

Piotr Lewandowski

# ZARYS MORSKIEGO PRAWA CYWILNEGO

PODRĘCZNIK DLA STUDENTÓW



Gdynia 2023



**PIOTR LEWANDOWSKI**

**ZARYS MORSKIEGO  
PRAWA CYWILNEGO**

**PODRĘCZNIK DLA STUDENTÓW**

Gdynia 2023

**Recenzent:**

prof. dr hab. Zdzisław Brodecki

**Kolegium Redakcyjne:**

dr hab. Wojciech Lamentowicz, prof. WSAiB (przewodniczący; nauki prawne)

dr Paweł Bykowski (dziekan Wydziału Zarządzania)

dr Paweł Chyc (dziekan Wydziału Prawa i Administracji)

mgr Aleksandra Romanowska (dziekan Filii WSAiB w Lęborku)

dr hab. Tomasz Chinciński, prof. WSAiB (historia)

prof. dr hab. Bohdan J. Jeliński (ekonomia i finanse)

dr hab. Dariusz Nawrot, prof. WSAiB (nauki o bezpieczeństwie)

dr hab. Rafał Ożarowski, prof. WSAiB (nauki o polityce i administracji)

dr hab. Tomasz Kawka, prof. WSAiB (nauki o zarządzaniu i jakości)

**Opracowanie redakcyjne i korekta:**

Marta Nowicka

Piotr W. Lorkowski

**Skład i łamanie:**

Ankor Anna Maciejewska

© **Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego  
w Gdyni, 2023**

ISBN 978-83-67939-05-8



**Fundusze Europejskie**  
Wiedza Edukacja Rozwój



**Rzeczpospolita  
Polska**

**Unia Europejska**  
Europejski Fundusz Społeczny



E-podręcznik został stworzony dla Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni w ramach projektu pn.: „Doskonałość Dydaktyczna Uczelni” realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego.

# SPIS TREŚCI

<b>Wykaz skrótów</b> .....	5
<b>Wstęp</b> .....	8
<b>Rozdział I. Rzeczy</b> .....	11
1.1. Definicja legalna statku .....	12
1.2. Statek jako rzecz i mechaniczny środek komunikacji .....	16
1.3. Statek w morskim prawie rzeczowym .....	18
1.4. Kodeksowe desygnaty nazwy statek .....	24
1.5. Polska przynależność państwowa statku .....	26
1.6. Ładunek w morskim prawie rzeczowym .....	28
<b>Rozdział II. Osoby</b> .....	32
2.1. Armator .....	33
2.2. Przewoźnik, frachtujący, załadowca .....	37
2.3. Podmioty świadczące usługi pomocnicze w żegludze morskiej .....	45
2.3.1. Agent morski .....	45
2.3.2. Makler .....	48
2.3.3. Holujący .....	49
2.3.4. Pilot .....	52
2.3.5. Ratownik morski .....	54
2.4. Kapitan .....	59
2.5. Załoga statku .....	66

<b>Rozdział III. Działania</b> .....	68
3.1. Umowy .....	70
3.1.1. Umowa przewozu ładunku .....	73
3.1.2. Umowa przewozu pasażera .....	75
3.1.3. Umowa czarteru na czas .....	78
3.2. Odpowiedzialność kontraktowa w żegludze morskiej .....	81
3.2.1. Odpowiedzialność przewoźnika za szkody ładunkowe .....	83
3.2.2. Odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera i jego bagażu ....	89
3.3. Odpowiedzialność deliktowa w żegludze morskiej .....	93
3.3.1. Kolidzja statków .....	94
3.3.2. Alizja statku .....	97
3.3.3. Awaria wspólna .....	99
3.3.4. Zanieczyszczenie morza .....	101
3.4. Odpowiedzialność zawodowa marynarzy .....	108
3.5. Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie .....	110
3.6. Dokumenty przewozowe .....	113
3.6.1. Czarterpartia i nota bukingowa .....	115
3.6.2. Konosament .....	116

## WYKAZ SKRÓTÓW

- CLC** – Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*), sporządzona w Brukseli 29.11.1969 r., zmieniona protokołem z 27.11.1992 r. (Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1526)
- COLREG** – Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (*Convention on the Regulation for Preventing Collisions at Sea*), sporządzona w Londynie 20.10.1972 r. (Dz.U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 ze zm.)
- FUND** – Międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odškodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami (*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*), sporządzona w Brukseli 18.12.1971 r. (Dz.U. z 1986 r. Nr 14, poz. 79), zmieniona protokołem z 27.11.1992 r. (Dz.U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1529 ze zm.), zmieniona protokołem z 16.05.2003 r. (Dz.U. z 2009 r. Nr 49, poz. 392)
- Konwencja HNS** – Międzynarodowa Konwencja w sprawie odpowiedzialności i rekompensaty za szkody związane z przewozem morzem substancji niebezpiecznych i szkodliwych (*International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*) z 1996 r. (Dz.Urz. WE L 337 z 2002 r., s. 55) – nie weszła w życie
- INTERVENTION** – Międzynarodowa konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami (*International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Case of Pollution Casualties*), sporządzona w Brukseli 29.11.1969 r. (Dz.U. z 1976 r. Nr 35, poz. 207 – zał.)
- I km** – Ustawa z 1.12.1961 r. – Kodeks morski (Dz.U. z 1998 r. Nr 10, poz. 36 ze zm.) – nie obowiązuje
- II km** – Ustawa z 18.09.2001 r. – Kodeks morski (Dz.U. z 2018 r. poz. 2175) kodeks
- IMDG** – Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (*International Maritime Dangerous Goods Code – IMDG Code*, IMO Res. A.716(17), ze zm.) kc – Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. z 2020 r. poz. 1740 ze zm.)

**Konwencja ateńska** – Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu (*Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea – PAL*), sporządzona w Atenach 13.12.1974 r. (Dz.U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108 – zał.), zmieniona protokołem z 19.11.1976 r. (Dz.U. z 1994 r. Nr 99, poz. 479) oraz protokołem z 1.11.2002 r. (*Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974*) (Dz.Urz. UE L 8 z 2012 r., s. 1 – zał.; Dz.Urz. UE L 8 z 2012 r., s. 13 – zał.); tekst skonsolidowany konwencji ateńskiej i protokołu z 2002 r. zob. załącznik I do rozporządzenia nr 392/2009

**Konwencja bunkrowa** – Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*), przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie 23.03.2001 r. (Dz.U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939)

**Konwencja o zderzeniach** – Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących zderzeń, podpisana w Brukseli 23.09.1910 r. (Dz.U. z 1938 r. Nr 101, poz. 670)

**LLMC** – Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*), sporządzona w Londynie 19.11.1976 r. (Dz.U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175), zmieniona protokołem z 2.05.1996 r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 146 ze zm.)

**MARPOL** – Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzona w Londynie 2.11.1973 r. (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) zmieniona Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie 17.02.1978 r., wraz z Załącznikami I–V, oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie 26.09.1997 r. – Załącznik VI (Dz.U. z 2016 r. poz. 761)

**Prawo przewozowe** – Ustawa z 15.11.1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. z 2020 r. poz. 8)

**Konwencja o konosamentach** – inaczej Reguły hasko-visbijskie (*Hague-Visby Rules*) – konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli 25.08.1924 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, 33 Wykaz skrótów poz. 258, wprowadz.: Dz.U. z 1936 r. poz. 139, z 1937 r. poz. 259), zmieniona protokołem z 23.02.1968 r. (Dz.U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48) oraz protokołem z 21.12.1979 r. (Dz.U. z 1985 r. Nr 9, poz. 26)

**Rozporządzenie nr 392/2009** – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z 23.04.2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz.Urz. UE L 131, s. 24, ze zm.)

**SALVAGE** – Międzynarodowa konwencja o ratownictwie morskim (*International Convention on Salvage*), przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską 34 Wykaz skrótów w Londynie 28.04.1989 r. (Dz.U. z 2006 r. Nr 207, poz. 1523)



**SOLAS** – Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (*International Convention for the Safety of Life at Sea*), sporządzona w Londynie 1.11.1974 r. (Dz.U. z 2016 r. poz. 869) wraz z protokołem z 17.02.1978 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320), z protokołem z 11.11.1988 r. (Dz.U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173) oraz ze zmianami do załącznika (Dz.U. z 2005 r. poz. 1016 oraz z 2016 r. poz. 2029)

**Ustawa o bezpieczeństwie morskim** – Ustawa z 18.08.2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2020 r. poz. 680 ze zm.)

**TFUE** – traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. z 2004 nr 90, poz.864/2)

**TONNAGE** – Międzynarodowa konwencja o pomierzaniu pojemności statków (*International Convention on 35 Wykaz skrótów Tonnage Measurement of Ships*), sporządzona w Londynie 23.06.1969 r. (Dz.U. z 1983 r. Nr 56, poz. 247)

**Ustawa o izbach morskich** – Ustawa z 1.12.1961 r. o izbach morskich (Dz.U. z 2020 r. poz. 159)

**UNCLOS** – Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (*United Nations Convention on the Law of the Sea*), sporządzona w Montego Bay 10.12.1982 r. (Dz.U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543)

**Ustawa o PKBWM** – Ustawa z 31.08.2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz.U. z 2019 r. poz. 1374)

**Ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich** – Ustawa z 4.09.2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz.U. z 2019 r. poz. 692 ze zm.)

**Ustawa o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów** – Ustawa z 6.12.1996 r. o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów (Dz.U. z 2018 r. poz. 2017)

## WSTĘP

Ostatnim podręcznikiem prawa morskiego, wydanym w 1997 r., był podręcznik zatytułowany *Prawo morskie* autorstwa J. Młynarczyka. Wcześniej, w okresie międzywojennym, wydawano opracowania podręcznikowe A. Majewskiego i W. Sowińskiego, a po wojnie do wejścia w życie pierwszego kodeksu morskiego w 1961 podręczniki W. Sowińskiego, J. Falenciaka i M. Szuldenfreia. Z oczywistych względów są one współcześnie nieprzydatne dla celów dydaktycznych. Po 1961 r. wydano *Podręcznik prawa morskiego* autorstwa St. Matysika, wielokrotnie wznawiany aż do 1979 r. Podręcznikowy charakter miały również publikacje z 1982 r. *Prawo morskie dla oficerów marynarki handlowej i rybołówstwa* autorstwa J. Łopuskiego i tegoż autora *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*. Zainteresowani wiedzą prawnomorską na poziomie podręcznikowym mogli również korzystać z pracy zbiorowej pod redakcją J.T. Hołowińskiego „*Kompendium prawa morskiego*”, wydaną w 1974 r. i *Komentarzem do działu I kodeksu morskiego* opracowanym przez J. Siedleckiego.

