



Cezary Łuczywek

Akademia Morska w Gdyni

## UMOWA CZARTERU STATKU MORSKIEGO NA CZAS – GENEZA, CHARAKTER, SKUTKI PRAWNE

Historia korzystania ze statku przez człowieka sięga kilku tysięcy lat<sup>1</sup>. Współczesne statki morskie – urządzenia pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej<sup>2</sup> – są wykorzystywane w różnorodny sposób. Uprawianie żeglugi morskiej polegać bowiem może zarówno na używaniu statku do prowadzenia działalności gospodarczej – np. do przewozu ładunków lub pasażerów, rybołówstwa, holowania lub ratownictwa morskiego (komercyjnego), jak i na używaniu statku do celów naukowo-badawczych, sportowych lub rekreacyjnych. Uprawianie żeglugi może polegać także na wykonywaniu przez statek zadań z zakresu specjalnej służby państwowej, np. na dokonywaniu inspekcji celnej, pomiarów hydrograficznych, akcji pożarniczych, do szkolenia, do łamania lodów. Spośród wszystkich rodzajów statków używanych współcześnie do żeglugi zdecydowaną większość stanowią statki handlowe używane jako środek do transportu ładunków.

Z wczesnego okresu handlowej żeglugi morskiej pochodzi tzw. umowa frachtowa<sup>3</sup> (*contract of affreightment*), instytucja wywodząca się z angielskiego *common*

<sup>1</sup> Źródła historyczne wskazują na ślady używania pierwszych łodzi (zachowane w rzeźbach w skałach i rycinach na naczyniach glinianych) pochodzące sprzed sześciu tysięcy lat. Peter Kemp w *The History of Ships* (Orbis Publishing, London 1978) oraz *The Oxford Companion to Ships and the Sea* (Granada Publishing Ltd, 1976) podają zgodnie, że najstarszym znanym dzisiaj statkiem jest wiosłowy statek pogrzebowy faraona Cheopsa (ok. 2600 p.n.e.); jego sylwetka widnieje wykuta w skale przed grobem faraona w Gizie. Wiliam Lindsay pisał w drugiej połowie XIX w. w *History of Merchant Shipping and Ancient Commerce* (Sampson Low, Marston, Low, & Searle, London 1874. Elibron Classics, 2006), że „bezdyskusyjnie pierwszym statkiem, o którym wiemy, była Arka Noego (2348 p.n.e.)”, zastrzegając jednakże jednocześnie kontrowersyjność sprawy jego istnienia. Rozwój statków handlowych datuje się od czasów Fenicjan (początki imperium ok. 1000 lat p.n.e.).

<sup>2</sup> Art. 2 kodeksu morskiego, ustawy z 18 września 2001 r. (tekst jedn. Dz.U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689 ze zm.).

<sup>3</sup> Wydaje się, że można bliżej określić ten okres jako późne średniowiecze. Francuski zwrot „*Chartre de freight ou endenture*” odpowiadający angielskiemu „*charter party of affreightment*” widnieje w pochodzących z 1375 r. zapisów w „*The Blacke Booke of the Admiralty*”. T. Twiss, *The Black Book of the Admiralty*, Vol. I, s. 136 i 137.

law, nieobecna we współczesnym prawie polskim, na podstawie której odbywały się (i nadal są dokonywane) przewozy ładunków statkami morskimi<sup>4</sup>. Wybitny dziewiętnastowieczny angielski prawnik, którego niektórzy współcześni autorzy określają jako „największy autorytet w dziedzinie umów czarterowych wszystkich czasów”<sup>5</sup>, Lord Justice Thomas Edward Scrutton, w swojej fundamentalnej dla frachtowania statków pracy *The Contract of Affreightment as Expressed in Charterparties and Bills of Lading*<sup>6</sup> definiuje umowę frachtową jako tę, w której właściciel statku lub osoba uprawniona przez właściciela zgadza się na przewiezienie towarów morzem lub dostarczenie statku w celu przewiezienia takich towarów w zamian za określoną sumę pieniędzy<sup>7</sup>. W zależności od sposobu, w jaki statek jest zatrudniony, umowa frachtowa może być zawarta w czarterpartii<sup>8</sup> lub udokumentowana przez konosament<sup>9</sup>.

Sposoby korzystania ze statków w żegludze handlowej nie zmieniają się generalnie od stuleci. Rozróżnienie pomiędzy *general ships* i *chartered ships* funkcjonowało w angielskim *common law* już na początku XVII w.<sup>10</sup> Lord Chorley i O.C. Giles wyjaśniają w swoim „*Shipping Law*”<sup>11</sup>, że te pierwsze używane są w żegludze liniowej lub trampowej do przewozu ładunków drobnicowych<sup>12</sup>, wydając na ich przewóz konosamenty. Autorzy *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*

<sup>4</sup> *Halsbury's Laws of England, Vol. 43(2) Shipping and Navigation*, 4<sup>th</sup> ed., Butterworths, London 1997, art. 1410, s. 916: *A contract for the carriage of goods in a ship is called in law a contract of affreightment.*

<sup>5</sup> Zob. C.F.H. Cufley, *Ocean Freights and Chartering*, Crosby Lockwood Staples, London 1974, s. 71.

<sup>6</sup> Pierwsze wydanie tej książki pochodzi z 1886 r. Ostatnie, dwudzieste wydanie *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, które przygotowali trzej angielscy prawnicy: S.C. Boyd, A. Burrows, D. Foxton ukazało się w 110 lat później, w 1996 r. Na tezy z tejsze pracy, podobnie jak i na orzeczenia wydane przez sędziego Scruttona, powołują się angielskie sądy różnych instancji, włącznie z najwyższą instancją apelacyjną *House of Lords*, np. w sprawie *Republic of India v. India Steamship Co. Ltd. (The Indian Grace)* [1998] 1 Lloyd's Rep. 1, s. 7, (HL).

<sup>7</sup> W.L. McNair, A.A. Mocatta, *The Contract of Affreightment as Expressed in Charterparties and Bills of Lading*, 15<sup>th</sup> ed., Sweet & Maxwell, London 1948, art. 1, s. 1.

<sup>8</sup> Słowo czarterpartia (ang. *charterparty*) pochodzi ze średniowiecza, z łacińskiego *carta partita* i oznacza dokument sporządzony podwójnie na pojedynczym arkuszu, podzielony przez zagięcie brzegów tak, aby jedna część pasowała do drugiej; obecnie nazwa ta jest używana tylko dla tego szczególnego rodzaju dokumentu żeglugowego. Według T.E. Scruttona pierwsze użycie tego terminu pochodzi z 1539 r. Według W. Lindsaya zasady dotyczące czarterpartii, podobnie jak i konosamentu, stworzyli jeszcze przed naszą erą Rodyjczycy. *History of Merchant Shipping and Ancient Commerce*, London 1874, Elibron Classic 2006, s. 184.

<sup>9</sup> Angielska nazwa konosamentu „*bill of lading*” (zwanego też dawniej *a bill of loading*) po raz pierwszy pojawiła się w 1599 r. i oznaczała dokument o podobnej budowie jak czarterpartia.

<sup>10</sup> W 1613 r. angielskie sądy orzekały w sprawie *Rich v. Kneeland* (1613) Hob. 17; Cro. Jac. 330, (Ex. Ch.) o odpowiedzialności właściciela barki (*common bargeman*) za przewóz ładunku z Londynu do Milton, który zaginął i w sprawie *Leighton v. Green and Garret* (1613) Godb. 204, (KB), w której sąd uznał odpowiedzialność właściciela statku za utratę części ładunku przewożonego na podstawie umowy czarterowej z Anglii do Danii.

<sup>11</sup> Lord Chorley, O.C. Giles, *Shipping Law*, Pitman & Sons, Ltd., 3<sup>rd</sup> ed., London 1952, s. 100.

<sup>12</sup> Na typowy ładunek drobnicowy (ang. *general cargo*) składają się towary opakowane (np. kartony, worki, skrzynie, palety) lub nieopakowane, ale inne niż przewożone luzem (*in bulk*), w samochodach lub kontenerach.

podają, że te drugie używane są na podstawie umowy zawartej w dokumencie zwanym *charterparty*, dotyczącej zatrudnienia całego statku na jedną lub kilka podróży albo na określony okres; o takim statku mówi się, że jest „czarterowany” (*chartered*) lub „w czarterze” (*under charter*), a osoba uprawniona do jego użycia jest nazywana czarterującym<sup>13</sup>.

Prawo anglosaskie dzieli umowy czarterowe na trzy główne kategorie: czarterpartie na podróż (*voyage charterparties*), czarterpartie na czas (*time charterparties*) i czarterpartie *by demise*<sup>14</sup>. Według tamtejszej doktryny czarterpartia na podróż jest umową o przewiezienie określonych towarów w oznaczonej podróży lub serii podróży; przewoźnik jest wynagradzany płaconym mu frachtem (*freight*), który jest zwykle kalkulowany w odniesieniu do ilości ładunku przewiezonego lub dostarczonego, ale może być ustalony jako jednorazowa opłata (*lump sum*) za podróż<sup>15</sup>. Czarterpartia na czas jest umową o wykonanie usług przez statek i załogę w określonym okresie, w zamian za opłatę czarterową (*hire*) za czas, w którym czarterujący jest uprawniony do używania statku; w umowie czarteru na czas armator<sup>16</sup> zatrzymuje posiadanie statku za pośrednictwem kapitana i załogi, którzy pozostają jego podwładnymi; czarterujący określa sposób, w jaki statek ma być zatrudniony, w uzgodnionych z armatorem granicach<sup>17</sup>. Czarterpartie *by demise*<sup>18</sup> dzielone są przez doktrynę anglosaską na dwa rodzaje: czarterpartie bez

<sup>13</sup> A. Mocatta, M. Mustill, S. Boyd, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 18<sup>th</sup> ed., London 1974, art. 3, s. 3. Autorzy wyjaśniają także wcześniej, iż mówi się, że statek jest zatrudniony jako *general ship*, gdy wykonuje określone, ogłoszone publicznie podróże, przyjmując do przewozu ładunki każdego, kto chciałby przewieźć swoje towary w takiej podróży.

<sup>14</sup> *Halsbury's Laws of England*, vol. 43(2), art. 1411, s. 916. Używanie zarówno przez doktrynę jak i judykaturę anglosaską terminu „*charterparty*” dla określenia samej umowy czarterowej, a nie tylko dokumentu ją zawierającego, nie jest podejściem wyjątkowym. Tak też traktują ten dokument autorzy polskiego *Prawa morskiego*, stwierdzając że „[...] w praktyce międzynarodowych stosunków żeglugowych termin czarterpartia oznacza nie tylko dokument określony taką nazwą, ale również umowę zawartą w tym dokumencie [...]”. J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, [w:] *Prawo morskie*, t. II/1, Bydgoszcz 1998, s. 325 *in fine*.

<sup>15</sup> *Halsbury's Laws of England*, Vol. 43(2), art. 1412, s. 917.

<sup>16</sup> W międzynarodowym obrocie czarterowym występuje zwykle pojęcie właściciela statku (*owner*), jako strony oddającej statek do używania. W artykule używana jest nazwa „armator” ze względu na jego istnienie i znaczenie w polskim prawie morskim. Znak równości pomiędzy „*shipowner*” w prawie angielskim i „armator” w prawie polskim postawił Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 6 kwietnia 1973 r. (I CR 56/73).

<sup>17</sup> *Halsbury's Laws of England*, Vol. 43(2), art. 1413, s. 918.

<sup>18</sup> Wyjaśnienie nazwy tego czarteru można znaleźć w orzeczeniu angielskiego sądu, który szukając odpowiedzi na pytanie, czy kapitan reprezentował armatora statku czy czarterującego, stwierdził: „to zależy od tego, czy armator czarterując statek rozstał się całkowicie z posiadaniem i kontrolą nad nim do tego stopnia, że dał czarterującemu władzę i prawo robienia tego, co uważa za stosowne, jeśli chodzi o kapitana, załogę, zarządzanie i zatrudnienie statku. Nazywa się to *letting* lub *demise* statku. [...], jest to całkowite rozstanie się z posiadaniem i kontrolą nad statkiem”. *Baumwoll Manufactur von Scheibler v. Gilchrest*, [1892] 1 Q.B. 253, s. 259, (CA). Pomocne w zrozumieniu istoty tego czarteru może być sięgnięcie do znaczenia ang. słowa *demise*, oznaczającego też „zgon”, „zaniak”; w tym kontekście może być to właśnie utracenie przez armatora (zaniak) kontroli nad statkiem. Współcześni autorzy podkreślają niejednokrotnie, że obecnie czartery tego rodzaju zawierane są często z powodów podat-

kapitana lub załogi, zwane *bareboat charters*, w których przedmiotem czarteru jest sam statek<sup>19</sup> oraz czarterpartie z kapitanem i załogą, w których statek jest przekazywany czarterującemu w stanie przystosowanym do celów założonego przez niego przedsięwzięcia biznesowego. „Czarterpartia *by demise* nie jest umową przewozu, ale raczej umową najmu statku jako rzeczy ruchomej, dlatego słowo *hire* stosowane dla określenia nazwy opłaty czarterowej w tego rodzaju czarterze jest jedynie prawidłowym i właściwie użytym słowem na określenie świadczenia czarterującego na rzecz armatora”<sup>20</sup>.

