnienia zakazu wynikającego z umowy, to i tak są one ważne, jednak mogą prowadzić do wypowiedzenia stosunku najmu statku bez zachowania terminów wypowiedzenia (art. 667 § 2 k.c.)<sup>20</sup>. Obowiązanie art. 668 k.c. w odniesieniu do stosunku najmu statku morskiego jest o tyle istotne, że potwierdza ugruntowaną w obrocie morskim praktykę, tzw. podczarteru, którego ustanowienie nie wymaga, w przeciwieństwie do regulacji zawartej w powoływanej wcześniej ustawie NRD, zgody wynajmującego.

Na gruncie umowy czarteru *bare-boat* zastosowanie znajduje również art. 666 § 1 k.c. Czarterujący powinien przez czas trwania umowy używać najętego statku w sposób określony w umowie, a gdy umowa nie określa sposobu używania – w sposób odpowiadający właściwościom i przeznaczeniu statku. Obowiązek określony w przywołanym przepisie koresponduje z obowiązkiem wynajmującego wydania statku w stanie zdatnym do użytku i utrzymywania go w tym stanie<sup>21</sup>. Sankcję w postaci wypowiedzenia umowy najmu bez zachowania terminów wypowiedzenia za naruszenie przez najemcę

---

<sup>20</sup> Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 15 listopada 1984 r. (III CRN 215/84, nie publ.), jeżeli najemca – wbrew zakazowi umownemu – oddał rzecz najętą w podnajem (art. 668 § 1 k.c.), mimo upomnienia nie zaprzestał używania tej rzeczy sprzecznie z umową najmu, wynajmujący może mu wypowiedzieć umowę najmu ze skutkiem natychmiastowym (art. 667 § 2 k.c.). Wypowiedzenie nie poprzedzone upomnieniem jest jednak skuteczne, gdy strony wzmacniając sankcję ustawową – wyłączyły je w umowie najmu. Podobnie K. Pietrzykowski [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz* (red. K. Pietrzykowski), t. II, Warszawa 2000, s. 240.

<sup>21</sup> K. Pietrzykowski, *op. cit.*, s. 46.

(czarterującego) powyższego obowiązku przewiduje art. 667 § 2 k.c., co nie wyłącza dochodzenia naprawienia szkody na podstawie art. 471 i nast. k.c.<sup>22</sup>

Jeśli chodzi o kwestię nakładów na statek, to zasadą jest, iż czarterujący ponosi koszt napraw bieżących statku<sup>23</sup>. Reguła ta dotyczy, zgodnie z art. 662 § 2 k.c., także innych drobnych nakładów połączonych ze zwykłym używaniem statku. W wypadku natomiast konieczności dokonania poważnych napraw, które obciążają, z mocy art. 661 § 1 k.c., oddającego w czarter, na czarterującym spoczywa obowiązek niezwłocznego zawiadomienia oddającego w czarter o zaistnieniu takiej sytuacji (art. 662 § 2 k.c.). Ponadto czarterujący ponosi koszt obsadzenia statku załogą. Odpowiada również za szkody poniesione przez osoby trzecie, a wynikłe z eksploatacji statku<sup>24</sup>.

Do *essentialia negotii* umowy czarteru *bare-boat* należy zapłata przez czarterującego oddającemu w czarter opłaty czarterowej, będącej odpowiednikiem czynszu w umowie najmu. Kodeks cywilny w art. 669 § 1 zawiera ogólne stwierdzenie, że najemca jest zobowiązany uiszczać opłatę w terminie umówionym. Szczegółowe warunki zapłaty tego świadczenia określa umowa najmu statku. Regulacja kodeksowa (art. 669 § 2 k.c.) ma więc zastosowanie dopiero wówczas, gdy umowa nic na ten temat nie mówi.