Po 26 latach od wydania podręcznika J. Młynarczyka uzasadnionym wydaje się opracowanie nowego podręcznika odpowiadającego oczekiwaniom dydaktycznym studentów wydziałów prawa. Obecnie nie ma podręcznika prawa morskiego uwzględniającego wejście w życie nowego kodeksu morskiego oraz szeregu innych aktów prawnych, również konwencyjnych. Posługiwanie się podręcznikami z okresu po wejściu w życie pierwszego kodeksu morskiego jest użyteczne z tej racji, że zawierają doktrynalne analizy ponadczasowe i do zastosowania współcześnie. Jednak wymagają znacznej dyscypliny intelektualnej i krytycyzmu, pozwalających na oddzielenie treści zdezaktualizowanych od nadal aktualnych. W nauczaniu prawa morskiego można współcześnie wykorzystać publikacje z lat 2020 i 2022. Mowa tu w szczególności o komentarzu *Kodeks morski. Komentarz*, pracy zbiorowej pod redakcją naukową D. Pyć, C. Łuczywka i I. Zużewicz-Wiewiórowskiej oraz *Leksykonie prawa morskiego* pod redakcją D. Pyć i I. Zużewicz-Wiewiórowskiej.

Opracowanie podręcznika prawa morskiego wiąże się z prawdopodobieństwem rozszerzającego potraktowania tematyki, tym bardziej, że sama doktryna ma problem z określeniem zakresu merytorycznego prawa morskiego. Ujęcie podręcznika

w szerokim zakresie, łącznie z zagadnieniami administracyjnymi, ustrojowymi, prawa pracy na statkach czy wreszcie prawnomiędzynarodowymi musiałoby powodować stworzenie opracowania w praktyce mało czytelnego, „egzaminacyjnie” nie do opanowania i w gruncie rzeczy powtarzającego ustalenia zawarte w podręcznikach morskiego prawa publicznego (M. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2002), prawa międzynarodowego publicznego czy prawa pracy.

Podręczniki St. Matysika i J. Młynarczyka stworzyły standard merytoryczny, oparty na węższym rozumieniu prawa morskiego. Obejmuje on morskie prawo cywilne, na które składają się zagadnienia działalności niektórych podmiotów stosunków morskich, problematyka własności i ograniczonych praw rzeczowych dotyczących statku i ładunku, stosunki umowne, odpowiedzialność cywilna deliktowa i kontraktowa, zanieczyszczenie środowiska z elementami prawa morza i morskiego prawa publicznego. Ten standard z pominięciem elementów prawa morza i morskiego prawa publicznego został zastosowany w niniejszym opracowaniu, co oznacza, że poza zakresem merytorycznym znalazły się tu morskie prawa administracyjne, morskie prawo pracy, morskie prawo karne, morskie prawa międzynarodowe prywatne, a także morskie prawo gospodarcze publiczne i morskie prawo międzynarodowe publiczne. Wybór standardu wynika również z doświadczeń dydaktycznych autora niniejszego opracowania, który, prowadząc wykłady na studiach prawniczych stacjonarnych i niestacjonarnych w określonych ramach godzinowych (przyjmowanych na większości kierunków prawniczych 15 godzin na studiach niestacjonarnych i 30 godzin na studiach stacjonarnych), przedstawiał problematykę cywilistyczną, pozostawiając mieszczące się w szerokim rozumieniu prawa morskiego zagadnienia takim przedmiotom dydaktycznym jak prawo międzynarodowe publiczne i prywatne, prawo pracy, prawo administracyjne czy prawo gospodarcze publiczne. Podręcznik jest pomyślany jako kompendium wiedzy do samodzielnego studiowania przez studentów, co z kolei pozwala na poszerzenie tematyki wykładów o zagadnienia pozapodręcznikowe.

Systematyka niniejszego opracowania nawiązuje do gajuszowskiego podziału instytucji prawa rzymskiego (zob. Gajusz, *Instytucje*, Poznań 2003), sprawdzonego w dydaktyce prawa morskiego. Całość problematyki została zatem przedstawiona w podziale na rzeczy, osoby i działania. Inaczej niż u Gajusza, na pierwszym miejscu znalazły się rzeczy, co odpowiada znaczeniu statku w żegludze morskiej. Następnie w ramach rozdziału o osobach przedstawieni zostali armator, przewoźnik i frachtujący oraz podmioty pomocnicze świadczące usługi inne niż przewóz. Trzeci rozdział traktuje o działaniach, przez które rozumie się kwestie odpowiedzialności deliktowej, z oddzielnym potraktowaniem odpowiedzialności za zanieczyszczenie morza, i kontraktowej, zawieranie umów przewozu i wystawianie konosamentu jako najważniejszego dokumentu w żegludze morskiej.

Utrwalonym zwyczajem, na który powołał się J. Młynarczyk w zakończeniu wstępu do swojego podręcznika, jest prezentowanie we wstępie zwięzłego przeglądu treści podręcznika. Uczynimy to słowami amerykańskiej pionierki informatyki i kontradmirała United States Navy do 1986r., Grace Hopper: „Stojący w porcie statek jest bezpieczny, ale statków nie buduje się po to, aby stały w portach“ (*A ship in port is safe; but that is not what ships are built for*). Podręcznik zajmuje się cywilnoprawnymi aspektami tego, po co statek został zbudowany.

Wykorzystana przy opracowaniu literatura została wymieniona na początku każdego rozdziału, bez wskazywania stron. Pozwoliło to zachować treść podręcznika bez przypisów, nawiązując w ten sposób do podręcznika *Prawo Morskie* J. Młynarczyka. Bibliografia ograniczona została tylko do polskiej literatury przedmiotu.

Stan prawny aktualizowano na dzień 15 marca 2023 r.

# Rozdział I

## RZECZY

### Literatura

1. D. Pyć, komentarz do art.1–72, [w:] *Kodeks morski. Komentarz* pod redakcją D. Pyć, C. Łuczywek, I. Zużewicz-Wiewiórska, Warszawa 2022,
2. M. Urbański: *Wprowadzenie do logiki. Podział logiczny. Definicje*, Instytut Psychologii UAM,
3. W. Wolter, M. Lipczyńska: *Elementy logiki. Wykład dla prawników*, Warszawa-Wrocław 1976,
4. M. Balwicka-Szczyrba art.45, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, pod redakcją M. Balwickiej-Szczyrby,
5. A. Sylwestrzak, Lex 2022, *Leksykon prawa morskiego*, pod redakcją D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórska, Warszawa 2020,
6. J. Młynarczyk, *Umowa o budowę statku morskiego*, Gdańsk 1978,
7. P. Nazaruk, art.51, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*, pod redakcją J. Ciszewski, P. Nazaruk, Lex 2023,
8. K. Mularski, *Nabycie własności rzeczy ruchomej od nieuprawnionego a rękojmia za wady prawne*, *Studia Prawnicze PAN INP zeszyt 3–4 (189) z 2011 r.*,
9. W. Adamczyk, *Prawa rzeczowe na statku*, [w:] *Prawo morskie*, tom II cz.3, pod redakcją J. Łopuskiego, Bydgoszcz 1998,
10. W. Adamczak, *Charakter prawny hipoteki morskiej*, *Gdańskie Studia Prawnicze* tom XXXVI 2016,
11. W. Adamczak, Z. Godecki, *Przywileje na statku i hipoteka morska*, Gdańsk 1988,
12. J. Łopuski, *Armator i jego odpowiedzialność*, [w:] *Prawo morskie*, tom 2 cz.1, pod redakcją J. Łopuskiego, Bydgoszcz 1998,
13. M.H. Koziński, *Rejestry okrętowe w Rzeczypospolitej Polskiej*, *Prawo Morskie* tom XXI 2005,
14. M. Zając: *Wyjątki od wyłącznej jurysdykcji państwa bandery na morzu pełnym jako przejaw rządów prawa w międzynarodowym porządku prawnym*, [w:] *Rządy prawa i europejska kultura prawna*, pod redakcją A. Batora, J. Helios W. Jedleckiej, Wrocław 2014,
15. I. Zużewicz-Wiewiórska, *Materialnoprawne zagadnienia hipoteki morskiej na statku w budowie*, [w:] *Prawo Morskie*, tom XXIX 2013.

## 1.1. DEFINICJA LEGALNA STATKU

Definicja legalna statku morskiego została sformułowana z wykorzystaniem w znacznym stopniu treści definicji z I kodeksu morskiego z 1960, w art.2 par.1 II kodeksu morskiego z 2001r. (dalej II km) i jest traktowana jako punkt odniesienia dla innych aktów prawnych, które posługują się nazwą „statek”. Zgodnie z brzmieniem powołanego przepisu (analogiczną treść zawierał I kodeks morski z 1960r.), statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej, zwane dalej „statkiem”. Ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 16 marca 1995r. (Dz.U. nr 47 z 1995r., poz.243, wielokrotnie nowelizowana) w art.4 pkt 1 definiuje statek jako urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również wodoloty, poduszkowce, statki podwodne, statki rybackie, rekreacyjne jednostki pływające oraz umocowane i pływające platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej. Do tej definicji nawiązuje Ustawa o bezpieczeństwie morskim z dnia 18 sierpnia 2011 r., która w przepisie art.5 pkt 1 określa statek jako urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszkowce, statki podwodne i ruchome platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej. Różnica merytoryczna między definicją kodeksową i obiema definicjami ustawowymi polega na tym, że definicje ustawowe zawierają dodatkowo listę zamkniętą urządzeń pływających, należących do desygnatów nazwy „statek”. Obie definicje ustawowe uznają za statek urządzenie pływające używane w środowisku morskim, zamiast alternatywy zwykłej zastosowanej w definicji kodeksowej, według której statki są przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej. Treść definicji ustawowych wynika z zamierzonych celów każdej ustawy i nawiązuje do definicji odpowiednich konwencji: ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki w zakresie prewencji ekologicznej i ustawa o bezpieczeństwie żeglugi, której celem jest zwiększenie bezpieczeństwa ekologicznego środowiska morskiego poprzez bezpieczniejsze statki, wprost nawiązując do definicji statku zawartej w art.2 pkt 4 Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973/1978 (MARPOL). Inną konwencją, która wprowadza ogólną definicję statku, jest COLREG. Z treści przepisu 3 lit. a tej konwencji wynika, że statkiem jest wszelkiego rodzaju urządzenie pływające, nie wyłączając urządzeń bezwypornościowych i wodnosamolotów, używanych lub nadających się do użycia jako środek transportu wodnego. COLREG jest konwencją mającą za cel zapobieganie zderzeniom na morzu, dlatego zakres definicji statku jest tak szeroki