Prawo polskie w nieco inny sposób podchodzi do zagadnienia czarterów statków morskich. W kodeksie morskim regulowane są jedynie dwa rodzaje umów czarterowych: „umowa czarterowa” – zawierana przy przewozie ładunków, będąca *stricte* umową przewozu ładunku morzem oraz „umowa czarteru na czas” – zawierana celem pozyskania przez jednego z kontrahentów obsadzonego załogą statku do realizacji własnych celów gospodarczych. Wejście w posiadanie statku (posiadanie zależne) celem wykorzystywania go do określonych celów może nastąpić jedynie na podstawie umowy najmu lub dzierżawy<sup>21</sup>.

Według Kodeksu w „umowie czarterowej” przewoźnik zobowiązuje się do oddania za wynagrodzeniem całej albo określonej części przestrzeni ładunkowej statku pod ładunek na jedną lub więcej podróży (art. 104 ust. 1 k.m.). 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 (art. 188 § 1 k.m.). Szukając analogii pomiędzy umowami czarterowymi prawa polskiego i instytucjami prawa powszechnego<sup>22</sup> można przyjąć, że: *voyage charterparty* odpowiada polskiej „umowie czarterowej”, *time charterparty* – ‘umowie czarteru na czas’, zaś *charterparty by demise* to umowa o cechach dzierżawy lub najmu statku<sup>23</sup>.

kowych (przykładowo Y. Baatz w *Southampton on Shipping Law*, Informa, London 2008, s. 45).

<sup>19</sup> M. Davis wyjaśnia w „*Bareboat Charter*” (LLP, London–Hong Kong 2000, s. 1), że w czarterze tym „armator zwykle dostarcza swój statek «nagi» (ang. *bare*), pozbawiony oficerów i załogi, stąd umowa taka może poprawnie być nazwana «*bareboat charter*». Zwroty *bareboat charter* i *demise charter* są powszechnie używane zamiennie”.

<sup>20</sup> *Halsbury's Laws of England*, Vol. 43(2), art. 1414, s. 919.

<sup>21</sup> Jeżeli zawarta zostanie umowa dzierżawy, to odpada wówczas dylemat, czy statek ma być z załogą, czy bez niej i kto opłaca kapitana, bo według prawa polskiego dzierżawic może jedynie rzecz lub prawa; kwestie obsługi statku strony muszą regulować odrębnymi porozumieniami.

<sup>22</sup> Termin „prawo powszechne” używany jest dalej zamiennie z „*common law*” dla oznaczenia części prawa angielskiego opartej na regułach ukształtowanych przez sądy królewskie w ciągu pierwszych stuleci po najeździe Normanów (1066 r.). *Common law* miało być prawem wspólnym (ang. *common*) dla wszystkich regionów Anglii (w odróżnieniu od lokalnych praw i zwyczajów) i stosowane powszechnie wg zasady *stare decisis*, zgodnie z którą należy stosować się do poprzednich decyzji sądu (tworzenie prawa opiera się na precedensach sądowych).

<sup>23</sup> Współcześni polscy autorzy podręczników prawa morskiego: S. Matysik, J. Łopuski, J. Młynarczyk, a także K. Kruczałak i Z. Knypl (*Umowa najmu statku bez załogi a czasowa przynależność państwowa statku*, Gdańsk 1987) uznają czarter „*bareboat*” za najem statku. Większość autorów angielskich i wszy-

## 1. Ogólna charakterystyka umowy czarteru na czas

Ogólnie rzecz ujmując, czarter na czas jest umową, na podstawie której jedna ze stron zobowiązuje się oddać do używania na pewien określony czas drugiej stronie statek obsadzony załogą. *Common law* i doktryna z niego się wywodząca używanie statku w czarterze na czas łączą zwykle z przewozem ładunku. Angielski *House of Lords* stwierdził w jednej ze spraw, że „umowa czarteru na czas stanowi złożoną transakcję handlową pomiędzy armatorem i czarterującym. Armator podejmuje się udostępnić czarterującemu na okres czarteru swój statek [...] gotowy do przyjęcia ładunku, jaki ten zamierza przewozić [...] w zamian za zobowiązanie czarterującego do zapłaty za jego użycie w uzgodnionej stawce”<sup>24</sup>.

Dokument, w którym przedstawione są uzgodnienia kontrahentów umowy jest nazywany, jak już wspomniano, czarterpartią. Nie ma jednak jednej, uniwersalnej i odpowiedniej dla każdego czarteru na czas umowy, którą można byłoby przyjąć za wzór czarterpartii. Konstrukcja standardowej czarterpartii na czas wydaje się, jak można byłoby sądzić z analizy stosowanych formularzy umowy<sup>25</sup>, prosta i zrozumiała – strony powinny wypełnić tylko puste miejsca pozostawione na formularzu, dostosowując go do własnych, indywidualnych potrzeb, czyli określić rejon żegluga, wskazać statek i przewidywane ładunki. Jednak znaczna liczba powstających sporów, do których dochodzi na tle odmiennej interpretacji umowy i kierowanych do sądów pozwów, wskazuje niestety coś przeciwnego.

---

scy amerykańscy używają przy opisie czarteru „bareboat” lub „demise” terminu „lease” lub „lease agreement”, które są właściwe dla dzierżawy, a nie dla „contract of hire”, który jest jednoznaczny z umową najmu.

Chorley i Giles w *Shipping Law* (s. 97) rozróżniają czarter zwykły (*ordinary hire*), taki jak najem każdej rzeczy ruchomej (np. samochodu na wycieczkę) i czarter o charakterze dzierżawy (*lease*), w którym właściciel przyznaje czarterującemu kontrolę i posiadanie statku (*charter by demise*). Czarterujący *by demise* nie wchodzi w posiadanie statku dla samego faktu jego posiadania; to posiadanie jest czarterującemu niezbędne, by nieskrępowanie, bez kontroli właściciela, pobierać ze statku pożytki, a te wpisane są immanentnie w definicję instytucji dzierżawy według prawa polskiego. Nieco mylący może być tu termin *hire*, który jest wspólny dla obu instytucji (najmu i dzierżawy) w *common law*, ale podobnie jest z terminem „czynsz” dla najmu i dzierżawy według prawa polskiego.

<sup>24</sup> *Whistler International Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (The Hill Harmony)* [2001] 1 Lloyd’s Rep. 147 (HL). Jeden z sędziów składu orzekającego uzasadniał: „A time charterparty [...] represents a complex commercial bargain between owner and charterer. The owner undertakes for the period of the charter to make his vessel available to serve the commercial purposes of the charterer. To this end the hull, machinery and equipment of the vessel are to be in a thoroughly efficient state, the capacity and fuel consumption of the vessel are specified and the vessel is to be ready to receive the charterer’s intended cargo. The owner undertakes these obligations in consideration of the charterer’s undertaking to pay for the hire of the vessel at an agreed rate”.

<sup>25</sup> Za najbardziej popularny formularz i „najczęściej używany wzorzec umowy czarteru na czas dla statków przewożących ładunki suche” uważany jest amerykański formularz *NYPE 1946*. Wzór ten został po raz pierwszy opublikowany przez nowojorską giełdę płodów rolnych *New York Produce Exchange* w 1913 r. Formularz *NYPE 1946* nie jest wzorcem czarterpartii idealnej, czyli takiej, która oprócz tego, że obejmuje szczegółowo wszystkie istotne postanowienia ogarniające i w prawidłowy sposób regulujące konkretny czarter, to jest jeszcze w pełni zbalansowana, nie zawierając postanowień korzystniejszych dla którejś ze stron umowy. Uprzywilejowuje ona nieco czarterującego, jest jednak dalece bardziej wyważona w porównaniu np. z proarmatorskim *Baltim* z 1939 r.

Jakie więc elementy są istotne i powinny znaleźć się w umowie? Można przyjąć, że *essentialia negotii* dla czarteru na czas obejmują: zobowiązanie się armatora do oddania czarterującemu określonego statku z załogą do dysponowania, zobowiązanie czarterującego do zapłaty za jego używanie oraz określenie czasu i sposobu używania statku przez wskazanie rodzaju przewożonych ładunków i geograficznych rejonów jego eksploatacji<sup>26</sup>. Do zwykle zastrzeganych w umowach *accidentalialia negotii* należą: określenie miejsca i terminu oddania statku czarterującemu oraz warunków płatności. Inne ustalenia stron, takie jak np. zakres ich uprawnień i obowiązków lub określenie sytuacji kapitana statku, nie są konieczne do zawarcia umowy, niemniej jednak strony starają się i to zwykle regulować (czasami nawet bardzo szczegółowo), aby uniknąć niepotrzebnych sporów i odpowiedzialności.

## 2. Strony umowy i podmioty uczestniczące w czarterze na czas

Według postanowień przepisów polskiego prawa morskiego stronami umowy czarteru na czas są armator i czarterujący (art. 188 k.m.). Międzynarodowe wzorce umów czarteru na czas umieszczają na tych pozycjach właścicieli statku (*owners*) i czarterujących (*charterers*)<sup>27</sup>. Armator jest tą stroną umowy, która oddaje będący w jej posiadaniu statek drugiej stronie do dysponowania. Jest on zobowiązany skompletować załogę, wyznaczyć kapitana i przekazać statek odpowiednio wyposażony i gotowy do wykonywania zadań, które zostały uzgodnione; jest to jego zasadnicze świadczenie, bez spełnienia którego nie otrzyma wynagrodzenia. Czarterujący jest stroną biorącą statek do używania i zobowiązana do zapłaty za to używanie. Od chwili podpisania umowy do momentu odbioru statku czarterujący jest stroną bierną i oczekuje jedynie na dostarczenie statku; nic jednak nie stoi na przeszkodzie, aby nawiązywał kontakty ze swoimi przyszłymi kontrahentami i działał aktywnie w pozyskiwaniu ładunków.

Poza stronami umowy w przedsięwzięciu czarteru na czas uczestniczy jeszcze wiele innych podmiotów. Oprócz brokerów, którzy zwykle doprowadzają do podpisania umowy (a następnie pobierają regularnie swoje stałe, zapisane

<sup>26</sup> K. Kruczalak określa *essentialia* tej umowy jako „oddanie statku czarterującemu do czasowego używania w sposób określony w umowie” i pomija element wynagrodzenia za używanie statku, co nie wydaje się właściwe. (*Umowy w obrocie handlowym*, Warszawa 1998, s. 231).

<sup>27</sup> Użycie we wzorcach umownych liczby mnogiej („*owners*” i „*charterers*”) nie ma żadnego prawnego znaczenia i nie ma na celu wskazania wielości wierzycieli lub dłużników, a służy jedynie do oznaczenia strony umowy i określeniu właściwej pozycji podmiotów w strukturze stosunku zobowiązaniowego. W niektórych wzorcach (np. BPTIME3) czyniona jest na wstępie *expressis verbis* uwaga: „Jeżeli z kontekstu nie wynika inaczej, słowa w liczbie pojedynczej obejmują liczbę mnogą i odwrotnie”. Z drugiej strony w obecnej rzeczywistości ekonomicznej, uwzględniając wartość eksploatowanych statków i przewożonych towarów, niezwykle rzadko zdarza się jeden właściciel statku i jeden czarterujący. Większość statków należy do wspólników albo spółek akcyjnych (właścicielem w sensie prawnym jest spółka; kapitał należy do wielu osób, np. akcjonariuszy), w których imieniu umowy czarterowe zawierają ich menadżerowie lub przedstawiciele zarządów. Podobnie sytuacja wygląda z przedsiębiorstwami biorącymi statki w czarter na czas.

w umowie prowizje), są to ubezpieczyciele statku, a w sytuacjach szczególnych, takich np. jak wypadek morski, grono zainteresowanych czarterem na czas powiększa się jeszcze o ratowników i ubezpieczycieli paliwa. Zainteresowanymi czarterem na czas mogą być także wierzyciele stron umowy (np. dostawca warte go pół miliona dolarów paliwa, któremu czarterujący nie wypłacił należnej kwoty). Ważnymi podmiotami zainteresowanymi czarterem na czas są niejednokrotnie banki, bez udziału których często nie doszłoby w ogóle do zawarcia umowy. Aktywnymi uczestnikami wykonywania umowy jest wreszcie załoga statku z jego kapitanem.