Umowa czarteru *bare-boat* może zostać zawarta na czas określony lub nieokreślony. W tym drugim przypadku każda ze stron może wypowiedzieć stosunek najmu z zachowaniem terminów umownych, a w ich braku – z zachowaniem terminów ustawowych (art. 673 § 1 k.c.). Terminy ustawowe określone zostały w § 2 przywołanego art. 673 k.c. Jeżeli zaś czas trwania najmu statku jest oznaczony, wówczas każda ze stron może wypowiedzieć ów stosunek. Jest to jednak dopuszczalne jedynie w wypadkach przewidzianych w umowie (art. 673 § 3 k.c.).

Po wygaśnięciu stosunku najmu statku, czarterujący obowiązany jest zwrócić statek, i to w stanie nie pogorszonym, oddającemu w czarter. Obowiązek ten dotyczy także podnajemcy<sup>25</sup>. Wyłączona jest jednak odpowiedzialność czarterującego za zużycie statku, będące następstwem prawidłowego używania (art. 675 § 1 k.c.). Tym bardziej więc nie odpowiada on za pogorszenie rzeczy (statku), będące następstwem prawidłowego jej używania. A *contrario* najemca ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą za takie zużycie lub pogorszenie rzeczy, które jest następstwem jej nieprawidłowego używania. Udowodnienie okoliczności, że zużycie

---

<sup>22</sup> H.Ciepla [w:] G.Bieniek, H.Ciepla, S.Dmowski, J.Gudowski, K.Kołakowski, M.Sychowicz, T.Wiśniewski, C.Żuławska, *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, t. 2, Warszawa 2002, s. 213.

<sup>23</sup> J.Łopuski, *op. cit.*, s. 575.

<sup>24</sup> *Ibidem*, s. 575.

<sup>25</sup> K.Pietrzykowski, *op. cit.*, s. 251.

(pogorszenie) rzeczy jest następstwem prawidłowego jej używania, obciąża najemcę<sup>26</sup>.

Do umowy najmu statku zastosowanie ma także art. 678 k.c., dotyczący problematyki wstąpienia w stosunek najmu po stronie wynajmującego. Zgodnie z § 1 przywołanego przepisu, w razie zbycia najętego statku w czasie trwania umowy najmu, nabywca wstępuje w stosunek najmu na miejsce zbywcy. Może on jednak wypowiedzieć najem z zachowaniem ustawowych terminów wypowiedzenia. Dla zastosowania tego przepisu nie ma znaczenia okoliczność, czy nabywca wiedział w chwili nabywania statku o istnieniu stosunku najmu, a najemca o zbyciu rzeczy przez wynajmującego<sup>27</sup>.

Wskazane powyżej przepisy Kodeksu cywilnego wytyczają jedynie pewne ogólne ramy konstrukcyjne czarteru *bare-boat* i wymagają doprecyzowania konkretnymi postanowieniami umowy, uwzględniającymi, w przeciwieństwie do regulacji zawartej w k.c., uwarunkowania stosunków żeglugowych oraz specyfikę przedmiotu niniejszej umowy, czyli statku morskiego. Przykładowo jedynie, jako kwestię wymagającą istotnego doprecyzowania w umowie, należy wskazać zagadnienie podziału kosztów utrzymania statku w stanie zdatnym do eksploatacji oraz kosztów wszelkich napraw. Zgodnie z powoływanym już art. 662 Kodeksu cywilnego, wynajmujący powinien wydać najemcy rzecz w stanie przydatnym do umówionego użytku i utrzymywać ją w takim stanie przez czas trwania najmu, natomiast drobne nakłady połączone ze zwykłym użytkowaniem rzeczy obciążają najemcę. Te ogólne stwierdzenia trudno byłoby jednak uznać za wystarczająco precyzyjnie określające obowiązki stron umowy i mogące stanowić podstawę rozliczeń między nimi w razie ewentualnego sporu.