Morskie konwencje międzynarodowe, takie jak przykładowo MARPOL, SOLAS, TONNAGE posługują się dodatkowo pojęciem „statek konwencyjny” odnoszącym

się do szczegółowego typu statku, do którego konwencja ma zastosowanie. I tak MARPOL w zakresie działań prewencyjnych przeciwko zanieczyszczeniom morza olejami stosuje się do zbiornikowców olejowych o pojemności brutto równej lub większej od 150 ton i do każdego innego niż zbiornikowiec statku o pojemności brutto równej lub większej niż 400 ton. SOLAS, która nie formułuje ogólnej definicji statku, wprowadza dla każdego rozdziału osobny statek konwencyjny np. statek pasażerski, zbiornikowiec, statek rybacki. Celem konwencji SOLAS jest ochrona życia na morzu. W przypadku konwencji TONNAGE, która dotyczy wymagań dla właściwego pomiaru pojemności statku, statkiem konwencyjnym jest statek o długości co najmniej 24 m, który uprawia żeglugę międzynarodową.

Listy zamknięte użyte w ustawie o bezpieczeństwie morskim i ustawie o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki sugerują, że wymienione urządzenie nie są statkami zdefiniowanymi w sposób generalny w pierwszej części przepisu art.5 pkt 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim i art.4 pkt 1 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki tzn. nie są urządzeniami pływającymi używanymi w środowisku morskim. Potwierdza to analiza treści kodeksowej definicji legalnej statku z nawiązaniem do ustaleń logiki w zakresie poprawnej definicji.

Poprawna logicznie definicja składa się z definiendum, czyli wyrazu definiowanego oraz definiens, czyli tego wyrażenia definiującego, które umożliwia wydzielenie ze zbioru desygnatów rodzajowych rozumienia właściwego dla *definiendum*. Definicja legalna zawarta w art.2 par.1 II km należy do tzw. definicji równościowych, które tworzy się z zastosowaniem dyrektywy *definitio fit per genus et differentiam specificam*, co tłumaczy się jako „definiować należy przez podanie rodzaju i różnicy gatunkowej”. *Definiendum* czyli to, co definiujemy, musi posiadać cechy właściwe dla rodzaju. W związku z tym, że rodzaj zawiera w sobie wiele gatunków, konieczne jest uściślenie definiowanego wyrazu poprzez nazwanie cech dodatkowych, wyróżniających go w stosunku do pozostałych gatunków rodzaju. Te cechy dodatkowe to właśnie *differentia specifica* – różnica w stosunku do innych gatunków rodzaju. Przenosząc te ustalenie na treść definicji kodeksowej, można stwierdzić, że „statek” to *definiendum*, rodzaj to „urządzenie pływające”, a różnica gatunkowa to „przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej”. Innymi słowy, każdy statek, który ma się mieścić w definicji kodeksowej, musi być urządzeniem pływającym, jednak nie wszystkie urządzenia pływające są statkami, a tylko takie, które służą do żeglugi. W I kodeksie morskim z 1960 *differentia specifica* była bardziej rozbudowana przy pomocy słów: „po morzu i wodach z nim połączonych, a uczęszczanych przez statki morskie”. W kategoriach logiki taka definicja zawierała szczególną postać błędu logicznego *idem per idem* zwaną *circulus in definiendo*, czyli błędne koło pośrednie w definiowaniu. Błąd ten polega na tym, że wyrażenie definiowane jest najpierw sukcesywnie definiowane przez wyrażenie definiujące, ale ponieważ to nie wystarczyło, to pierwsze wyrażenie definiujące definiuje się przez kolejne

wyrażenie definiujące zawierające wyrażenie definiowane. W definicji I kodeksu morskiego z 1960r. statek znalazł się zarówno w definiendum jak w definiens. W definicji statku w II km ten błąd został usunięty.

Stosując ustalenia logiki w zakresie poprawnej definicji do definicji kodeksowej, można stwierdzić, że *definiendum* to statek, rodzajem jest każde urządzenie pływające, natomiast różnicę gatunkową wyznacza przeznaczenie lub używanie do żeglugi. W różnicy gatunkowej ustawodawca zastosował alternatywę zwykłą, która daje trzy możliwości: tylko przeznaczenie, tylko używanie i wreszcie łącznie przeznaczenie i używanie. Rodzaj również wyznaczają dwie cechy: urządzenie, ale nie każde, tylko pływające. Tylko statek jest wskazany jednostkowo. Co do rodzaju, należy stwierdzić, że użycie terminu „urządzenie” wskazuje na złożony charakter, co wyklucza rzeczy proste. Z punktu widzenia prawa cywilnego złożony charakter występuje w przypadku tzw. rzeczy złożonych, obejmujących kilka powiązanych ze sobą elementów stanowiących przedmiot materialny. Powiązane ze sobą elementy prawo cywilne nazywa rzeczą główną, częścią składową i przynależności. W świetle art.47 par.2 i 3 kc dla wyróżnienia części składowych konieczne jest określenie wzajemnej relacji tychże elementów do całości oraz zbadanie intensywności połączenia. W konsekwencji, zgodnie z treścią przepisu, częścią składową rzeczy jest wszystko, co nie może być od niej odłączone bez uszkodzenia lub istotnej zmiany całości albo bez uszkodzenia lub istotnej zmiany przedmiotu odłączonego. Z kolei przedmioty połączone z rzeczą tylko dla przemijającego użytku nie stanowią jej części składowych. Część składowa rzeczy nie może być bowiem odrębnym przedmiotem własności i innych praw rzeczowych, dlatego też właścicielem części składowej jest zawsze właściciel rzeczy głównej. Część składowa wraz z rzeczą główną stanowią całość w sensie gospodarczym. Urządzeniem będzie zatem rzecz główna z częściami składowymi. Na urządzenie mogą składać się w sensie technicznym również przedmioty połączone z rzeczą tylko dla przemijającego użytku, tym samym nie stanowiące części składowych, tylko przynależności.

Nie każde urządzenie jest rodzajem dla statku. Musi być to urządzenie pływające, a więc takie, dla którego siła wyporu wody jest zawsze większa od jego ciężaru całkowitego (własnego i ładunku) albo takie, które czasowo może zanurzać się całkowicie pod powierzchnię wody na wybraną głębokość poprzez regulację ciężaru urządzenia za pomocą napełnianych wodą lub opróżnianych zbiorników balastowych. Brak pływalności wyklucza już na poziomie rodzaju z kategorii statków poduszkowce, wykorzystywane współcześnie coraz częściej w żegludze morskiej, głównie pasażerskiej. Jest to niewątpliwie urządzenie, ale poruszające się po wodzie na warstwie sprężonego powietrza, tzw. poduszce powietrznej wytwarzanej między dnem statku i podłożem, a więc nie jest urządzeniem pływającym.



Głównym kryterium eliminującym jest *differentia specifica* definicji statku, sformułowana w przepisie art.2 par.1 II km jako „przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej”. O uznaniu urządzenia pływającego za statek decydują na pewno przeznaczenie lub używanie do żeglugi morskiej. Uznaje się, że urządzenie pływające powinno mieć konstrukcję pozwalającą na przeciwstawianie się niebezpieczeństwom żywiołu morskiego. W konsekwencji zarówno przeznaczenie urządzenia pływającego, jak i jego używanie muszą uwzględniać ten wymóg. Zastosowanie alternatywy zwykłej w treści powołanego przepisu pozwala przyjąć, że przeznaczenie urządzenia pływającego do żeglugi może być jedyną przesłanką kwalifikującą urządzenie pływające jako statek, tak samo jak używanie urządzenia pływającego do żeglugi morskiej. Obie przesłanki mogą też występować łącznie. Imiesłów przymiotnikowy „używane” wskazuje na powtarzalność czynności, inaczej zastosowano by imiesłów przymiotnikowy bierny „użyte” implikujący jednorazową czynność. To z kolei wyklucza z kategorii „statek” urządzenia pływające wykorzystane jednorazowo do żeglugi morskiej np. platformy wiertnicze stałe przemieszczające się do miejsca posadowienia lub różnego rodzaju konstrukcje samorobne przeznaczone do jednorazowego wyczynu np. do przepłynięcia Kanału La Manche z Francji do Anglii.

Decydujące znaczenie przy kwalifikacji urządzenia pływającego odgrywa wola właściciela statku lub armatora, określana w doktrynie łacińskim terminem *animus*. *Animus* właściciela lub armatora powinien obejmować przeznaczenie statku do żeglugi morskiej, a niekoniecznie wyrażać zamiar używania statku np. sportowego do przewozu towarów. Właściciel albo armator może wyrazić swój zamiar co do przeznaczenia urządzenia pływającego do żeglugi w umowie o budowę statku. Obok czynnika subiektywnego, jakim jest *animus*, morskość statku wyznaczają również czynniki obiektywne, na które składają się możliwości realizacji przez urządzenie pływające zadań żeglugowych. Urządzenie pływające powinno mieć nie tylko zdolność samodzielnego utrzymania się na wodzie, ale także zdolności manewrowe, niezbędne na akwenach morskich. Urządzenie pływające powinno posiadać kadłub o określonej pojemności zdolnej pomieścić i zabezpieczyć osoby i rzeczy przed niebezpieczeństwami morza.