### 3. Treść umowy czarteru na czas

W typowo skonstruowanym dokumencie czarterpartii na czas jej postanowienia zebrane są w licznych klauzulach, poprzedzonych preambułą przedstawiającą strony umowy, datę jej zawarcia oraz wskazującą *essentialia negotii* umowy. Nie ma zasady co do porządku, w jakim umieszczane są klauzule. W jednych umowach jedne klauzule występują samodzielnie, w innych są łączone z innymi. Różnice te wynikają głównie z potrzeb i zwyczajów rejonu żegluga. Klauzule są zwykle numerowane, a często również i każda z linii dokumentu ma swój numer. Ponadto w układzie dokumentu mogą znajdować się tytuły boczne (bardzo pomocne), wskazujące temat, jakiego klauzula dotyczy. Jako przykład typowych, zawsze występujących w umowach czarteru na czas klauzul, można tu podać takie klauzule, jak: *delivery clause* (przekazanie statku czarterującemu) – która określa miejsce i czas przekazania statku czarterującemu oraz stawia warunki, jakie statek musi spełniać w chwili rozpoczęcia czarteru; *sublet clause* (podczarter) – która zezwala czarterującemu na oddanie statku do dysponowania kolejnej osobie, pozostawiając czarterującego nadal odpowiedzialnym za wykonanie umowy; *trading limits clause* (graniczenia rejonu żegluga) – która ustanawia geograficzne i prawne granice pływania statku; *cargo restrictions and exclusions clause* (dozwolone ładunki) – która zezwala na przewóz jedynie legalnych ładunków i wymienia szczegółowo, jakich ładunków statek nie będzie przewoził; *owners to provide clause* (podstawowe obowiązki armatora) – która wymienia podstawowe obowiązki armatora w zapewnieniu zdatności żeglugaowej, utrzymaniu statku i załogi; *charterers to provide clause* (podstawowe obowiązki czarterującego) – która wymienia podstawowe obowiązki, z których musi wywiązać się czarterujący, aby statek mógł być eksploatowany; *cancelling clause* (odstąpienie od umowy) – która daje czarterującemu prawo odstąpienia od umowy z powodu opóźnienia w oddaniu mu statku do dysponowania; *bunkers clause* (paliwo) – nakłada na strony obowiązek kupna znajdującego się na statku paliwa i ustala jego dozwoloną ilość w chwili przekazania statku w czarter i przy jego zwrocie; *hire clause* (opłata czarterowa) – która ustala wysokość i sposób płatności tejże opłaty<sup>28</sup>; *safe ports/berths*

<sup>28</sup> Opłata czarterowa jest związana z okresem czasu, w którym statek jest używany przez czarteru-

*clause* (bezpieczny port/nabrzeże) – która stanowi zapewnienie czarterującego, że będzie kierował statek jedynie do portów lub nabrzeży niestwarzających zagrożenia dla statku; *employment clause* (zatrudnienie statku) – która nakłada na kapitana statku obowiązek prowadzenia podróży z najwyższym pośpiechem i pomocy wraz z załogą w wykonywaniu stawianych statkowi przez czarterującego zadań; *off hire clause* (wyłączenie statku z czarteru) – która przedstawia listę wydarzeń, po zajściu których statek zostaje wyłączony z czarteru, a opłata czarterowa wstrzymana; *exceptions clause* (wyłączenia odpowiedzialności stron) – która wylicza okoliczności faktyczne zwalniające każdą ze stron umowy czarteru od odpowiedzialności wobec drugiej strony; *arbitration clause* (rozstrzyganie sporów) – która nakazuje przekazanie spraw spornych powstałych w czasie czarteru do wskazanego w klauzuli arbitrażu, podaje sposób powoływania arbitrów; *demise clause* (klauzula *demise*) – czyni armatora odpowiedzialnym za nawigację statku oraz nie zezwala na interpretowanie postanowień umowy jako dzierżawy lub najmu statku czarterującemu; *commission clause* (prowizja) – która ustala wysokość prowizji dla brokerów i w pewnych przypadkach dla czarterującego<sup>29</sup>.

Umowa czarterowa może zawierać każde uzgodnienie, które strony uważają, iż powinno zostać w niej zawarte, byle byłoby tylko zgodne z prawem. Czarterpartie różnią się szeroko w treści klauzul dodatkowych (*riders*) wprowadzanych do umów, gdyż różne są wymagania poszczególnych szlaków handlowych i specyficzne potrzeby stron. W większości umów kontrahenci zawierają takie klauzule dodatkowe, jak: *vessel's description* (szczegółowy opis statku) – dokładne dane techniczne statku niezbędne czarterującemu do kalkulacji wysokości opłaty czarterowej i sprawdzenia, czy dany statek może być zatrudniony w planowanym rejonie żeglugi<sup>30</sup>; *on/off hire surveys* (przeгляdy na przekazanie i zwrot statku) – postanowienie o przeprowadzeniu inspekcji i przeglądów statku przed rozpoczęciem czarteru i przed zwrotem statku armatorowi oraz o podziale kosztów z tym związanych; *pollution* (zanieczyszczenie środowiska) – deklaracja armatora, że posiada on odpowiednie, potwierdzone odpowiednim certyfikatem, zabezpie-

---

jącego. Jest ona prawie zawsze płatna z góry. Kwota opłaty może być wartością stałą (*lumpsum*), ale może też być wyrażona jako kwota „x” dolarów (euro itp.) „za tonę statkowego DWT za miesiąc”. Według danych BIMCO większość obecnie zawieranych czarterów opartych jest jednak na dziennej stawce opłaty czarterowej.

<sup>29</sup> Słowa *brokerage* i *commission* pojawiają się naprzemiennie w czarterpartiach i oznaczają to samo: wynagrodzenie brokera. Z wyjątkiem rzadkich przypadków, gdy broker otrzymuje zapłatę *lumpsum* za swoją pracę, opłata brokerska jest wyrażona jako procent *hire* płaconego armatorowi. Jest ona płacona przez armatora brokerowi zatrudnionemu przez czarterującego do negocjacji związanych z zawarciem umowy. Jeśli chodzi o wysokość dozwolonej *commission*, to nie ma tu żadnej uznanej stałej skali. Sprawa należy do prywatnego ustalenia pomiędzy stronami i ich brokerami.

<sup>30</sup> W czarterach na czas do sprawy opisu i danych technicznych statku przykłada się bardzo duże znaczenie. Zdarza się, że do podstawowych informacji opisujących statek w jednej podstawowej klauzuli (zawierającej m.in.: prędkość, zużycie paliwa, zanurzenie, tonaż, pojemność, wymiary ładowni i rozkład pokładów), strony dodają (zwykle na życzenie czarterującego) w umowie jeszcze jedną klauzulę, która może objąć kolejnych kilkadziesiąt pozycji omawiających szczegółowo dane techniczne statku będącego przedmiotem czarteru.



czenie finansowe na wypadek wystąpienia zanieczyszczenia olejem lub innymi substancjami; *renaming, funnel mark, house flag* (zmiana nazwy i znaki czarterującego) – uprawnienie czarterującego do zmiany (na czas czarteru) nazwy statku, podnoszenia własnej flagi, wymalowania swojego symbolu na kominie lub zmiany kolorów burt statku; *supercargo* – uprawnienie czarterującego do wyznaczenia swojego przedstawiciela, którego zadaniem jest kontrolowanie wykonywania przez kapitana instrukcji czarterującego dotyczących prowadzenia podróży i opieki nad ładunkiem; *stevedores damages* (uszkodzenia sztauerskie) – obarczenie czarterującego odpowiedzialnością za uszkodzenia statku spowodowane przez sztauerów, pod warunkiem właściwego zawiadomienia czarterującego o szkodzi przez kapitana; *deviation* (dewiacja) – dozwolone sytuacje zejścia statku z zaplanowanej trasy podróży, w których czarterujący nie ma prawa wyłączyć statku z czarteru; *New Both to Blame Collision Clause, New Jason Clause, War Clause* – dodatkowe klauzule ochronne, mające na celu bardziej szczegółowe regulowanie odpowiedzialności stron w sytuacjach uszkodzenia ładunku w rezultacie kolizji statku, wystąpienia awarii wspólnej i wejścia statku w strefę działań wojennych.

To oczywiście tylko nieliczne z występujących w praktyce klauzul dodatkowych. Strony mogą i powinny dla własnego interesu włączyć do umowy maksymalną liczbę postanowień dodatkowych, aby pozostawić jak najmniejszy margines możliwości powstania sporów.

#### 4. Charakter prawny umowy czarteru na czas

Charakter prawny umowy czarteru na czas nie jest postrzegany jednolicie w doktrynie prawa morskiego<sup>31</sup>. Prawo krajów anglosaskich pozostawia czarter na czas poza uregulowaniami stanowiącymi współcześnie aktów prawnych. Doktryna i orzecznictwo angielskie właściwie nie wypowiadają się na temat charakteru prawnego umowy czarteru na czas. Pewne sugestie w tej kwestii pojawiają się jedynie przy okazji prowadzonych rozważań na temat podziałów umów czarterowych. Mark Davis we wstępie do *Bareboat Charter* pisze: „[...] kategoria umów znanych jako *charters by demise*, funkcjonuje jako dzierżawa (*lease*) statku, na mocy której posiadanie statku i kontrola nad nim przechodzi od właściciela do czarterującego, [...] umowy drugiej kategorii, obejmującej głównie czartery na czas i czartery na podróż, są w zasadzie umowami o dostarczenie usług, łącznie z użyciem czarterowanego statku. [...] Umowy czarterowe inne niż *demise* statku (w tym czarter na czas i na podróż) są klasyfikowane w prawie angielskim jako umowy frachtowe, na mocy których armator zgadza się przewieźć towary mo-

<sup>31</sup> Na gruncie doktryny polskiej obszernej analizy charakteru prawnego umowy czarteru na czas dokonał w studium *Czarter na czas* w 1952 r. J. Łopuski. Pomimo upływu ponad pół wieku i zajścia poważnych zmian w polskim prawodawstwie od tamtej pory (m.in. wydanie dwóch kodeksów: morskiego i cywilnego), a także pewnych politycznych akcentów – charakterystycznych zresztą dla większości prac naukowych owych czasów – występujących w tej pracy, znaczna część zawartych w niej wywodów nie straciła na aktualności.

rzem w zamian za określoną sumę pieniędzy”<sup>32</sup>. Christopher Hill w swoim podręczniku prawa morskiego stwierdza, że „podstawową cechą czarteru na czas jest to, iż czarterujący nie ma posiadania lub kontroli nad statkiem. Kapitan i załoga pozostają zatrudnieni przez armatora i przez cały czas są jego podwładnymi (*servants in law*)<sup>33</sup>. Ta właśnie cecha odróżnia zwykły czarter na czas od czarteru *demise* (lub używając terminologii amerykańskich firm olejowych czarteru *bareboat*), w którym zasadniczym warunkiem jest to, że czarterujący może angażować, zatrudnić i opłacać kapitana i załogę”<sup>34</sup>.

Obaj cytowani autorzy nie wyjaśniają, jak widać, charakteru prawnego umowy czarteru na czas, a jedynie wskazują na jej cechy charakterystyczne. Nie są w tym zresztą odosobnieni. Zagadnienie jest skomplikowane i również w Polsce do czasu ustawowego uregulowania instytucji czarteru na czas teoretycy prawa morskiego w rozważaniach nad charakterem tej umowy pisali chętniej „czym nie jest czarter na czas” (porównując go z umowami przewozu, najmu i dzierżawy) niż wskazywali na konkretne cechy charakteru prawnego tej umowy. Zagadnienie to będzie zapewne rodziło wątpliwości tak długo, jak długo czarter na czas nie zostanie jednolicie uregulowany w jednej z międzynarodowych konwencji morskich.