Wątpliwości może budzić w szczególności fakt, jakie to nakłady na tak kapitałochłonne urządzenie, jakim jest statek morski, uznać należy za „drobne” w rozumieniu art. 662 § 2 k.c. W doktrynie prawa cywilnego przyjmuje się, że obowiązek wynajmującego utrzymywania rzeczy w stanie zdatnym do użytku obejmuje wymianę uszkodzonych czy zniszczonych części składowych i przynależności rzeczy oraz dokonywanie wszelkich napraw i nakładów, poza drobnymi, połączonymi ze zwykłym użytkowaniem rzeczy. Jakie naprawy należy uznać za drobne, a więc obciążające najemcę, zależy nie tylko od ich technicznych właściwości, ale także od panującego zwyczaju<sup>28</sup>. Przy najmie narzędzi lub maszyn jako przykład „drobnych nakładów” podaje się większość napraw typu konserwacyjnego, natomiast przy najmie pomieszczeń – wstawianie rozbitych szyb, uszkodzonych klamek, naprawy instalacji kąpielowych, malowanie wnętrza itd.<sup>29</sup> Przeniesienie tych ogólnych reguł na grunt stosunków żeglugowych rodzi szereg pytań. Czy wobec faktu, iż statek

<sup>26</sup> Orzeczenie SN z dnia 11.5.1999 r., I CKN 1304/98 (niepubl.).

<sup>27</sup> H. Ciepła, *op. cit.*, s. 230.

<sup>28</sup> H. Ciepła, *op. cit.*, s. 207.

<sup>29</sup> W. Czachórski, *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Warszawa 1999, s. 398.

łączy w sobie funkcje urządzenia służącego do prowadzenia określonej działalności i funkcje pomieszczeń dla przebywającej na nim załogi, „drobne nakłady” obejmować będą zarówno naprawy typu konserwacyjnego (jak to ma miejsce przy najmie narzędzi lub maszyn), jak i naprawy związane z najmem pomieszczeń? Czy koszty związane z bieżącym utrzymaniem statku, jak zaopatrzenie w żywność i paliwo, wchodzi w skład obowiązku wynajmującego utrzymywania rzeczy w stanie przydatnym do umówionego użytku czy też stanowią „drobne nakłady” obciążające najemcę?

Zasygnalizowany powyżej problem, to jedynie niewielki wycinek z obszernego katalogu pytań powstających w związku z próbą zastosowania ogólnych regulacji dotyczących umowy najmu z Kodeksu cywilnego do umowy czarteru *bare-boat*. Jednak właśnie na przykładzie rozwiązań w zakresie podziału kosztów utrzymania i napraw statku, najlepiej daje się zauważyć niewielka przydatność uregulowań Kodeksu cywilnego dla najmu statku. Najdobitniej świadczy o tym fakt, iż wypracowane w drodze długoletniej praktyki i mające powszechne zastosowanie wzorce umowne BARECON wprowadzają w tym zakresie zupełnie odmienne zasady<sup>30</sup>.

Wspomnieć ponadto należy, że w przepisach Kodeksu cywilnego dotyczących najmu brak jest uregulowania kwestii tak istotnej dla stosunków żeglugowych, jaką jest sprawa ubezpieczenia, rozwiązująca problem ponoszenia ryzyka utraty, napraw awaryjnych i obciążeń statku. W tej sytuacji jedynym źródłem normującym kwestię ubezpieczenia statku w czasie trwania najmu są wzorce umowne<sup>31</sup>.