Elementem definicji statku jest również żegluga morska, która nie została zdefiniowana w II km. W tym zakresie wypowiada się przede wszystkim doktryna, podkreślając, że żegluga jest rozumiana intuicyjnie. Zwraca się natomiast uwagę, że żegluga morska zawsze łączy się ze statkiem i niebezpieczeństwami morza, na które statek w trakcie celowego przemieszczania się po powierzchni lub pod powierzchnią jest narażony. Żegluga jest przedmiotem ochrony prawnej na podstawie ustawy z 4 września 2008r. o ochronie żeglugi i portów morskich, która zapewniła efektywne działanie SOLAS, Kodeks ISPS, a także aktom prawa europejskiego, składającym się na pakiety Erika I, II i III.

## 1.2. STATEK JAKO RZECZ I MECHANICZNY ŚRODEK KOMUNIKACJI

Na gruncie prawa cywilnego statek jest rzeczą w stosunkach prawnorzeczowych i mechanicznym środkiem komunikacji w stosunkach zobowiązaniowych.

II km nie zawiera szczególnej regulacji dotyczącej rzeczy czy mechanicznego środka komunikacji. Zgodnie z art.1 par.2 II km, w braku odpowiednich przepisów Kodeksu morskiego, stosuje się przepisy prawa cywilnego. Będą to w pierwszym rzędzie art.45 kc, a także art.47 i 51 kc oraz art.436 par.1 w związku z art.435 par.1 kc.

Statek jest rzeczą ruchomą, ponieważ nie spełnia kryteriów nieruchomości, określonych w art.46 par.1 kc. Warto jednak zauważyć, że do statków wpisanych do rejestru okrętowego odpowiednie zastosowanie znajdują przepisy dotyczące nieruchomości. I tak w zakresie oceny skutków prawnych wpisów do rejestru okrętowego stosuje się odpowiednio, zgodnie z art.35 par. II km, przepisy o prawach jawnych z księgi wieczystej, a więc dokumentów prowadzonych dla nieruchomości. Zgodnie z art.76 II km, do hipoteki morskiej, którą można obciążyć statek wpisany do rejestru okrętowego, stosuje się odpowiednio przepisy prawa cywilnego o hipotece, która jest ograniczonym prawem rzeczowym obciążającym nieruchomość. Z kolei przepisy procedury cywilnej, art.1014 i następne kpc, przewidują do egzekucji ze statków morskich odpowiednie stosowanie przepisów o egzekucji z nieruchomości.

Jest rzeczą niepodzielną, ponieważ nie można go podzielić bez istotnej zmiany konstrukcyjnej lub istotnej zmiany jego wartości, i złożoną. Jako rzecz złożona statek, pozbawiony części składowych poprzez ich odłączenie (np. silnika, kadłuba, urządzeń sterowniczych czy nawigacyjnych) traci status statku. Odłączenie części składowej powoduje istotną zmianę w konstrukcji statku, skutkującą utratą pływalności. Na statek składają się również przynależności, które umożliwiają korzystanie ze statku jako rzeczy głównej i pozostają w faktycznym związku ze statkiem (np. łódzie ratunkowe, zestawy flag sygnalizacyjnych). W obu przypadkach umożliwiają one eksploatację statku zgodnie z jego przeznaczeniem, którym jest uprawianie żeglugi morskiej. Przynależnością statku może być tylko taka rzecz, która jest własnością właściciela statku. Odłączenie przynależności nie skutkuje utratą statusu statku.

Statek wpisany do rejestru okrętowego jest również rzeczą oznaczoną co do tożsamości, a więc co do zasady niezastępowalną. Jako rzecz oznaczona co do tożsamości posiada cechy indywidualne, takie jak przynależność państwowa, nazwa, port macierzysty, wyporność, kod wywoławczy czy dane zawarte w rejestrze okrętowym. W doktrynie prawa cywilnego prawa morskiego zwraca się jednak uwa-

gę, że podział rzeczy na oznaczone co do tożsamości i tylko co do gatunku opiera się na subiektywnym momencie woli stron, które mogą zdecydować o zaliczeniu rzeczy do jednej lub drugiej kategorii. Dlatego wolą stron możliwym jest zaliczenie statku do kategorii rzeczy oznaczonych co do gatunku. Art.107 kc pozwala na zamianę statku oznaczonego w umowie przewozu ładunku drogą morską na inny statek za zgodą czarterujące lub bez wyraźnego zakazu w umowie bukingowej. Odnosi się to również do statku wpisanego do rejestru.

Statek jest rzeczą znajdującą się w obrocie, może być zatem przedmiotem czynności prawnych bez ograniczeń.

Specyficzną cechą prawa morskiego jest normatywna personifikacja statku tzn. upodmiotowienie statku przez nawiązanie do osób jako podmiotów prawa. Nie prowadzi to oczywiście do przyznania statkowi podmiotowości prawnej. Niemniej przepisy II km nakładają na statek określone obowiązki np. statek o polskiej przynależności ma obowiązek podnoszenia polskiej bandery (art.11) lub obowiązek prowadzenia dziennika i posiadania dokumentów statkowych (art.50). Zgodnie z art.218 II km, statek odpowiada za wyrządzona innemu statkowi szkodę, a art.258 przewiduje odpowiedzialność na zasadzie winy statku za szkody wyrządzone zderzeniem z innym statkiem.

Statek morski jest mechanicznym środkiem komunikacji wprawianym w ruch za pomocą sił przyrody. Kodeksowa definicja statku nie zawiera wymogu, aby urządzenie pływające było wyposażone w napęd. Statkiem będzie zatem także statek żaglowy, niezależnie od tego, czy ma, oprócz żagli, również silnik. II km nie zawiera regulacji dotyczących mechanicznych środków komunikacji, w tym definicji legalnej. Również kc nie zawiera definicji legalnej mechanicznego środka komunikacji. Natomiast doktryna prawa cywilnego, opierając się na wynikach wykładni językowej i funkcjonalnej art.436 par.1 kc, uznaje, że zakres regulacji tego przepisu obejmuje środki stworzone sztucznie przez człowieka, o czym świadczy wyrażenie „mechaniczny”. Nadto wskazuje się dwie kumulatywne cechy mechanicznego środka komunikacji, a mianowicie jest napędzany własnym silnikiem, poruszany za pomocą sił przyrody, przy czym nie jest istotne, czy porusza się na lądzie (po jezdni, po wydzielonym torowisku itp.), na wodzie czy w powietrzu, a także w jaki sposób dostarczana jest energia (np. ze zbiornika paliwa, z baterii słonecznych, z trakcji) i jak kieruje się pojazdem (przez człowieka, zdalnie lub jako tzw. pojazdy samokierujące) oraz muszą to być także środki służące do komunikacji, a więc przemieszczenia ludzi lub rzeczy z jednego miejsca w przestrzeni do drugiego.

II km wprowadził do prawa morskiego nieznaną I km kategorię statku w budowie, który jest szczególną postacią rzeczy, tzw. rzeczą przyszłą. Rzecz przyszła nie jest rzeczą w takim znaczeniu, jakie przydaje wyrażeniu „rzecz” doktryna prawa cywilnego. Nie jest to bowiem materialnie istniejąca część przyrody (*verba legis* z art.46 kc – przedmiot materialny) z tego bardzo prostego względu, że jeszcze

nie istnieje. Rzecz przyszła, dopiero gdy jej posiadanie zostanie przeniesione na kupującego, stanie się rzeczą, z reguły oznaczoną co do tożsamości. II km w ograniczonym zakresie stwarza fikcję prawną nadającą statkowi w budowie status rzeczy, dopuszczając obciążenie statku w budowie hipoteką morską (art.82 par.1) oraz wpis statku w budowie do rejestru okrętowego, jeżeli statek jest budowany w Rzeczypospolitej Polskiej i w miejscu wodowania położona została stępka lub wykonana równorzędna praca konstrukcyjna (art.22 par.6).

### 1.3. STATEK W MORSKIM PRAWIE RZECZOWYM

Morskie prawo rzeczowe, którego przedmiotem jest statek, obejmuje prawo własności (art.73 i następne II km) oraz ograniczone prawa rzeczowe: hipotekę morską (art.76 i następne II km), hipotekę morską na statku w budowie (art.82 par.1 II km) i przywileje na statku (art.90 i następne II km). II km zawiera również regulacje zastawu na rzeczach innych niż statek, a mianowicie prawo zastawu na mieniu uratowanym na rzecz ratującego (art.245 par.3), prawo zastawu na wydobytym mieniu na rzecz wydobywającego cudze mienie (art.286 par.2 II km), prawo zastawu na bagażu pasażera (art.183 par.1) oraz tzw. ustawowe prawo zatrzymania, przysługujące przewoźnikowi aż do zapłaty lub zabezpieczenia przez odbiorcę należności z tytułu przewozu ładunku lub pasażera (np. frachtu, przestojowego), udziału w awarii wspólnej i wynagrodzenia za ratownictwo (art.149 i 183 par.2) i przywileje na ładunku (art.156).

II km nie zawiera szczególnych przepisów dotyczących prawa własności. Własność statku poddana jest ogólnym regułom prawa cywilnego, które znajdują zastosowanie do stosunków praworzeczowych z udziałem statków na podstawie art.1 par.2 II km. Szczególna regulacja II km obejmuje wprowadzone w oparciu o kryterium własnościowe dwie kategorie statków, tj. statki stanowiące polską własność (art.73 par.1 i 2) i statki uważane za stanowiące polską własność (art.73 par.3 i art.73a). Kategoryzacja kodeksowa stanowi przesłankę do przyznania statkom obu kategorii polskiej przynależności państwowej, zgodnie z art.10 par.1 i 2 II km. Podmiotową stroną polskiej własności statku wyznaczają podmioty własności statku wymienione w art.73 II km i ich siedziba lub domicyl w Rzeczypospolitej Polskiej. Są to, w pierwszym rzędzie Skarb Państwa, następnie osoby prawne i osoby fizyczne. Statkami stanowiącymi polską własność będą więc zarówno statki państwowe, których armatorami są *stationes fisci*, takie jak urzędy morskie, urzędy celne, jak i statki stanowiące własność instytucji naukowych, szkół, spółdzielni, klubów sportowych, spółek kapitałowych, przedsiębiorstw państwowych. Na mocy art.73 par.2 II km statkiem stanowiącym polską własność jest również statek wchodzący

w skład majątku spółki osobowej wpisanej do polskiego rejestru przedsiębiorców (spółka jawna, spółka partnerska, spółka komandytowa i spółka komandytowo-akcyjna – art. 4 § 1 pkt 1 kodeksu spółek handlowych). Ta szczególna regulacja wynika z faktu, że spółki osobowe nie mają osobowości prawnej, ustawodawca wyposażył je jednak w zdolność prawną i zdolność do czynności prawnych. Spółka osobowa może we własnym imieniu nabywać prawa, w tym własność nieruchomości i inne prawa rzeczowe, a także zaciągać zobowiązania, pozywać i być pozywaną (art. 8 par. 1 kodeksu spółek handlowych). Pewna samodzielność działania w sferze gospodarczej i prawnej przyznana ustawą kwalifikuje spółki osobowe jako tzw. ułomne osoby prawne wymienione w art. 33 (1) kc.