Używane prawie zawsze we współczesnych czarterach na czas wyrażenia takie, jak *letting*, *hiring*, *hire*, *delivery* i *redelivery* służą do odróżnienia tych czarterów od czarterów na podróż, ale one same w sobie nie nadają tymże czarterom charakteru czarterów *by demise*.

Angielski sąd Izby Lordów przy okazji rozpatrywania sprawy statku *London Explorer* w 1971 r. stwierdził wyraźnie, iż „w czarterze na czas nie ma najmu (*hiring*) w jego rzeczywistym znaczeniu. Statek od początku do końca pozostaje

<sup>32</sup> M. Davis, *Bareboat Charter*, LLP, London – Hong Kong 2000, s. 1.

<sup>33</sup> Ang. słowo *servant* (tłum. najczęściej jako „służący”) w terminologii prawniczej tłumaczone jest w różny sposób. *Słownik terminologii prawniczej* E. Ożgi (Bydgoszcz 1997) oznacza tym mianem pracownika państwowego (co trudno zrozumieć, chyba iż chodzi o tzw. *Crown servant* – osobę piastującą urząd państwowy na szczeblu ministerstwa w Zjednoczonym Królestwie). *Dictionary of Law* Curzona (6<sup>th</sup> ed., Pearson-Longman, 2002) podaje, iż *servant* to ktoś, kogo praca pozostaje pod kontrolą i według wskazówek innej osoby. Taką też definicję dają Chorley i Gilles w *Shipping Law* z 1952 r. na s. 126: *Generally, servant is said to be a person working under the principal control*; oznacza więc „podwładnego”. *Servant* nie musi być *employee*. Słowo *employee* ma węższe znaczenie; wg Curzona jest to osoba fizyczna, która zawarła *contract of employment*, a więc „pracownik”.

<sup>34</sup> C. Hill, *Maritime Law*, 5<sup>th</sup> ed., LLP, London 2001, s. 179. Autor prezentuje współczesne podejście i rozumienie różnic pomiędzy tymi dwoma rodzajami czarteru statku. Jeszcze na początku XIX w. sądy w różny sposób kwalifikowały umowy tego rodzaju. Widać to na przykładzie sprawy *Colvin v. Newberry* z 1832 r. [(1832) 1 Cl. & F. 283, (HL)], w której sądy różnych instancji miały problemy z kwalifikacją umowy zawartej przez właściciela statku *Benson* z kapitanem statku o jego używanie. Najwyższa angielska instancja apelacyjna uznała wówczas kapitana, któremu armator przekazał statek do używania na jedną podróż za właściciela *pro tempore*, a przez to czarter za *demise* (choć nie użyto tego słowa w orzeczeniu), pomimo iż to armator wyznaczył i płacił kapitanowi i zastrzegł sobie prawo do jego wymiany, gdyby ten nie wypełniał narzuconych przez niego warunków. Był to więc typowy przykład czarteru na czas (w obecnym rozumieniu).

w posiadaniu armatora, a kapitan i załoga pozostają jego podwładnymi. To, co czarterujący otrzymuje – to prawo do używania statku”<sup>35</sup>.

Oceniając charakter prawny umowy czarteru na czas na podstawie sformułowań definicji zawartej w polskim Kodeksie morskim, w którym opisana jest ona jako ‘zobowiązanie armatora do oddania za wynagrodzeniem czarterującemu do dysponowania statek obsadzony załogą na oznaczony czas albo na okres jednej lub kilku następujących po sobie podróży w celu określonym umową’, należy przyjąć, iż umowa czarteru na czas jest – według kryteriów stosowanych w teorii prawa zobowiązań – umową dwustronnie zobowiązującą, odpłatną, wzajemną i o konsensualnym charakterze. O ile wśród większości polskich teoretyków prawa morskiego panuje zgodność co do pierwszych trzech wymienionych cech umowy, to nie ma jedności co do jej konsensualnego charakteru. Przyjęcie bez zastrzeżeń konsensualnego charakteru umowy czarteru na czas przez jednych<sup>36</sup> – choć teoretycznie zgodne z głoszoną w doktrynie prawa cywilnego tezą, że jeżeli przepisy prawne nie uzależniają dojścia do skutku umowy od wydania rzeczy, a jedynie przewidują obowiązek jej wydania w rezultacie zawartej umowy, to czynność prawna ma charakter konsensualny<sup>37</sup> – może budzić pewne wątpliwości, gdy weźmie się pod uwagę fakt, że samo uzgodnienie warunków umowy (tzw. *fixture*) i jej podpisanie, bez wydania statku czarterującemu, nie rozpoczyna biegu okresu czarteru i nie inicjuje obowiązku płacenia za używanie statku (dzieje się to dopiero od chwili przejęcia statku przez czarterującego w odpowiednim, uzgodnionym czasie i zwykle po wnikliwej jego inspekcji). Czarterujący może bez konsekwencji wycofać się z czarteru nawet po kilku miesiącach od podpisania umowy (mimo iż armator podstawiał statek zgodnie z umówionym terminem) i odmówić przyjęcia statku, który nie spełnia uzgodnionych kryteriów. Stąd stanowisko o realnym charakterze umowy, głoszone przez innych autorów<sup>38</sup>, wydaje się również nie pozbawione pewnego praktycznego uzasadnienia.

Od czasu uchwalenia pierwszego polskiego kodeksu morskiego w 1961 r.<sup>39</sup> umowa czarteru na czas jest umową nazwaną, stanowiącą instytucję *sui generis*<sup>40</sup> prawa morskiego, o swoistych cechach, pozwalających odróżnić ją od innych, zbliżonych pod pewnymi względami, stosunków zobowiązaniowych powstałych w wyniku zawarcia takich umów jak umowa przewozu, najmu i dzierżawy.

<sup>35</sup> *Timber Shipping Co. SA v. London & Overseas Freighters Ltd. (The London Explorer)* [1971] 2 All. E.R. 599, (HL), s. 602 (sprawa dotyczyła opóźnionego zwrotu statku armatorowi z powodu strajków dokerów i wysokości opłaty czarterowej za okres od planowanego terminu *redelivery* do faktycznego zwrotu statku).

<sup>36</sup> Por. S. Matysik, *Podręcznik prawa morskiego*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1979, s. 200.

<sup>37</sup> Z. Radwański, *Prawo cywilne – część ogólna*, wyd. 8, C.H. Beck, Warszawa 2005, s. 224.

<sup>38</sup> Zob. np. J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, wyd. 3, Gdańsk 2002, s. 213.

<sup>39</sup> Kodeks morski – ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. (Dz. U. Nr 58 poz. 318).

<sup>40</sup> Zob. odmiennie J. Kunert, *Czartery na czas w świetle przepisów kodeksu morskiego*, Szczecin 1962, s. 83 i n.

W szerszym ujęciu czarter na czas należy kwalifikować jako umowę o świadczenie usług przez armatora<sup>41</sup>.

### 5. Czarter na czas a umowy: przewozu, najmu, dzierżawy

W literaturze prawnomorskiej często dokonywane są porównania umowy czarteru na czas z umową przewozu. Powód zapewne tkwi w anglosaskiej klasyfikacji umów czarterowych. Czarterpartia (w tym *time charterparty*) jest dokumentem, w którym wyrażony jest *contract of affreightment*, a tym terminem, jak już wspomniano, *common law* oznacza umowę przewozu towarów morzem<sup>42</sup>. Prawo angielskie uznaje co prawda również, że czarter na czas jest umową o świadczenie usług<sup>43</sup>, ale doktryna i judykatura powszechnie uznaje, że celem używania statku przez czarterującego jest przewóz towarów. W wyroku w sprawie statku *Arctic Trader* (w której kapitan nie zamieścił uwag o złym stanie ładunku na kwitach sternika i czarterujący poniósł straty) sąd apelacyjny, wyjaśniając różnice pomiędzy umową czarteru na czas i czarteru na podróż, stwierdził, iż: „Obydwie są umowami przewozu ładunku morzem [...]. W czarterze na podróż armator zgadza się załadować, wyładować i przewieźć ładunek pomiędzy uzgodnionymi portami, zaś czarterujący podejmuje się dostarczyć ładunek i wykonać swoją rolę w operacjach załadunkowych i wyładunkowych [...]. Armator otrzymuje fracht za uzgodnioną podróż [...]. W czarterze na czas armator, zatrzymując posiadanie statku i pozostając pracodawcą kapitana i załogi, umieszcza statek w służbie czarterującego na określony okres. Armator zgadza się, aby w tym czasie statek ładował takie ładunki i wykonywał takie podróże, jakie wskaże czarterujący, który uiszcza opłatę (*hire*) w uzgodnionej stawce przez okres trwania umowy”<sup>44</sup>. Jak widać, sąd niemal zniwelował różnicę pomiędzy umowami przewozu i czarteru na czas. Takie podejście wywołuje więc naturalne pytanie o różnice pomiędzy tymi umowami.

Z punktu widzenia prawa polskiego porównywanie umowy czarteru statku na czas i umowy przewozu regulowanej w kodeksie cywilnym<sup>45</sup> jest bezprzedmiotowe, gdyż przepisy zawarte w Tytule XXV k.c. regulujące tę umowę zastrzegają, iż nie mają zastosowania do przewozów ładunków morzem. Tego rodzaju przewozy regulowane są odrębnymi przepisami zawartymi w kodeksie morskim w Dziale I Tytułu VI, dlatego też celowe mogłoby być jedynie porównanie umowy czarteru na czas z umową przewozu ładunku z art. 103 i n. k.m. Ponieważ

<sup>41</sup> W. Adamczak, [w:] *Prawo morskie*, red. J. Łopuski, Oficyna Branta, t. II/1, Bydgoszcz 1997, s. 572.

<sup>42</sup> *Halsbury's Laws of England*, Vol. 43(2), art. 1410, s. 916.

<sup>43</sup> „A *time charterparty* is a contract to perform services during a specified period [...]” *Halsbury's Laws of England*, Vol. 43(2), art. 1413, s. 918.

<sup>44</sup> *Trade Star Line Corporation v. Mitsui & Co. Ltd.; Mitsui & Co. Ltd. v. J. Lauritzen A/S (The Arctic Trader)* [1996] 2 Lloyd's Rep. 449, (CA), s. 455.

<sup>45</sup> Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz. U. z 1964 r. Nr 16, poz. 93 ze zm.).

jednak rodzima literatura prawnomorska jest w tym zakresie dość bogata<sup>46</sup>, można ograniczyć się w tym miejscu tylko do ogólnej konstatacji, iż – abstrahując od różnych podmiotów zobowiązanych do świadczeń w obu tych umowach, tzn. armatora (w czarterze na czas) i przewoźnika (w umowie przewozu ładunku)<sup>47</sup> – treść świadczeń obu umów jest zupełnie inna. Treścią umowy przewozu jest przemieszczenie rzeczy. Z treści umowy czarteru na czas wynika zobowiązanie armatora do oddania statku czarterującemu, aby ten mógł używać go przez pewien okres. Są to więc umowy o różnym charakterze zobowiązaniowym, choć cel w nich zapisany najczęściej jest taki sam – przewóz ładunków<sup>48</sup>.

Porównując zaś umowę czarteru na czas z najmem lub dzierżawą<sup>49</sup>, należy stwierdzić, że najpoważniejszą z prawnego punktu widzenia różnicą pomiędzy tymi umowami jest kwestia posiadania przedmiotu umowy. Z zawarciem czarteru na czas, w przeciwieństwie do najmu i dzierżawy, nie wiąże się zmiana we władztwie nad statkiem. Oddanie statku czarterującemu nie powoduje przejścia władztwa od armatora do czarterującego. Czarterujący nie staje się posiadaczem<sup>50</sup>, gdyż faktyczne posiadanie pozostaje przy armatorze statku, który sprawuje władztwo nad nim za pośrednictwem zatrudnionego przez siebie kapitana.

Uznanie, że czarter na czas statku nie jest ani najmem ani dzierżawą, nie oznacza, że nie jest możliwe zawarcie cywilnoprawnej umowy najmu lub dzierżawy statku morskiego. Nie ma prawnych przeszkód, aby statek został wydzierżawiony bądź oddany w najem. Kodeks morski mówi wprost o takich przypadkach w kilku swoich przepisach<sup>51</sup>. Można jedynie szukać odpowiedzi na pytania: kie-

<sup>46</sup> Patrz np. J. Łopuski, *Czarter na czas*, Warszawa 1952, s. 68 i n.; S. Matysik, *Podręcznik prawa morskiego*, wyd. 5, Warszawa 1979, s. 200 i n.; J. Łopuski, [w]: *Prawo morskie*, t. II/1, Bydgoszcz 1998, s. 537 i n.