W związku z powyższym stwierdzić należy, że wobec braku międzynarodowej legislacji dotyczącej czarteru *bare-boat* i niewielkiej przydatności praktycznej przepisów dotyczących najmu z Kodeksu cywilnego, faktycznym

---

<sup>30</sup> Kwestię tę odmiennie regulował wzorzec BARECON A, zgodnie z którym koszty utrzymania statku w stanie zdatnym do eksploatacji oraz koszty wszelkich napraw ponosił najemca – armator statku. Ponadto, w przeciwieństwie do regulacji zawartej w art. 663 k.c., niezwłoczne wykonanie napraw wynajętego statku było obowiązkiem najemcy, którego naruszenie uzasadniało rozwiązanie umowy przez wynajmującego. Wzorzec BARECON A zastrzegał także, by statek utrzymywał klasę przyznaną mu przez uzgodnioną instytucję klasyfikacyjną, a wszelkie związane z tym starania i koszty obciążały najemcę. Analogiczne postanowienia zawiera BARECON 89, którego klauzula 5 przewiduje, iż odpowiedzialność za utrzymanie i używanie statku spoczywa na czarterującym, on także ponosi wszelkie koszty z tym związane. Do obowiązków czarterującego należy również obsadzenie statku załogą i płacenie jej wynagrodzenia. W takiej sytuacji, gdy postanowienia wzorców umownych zasadniczo różnią się od przepisów k.c., zgodnie z zasadą autonomii woli stron, pierwszeństwo ma wola stron wyrażona w umowie.

<sup>31</sup> BARECON 89, podobnie jak wcześniej BARECON A, przewiduje dwa warianty rozwiązania tej kwestii, stosowane alternatywnie. Zgodnie z klauzulą 12 (*Insurance and Repairs*) obowiązek ubezpieczenia statku i płacenia składki ubezpieczeniowej spoczywa na czarterującym, podobnie jak obowiązek napraw statku i ponoszenia ich kosztów. W szczególności spoczywa na nim obowiązek ubezpieczenia statku i opłacenia składki z tytułu *marine and war insurance* oraz ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej. Natomiast klauzula 13 (*Insurance, Repairs and Classification*) stanowi, iż obowiązek ubezpieczenia statku i płacenia składki z tytułu *marine and war insurance* spoczywa na właścicielu statku.



źródłem unormowania tego stosunku prawnego stały się wzorce umowne, powszechnie stosowane w obrocie międzynarodowym. Formularze te w sposób szczegółowy określają wzajemne prawa i obowiązki stron umowy, doprecyzowując niekiedy ogólną regulację zawartą w przepisach Kodeksu cywilnego dotyczącą najmu, znacznie częściej wprowadzając zupełnie odmienne rozwiązania, uwzględniające specyfikę stosunków żeglugowych. W takich przypadkach, zgodnie z zasadą autonomii woli stron, ich wola wyrażona w umowie ma pierwszeństwo przed regulacjami Kodeksu cywilnego. Wprawdzie na gruncie prawa polskiego ogólne warunki, wzory i regulaminy umów nie mają charakteru normatywnego i należą do kategorii *lex contractus*, co oznacza, że ich obowiązywanie jest zasadniczo uzależnione od woli stron zawierających umowę (obowiązywanie *via consensus*)<sup>32</sup>, jednak odnośnie czarteru *bare-boat*, to właśnie owe wzorce umowne stały się *de facto* jedynym źródłem unormowania tego stosunku.