W przypadku spółek kapitałowych, bez znaczenia jest udział kapitału zagranicznego w takich spółkach, jeśli mają siedzibę ocenianą na podstawie art. 41 kc, w Rzeczypospolitej Polskiej. Osoby fizyczne mogą być również właścicielami statku polskiego, jeśli są obywatelami polskimi i mają, ocenianie w oparciu o art. 25 kc, miejsce zamieszkania w Rzeczypospolitej Polskiej.

Statkiem uważanym za stanowiący polską własność jest statek, będący co najmniej w połowie własnością Skarbu Państwa, osoby prawnej z siedzibą w Rzeczypospolitej Polskiej lub obywatela polskiego z domicylem w Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli armator tego statku ma w Rzeczypospolitej Polskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału, a statek, na wniosek wszystkich współwłaścicieli, został wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego oraz statek będący własnością spółki kapitałowej mającej siedzibę za granicą, w której Skarb Państwa, osoba prawna z siedzibą w Rzeczypospolitej Polskiej lub obywatel polski z domicylem w Rzeczypospolitej Polskiej ma udział kapitałowy, jeżeli armator tego statku ma w Rzeczypospolitej Polskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału, a statek, na wniosek właściciela, został wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego. W związku z treścią art. 24 par. 2 II km, który dopuścił do wpisu do rejestru okrętowego statki stanowiące własność obywatela państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoby prawnej z siedzibą w państwie członkowskim Unii Europejskiej, koniecznym było uregulowanie sytuacji, w których statek jest przedmiotem tylko współwłasności (nie własnością) takich osób lub wchodzi w skład majątku mającej siedzibę zagranicą spółki kapitałowej z udziałem tych osób. Mocą art. 73a II km dopuszczone do wpisu do rejestru okrętowego zostały statki będące co najmniej w połowie własnością obywatela państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoby prawnej mającej siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej, jeżeli armator tego statku ma w państwie członkowskim Unii Europejskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału, a statek, na wniosek wszystkich współwłaścicieli, został wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego. Druga kategorią dopuszczoną do wpisu

do rejestru okrętowego są statki będące własnością spółki kapitałowej mającej siedzibę za granicą, w której obywatel państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub osoba prawna mająca siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej ma udział kapitałowy, jeżeli armator tego statku ma w państwie członkowskim Unii Europejskiej miejsce zamieszkania albo siedzibę swojego zakładu głównego lub oddziału, a statek, na wniosek właściciela, został wpisany do polskiego rejestru okrętowego w księdze rejestru stałego.

Instytucje prawne, służące zabezpieczeniu wierzytelności, są uregulowane w kc i szeregu innych ustaw, m.in. ustawie o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów (przy czym statki morskie oraz statki w budowie wpisane do rejestrów okrętowego i statków w budowie nie mogą być przedmiotem zastawu rejestrowego – ograniczenie takie wynika wprost z treści art. 7 ust. 1 pkt 3 ustawy), w ustawie o księgach wieczystych i hipotece, w ustawie Prawo bankowe. II km uregulował w sposób szczególny instytucje hipoteki na statku (art.76) i hipoteki na statku w budowie (art.82), obie oparte na anglosaskiej instytucji *mortgagu* różniącej się zasadniczo od kontynentalnej hipoteki na nieruchomości. Oddzielnie II km wprowadził instytucje zastawu ustawowego, służącą zabezpieczeniu nazwanych wierzytelności związanych z żeglugą morską. W nieuregulowanych w II km kwestiach dotyczących hipoteki i przywilejów na statku, stosuje się, na podstawie art. 1 § 2 km, przepisy prawa cywilnego, w szczególności przepisy kodeksu cywilnego o zastawie na rzeczach ruchomych i na prawach oraz ustawy o księgach wieczystych i hipotece. Natomiast na podstawie art. 89 II km kc stosuje się wprost do zabezpieczeń wierzytelności z użyciem statku niewpisanego do rejestru. W takiej sytuacji prawnej statek może być przedmiotem zastawu na rzeczach ruchomych z zastosowaniem przepisów Działu IV rozdział I art.art.306–326 kc. Przepisy te wymagają przede wszystkim przeniesienia posiadania na zastawnika, co pozbawia zastawcę-właściciela statku możliwości użytkowania statku w celach zarobkowych i tym samym nie jest przydatne w żeglugowych stosunkach gospodarczych. Hipoteka morska, tak samo jak hipoteka na nieruchomości, nie wymaga wyzbycia się posiadania statku, konieczny pozostaje natomiast obligatoryjny i konstytutywny wpis do rejestru okrętowego. Hipoteka morska, podobnie jak jej lądowy odpowiednik, jest ograniczonym prawem rzeczowym obciążającym statek wpisany do rejestru okrętowego wraz z przynależnościami oraz, zgodnie z art.79 II km, wierzytelności właściciela statku powstałe po ustanowieniu hipoteki z tytułu odszkodowania za uszkodzenie statku, łącznie z odszkodowaniem ubezpieczeniowym, wynagrodzenie za ratownictwo w zakresie, w jakim wyrównuje szkody spowodowane ratownictwem, udział statku w awarii wspólnej i opłat za najem i dzierżawę statku). Hipoteka morska zabezpiecza wierzytelność pieniężną w ten sposób, że posiadającemu ją wierzycielowi daje możliwość zaspokojenia się z rzeczy obciążonej, bez względu na to, kto jest jej

właścicielem, i to z pierwszeństwem przed innymi wierzycielami. Z zasady pierwszeństwa art.83 par.1 II km wyłączył wierzycelności uprzywilejowane, wskazane w art.91 II km, koszty egzekucyjne, należności alimentacyjne oraz renty z tytułu odszkodowania za wywołane choroby, niezdolność do pracy, kalectwo lub śmierć, jak również koszty ostatniej choroby i zwykłego pogrzebu właściciela statku. Zasadnicza różnica w stosunku do hipoteki na nieruchomości dotyczy zaspokojenia się z hipoteki morskiej przez wierzyciela. Podstawą formą zaspokojenia jest sądowe postępowanie egzekucyjne, do którego w przypadku egzekucji ze statku stosuje się odpowiednio przepisy o egzekucji z nieruchomości.

II km wprowadził treścią art.84 par.1 możliwość określenia w umowie o ustanowieniu hipoteki, w granicach wynikających z ustawy, sposobów pozaegzekucyjnych zaspokojenia wierzyciela z przedmiotu hipoteki morskiej. Zawarcie takiej umowy wyłącza co do zasady tryb egzekucyjny, jeśli strony wyraźnie nie przewidziały wyboru pomiędzy trybem egzekucyjnym i pozaegzekucyjnym. Naruszenie zawartej umowy (np. skierowanie sprawy na drogę egzekucji sądowej z pominięciem trybu zaspokojenia pozaegzekucyjnego) może skutkować odpowiedzialnością kontraktową z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy w trybie art. 471 kc.

Ustawodawca przewiduje dwie opcje pozaegzekucyjnego zaspokojenia ze statku lub statku w budowie: zaspokojenie z ceny uzyskanej z jego sprzedaży lub zaspokojenie z dochodu, jaki przynosi statek. Upoważnienie do sprzedaży statku przez wierzyciela hipotecznego powinno wyraźnie wynikać z treści zawartej umowy. W przypadku zaspokojenia z dochodu, jaki przynosi statek, wierzyciel hipoteczny ma do swojej dyspozycji różne możliwości. Może samodzielnie korzystać ze statku lub powierzyć jego eksploatację zarządzającemu na podstawie umowy o zarządzanie statkiem. Może także oddać statek w posiadanie osobie trzeciej bądź też wydzierżawić go lub oddać w najem. Realizacja zaspokojenia poprzez przejęcie statku jest określona art. 85 § 2, 3 i 4 II km.

II km K nie przewiduje natomiast opcji „przejęcia na własność” przez wierzyciela hipotecznego statku lub statku w budowie obciążonego hipoteką morską. Przejęcie posiadania przez wierzyciela hipotecznego nie prowadzi bowiem do utraty własności przedmiotu hipoteki morskiej przez właściciela. II km nie wyłącza dopuszczalności nabycia przez samego wierzyciela własności statku w ramach sprzedaży przeprowadzonej przez notariusza albo komornika w trybie art.86 par.2 II km. Wierzyciel hipoteczny może być także drugą stroną umowy przenoszącej własność statku poza egzekucją, zawrzeć we własnym imieniu z właścicielem statku umowę sprzedaży ustalając cenę obniżoną o wartość hipoteki morskiej, która w wyniku konfuzji wygaśnie.

II km wymaga określenia wartości statku w umowie o ustanowieniu hipoteki. Doktryna prawa morskiego, opierając się na analogii z przepisem art. 22 ust.1 pkt 3 ustawy o zastawie rejestrowym i rejestrze zastawów, uznaje, że dopuszczalne jest zarówno podanie konkretnej kwoty, jak i wskazanie w umowie jedynie metody (sposobu), w jaki ta wartość zostanie ustalona, np. poprzez wskazanie ośrodka, który dokona rzeczoznawczej wyceny wartości statku albo określenie tej wartości przy wykorzystaniu precyzyjnej klauzuli waloryzacyjnej.