<sup>47</sup> Pojęcia armatora i przewoźnika mogą oznaczać tę samą osobę, ale mogą to też być zupełnie różne podmioty.

<sup>48</sup> Chociaż z definicji umowy czarteru na czas w polskim kodeksie morskim nie wynika, aby armator zobowiązywał się do wykonywania umów przewozu, to jednak w przypadku czarteru statku towarowego armator zobowiązuje się do przewożenia swoim statkiem konkretnych ładunków (zwykle wszystkich, z wyjątkiem wyraźnie w umowie wyłączonych). Z zobowiązaniem tym wiąże się odpowiedzialność za ładunek w czasie, gdy jest on na statku.

<sup>49</sup> Tu również należy wskazać na szeroką literaturę, np.: J. Łopuski, *Czarter na czas*, Warszawa 1952, s. 71 i n.; M. Chorzeński, A. Krasicki, *Sytuacja prawna właściciela statku w czarterze na czas*, Gdańsk 1979, s. 4 in.; J. Łopuski, *Najem statku morskiego na tle przemian międzynarodowych w stosunkach żeglugowych*, Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, „Problemy Prawa Przewozowego”, t. IV, Katowice 1982, s. 39 i n.

<sup>50</sup> Czarterującemu na czas nie przysługują żadne prawa majątkowe w stosunku do statku. Błędne jest więc użycie w polskim tłumaczeniu tekstu Konwencji nr 178 MOP dot. inspekcji warunków pracy i życia marynarzy (Dz. U. 2004 r. Nr 139, poz.1472) dla określenia operatora statku (z tekstu wynika, iż może być nim czarterujący statek na czas) nazwy użytkownik (czyli uznanie go za podmiot, któremu przysługuje ograniczone prawo rzeczowe).

<sup>51</sup> Art. 13 §1 k.m. jako jeden z warunków uzyskania przez statek niestanowiący polskiej własności przynależności polskiej stawia przedstawienie przez wnioskodawcę umowy najmu lub dzierżawy; art. 79 k.m. mówi o włączeniu opłat za najem lub dzierżawę statku do wierzytelności, które mogą być obciążone hipoteką morską; art. 85 §5 k.m. zezwala wierzycielowi hipotecznemu, który przejął statek w posiadanie, na oddanie go w najem bądź na wydzierżawienie.

dy powinien być stosowany najem, a kiedy dzierżawa i czy tego rodzaju umowy cywilnoprawne są użyteczne i stosowane na rynkach żeglugowych.

Zastosowanie cywilnoprawnej umowy najmu lub dzierżawy celem eksploatacji morskich statków handlowych choć prawnie możliwe, w stosunkach żeglugowych nie wydaje się użyteczne. Można przyjąć, że skorzystanie z umowy najmu mogłoby być odpowiednie w sytuacji, w której najemcy nie chodzi o używanie przedmiotu najmu (statku) do prowadzenia działalności gospodarczej, a jedynie o korzystanie z niego w celach na przykład turystycznych, rekreacyjnych, do wędkarstwa morskiego itp. Umowa najmu dotyczyć może więc takich jednostek, jak łodzie motorowe, żaglówki, jachty. Natomiast zawarcie cywilnoprawnej umowy dzierżawy statku morskiego celem przewozu towarów jest dużo bardziej uzasadnione i umowa taka może być z powodzeniem w tym celu użyta. Jednak w stosunkach handlu międzynarodowego trudno sobie wyobrazić zastosowanie rodzimej umowy dzierżawy, gdy istnieje sprawdzona międzynarodowa instytucja o podobnym charakterze prawnym *bareboat charter* – z własnymi wzorami umów (*BARECON 89*) – która doskonale się do takich celów nadaje<sup>52</sup>.

Spośród innych umów o używanie rzeczy trzeba wskazać na znaczne podobieństwo umowy czarteru na czas do istniejącej kiedyś pozakodeksowej umowy nienazwanej, regulowanej w wydanym w oparciu o prawo przewozowe<sup>53</sup> zarządzeniu Ministra Komunikacji w sprawie najmu pojazdów samochodowych z obsługą<sup>54</sup>. W umowie takiej przewoźnik wynajmujący zobowiązywał się udostępnić najemcy pojazd samochodowy z pracownikiem zobowiązanym do jego obsługi (kierowcą, operatorem), a najemca zobowiązywał się do korzystania z pojazdu zgodnie z treścią umowy. Do istotnych postanowień umowy, wymienionych w zarządzeniu, należały: rodzaj i wymagane cechy pojazdu, miejsce i termin jego podstawienia, przewidywany okres najmu, wysokość należności lub sposób jej wyliczenia. Postanowienia te, jak widać, odpowiadają istotnym postanowieniom umowy czarteru na czas.

## 6. Prawo właściwe dla umowy czarteru na czas

Polski ustawodawca nie uznał potrzeby stworzenia w Tytule X Kodeksu morskiego szczególnej regulacji kolizyjnoprawnej dla umów czarteru na czas. Ustalenie prawa właściwego dla tych umów podlega ogólnej regule zezwalającej stronom umowy na samodzielne określenie prawa właściwego dla ich stosunku

<sup>52</sup> Polskie przepisy o umowie dzierżawy mogłyby mieć zastosowanie, gdy to prawo polskie będzie właściwe dla umowy czarteru *bareboat* w sprawach nieobjętych treścią umowy lub dla zweryfikowania ważności postanowień, w tym zawartych w zastosowanym przez strony formularzu.

<sup>53</sup> Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 1984 r. Nr 53, poz. 272, ze zm.).

<sup>54</sup> Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 grudnia 1985 r. w sprawie najmu pojazdów samochodowych (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych z 1985 r. Nr 16, poz. 121). Zarządzenie obecnie nie obowiązuje, gdyż odpadła podstawa prawna dla jego obowiązywania – został skreślony art. 10 ustawy Prawo przewozowe.

prawnego<sup>55</sup>. I w praktyce czarterowej strony zwykle z takiej możliwości korzystają. Jeżeli jednak w umowie czarteru na czas nie ma postanowienia, które określa, jakie prawo ma być stosowane, ale istnieje w umowie klauzula arbitrażowa i odwołuje się ona do jakiegoś konkretnego arbitrażu, np. w Londynie albo w Nowym Yorku, to przyjmuje się, że stosowane ma być odpowiednio prawo miejsca arbitrażu, w tym wypadku albo angielskie albo amerykańskie<sup>56</sup>.

Jeżeli strony nie dokonają wyboru prawa, nie wskażą w umowie miejsca arbitrażu i nie mają siedziby albo miejsca zamieszkania w tym samym państwie, to wskazówek co do prawa właściwego dla zobowiązań z umowy czarteru na czas trzeba szukać w postanowieniach konwencji rzymskiej z 1980 r.<sup>57</sup> Z art. 4 konwencji wynika, że umowa podlega prawu państwa, z którym wykazuje najściślejszy związek, czyli z państwem, w którym znajduje się przedsiębiorstwo armatora jako strony zobowiązanej do świadczenia charakterystycznego<sup>58</sup>. Jednak w związku z często niejasnym statusem legislacyjnym niektórych państw – szczególnie tzw. taniej bandery, w których armatorzy chętnie umieszczają swoje siedziby i rejestrują statki – aby uniknąć związanych z tym problemów strony umów czarterów na czas prawie zawsze zamieszczają w nich klauzule wskazujące miejsce arbitrażu dla sporów powstałych z umowy lub wprost dokonują wyboru prawa.

## 7. Forma umowy czarteru na czas

Prawo nie przewiduje obowiązku zachowania formy pisemnej przy zawieraniu umowy czarteru na czas. Jeśli armator i czarterujący (lub brokerzy w ich imieniu) uzgodnili wszystkie istotne postanowienia umowy drogą korespondencyjną, telexem lub faksem i jeżeli nic w tej wymianie informacji nie wskazuje na zamiar stron, aby umowa nie była wiążąca do czasu jej sporządzenia i podpisania, sąd będzie uważał umowę za zawartą<sup>59</sup>. Art. 188 § 2 k.m. stanowi, że każda strona może żądać potwierdzenia umowy czarteru na czas na piśmie. Biorąc pod uwagę znaczną wartość nie tylko głównego przedmiotu czarteru – statku<sup>60</sup>, ale i ogrom-

<sup>55</sup> Zastosowanie ma tutaj art. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz. Urz. UE L 177 z 04.07.2008 s. 6).

<sup>56</sup> W.V. Packard, *Timechartering*, Fairplay Publication, London 1985, s. 89.

<sup>57</sup> Konwencji o prawie właściwym dla zobowiązań umownych, która w Polsce weszła w życie 22 stycznia 2008 r. Postanowienia Konwencji wyprzedziły przepisy kolizyjne polskiego prawa prywatnego międzynarodowego – art. 27 i n. ustawy z dnia 2 listopada 1965 r. Prawo prywatne międzynarodowe (Dz. U. Nr 46, poz. 290 ze zm.).

<sup>58</sup> Patrz też W. Adamczak, [w:] *Prawo morskie*, wyd. Branta, t. II/1, s. 572. Autor kwalifikuje czarter na czas jako umowę o świadczenie usług przez armatora, a więc jako umowę zlecenia – przy szerokim ujęciu zakresu normy kolizyjnej zawartej w przepisie art. 27 §1 pkt 2 ustawy Prawo prywatne międzynarodowe z 1965 r.

<sup>59</sup> M. Wilford, T. Coghlin, J.D. Kimball, *Time Charters*, 4<sup>th</sup> ed., LLP, London 1995, s. 49.

<sup>60</sup> Koszty nowo budowanych statków różnią się bardzo między sobą i zależą przede wszystkim od ich rodzaju, ale niebagatelny wpływ na cenę ma też miejsce ich budowania. „Zwykle” drobnicowce

ną wartość powstających w trakcie trwania czarteru zobowiązań, umowy tego rodzaju zawierane są zwykle na piśmie.

Kontrahenci czarteru na czas mogą stworzyć własną, oryginalną umowę, w której opiszą warunki, na jakich będą korzystać ze statku. Umowy takie (*private charterparties*) stają się jednak coraz rzadszym zjawiskiem, ze względu na szeroką współpracę armatorów i czarterujących. Ich użycie obecnie ograniczone jest do niektórych regionów żeglugowych, gdzie liczba transakcji biznesowych jest niewielka. W przeważającej części umowy czarteru na czas zawierane są przy użyciu jednego z licznych wzorcowych<sup>61</sup> formularzy umów (*standard forms*), opracowanych i uaktualnianych co pewien czas przez organizacje morskie, stowarzyszenia i związki armatorów, czarterujących i właścicieli ładunków oraz maklerów i agentów morskich<sup>62</sup>. Czarterpartie niestandardowe dostosowywane są w każdym razie do formularzy standardowych, jeśli chodzi o główne postanowienia czarteru.

## 8. Skutki prawne zawarcia umowy czarteru na czas

Zdarzenie prawne, jakim jest oddanie statku w czarter na czas, wywołuje wiele skutków w stosunkach wewnętrznych między stronami umowy, kapitanem i osobami trzecimi zainteresowanymi czarterem. Swoistą cechą umów wzajemnych jest to, że „obie strony zobowiązują się w taki sposób, że świadczenie jednej z nich ma być odpowiednikiem świadczenia drugiej” (art. 487 § 2 k.c.). Z chwilą zawarcia umowy czarteru na czas powstają prawa i obowiązki po obu stronach umowy: na armatorze ciąży obowiązek oddania czarterującemu statku do dysponowania (bez przeniesienia posiadania, z zachowaniem władztwa nad statkiem, które sprawuje dla armatora kapitan), odpowiednim obowiązkiem czarterującego na czas jest płacenie za jego używanie nawet wtedy, gdy nie może ze statku korzystać (z przyczyn zależnych od niego). Fakt prawny oddania statku przez armatora wywołuje skutek w postaci powstania obowiązku świadczenia opła-

---

wielozadaniowe można już kupić za kilka milionów dolarów, średniej wielkości masowce za kilkanaście, ale np. budowany w Finlandii (wodowanie w 2009 r.) największy na świecie statek pasażerski (360 m długości, 60 m szerokości, mogący zabrać 5400 pasażerów) dla linii *Royal Caribbean* będzie kosztował ponad miliard dolarów amerykańskich. Wiadomo również, że statki budowane w Chinach i Korei są znacznie tańsze niż budowane w Europie.