W ostatnich latach daje się zaobserwować wzrost znaczenia umowy najmu statku. W początkach dwudziestego wieku umowa ta niemal całkowicie wyszła z użycia, przeżywając swój renesans dopiero w latach drugiej wojny światowej, kiedy to czarterującym był rząd brytyjski, a właściciele statków przekazywali je do eksploatacji rządowi w zamian za stałą opłatę czarterową<sup>33</sup>. Czarter *bare-boat* przez długi czas znajdował zastosowanie w stosunkach między państwem a przedsiębiorstwami prywatnymi, głównie w okresach wyjątkowych, umożliwiając państwu używanie tonażu prywatnego do celów wojskowych, a po zakończeniu wojny był instrumentem pozwalającym państwu na „zagospodarowanie” tonażu państwowego bez wyzbywania się prawa własności, przez oddanie go w używanie przedsiębiorcom prywatnym. Umowy takie były powszechnie zawierane przez rząd Stanów Zjednoczonych z przedsiębiorcami prywatnymi<sup>34</sup>. Obserwowany obecnie wzrost roli tej umowy w gospodarce światowej ma niewątpliwie kilka przyczyn. Otóż z jednej strony zapewnia ona znaczną stabilność koniunktury przedsiębiorstwom armatorskim świadczącym usługi żeglugowe, dając im możliwość wykorzystania zwykle przez dłuższy okres zaczarterowanego tonażu, przy równoczesnym braku środków na zakup statków<sup>35</sup>. Z drugiej strony czarter *bare-boat* jest sposobem na gospodarcze wykorzystanie statków, których eksploatacja nie opłaca się ich właścicielom, a których sprzedaż napotyka na liczne utrudnienia typu podatkowego, wysokich cen statków, konieczności obciążenia transakcji gwarancjami bankowymi itp. Najem statku pozwala także na zwiększenie przewozów bez kosztownej rozbudowy floty, umożliwia realizowanie

<sup>32</sup> W. Czachórski, *op. cit.*, s. 157.

<sup>33</sup> S. Matysik, *op. cit.*, s. 202.

<sup>34</sup> J. Łopuski, *Najem statku morskiego na tle przemian w międzynarodowych stosunkach żeglugowych*, Problemy Prawa Przewozowego, 1982, tom 4, s. 43.

<sup>35</sup> J. Łopuski, *op. cit.*, s. 49.

przewozów o charakterze specjalnym<sup>36</sup>. Wydaje się, że wobec słabej koniunktury w polskim przemyśle stoczniowym i braku popytu na nowe statki, znaczenie tej umowy będzie systematycznie rosło, albowiem pozwala ona na wykorzystanie istniejącego już tonażu, bez konieczności jego zakupu.

W związku z powyższym rozważenia wymaga fakt, czy celowym jest pozostawienie umowy najmu statku poza zakresem zainteresowania ustawodawcy i ograniczenie jej unormowania jedynie do postanowień wzorców umownych, nie mających w naszym systemie prawnym charakteru powszechnie obowiązującego. Jednym z zasadniczych przymiotów prawa powinna być jego umiejętność reagowania na zmieniające się stosunki społeczne i gospodarcze i dostosowywania się do nich, aby nie pozostawało ono jedynie martwym zapisem ustawy. Najzupełniej naturalnym jest fakt, iż w poszczególnych okresach rozwoju gospodarczego państw, znaczenie pewnych umów maleje, natomiast pojawiają się inne, wymagające stosownego uregulowania w przepisach prawa, zwiększającego pewność i bezpieczeństwo obrotu. Przykładem takiej sytuacji może być chociażby wprowadzenie do Kodeksu cywilnego umowy leasingu, jak również rosnące znaczenie umów factoringu i franchisingu, które w przyszłości także zapewne doczekają się regulacji ustawowej. Wydaje się, że wzrost znaczenia umów najmu statku powinien znaleźć odbicie w ustawowym uregulowaniu tej umowy w Kodeksie morskim.

Założeniem niniejszego artykułu było wykazanie, że wobec licznych i istotnych odmienności między umowami czarteru *bare-boat* i najmu, znaczenie przepisów Kodeksu cywilnego dla pierwszej z tych umów jest jedynie marginalne. Odmienności te wynikają zarówno ze specyfiki przedmiotu świadczenia, jakim jest statek morski, jak również z warunków, w jakich używany jest statek, powodujących znaczne ograniczenie nadzoru oddającego nad sposobem używania statku przez czarterującego, niebezpieczeństwo utraty lub uszkodzenia statku, a także z odmiennych rozwiązań w zakresie podziału kosztów utrzymania i napraw statku<sup>37</sup>.