II km wprowadził nowe ograniczone prawo rzeczowe, hipotekę na statku w budowie, która obciąża specyficzny zbiór rzeczy, tj. statek w budowie, czyli rzecz przyszłą. Zgodnie z art. 2 § 2 II km, statkiem morskim w budowie jest statek, którego stępkę położono lub wykonano równorzędną pracą konstrukcyjną w miejscu wodowania, aż do zakończenia budowy. Statek budowany w Polsce, niezależnie od tego, czy stanowi polską czy obcą własność, może być wpisany do rejestru okrętowego, jeżeli położona została jego stępka lub wykonana została równorzędna praca konstrukcyjna w miejscu wodowania (art. 23 § 6 II km). Wpis do rejestru okrętowego statków w budowie nie jest obligatoryjny, jednak ustanowienie hipoteki na statku w budowie jest możliwe tylko wtedy, gdy statek w budowie jest wpisany do rejestru (art. 76 § 1 II km). Warunki formalne wniosku o wpis statku w budowie do rejestru statków w budowie, w tym także odnoszące się do wpisu hipoteki morskiej, określa rozporządzenie w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego. Zgodnie z art. 88 II km, statek w budowie może być obciążony zarówno hipoteką egzekucyjną, jak i hipoteką pozaegzekucyjną (*mortgage*). Zakres obciążenia hipoteką morską statku w budowie nie ogranicza się tylko do elementów konstrukcyjnych przyszłego statku, o których mowa w art. 82 § 2 II km, ale obejmuje także, na podstawie art. 79 § 1 pkt 1 i 2 II km, wierzytelności właściciela statku powstałe po ustanowieniu hipoteki z tytułu odszkodowania za uszkodzenie lub stratę statku w budowie, łącznie z odszkodowaniem ubezpieczeniowym, a także wynagrodzenie za ratownictwo w zakresie, w jakim wyrównuje ono szkody w statku w budowie spowodowane ratownictwem. Warunki wykreślenia statku obciążonego hipoteką morską z rejestru statków w budowie określa art. 31 § 3 i 4 II km. Wykreślenie statku w budowie z rejestru okrętowego w tych przypadkach wymaga pisemnej zgody wierzyciela hipotecznego

Szczególną, bo zabezpieczającą tylko nazwane w art. 91 II km wierzytelności, formą zabezpieczenia są przywileje na statku. Zasadnicze znaczenie ma art. 90 par.1 i 2, ponieważ definiuje przywilej jako zastaw powstający *ex-lege* i jako ograniczone prawo rzeczowe skuteczny *erga omnes*. Jest on zatem skuteczny wobec każdorazowego właściciela i armatora nawet w przypadku dobrej wiary nabywcy statku i z pierwszeństwem przed wszystkimi innymi wierzycielami włączając w to wierzycieli hipotecznych i wierzycieli, których zabezpieczenie wynika z orzeczenia sądu. Przywileje na statku powstają zawsze i wyłącznie na podstawie ustawy,



a zaspokojenie następuje tylko w drodze sądowego postępowania egzekucyjnego. Źródłem ich powstania nie może być zatem umowa lub jakakolwiek inna czynność prawna. Są również prawem akcesoryjnym, przywilej nie może zatem powstać bez uprzedniego istnienia wierzytelności uprzywilejowanej. Są również prawem niejawnym. Nie wymagają żadnego wpisu w rejestrze okrętowym lub dopełnienia innej formalności. Nie wymagają również posiadania statku przez wierzyciela uprzywilejowanego. Ciężą tylko na statku morskim, tym samym przedmiotem przywileju nie może być statek w budowie ani wrak. W doktrynie przyjmuje się, że pomimo utraty przez statek dotychczasowego statusu statku morskiego, na skutek zmian fizycznych czy funkcjonalnych, przywilej trwa nadal, jeśli powstał przed zmianą charakteru prawnego rzeczy obciążonej. Natomiast przywilej rozciąga się na należności zobowiązaniowe związane z eksploatacją statku z wyłączeniem odszkodowania ubezpieczeniowego (art.94 par.1 i 2 II km). Przywileje nie są równe względem siebie i mają określoną w art.91 II km gradację. Wniosek ten wynika z zastosowania wykładni *ad rubricam* (z położenia) art.91 oraz treści art.92 par.3 i pozwala przyjąć, że wierzytelności z kategorii pierwszej (art.91 pkt 1) mają pierwszeństwo przed wszystkimi pozostałymi kategoriami (art.91 pkt 2–5), podobnie z kategorii drugiej mają pierwszeństwo przed pozostałymi (poza kategorią pierwszą) itd. Nadto dla przywilejów z kategorii 1,2,3 i 4 ustawodawca przyjął roczny termin zawity, a dla kategorii 5 – sześciomiesięczny. Wierzytelności z tej samej kategorii i tej samej podróży zaspokajane są proporcjonalnie, jeśli suma podlegająca podziałowi nie wystarcza na zaspokojenie w całości. W pozostałych przypadkach zaspokojenie następuje według zasady pierwszeństwa.

Powstanie przywileju nie ogranicza prawa właściciela statku do rozporządzania rzeczą obciążoną, co więcej, nieważne jest zastrzeżenie wobec wierzyciela uprzywilejowanego, że właściciel statku nie dokona zbycia lub obciążenia statku przed wygaśnięciem przywileju, zgodnie z art. 311 kc. Właściciel może przenieść własność statku na inną osobę pomimo obciążenia przywilejem. Również armator statku nie jest ograniczony w zakresie eksploatacji statku. Przywilej jest skuteczny wobec kaźdoczesnego nabywcy statku, niezależnie od tego, czy w chwili nabycia statku działał on w dobrej, czy w złej wierze, tym samym wyłączona jest wobec nabywca statku ochrona z art. 170 kc, stanowiącego, że w razie przeniesienia własności rzeczy ruchomej, która jest obciążona prawem osoby trzeciej, prawo to wygasa z chwilą wydania rzeczy nabywcy, chyba że ten działa w złej wierze. Przywilej jest również skuteczny wobec armatora statku (art.92 par.1 II km), ponieważ wierzyciel może dochodzić zaspokojenie ze statku zarówno od właściciela, jak i od armatora statku. Tylko w przypadku sprzedaży statku w postępowaniu egzekucyjnym nabywca nabywa statek bez obciążeń wynikających z przywileju.

## 1.4. KODEKSOWE DESYGNATY NAZWY „STATEK”

Nazwa „statek” nie jest kategorią jednorodną. Ustawodawca zróżnicował jej zakres i jednocześnie określił dla każdej z subkategorii swoisty zakres stosowania II km.

Pierwszą subkategorią jest morski statek handlowy, do którego stosuje się II km w całości (art.3 par.1). Morskim statkiem handlowym jest statek przeznaczony lub używany do prowadzenia działalności gospodarczej, a w szczególności do: przewozu ładunku lub pasażerów, rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych dna morza oraz zasobów znajdującego się pod nim wnętrza Ziemi. Rozstrzygające znaczenie przy ustalaniu, czy dany statek jest morskim statkiem handlowym, będzie miało rzeczywiste prowadzenie działalności gospodarczej za pomocą tego statku przeznaczonego lub używanego do działalności gospodarczej na morzu, w zakresie przykładowo wymienionym w art. 3 § 2 II km. Według doktryny prawa morskiego, znaczenie ma również przeznaczenie do zarobkowania w żegludze morskiej. O charakterze statków handlowych świadczy także rzeczywiste przystosowanie ich do przewozu ładunków i pasażerów, rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych dna morza oraz zasobów znajdującego się pod nim wnętrza Ziemi. Do wymienionych *expressis verbis* w art. 3 § 2 II km rodzajów działalności wykonywanej przez morskie statki handlowe należy dodać działalność gospodarczą prowadzoną przez morskie statki handlowe polegającą na świadczeniu odpłatnie różnych usług portowych (np. bunkrowanie). Dotyczy to również prac pogłębiarskich prowadzonych przy pomocy pogłębiarek (inaczej: bagrownic lub drag), a także eksploracji zasobów morskich. Specyficznym typem morskich statków handlowych są statki sejsmiczne, przeznaczone do poszukiwania złóż ropy naftowej i gazu za pomocą technik stosowanych w sejsmologii przez wykorzystanie danych z odbicia generowanych przez te statki fal sejsmicznych.

Druga subkategoria to statki używane wyłącznie do celów naukowo-badawczych, do których stosuje się II km z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów oraz przepisów o awarii wspólnej (art.4). Statki te służą do wykonywania zadań statutowych instytutów naukowych lub badawczo-rozwojowych (takich jak Instytut Oceanografii PAN). Zasadnicze znaczenie przy interpretacji art. 4 km. ma użyte w przepisie określenie „wyłącznie”. Rozstrzygające jest zatem faktyczne i wyłączone używanie statku do przypisanych mu celów naukowo-badawczych, a nie do np. przewozu ładunków lub pasażerów drogą morską. Statkiem badawczym jest np. statek sejsmograficzny przeznaczony do badań geofizycznych dna morskiego.

Trzecia subkategoria to statki morskie używane do celów sportowych lub rekreacyjnych, w tym morskie jachty rekreacyjne i komercyjne w rozumieniu Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim. Do takich jednostek stosuje się II km z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów oraz przepisów o awarii wspólnej (art.4a). Jacht rekreacyjny to statek przeznaczony lub używany wyłącznie od uprawiania sportu lub rekreacji, inny niż jacht komercyjny (art. 5 pkt 8 Ustawy o bezpieczeństwie morskim). Jacht komercyjny to statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, w ramach prowadzenia działalności polegającej na: a) odpłatnym przewozie osób, b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych, c) odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie, d) odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą, e) każdym innym odpłatnym wykorzystaniu lub udostępnianiu statku – o ile w ramach tej działalności nie jest używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów (art. 5 pkt 9 Ustawy o bezpieczeństwie morskim). Statki sportowe i statki rekreacyjne wykorzystywane w celu sportowym lub rekreacyjnym nie mają charakteru morskich statków handlowych, nie można zatem przypisywać im zdolności do prowadzenia do prowadzenia działalności gospodarczej. W doktrynie prawa morskiego wskazuje się, że zasadnicze dla odróżnienia rekreacji od działalności gospodarczej ma kryterium komercyjności, innymi słowy jachty mogą prowadzić działalność enumeratywnie wymieniona w art.5 pkt 9 ustawy o bezpieczeństwie morskim nie tracą statutu statku morskiego używanego do celów sportowych lub rekreacyjnych, włączając w to morskie jachty rekreacyjne i komercyjne. Do tej kategorii nie należą statki morskie używane do celów sportowych lub rekreacyjnych na akwenach innych niż morskie np. jachty żeglugi śródlądowej, jeśli nie są przeznaczone lub używane (z wyłączeniem tylko użycia) do żeglugi morskiej.