<sup>61</sup> W niniejszym artykule w stosunku do standardowych formularzy umów czarterów na czas używa się określenia „wzorce umów czarterowych”. Należy jednak zastrzec, że na gruncie prawa polskiego czarterpartia nie może być traktowana jako wzorzec umowny w rozumieniu art. 384 k.c., gdyż nie jest on „ustalony przez [tylko] jedną ze stron”. Jest wzorcem mogącym być stosowanym przez zainteresowane podmioty na podst. art. 353<sup>1</sup> k.c.

<sup>62</sup> Wydawane są i drukowane najczęściej przez: *Chamber of Shipping of the United Kingdom* (angielską Izbę Żeglugową), *The Baltic and International Maritime Conference* (BIMCO), *New York Produce Exchange*, *International Association of Independent Tanker Owners* (INTERTANKO), konsorcja olejowe: BP, Shell, Texaco, STB, Mobile oraz *Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents* (FONASBA). Szerzej na temat wzorców umownych w międzynarodowym obrocie żeglugowym zob. M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontraktów żeglugowych*, Gdańsk 1996, s. 30 i n.



ty czarterowej przez czarterującego. Przepisy polskiego prawa morskiego wiążą z tym faktem i inne następstwa, takie jak obowiązek armatora utrzymywania statku przez cały czas trwania czarteru w stanie zdatnym do żeglugi i obowiązek czarterującego do używania statku jedynie zgodnie z jego przeznaczeniem i w sposób określony umową. Następstwem prawnym zawarcia umowy jest również nabycie przez czarterującego uprawnienia do dysponowania całą przestrzenią statku przeznaczoną do przewozu ładunku i pasażerów i uprawnienie do podczarterowania statku. Obie strony umowy nabywają też prawo do równego podziału wynagrodzenia za ratownictwo udzielone w trakcie trwania czarteru. W pozostałym zakresie, nieuregulowanym przez ustawę Kodeks morski, skutki zawarcia umowy czarteru na czas wynikają z uzgodnień co do podziału uprawnień i obowiązków, jakie strony same przewidziały w zawartej umowie. Umowy zwykle czynią armatora odpowiedzialnym za pokrywanie kosztów i organizację spraw, które wiążą się z obowiązkiem utrzymywania statku i obsadzenia go ludźmi, zaś czarterującego za koszty związane z ładunkową eksploatacją statków i odpowiedzialnością z tytułu dokonanych przy tej okazji czynności prawnych (zarówno wobec swoich kontrahentów, jak i samego armatora – o ile efekty takich działań mogą armatora dotknąć), gdyż to czarterujący decyduje dokąd statek ma jechać i jakie ładunki ładować.

Skutkiem zawarcia umowy jest też nowe prawne podporządkowanie kapitana i nowy układ stosunków, jakie zawiązują się pomiędzy stronami umowy a osobami trzecimi.

## 9. Stosunki prawne między kapitanem a armatorem

Na stosunki prawne między armatorem statku w czarterze na czas a kapitanem wskazuje w prawie polskim Kodeks morski, stanowiąc w art. 194 § 1, że w okresie trwania umowy czarteru na czas kapitan pozostaje podwładnym armatora i ma obowiązek stosowania się do jego wskazówek. Wskazana przez ustawodawcę podległość kapitana wobec armatora (innymi słowy podporządkowanie go pracodawcy) nakazuje przyjąć, że stosunki prawne pomiędzy armatorem i kapitanem powstają na podstawie umowy o pracę i regulowane są przepisami Ustawy o pracy na morskich statkach handlowych<sup>63</sup>, która odnosi się do „stosunków pracy”. Fakt ten ma niebagatelne znaczenie, gdyż oznacza możliwość zastosowania w niektórych przypadkach przepisów powszechnego prawa pracy, w tym szczególnie art. 120 § 1 kodeksu pracy<sup>64</sup>, który czyni pracodawcę odpowiedzialnym za szkody wyrządzone przez pracownika.

Przepisy ustawy o pracy nie regulują jednak szczegółowo stosunków między kapitanem i armatorem w czasie trwania czarteru na czas. Tego typu uregulowania może zawierać w sobie sama umowa czarteru i mogą to być np. posta-

<sup>63</sup> Ustawa z dnia 23 maja 1991 r. (Dz. U. z 1991 r. Nr 61, poz. 258 ze zm.).

<sup>64</sup> Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (tekst jedn. Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94 ze zm.).

nowienia dotyczące rozszerzenia lub ograniczenia funkcji przedstawicielskich kapitana, umocowania do dokonywania szczególnych czynności prawnych (np. podpisywanie konosamentów) i inne, uznane przez armatora za konieczne czynności w relacjach z czarterującym.

Przepis art. 194 § 2 k.m. ustanawiający kapitana przedstawicielem czarterującego na czas w zakresie eksploatacji statku nie powoduje wygaśnięcia jego funkcji przedstawicielskich w tych sprawach wobec armatora. Według art. 54 k.m. kapitan jest z mocy prawa przedstawicielem armatora (a więc osobą, która ma umocowanie do dokonywania czynności w jego imieniu i z bezpośrednim dla niego skutkiem prawnym). Przedstawicielstwo to obejmuje zwykle sprawy związane z wykonywaniem żeglugi oraz zwykły zarząd statkiem i ładunkiem. Złożoność stosunków prawnych związanych z przyjęciem na statek ładunku i wydaniem lub choćby tylko podpisaniem przez kapitana konosamentu, w tym szczególnie konosamentu bez wyraźnego wskazania przewoźnika, wymaga aby armator był nadal reprezentowany przez swojego zaufanego człowieka. Stąd pomimo nowego ustawowego umocowania kapitan nadal pozostaje przedstawicielem armatora w sprawach ładunkowych, pomimo że sprawy te wchodzą w zakres eksploatacji statku w czarterze na czas<sup>65</sup>.

Angielskie prawo stanowione nie reguluje niemal zupełnie stosunków prawnych pomiędzy armatorem (właścicielem) statku a jego kapitanem<sup>66</sup>. Nie można więc w nim też znaleźć przepisów dotyczących szczególnych relacji armatora i kapitana statku w czarterze na czas. Stanowisko *common law* jest w tej kwestii zbliżone do prawa polskiego: kapitan jest podwładnym właściciela statku i jego przedstawicielem w zakresie tych celów, dla których jest zatrudniony, to jest tych wszystkich działań, które są zwykle i konieczne do używania i zatrudnienia statku<sup>67</sup>. Pełnomocnictwo kapitana opiera się tu na tzw. *implied authority*, czyli umocowaniu, które nie wynika z osobnej umowy między stronami, ale w dorozumiany sposób powstaje w chwili powierzenia kapitanowi dowództwa statku przez armatora.

Nowsze źródła doktrynalne podkreślają jednak, że rozwój nowoczesnych środków komunikacji umożliwił armatorowi ograniczenie uprawnień przedstawicielskich kapitana i zdjęcie z niego konieczności działania jako *general agent*<sup>68</sup>

<sup>65</sup> Zob. odmiennie M. Chorzelski, A. Krasicki, *Sytuacja prawna właściciela statku w czarterze na czas*, Gdańsk 1979, s. 29.

<sup>66</sup> Jedynym odniesieniem do relacji właściciel statku – kapitan jest art. 42 (1) ustawy MSA'95 stanowiący, iż w każdej umowie dotyczącej zatrudnienia zawartej pomiędzy właścicielem statku Zjednoczonego Królestwa a kapitanem znaleźć ma się zobowiązanie właściciela statku, iż właściciel, kapitan i każdy przedstawiciel właściciela dołożą należytej staranności, aby zapewnić zdatność statku do żeglugi.

<sup>67</sup> *Halsbury's Laws of England*, Vol. 43(1), art. 466, s. 273.

<sup>68</sup> Prawo angielskie wyróżnia kilka rodzajów pełnomocników. Główny ich podział to: *general agents* i *special agents*. Następni to *mercantile agents* (w tej grupie znajdują się np. brokerzy), do pozostałych należą: *forwarding agents*, *insurance agents*, *del credere agents*, *auctioneer agents*, *estate agents* i inni – za: *Halsbury's Laws of England*, Vol. 1(2), art. 11, 12, 13, s. 10-13.

– i prowadzenia wszystkich interesów armatora (np. zawierania kontraktów przewozu ładunku, zatrudniania złogi), do tego co robi *special agent*<sup>69</sup> – a więc do działania jedynie zgodnie z konkretnymi instrukcjami otrzymanymi od armatora. Od kapitana może być wymagane podpisywanie konosamentów w imieniu armatora, zaciąganie w jego imieniu zobowiązań dotyczących zaopatrzenia, paliwa lub usług pilotowych. Kapitan jako *special agent* może okrętować członków załogi, kupować części zapasowe, zawierać porozumienia dotyczące ratownictwa<sup>70</sup> i zastępować armatora we wszystkich tych sprawach, które leżą w zakresie zwykłych obowiązków kapitana statku. Nazwę *special agent* powinno się przetłumaczyć zapewne jako „pełnomocnik szczególny” (choć z zakresu tego pełnomocnictwa wynika, że należy ono bardziej do rodzajowego niż do szczególnego) i porównując treść tego pełnomocnictwa z zakresem umocowania kapitana statku o polskiej przynależności, który będąc przedstawicielem ustawowym armatora ma taki zakres umocowania jak pełnomocnik o pełnomocnictwie ogólnym będący umocowany do czynności zwykłego zarządu statkiem i ładunkiem (przyjmując nomenklaturę z art. 98 k.c. i art. 54 k.m.), można przyjąć, iż kapitan statku pod banderą brytyjską dysponuje dużo mniejszym zakresem pełnomocnictwa niż kapitan statku o polskiej przynależności.

## 10. Stosunki prawne między kapitanem a czarterującym

Zgodnie z art. 194 §2 k.m. w zakresie eksploatacji statku kapitan jest z mocy prawa przedstawicielem czarterującego i powinien stosować się do jego poleceń. Standardowe wzorce umów czarteru na czas zawierają zwykle klauzulę, w której podporządkowują kapitana czarterującemu w sprawach dotyczących zatrudnienia statku – nie udzielają jednak kapitanowi żadnego rodzaju pełnomocnictwa. Przykładowo klauzula 8 amerykańskiego formularza *NYPE 1946* w swoim drugim zdaniu stanowi: „*The Captain shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency*” – kapitan ma wykonywać polecenia czarterującego i stosować się do jego wskazówek co do zatrudnienia i przedstawicielstwa. O ile jednoznaczne jest sformułowanie o podporządkowaniu kapitana czarterującemu w sprawach związanych z zatrudnieniem statku (*employment*), to niezupełnie jasna jest sprawa przedstawicielstwa (*agency*) wymienionego w cytowanej wyżej klauzuli.

Cytowany tekst z klauzuli 8 nie powinien być odczytywany jako zapis o pełnomocnictwie dla kapitana, tak jak sugeruje to np. piśmiennictwo polskie<sup>71</sup>, ale jako uprawnienie (i przypuszczalnie obowiązek) czarterującego na czas do wyznaczania w portach odwiedanych przez statek w trakcie trwania czarteru swo-

<sup>69</sup> Według *Dictionary of Law* L.B. Curzona jest to: „*An agent employed to transact particular business only*”.

<sup>70</sup> M. Maclachlan, *Shipmaster's Business Companion*, The Nautical Institute, 4<sup>th</sup> ed., s. 57 i 375.

<sup>71</sup> Patrz np. *Prawo morskie*, red. J. Łopuski, t. II/1, Bydgoszcz 1998, s. 550; J. Łopuski *Czarter na czas*, Warszawa 1952, s. 127.

ich przedstawicieli (agentów)<sup>72</sup>, do których poleceń (pochodzących od czarterującego) kapitan statku powinien się stosować i je wykonywać (o ile odnoszą się one do spraw eksploatacji statku w czarterze).