Problemem jest także odpowiednie zakwalifikowanie usług świadczonych przez załogę statku oddanego w czarter wobec faktu, iż polskiemu prawu obca jest konstrukcja „najmu usług”. Mimo angielskiej nazwy tej umowy (*bare-boat charter*, czyli czarter statku „gołego”, a więc bez załogi), w polskiej doktrynie prawa morskiego powszechnie przyjmuje się, że w najem może zostać oddany statek bez załogi i wyposażenia, jak również statek z częściową załogą i wyposażeniem. W tej drugiej sytuacji świadczenie wynajmującego będzie miało charakter mieszany, obejmując świadczenie usług załogi w połączeniu z możliwością używania i korzystania ze statku. Na gruncie prawa cywilnego przyjmuje się, że do treści typowej umowy najmu strony mogą dołączyć wiele świadczeń dodatkowych ze strony wynajmującego (np. świadczenie pewnych

<sup>36</sup> J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, s. 222.

<sup>37</sup> J. Młynarczyk, *op. cit.*, s. 223.

usług przy najmie pomieszczenia, jak sprzątanie, dostarczanie posiłków itd.). Jeżeli ten rodzaj świadczeń dodatkowych ma znaczenie tylko uboczne, najem pozostaje zasadniczym trzonem danego stosunku prawnego, jakkolwiek wiążą się z nim składniki innych umów typowych. Jeśli natomiast, ze względu na ich gospodarcze znaczenie, świadczenia dodatkowe nabierają charakteru świadczenia głównego, konkretna umowa stron przybiera postać umowy mieszanej, np. najmu i usług. Do umowy takiej znajdują zastosowanie odpowiednie przepisy dla każdego ze świadczeń uznanych za świadczenie główne<sup>38</sup>. Wydaje się, że w przypadku oddania w najem statku z częściową załogą mamy do czynienia właśnie z taką umową mieszaną, albowiem obsadzenie statku załogą jest warunkiem korzystania z niego i owe usługi świadczone przez załogę nie mogą być uznane jedynie za świadczenie uboczne. Jest to jeszcze jeden argument potwierdzający twierdzenie, iż podobieństwo czarteru *bare-boat* do umowy najmu nie jest całkowite.

Podsumowując powyższe rozważania należy uznać, że wobec faktu, iż umowa najmu statku znacznie odbiega od zasad rządzących umową najmu w ujęciu Kodeksu cywilnego oraz wobec rosnącego znaczenia tej umowy w światowej gospodarce morskiej, celowym byłoby uregulowanie tej umowy w Kodeksie morskim, uwzględniające wykształconą praktykę i specyfikę stosunków morskich, bez konieczności odsyłania do rozwiązań zawartych w Kodeksie cywilnym<sup>39</sup>.

## LEGAL CHARACTER OF BARE-BOAT CHARTER (Summary)

*Until recently, the bare-boat charter agreement, which is referred to in the doctrine as vessel lease, occurred rather sporadically. Thus, in the maritime laws of many countries, including Poland, the institution of vessel lease does not exist. In this instance, these types of agreements are subject to civil law regarding leases.*

*The vessel lease agreement states that the party leasing the vessel is obliged to deliver it to the chartering party without a crew or equipment (or possibly with a partial crew and equipment) to use for the period of time stated in the agreement and that the chartering party is obliged to pay the agreed charter fee. The parties to the agreement are described using the nomenclature from*

---

<sup>38</sup> W. Czachórski, *op. cit.*, s. 397.

<sup>39</sup> Z analogiczną sytuacją mamy do czynienia na gruncie np. usług agencyjnych, które ustawodawca zdecydował się uregulować w Kodeksie morskim, mimo faktu istnienia przepisów dotyczących umowy agencyjnej w Kodeksie cywilnym.

*lease agreements, while the period of time is described according to charter agreements. This places bare-boat charters somewhere between these two types of agreements.*

*The author indicates that the importance of vessel lease agreements is on the rise. This should be reflected in the legal regulations regarding this type of agreement in the Maritime Code.*