Czwarta subkategoria to statki pełniące wyłącznie służbę państwową, do których zalicza się w szczególności statki: hydrograficzne, dozorcze, pożarnicze, telekomunikacyjne, celne, sanitarne, szkolne, pilotowe, statki używane wyłącznie do ratowania życia na morzu lub do łamania lodu (art.5 par.2). Do statków morskich pełniących wyłącznie specjalną służbę państwową stosuje się II km z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów, o awarii wspólnej i o przywilejach na statku (art.5 par.1). Statki morskie pełniące służbę państwową znajdują się w szczególnej sytuacji prawnej, zarówno z punktu widzenia międzynarodowego prawa morza, jak i prawa krajowego. W prawie międzynarodowym korzystają one z immunitetu jurysdykcyjnego. Konwencja UNCLOS posługuje się w art. 96 pojęciem statków będących własnością państwa lub przez nie eksploatowanych, a używanych wyłącznie do służby rządowej niehandlowej. Prawo krajowe posługuje się kryterium własnościowym (własność państwowa) i eksploatacyjno-funkcjonalnym (wykorzystywanie tylko i wyłącznie w służbie państwowej niehandlowej). Natomiast

ustawa o bezpieczeństwie morskim wprowadziła art.5 ust.6 pojęcie statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia, które nie jest tożsame z pojęciem statków pełniących specjalną służbę państwową. Statki służby państwowej specjalnego przeznaczenia są używane wyłącznie do inspekcji i pomiarów hydrograficznych, ratowania życia na morzu, zwalczania rozlewu olejów i substancji szkodliwych oraz zanieczyszczających środowisko naturalne, dalej: do obsługi oznakowania nawigacyjnego, wykonywania ustawowych zadań Krajowej Administracji Skarbowej, zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów oraz łamania lodu. Nie wpływa to na zakres stosowania II km. Do statków pełniących specjalną służbę państwową, wymienionych również w art.5 ust.6 Ustawy o bezpieczeństwie morskim, stosuje się II km z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów, o awarii wspólnej i o przywilejach na statku (art.5 par.1). Lista desygnatów nazwy statek pełniący specjalną służbę państwową ma charakter *numerus apertus*, zatem statki wymienione w powołanym przepisie ustawy o bezpieczeństwie morskim, a niewymienione w art.5 par.2 II km, tj. statki używane do zwalczania rozlewu olejów i substancji szkodliwych oraz zanieczyszczających środowisko naturalne, obsługi oznakowania nawigacyjnego, wykonywania ustawowych zadań Krajowej Administracji Skarbowej, zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów oraz łamania lodu, będą również objęte włączeniami stosowania II km z art.5 ust.2.

W szczególny sposób II km określił zakres swojego stosowania do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz Policji, które nie są statkami morskimi w rozumieniu II km. Nie stosuje się do nich II km, chyba że ustawa zastrzega wyjątki. Te wyjątki to art.249, zgodnie z którym przepisy o ratownictwie morskim stosuje się odpowiednio do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz Policji, oraz art.264, zgodnie z którym przepisy o zderzeniach statków stosuje się odpowiednio do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz Policji.

Przepisów II km o przewozie ładunku lub pasażerów nie stosuje się do transportów wojskowych morskimi statkami handlowymi, chyba że strony umowy przewozu morskiego postanowią inaczej.

## **1.5. POLSKA PRZYNALEŻNOŚĆ PAŃSTWOWA STATKU**

Prawo międzynarodowe publiczne wymaga, aby statek miał przynależność państwową. Obowiązkiem państwa jest określenie w prawie krajowym warunków przyznawania przynależności, rejestracji statków i uprawniających do podnoszenia bandery. Polska określiła warunki polskiej przynależności państwowej w II km, w art.10

oraz w art.13, który reguluje tzw. czasową polską przynależność statku niestanowiącego polskiej własności. Z kolei art.9 par.1 II km przyznaje prawo podnoszenia polskiej bandery tylko statkowi o polskiej przynależności państwowej, natomiast art.11 par.1 nakłada na statek o polskiej przynależności państwowej obowiązek podnoszenia polskiej bandery, z którego statek może zwolniony przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w drodze rozporządzenia.

Przynależność państwowa determinuje państwo wykonujące jurysdykcję oraz ponoszące odpowiedzialność w przypadku ewentualnych naruszeń prawa międzynarodowego. Jest również postrzegana jako instrument służący zapewnieniu porządku publicznego oraz bezpieczeństwa na morzu. Aby ten cel osiągnąć, konieczne jest podporządkowanie statku morskiego porządkowi prawnemu państwa, w którego narodowość został wyposażony. Zagwarantowanie rządów prawa na morzu pełnym, w tym porządku publicznego i bezpieczeństwa na morzu, poprzez przyznanie przynależności państwowej możliwe jest jedynie, gdy państwo bandery jest w stanie i sprawuje faktyczną jurysdykcję względem danego statku morskiego, innymi słowy między statkiem a państwem nadającym przynależność państwową musi istnieć tzw. rzeczywista więź. Żadna z konwencji nie zawiera definicji legalnej terminu „rzeczywista więź”, a także nie posiada on ugruntowanego znaczenia w międzynarodowym porządku prawnym. Można jednak wskazać przejawy rzeczywistej więzi określone w prawie konwencyjnym, przede wszystkim w konwencji UNCLOS. Jednym z nich, sformułowanym w art.92 UNCLOS, jest zakaz zmiany bandery podczas podróży bądź przebywania w porcie, chyba że doszło do rzeczywistego przeniesienia własności lub zmiany rejestracji. W konsekwencji zmiana bandery nie może mieć charakteru samodzielnego i arbitralnego, lecz wymagane jest tu przeniesienie własności, sugerujące istnienie pewnej rzeczywistej relacji pomiędzy nowym właścicielem a nowym państwem bądź też faktyczny związek z nowym rejestrem. Natomiast art. 94 oraz art. 217 UNCLOS ustanawiają szeroki zakres obowiązków ciążących na państwie bandery, w szczególności w zakresie utrzymywania rejestru statków oraz stosowania międzynarodowych standardów w odniesieniu do budowy, wyposażenia i zdolności statku do żeglugi oraz przeciwdziałania zanieczyszczeniom ze statków. Wykonywanie skutecznej jurysdykcji oraz kontroli w kwestiach administracyjnych, technicznych i socjalnych stanowią kwintesencję relacji pomiędzy statkiem morskim a państwem bandery, stanowiącą wyznacznik „rzeczywistej więzi”. Termin „rzeczywista więź” należy interpretować zatem w kontekście realizowanej funkcji, na która składa zdolności państwa bandery do sprawowania efektywnej kontroli nad statkiem i egzekwowania przestrzegania prawa międzynarodowego w zakresie międzynarodowej komunikacji, pokojowego korzystania z mórz i oceanów oraz ich zasobów oraz ochrony środowiska morskiego. Rzeczywista więź powinna być realna, nie zaś sztuczna bądź przypadkowa. Jednym z jej obiektywnych przejawów jest tzw. element własności oraz zasada

jurysdykcji personalnej czynnej (obywatelstwo właściciela statku, armatora, właściciela ładunku bądź kapitana i załogi). Zastąpiła ona zasadę terytorialności, zgodnie z którą statek stanowi przedłużenie terytorium państwa przynależności państwowej. 12 km łączy polską przynależność państwową z własnością statku, zarówno w odniesieniu do statków stanowiących polską własność (art.10 par.1 pkt 1), jak i statków uważanych za stanowiących polską własność (art.10 par.1 pkt 2). Drugim przejawem jest obywatelstwo lub siedziba właściciela statku, zgodnie z art.73 12 km. Polską przynależność państwową może również posiadać statek niestanowiący polskiej własności, który uzyskał polską przynależność państwową zgodnie z rozporządzeniem nr 613/91 (EWG) z 4 marca 1991r. w sprawie transferu statków z jednego rejestru do drugiego wewnątrz Wspólnoty oraz statek, który uzyskał czasową polską przynależność państwową (art.10 par.1 pkt 2a i 3). Warunki uzyskania czasowej polskiej przynależności państwowej określa art.13 12 km.

Międzynarodowy porządek prawny nie zdefiniował konsekwencji prawnych braku rzeczywistej więzi z państwem, które przyznało statkowi swoją przynależność państwową i zezwoliło na podnoszenie bandery. Taka sytuacja ma miejsce w przypadku tzw. wygodnych bander, niezdefiniowanych w prawie międzynarodowym. Natomiast doktryna prawa morza wskazuje na pewne cechy charakterystyczne dla takich bander. Państwo rejestracji uprawnia do posiadania bądź kontrolowania morskich statków handlowych przez cudzoziemców, a dostęp do rejestru oraz ewentualny transfer są łatwe i nieograniczone. Brak jest obciążenia podatkiem dochodowym bądź jego stawki są niewielkie. Obciążenia finansowe ograniczają się najczęściej do opłaty rejestracyjnej i opłaty rocznej wyznaczanej na podstawie tonażu statku. Dopuszcza się załogi statków składające się z cudzoziemców. I wreszcie brak jest zdolności bądź chęci po stronie państwa rejestracji do egzekwowania wymogów krajowych bądź międzynarodowych, dotyczących konstrukcji statku i jego wyposażenia.