Zamysł polskiego prawodawcy o ustanowieniu dla czarterującego na czas przedstawiciela ustawowego w osobie pracownika armatora jest rozwiązaniem dyskusyjnym. Trudno tego typu rozwiązania znaleźć w obcym prawie morskim. Narzucenie przez ustawę jednej stronie kontraktu obowiązku korzystania z „usług” innej osoby, reprezentującej równocześnie drugą jego stronę, może budzić wątpliwość, czy nie ogranicza to w jakiś sposób zasady swobody umów lub też nie kłóci się z ogólną zasadą, że nikt nie powinien być mocą cudzej decyzji uwikłany w stosunek prawny wbrew własnej woli, nawet wtedy, gdy nie wynikają stąd żadne dla niego obowiązki<sup>73</sup>. Ponadto przyjęcie, że kapitan jest przedstawicielem czarterującego na czas może sugerować, że podpisywane przez kapitana dokumenty związane z eksploatacją statku, np. konosamenty, wiążą reprezentowanego, czyli czarterującego, a to nie zawsze odpowiada przyjętym w przewozie ładunków morzem zasadom.

W żadnym z dostępnych anglojęzycznych opracowań doktrynalnych na temat czarteru na czas nie mówi się o kapitanie statku jako o pełnomocniku czarterującego. Wszystkie z nich poruszają zagadnienie podległości kapitana wobec czarterującego w pewnych sprawach, ale żadne nie stwierdza wprost, że kapitan jest przedstawicielem czarterującego na czas. W większości podręczników i prac z prawa morskiego można znaleźć wywody o funkcji przedstawicielskiej kapitana wobec właściciela statku, ale nie wobec czarterującego<sup>74</sup>.

Czy można zatem przyjąć, że kapitan statku noszącego banderę państwa należącego do prawnego systemu *common law* nie jest przedstawicielem czarterują-

<sup>72</sup> Termin „agent” w prawie powszechnym ma bardzo szerokie znaczenie i obejmuje każdą osobę działającą za inną. S. Gifis w *Law dictionary* definiuje agenta jako: „one authorized by a party to act in that party's behalf”. W sprawie *Larrinaga Steamship Co. v. The Crown* z 1944 r. sąd Izby Lordów odnosząc się do słów: „agency, or other arrangements” z klauzuli „employment” czarterpartii T.99A (będącej wersją wojenną formularza *Baltime*) stwierdził: „Wszystkie te trzy słowa [*employment, agency, other arrangements*] odnoszą się do ogólnego zarządzania interesami i sprawami statku zgodnie z czarterpartią. „*Employment*” oznacza zatrudnienie statku w celach, dla których czarterujący chce go używać; „*agency*” dotyczy innego aspektu prowadzenia spraw statkowych. Zwykle to armator uprawniony jest do decydowania, jaką firmę lub osobę wyznaczyć na agenta statku w porcie. Tu [w czarterze na czas] wybór należy do czarterującego [...]. „*Arrangements*” ma szersze znaczenie [...]. Te trzy słowa, o których mowa, mają pokrewne znaczenie i używane są w odniesieniu do ogólnego prowadzenia spraw statkowych zgodnie z czarterpartią.” Nic więc o przedstawicielstwie dla kapitana. Por. też M. Wilford, T. Coghlin, J.D. Kimball, *Time Charters*, 4<sup>th</sup> ed., s. 299 i 552.

<sup>73</sup> Omawiane rozwiązanie prawa polskiego może być szczególnie uciążliwe dla kontrahentów umów, w których stroną jest partner zagraniczny, w szczególności z kręgu *common law*, gdzie takie rozwiązanie jest nieznanne.

<sup>74</sup> Przykładowo C. Hill pisze o kapitanie, że: „*He is a servant in law, an agent both for his principal, the shipowner, and to some extent the owner of the goods he is carrying. If his ship is under charter and the charterparty so stipulates, he must obey the instructions of the charterer in respect of the employment of the vessel [...]*”. C. Hill, *Maritime Law*, 5<sup>th</sup> ed, LLP, London 1998, s. 467.

cego na czas? Na pewno nie jest w takim rozumieniu i zakresie, w jakim przyjęte jest to w prawie polskim. Umowy czarterowe zobowiązują co prawda kapitanów do podpisywania wydanych przez czarterujących konosamentów, co można potraktować jako upoważnienie do ich podpisywania (choć nie zawsze skutki tej czynności spadają na czarterującego), ale wynika z tego jedynie umocowanie do dokonania indywidualnie określonej czynności prawnej, czyli udzielenie pełnomocnictwa szczególnego. Nie ma więc mowy ani o pełnomocnictwie ogólnym (do czynności zwykłego zarządu), ani nawet rodzajowym (ograniczonym do spraw związanych z eksploatacją statku zatrudnionego w czarterze na czas), których istnienie w polskiej literaturze prawnomorskiej na ogół jest przyjmowane<sup>75</sup>.

Informacja zawarta w jednej z klauzul czarterpartii o tym, że kapitan ma podpisywać konosamenty w czarterze na czas, nie czyni go przedstawicielem czarterującego. Dopiero wtedy, gdy kapitan podpisze konosament z zaznaczeniem, że podpisuje za czarterującego, to można domniemywać, że działa on jako jego przedstawiciel. *Common law* stawia wręcz wymóg, że aby kapitan statku mógł pełnić funkcję przedstawiciela czarterującego na czas, to strony muszą wyraźnie się co do tego porozumieć albo w umowie, albo w inny sposób<sup>76</sup>.

Z drugiej strony, nawet jeżeli w umowie czarteru na czas strony stwierdzą wyraźnie, że kapitan ma być przedstawicielem czarterującego, ale kapitan podpisze konosament bez adnotacji „*as agent for timecharterers*”, to sąd angielski i tak nie uzna, że działał on w imieniu czarterującego<sup>77</sup>. Świadczy to o tym, jak ważna jest kwalifikacja podpisu kapitana przy uznaniu istnienia lub nieistnienia pełnomocnictwa osoby czarterującego statek na czas.

Przepis Kodeksu morskiego ustanawiający kapitana przedstawicielem czarterującego na czas jest (biorąc np. pod uwagę możliwość zastosowania prawa polskiego w stosunkach handlu międzynarodowego) przepisem pustym. Przyj-

<sup>75</sup> Por. J. Łopuski, *Prawo morskie dla oficerów marynarki handlowej i rybolówstwa*, Gdańsk 1974, s. 297.

<sup>76</sup> W sprawie *Harrison v. Huddersfield Steamship Company Ltd.* (1903) 19 T.L.R. 386, (KB) kapitan podpisał konosamenty na załadowane przez czarterującego na statek drewno, ale skreślił oryginalnie wydrukowane na formularzu słowa „*As Master*” (jako kapitan) i wpisał odręcznie „*as agent for time charterers*” (jako przedstawiciel czarterującego na czas). Uprawnieni odbiorcy ładunku [posiadacze konosamentów] zakwestionowali jego ilość i wystąpili wobec armatora z roszczeniem o kwotę stanowiącą wartość brakującego ładunku. Stwierdzili, że skoro w czarterze na czas kapitan pozostaje podwładnym armatora, to ma *ipso facto* rzeczywiste uprawnienie do podpisywania konosamentów w jego imieniu oraz jest jego przedstawicielem do tego celu, a także, że żadne oświadczenie kapitana, iż nie jest przedstawicielem armatora przy dokonywaniu tych czynności, nie może mieć na niego wpływu. Sąd *King's Bench* orzekł: „gdyby kapitan podpisał [konosament] jako kapitan wówczas wszedłby w kontrakt w imieniu armatora. Ale nie zrobił tego. Na podstawie wszystkich okoliczności sprawy kapitan nie zawarł umowy dla armatora, nie zamierzał działać w imieniu armatora, ani nie miał on widocznego (oczywistego) pełnomocnictwa (*apparent authority*). Twierdzenia powoda [odbiorców ładunku] nie znajdują uzasadnienia i wyrok musi zapaść na korzyść pozwanego [armatora]”.

<sup>77</sup> W sprawie statku *Boston City*, pomimo istnienia w umowie upoważnienia do podpisywania konosamentów w imieniu czarterującego, kapitan podpisał konosament bez zaznaczenia za kogo podpisuje i odpowiedzialnym z konosamentu został uznany armator. *Manchester Trust v. Furness* [1895] 2 Q.B. 539, (CA).

mując, iż wystawianie konosamentów jest sprawą eksploatacji statku, to podpisanie konosamentu (na polecenie czarterującego i w formie, w jakiej żąda) przez przedstawiciela powinno przenieść skutki na mocodawcę (czarterującego) – a jak wynika z ogromnej większości orzeczeń sądowych, tak wcale nie jest. To armator zostaje uznany najczęściej za przewoźnika i on jest związany konosamentem. Co to więc za przedstawiciel, którego skutki działania spadają na osobę trzecią? Wniosek taki, że kapitan może wykonywać pewne funkcje przedstawicielskie wobec czarterującego, ale tylko za każdorazowym i wyraźnym udzieleniem mu przez niego pełnomocnictwa szczególnego.

Abstrahując od problemu przedstawicielstwa w czarterze na czas, niesporne jest to, że nie tylko armator, ale i czarterujący jest zwierzchnikiem (w pewnym zakresie) kapitana i obaj mają prawo do wydawania mu poleceń lub udzielania wskazówek. Położenie prawne kapitana statku w czarterze na czas jest więc dosyć skomplikowane. Aby obrazowo przedstawić tę sytuację, w literaturze naszej przyjęto – nieładnie skądinąd – określenie, iż kapitan ma w tym czarterze „dwu panów”<sup>78</sup>. W doktrynie anglosaskiej używany jest bardziej elegancki zwrot: „*the master wears two hats*”<sup>79</sup>. Żadne z tych określeń nie oddaje skali trudności i problemów związanych z dualizmem 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.

Szczególnie trudna sytuacja może wystąpić wtedy, gdy polecenia są sprzeczne ze sobą, głównie w przypadku konfliktów między stronami umowy, gdy występują one z roszczeniami wobec siebie. Skłonność kapitana do wykonywania poleceń leżących w interesie armatora-pracodawcy może spowodować reakcję czarterującego w postaci żądania jego wymiany<sup>80</sup>.

Rozwiązania kodeksu morskiego i postanowienia umów co do podległości kapitana wobec czarterującego są jedynie ogólną wskazówką dla kapitana, a ocena stosunków prawnych pomiędzy czarterującym i kapitanem musi być dokonywana z uwzględnieniem faktu, że wykonywanie poleceń czarterującego nie może narazić na szwank interesów armatora. Kapitan przez cały czas trwania czarteru pozostaje przede wszystkim podwładnym armatora. Strony umowy czarteru mogą co prawda ustalić, iż pewne świadczenia armatora w stosunku do kapitana przejmie na siebie czarterujący (nie może to być jednak zbyt szeroki zakres świadczeń w postaci np. pełnego wynagrodzenia dla kapitana, gdyż wówczas kapitan uznany może być za podwładnego czarterującego, a to zmieniloby cha-

<sup>78</sup> Pisownia oryginalna. S. Matysik, *Podręcznik prawa morskiego*, wyd. 5, Warszawa 1979, s. 204.

<sup>79</sup> M. Wilford, T. Coghlin, J. Kimball w *Time Charters*; C. Hill w *Maritime Law*.

<sup>80</sup> Klauzule tego typu spotykane są we wszystkich wzorcowych formularzach. Jest to przywilej strony biorącej statek do użytkowania i zarazem dosyć skuteczna „broń” w walce o jej własne komercyjne interesy, mająca skłonić armatora do większej elastyczności w podejściu do sposobu, w jakim czarterujący może z tego statku korzystać.

rakter samego czarteru), ale nie zmienia to faktu, że przełożonym i pracodawcą kapitana pozostaje armator i kapitan ma obowiązek przeciwstawienia się i przeciwdziałania wszelkim zamierzeniom czarterującego, które są sprzeczne z treścią umowy albo mogłyby spowodować uszkodzenie, lub utratę statku.

## 11. Skutki zawarcia umowy czarteru na czas w stosunku do osób trzecich

O ile wewnętrzny stosunek stron umowy czarteru na czas jest zazwyczaj dokładnie regulowany licznymi i szczegółowymi klauzulami umownymi, co w połączeniu z ogólnie respektowanymi zwyczajami w żegludze pozwala w znacznym stopniu na ograniczenie sporów między nimi, to stosunki armatora i czarterującego z osobami trzecimi mogą być źródłem różnorodnych roszczeń ze strony podmiotów z różnych przyczyn wchodzących (najczęściej przy udziale kapitana) w stosunki prawne ze statkiem. Chodzi tu głównie o właścicieli ładunków, ale też o załadowców, sztauerów, pilotów, władze portowe i dostawców.

Podwójne podporządkowanie kapitana istniejące w czarterze na czas rodzić może niepewność prawną dla kontrahentów statku działających w dobrej wierze, względem których kapitan zaciągnął określone zobowiązania<sup>81</sup>. Osoba trzecia wchodząca w taki stosunek prawny może być zdezorientowana co do tożsamości swojego kontrahenta, widząc np. na kominie statku znaki czarterującego, na rufie, banderę należącą do kraju innego niż przynależność państwowa strony, z którą zawiera umowę i wreszcie identyfikując osobę kapitana z przedsiębiorstwem armatorskim niemającym nic wspólnego z powstającym zobowiązaniem. Dla ochrony takich osób Kodeks morski wprowadził w art. 194 § 3 solidarną odpowiedzialność armatora i czarterującego za zobowiązania zaciągnięte przez kapitana w zakresie eksploatacji statku. Kapitan może jednak spowodować wyłączenie odpowiedzialności swego pracodawcy, pozostającego poza zobowiązaniem, składając przy zaciąganiu zobowiązania oświadczenie, że działa w imieniu czarterującego<sup>82</sup>.

W prawie angielskim nic się nie mówi o solidarnej odpowiedzialności stron czarteru na czas za zobowiązania kapitana, tak jak to ma miejsce w prawie polskim<sup>83</sup>. Mówi się natomiast o tzw. *implied indemnity*, czyli dorozumianej gwarancji

<sup>81</sup> J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, wyd. 3, Gdańsk 2002, s. 220.

<sup>82</sup> Abstrahując od omówionej już wcześniej sytuacji związanej z podpisywaniem przez kapitana konosamentów, nie zawsze wystarczy w takim wypadku standardowa nota: „*for time charterers*”. Adnotacja kapitana przy podpisywaniu dokumentu zobowiązującego (umowy z firmą sztauerską, kwitu potwierdzającego dostawę paliwa, itd.) powinna wyglądać np. tak: „*as agent for XY*” lub „*for XY*” (gdzie w miejsce XY powinna zostać wpisana pełna nazwa czarterującego 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 charterer*”, aczkolwiek prawnie poprawne, to jednak dla osoby trzeciej będzie nadal mało przejrzyste, gdyż może ona nie wiedzieć o aktualnym sposobie eksploatacji statku.

<sup>83</sup> Angielskie prawo morskie stanowione mówi zaledwie w dwóch przypadkach o odpowiedzialności solidarnej: w art. 188 MSA'95 dotyczącym odpowiedzialności właścicieli statków za uszkodzenia

rekompensaty należącej armatorowi od czarterującego w określonych sytuacjach (po zajściu określonego zdarzenia), szczególnie w takich, w których gdy kapitan wykona polecenie czarterującego, to niekorzystne jego skutki odczuje armator<sup>84</sup>. *Common law* stoi na stanowisku, że armator statku związany jest osobiście każdą umową zawartą przez kapitana działającego jako jego przedstawiciel w ramach danego mu upoważnienia, nawet wtedy, gdy statek zatrudniono w czarterze na czas i w czarterpartii zaznaczono, że odpowiedzialnym z takiej umowy ma być czarterujący i nawet wtedy, gdy wierzyciel wiedział o istnieniu czarteru na czas<sup>85</sup>.

Natomiast amerykańskiemu prawu morskemu nie jest obca instytucja *joint and several liability* w tym obszarze<sup>86</sup> i dopuszcza ona odpowiedzialność obu stron umowy czarteru na czas wobec osób trzecich za szkody wynikłe z niewłaściwego załadowania, zasztauowania lub zamocowania ładunku – z operacji, które nadzorował kapitan<sup>87</sup>.

Prawo polskie przyznaje kapitanowi kompetencję do działania za armatora, czarterującego na czas i zainteresowanych ładunkiem (art. 54 k.m.). *Common law* uznaje kapitana za przedstawiciela armatora (właściciela statku) i dopuszcza – w ściśle określonych przypadkach – działanie jako pełnomocnika czarterującego. Dopuszcza też wystąpienie kapitana wobec niektórych osób trzecich w roli tzw. „*agent of necessity*” i zezwala mu na działanie poza zakresem jego zwykłego umocowania. Koncepcja tego typu przedstawicielstwa opiera się na założeniu, że w warunkach żeglugi morskiej mogą wystąpić okoliczności, w których kapitan może, a nawet powinien podjąć decyzję w imieniu innej osoby bez wymaganego umocowania z jej strony<sup>88</sup>.

---

ciała lub utratę zdrowia osób w wyniku zderzenia statków i w art. 4 załącznika 6 do MSA'95 (wprowadzonego przepisem art. 183 ustawy) inkorporującego konwencję ateńską do prawa angielskiego, dotyczącym solidarnej odpowiedzialności przewoźnika i wykonującego przewóz.

<sup>84</sup> Legalną definicję pojęcia „*indemnity*” w angielskim prawie stanowionym można znaleźć w zbiorze definicji legalnych (*glossary*), zawartym na końcu „rozporządzenia” (używając polskiego określenia dla *Statutory Instrument* – dokumentu tej samej rangi w prawodawstwie polskim) Lorda Kanclerza (obecnie Ministerstwo Spraw Konstytucyjnych Wielkiej Brytanii) *The Civil Procedure Rules 1998 (Statutory Instrument 1998/3132 z późn. zm., ostatnie zmiany w SI 2006/1689)*: „*Indemnity: A right of someone to recover from a third party the whole amount he himself is liable to pay.*”

<sup>85</sup> *Halsbury's Laws of England*, Vol. 43(1), 4<sup>th</sup> ed., Butterworths, London 1997, art. 473, s. 277.

<sup>86</sup> Zob. np. T.J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 4<sup>th</sup> ed., Thomson West, 2004, s. 159.

<sup>87</sup> W orzeczeniu w sprawie statku *Farland* amerykański sąd apelacyjny stwierdził: „Jeżeli strony umowy czarteru na czas nie zastrzegły w jej treści inaczej, to przy przewozie towarów czarterowanym statkiem obowiązek ładowania, zasztauowania i wyładowania ładunku oraz skutki niewłaściwego wywiązania się z któregoś z tych obowiązków spoczywa na statku i jego armatorze. Zasada ta uznawana jest w jurysprudencji admiralicji zarówno w Ameryce jak i w Anglii”. *Nichimen Company, Inc. v. M.V. Farland* (1972) 462 F.2d 319, (2d Circ.).

<sup>88</sup> To konstrukcja prawna przypominająca prowadzenie cudzych spraw bez zlecenia. Chodzi o sytuacje nadzwyczajne, takie jak wystąpienie pożaru, zalanie przez wodę, wojny, zagrożenie utraty statku lub ładunku, itd. „Przedstawicielstwo z konieczności” powstaje tylko wtedy, gdy spełnione są następujące warunki: 1) musi być rzeczywista konieczność takiego przedstawicielstwa (np. własność mocodawcy zostanie utracona, gdy nie zostanie podjęte działanie w jego imieniu); 2) niemożliwa jest komunikacja z mocodawcą celem otrzymania instrukcji; 3) przedstawiciel działa w dobrej wierze



## 12. Skutki niewykonania lub niewłaściwego wykonywania umowy czarteru na czas

Niewykonanie umowy czarteru na czas lub wykonywanie jej w sposób wadliwy pociąga za sobą odpowiedzialność odszkodowawczą strony, która nie wywiązała się z przyjętego na siebie zobowiązania. Polski kodeks morski reguluje zagadnienie odpowiedzialności stron czarteru na czas w ich wzajemnych stosunkach tylko w bardzo wąskim zakresie, stąd w przypadkach naruszeń umowy zastosowanie powinny znaleźć odpowiednie przepisy kodeksu cywilnego (art. 471 i n.k.c.). W razie naruszenia zobowiązania przez dłużnika wierzycielowi przysługuje roszczenie i w oparciu o przepisy kodeksu postępowania cywilnego droga sądowa prowadząca do przymusowego wykonania zobowiązania zgodnie z jego treścią. Ponieważ jednak świadczenie pierwotne po pewnym czasie nie zawsze jest wykonalne, a często i sam wierzyciel może nie być zainteresowany jego wykonaniem zgodnie z pierwotną treścią, to prawo łączy z naruszeniem zobowiązania odpowiedzialność odszkodowawczą dłużnika, zwaną odpowiedzialnością kontraktową. Podobnie też w prawie angielskim, w którym umowa czarteru na czas traktowana jest jako zwykły kontrakt, naruszenie umowy czarteru uprawnia stronę pokrzywdzoną do wystąpienia z powództwem o odszkodowanie<sup>89</sup>.

Niewykonanie umowy czarteru na czas oznacza przede wszystkim niewywiązanie się stron z ich podstawowych zobowiązań wobec siebie. W przypadku armatora chodzi o nieoddanie statku do dyspozycji czarterującego<sup>90</sup>, w przypadku czarterującego na czas – o niezapłacenie uzgodnionej w umowie opłaty czarterowej<sup>91</sup>. Każde inne naruszenie postanowień umowy, czyli zachowanie się strony w sposób niezgodny z treścią zobowiązania, jest jedynie przejawem niewłaściwego jej wykonywania. Obie jednak postacie naruszeń, zarówno całkowi-

---

i w interesie mocodawcy. Zob.: M. Maclachlan, *Shipmaster's Business Companion*, The Nautical Institute, 4<sup>th</sup> ed., s. 57; tenże: *Halsbury's Laws of England*, Vol. 43(2), 4<sup>th</sup> ed., Butterworths, London 1997, art. 1672-1674, s. 1142 i 1143, które w art. 1690, na s. 1154 dopuszczają np. taką funkcję dla kapitana w przypadku konieczności przeładowania towarów na inny statek i wysłania ich do portu przeznaczenia (*transshipment*) w imieniu armatora.

<sup>89</sup> *Halsbury's Laws of England*, vol. 43(2), 4<sup>th</sup> ed., Butterworths, London 1997, art. 1440, s. 940: "Where a contract is not duly performed on one side, the normal remedy is an action to recover damages for breach of contract."; także M. Wilford, T. Coghlin, J.D. Kimball, *Time Charters*, 4<sup>th</sup> ed., LLP, London 1995, s. 87.

<sup>90</sup> Jeżeli już w chwili podpisania umowy czarteru armator wiedział, że statek nie będzie mógł być przekazany czarterującemu na czas na umówiony termin (ze względu np. na zbyt krótki okres czasu potrzebny do pokonania dystansu, jaki fizycznie dzieli statek od miejsca *delivery* lub np. brak możliwości dokończenia budowy nowo zamówionego statku w stoczni), to takie nielojalne zachowanie armatora wobec kontrahenta może rodzić jego odpowiedzialność z tytułu winy w kontraktowaniu (*culpa in contrahendo*).

<sup>91</sup> Przykładem *culpa in contrahendo* czarterującego na czas będzie zawarcie przez niego umowy w sytuacji, gdy jest on niewypłacalny i wie, że nie będzie w stanie zapłacić pierwszej raty opłaty czarterowej (*hire*).

tęgo niewykonania świadczenia jak i nienależytego jego wykonania są kwalifikowane jako zachowanie bezprawne strony umowy<sup>92</sup>.

**Cezary Łuczywek**

**MARINE VESSELS CHARTER AGREEMENT ON TIME  
– GENESIS, NATURE, THE LEGAL CONSEQUENCES**

Commercial vessels can be used in two ways. They can be used in the liner or tramp shipping for carrying cargo, for which bills of lading are issued. They can also be used for carrying cargo or for other purposes in accordance with the agreement for a period of one or more journeys or for a specified period of time. In the second case the vessel is said to be chartered, the person entitled to use it is called the charterer and the above mentioned agreement is called "time charter agreement". It is neither the hire nor the tenancy. The "time charter agreement" is a sui generis institution of maritime law, which has some intrinsic features that allow to distinguish it from other, similar in some respects, agreements. The time charter of a ship generates several effects in the internal relations between the agreement parties – the ship owner and the charterer, between the charterer and the captain and in external relations between the ship owner, the charterer, the captain and the third parties concerned by the charter.

---

<sup>92</sup> Zachowanie bezprawne w specyficznym sensie tego słowa, odnoszącym się do odpowiedzialności kontraktowej – tak: P. Machnikowski, [w:] *Kodeks Cywilny Komentarz* (red. E. Gniewek), wyd. 3, C.H. Beck, Warszawa 2008, s. 540); chodzi tu o tzw. bezprawność względną, z uwagi na naruszenie reguł postępowania w stosunku do wierzyciela – drugiej strony umowy (Z. Radwański, A. Olejniczak *Zobowiązania – część ogólna*, wyd. 6, Warszawa 2005, s. 297).