## **1.6. ŁADUNEK W MORSKIM PRAWIE RZECZOWYM**

Przedmiotem umowy przewozu drogą morską jest ładunek. Współczesny transport morski zapewnia niemal całkowity brak ograniczeń w zakresie rodzaju ładunku. Do dyspozycji są statki różnych typów i o rozmaitej ładowności, którymi przewozi się ładunki o dużych gabarytach i ponadgabarytowe, ładunki masowe płynne i sypkie, drobnicę, ładunki ciężkie i wreszcie specyficzną postać ładunku, jaką są kontenery i ładunki niebezpieczne. Niezależnie od rodzaju, ładunek, jest przedmiotem materialnym, czyli rzeczą w rozumieniu kc i przedmiotem prawa rzeczowego.

wego. Ładunek jest także przedmiotem obrotu, do którego stosuje się, w zakresie nieuregulowanym umową sprzedaży, przepisy kc o sprzedaży. Umowy sprzedaży w handlu morskim międzynarodowym odwołują się do Reguł Międzynarodowej Izby Handlowej do interpretacji terminów handlowych, tzw. INCOTERMS, które określają podział kosztów oraz obowiązków pomiędzy sprzedającego a kupującego. W przypadku przewozu morskiego najczęściej stosuje się warunki oznaczone EXW (ex works), FOB (free on board), CFR (cost and freight) i CIF (cost, insurance, and freight). Na warunkach sprzedaży EXW sprzedający udostępnia kupującemu opakowane produkty wraz z dokumentacją w uzgodnionym wcześniej miejscu, a kupujący ponosi od tej chwili wszystkie koszty oraz odpowiedzialność za utratę lub uszkodzenie ładunku. Warunki FOB nakładają na sprzedającego obowiązek dostarczenia ładunku na statek i obciążają go odpowiedzialnością za utratę lub uszkodzenie do momentu przejścia ładunku za burtę wskazanego statku, natomiast kupujący zawiera umowę przewozu i ubezpieczenia. Warunki CFR obciążają sprzedającego kosztami transportu morskiego do momentu dotarcia statku do portu docelowego, natomiast kupujący już od momentu załadunku ponosi odpowiedzialność za towar i wykup ubezpieczenia. Przy sprzedaży na warunkach CIF sprzedający musi opłacić koszty i fracht niezbędne do dostarczenia ładunku do wymienionego z nazwy portu przeznaczenia i koszty ubezpieczenia towaru do momentu dotarcia do portu docelowego. Na warunkach CFR i CIF sprzedający ponosi ryzyko utraty lub uszkodzenia ładunku do przekroczenia przez ładunek burty statku w porcie załadunku, natomiast kupujący dostarcza komplet oryginałów zwyczajowego dokumentu transportowego, którym jest zbywalny konosament (z reguły jest konosament na zlecenie lub okaziciela), niezbywalny morski list przewozowy lub konosament żegluga śródlądowej. W transporcie kombinowanym używa się warunków FCA (*free carrier*), zgodnie z którymi sprzedający dostarcza ładunek odprowadzony w eksporcie do przewoźnika wskazanego przez kupującego w wymienionym z nazwy miejscu. Kupujący może wskazać jako przewoźnika każdą osobę, która w umowie przewozu podejmuje się wykonać lub spowodować wykonanie przewozu transportem kolejowym, samochodowym, lotniczym, morskim, wodnym śródlądowym lub przewozem będącym ich kombinacją. W transporcie morskim stosuje się również warunki FAS (*free alongside ship* – franco wzdłuż burty statku), CPT (*carriage paid to* – przewóz opłacony do), CIP (*carriage and insurance paid to* – przewóz i ubezpieczenie opłacone do), DDP (*delivered duty paid to* – przewóz, cło opłacone do), DPU (*delivered at place unloaded* – dostarczone do miejsca, wyładowane) i DAP (*delivered at place* – dostarczone na miejsce).

Drugą instytucją prawnorzeczową dotyczącą ładunku jest ustawowe prawo zastawu na ładunku, kodeksowe *verba legis* „przywileje na ładunku” (tytuł rozdziału & II km), do której subsydiarnie, na podstawie art.326 kc, stosuje się przepisy kc o zastawie na rzeczach ruchomych. Przywileje na ładunku mają pierwszeństwo

przed innymi wierzytelnościami, choćby zabezpieczonymi zastawem wynikającym z umowy lub orzeczenia sądowego (art.156 par.1 II km). Warunkiem powstania przywileju jest istnienie roszczenia, z którym prawo wiąże skutki przewidziane w art. 156 II km. Tylko wymienione w ustawie roszczenia są objęte przywilejem i mogą być przeciwstawione roszczeniu odbiorcy o wydanie ładunku. Kategorie wierzytelności objętych przywilejem, wymienione w art.156 par. 2 II km na liście o charakterze *numerus clausus* i z ustaloną w tym przepisie hierarchią zaspokojenia, obejmują następujące wierzytelności: 1) należnych państwu od ładunku kosztów sądowych oraz kosztów egzekucji; wydatków poniesionych na zachowanie lub w celu sprzedaży ładunku i podziału uzyskanej kwoty; opłat i świadczeń publicznych, 2) wynagrodzenia przypadającego od ładunku za ratownictwo oraz udziału w awarii wspólnej, należnego od ładunku statkowi i innym ładunkom, 3) szkód spowodowanych przez ładunek, 4) należności przewoźnika z przewozu danego ładunku. O ile wierzytelności z poszczególnych kategorii podlegają zaspokojeniu w kolejności wskazanej w art.156 par.2, to wierzytelności należące do tej samej kategorii zaspokajają się proporcjonalnie do ich wysokości, jeżeli suma podlegająca podziałowi nie wystarcza na zaspokojenie ich w całości (art.156 par.4).

W pierwszej kategorii mieszczą się koszty obejmujące koszty procesu i koszty egzekucji, których wierzycielem jest Skarb Państwa i które jako takie wymienione są w tytule egzekucyjnym. Natomiast wydatki poniesione w celu sprzedaży ładunku obejmują nie tylko koszty sprzedaży obciążonej rzeczy, ale i podziału uzyskanej sumy pomiędzy wierzycieli. Do kategorii opłat i świadczeń publicznych wszelkie opłaty państwowe czy komunalne, bez względu na to, czy są to należności powstałe w Polsce czy za granicą. Wierzytelności z tytułu ratownictwa korzystają z przywileju, jeśli akcja ratownika przyniosła pożyteczny wynik, a więc jeśli przedmiot zostanie uratowany w taki sposób, że przedstawia wartość handlową, nawet mniejszą niż przed wypadkiem. Z kolei w odniesieniu do awarii wspólnej, przywilejem objęte są udziały w awarii wspólnej należne od ładunku statkowi, frachtowi lub innemu ładunkowi. Kategorie trzecia obejmuje odszkodowanie za szkody, jeśli nie jest wyłączona odpowiedzialność frachtującego albo załadowcy, albo ich obu. Przy ocenie, czy dane roszczenie może być zaliczone do kategorii trzeciej, nie bierze się pod uwagę, czy roszczenie jest kierowane przez poszkodowanego przeciwko przewoźnikowi czy też przeciwko gestorowi towaru. Przesądza okoliczność, że w ostatecznym rozliczeniu, odpowiada za szkody frachtujący, czy załadowca czy też inny gestor towaru, nawet jeśli wynika to z roszczenia regresowego. W ostatniej kategorii mieszczą się należności przewoźnika ciężące na ładunku z tytułu przewozu, a przypadające przewoźnikowi. Podstawową wierzytelnością uprzywilejowaną w tej kategorii jest fracht, i to wyłącznie należny za przewóz danego ładunku i ramach tylko tego przewozu. Jeśli oznaczono w konosamencie, że fracht jest zapłacony z góry, przywilej nie obejmuje wówczas frachtu, choćby wzmianka okazała się



nieprawdziwa. Zastaw obejmuje za to przestojowe i opłatę za przetrzymanie statku. Przywilej nie obejmuje natomiast frachtu martwego.

Dla powstania przywileju konieczne jest dzierżenie ładunku przez przewoźnika, a więc konieczne jest, aby przewoźnik wykonywał faktyczne władztwo na rzeczą (*corpus*) na statku, w magazynie, w kontenerze. Dzierżenie może wykonywać przewoźnik, np. gdy ładunek pozostaje na statku, albo osoba, którą przewoźnik się posługuje (gdy ładunek zostaje oddany do magazynu lub przebywa w dalszym ciągu w kontenerze pozostającym w gestii przewoźnika). Nie ma znaczenia, kto jest właścicielem ładunku, frachtujący, odbiorca czy ktokolwiek inny. Wynika to z faktu, że przywilej na ładunku jest ustawowym prawem zastawu, a więc ograniczonym prawem rzeczowy skutecznym *erga omnes*. Pozytywną przesłanką powstania przywileju na ładunku jest przyjęcie ładunku przez przewoźnika. Bez znaczenia jest to, że taki zastaw zabezpiecza przyszłe i warunkowe wierzytelności (art.306 par.2 kc). Przywileje dotyczy wierzytelności tylko z danego przewozu. Przewoźnik nie może skutecznie korzystać z przywileju na danym ładunku w odniesieniu do należności wynikłych z przewozu innych ładunków lub z innego przewozu, nawet jeśli jego dłużnikiem w każdym z tych przypadków jest sama osoba.

Zgodnie z treścią art.157 par.1 II km, przywilej na ładunku jako rzeczy obejmuje również wierzytelności przysługujące ładunkowi z tytułu odszkodowania za poniesione, a nienaprawione szkody w ładunku i należny ładunkowi udział w awarii wspólnej. Jest to przywilej nie na rzeczy ruchomej (ładunku), lecz przywilej na prawach, którego przedmiotem są wierzytelności, a więc prawa majątkowe. Pierwszym warunkiem powstania tego przywileju jest istnienie szkody. Drugim jest, aby szkoda w ładunku została spowodowana przez inną osobę niż właściciel czy gestor towaru. Trzecim warunkiem zaistnienia przywileju jest nienaprawienie szkody, tylko w takim wypadku istnieje bowiem roszczenie odszkodowawcze, które w przypadku naprawienia szkody wygasa. Rozszerzony na prawa przywilej nie obejmuje należnego ładunkowi odszkodowania ubezpieczeniowego (art.157 par.2 II km).

Wygaśnięcie przywileju reguluje art.158 II km. Jego treść nawiązuje do ogólnej zasady, zgodnie z którą zastaw gaśnie, gdy zastawnik zwróci rzecz zastawcy. W przypadku zastawu na ładunku gaśnie on z chwilą wydania ładunku osobie uprawnionej do odbioru. Przesłanką wygaśnięcia jest czynność prawna, a nie czynność faktyczna np. wyładowanie ładunku w porcie przeznaczenia. Zatem zastaw nie gaśnie, gdy przedmiot zastawu zostanie wydany po wyładunku osobie trzeciej niebędącej przedstawicielem odbiorcy lub gdy zostanie oddany na przechowanie przez przewoźnika.

## Rozdział II

### OSOBY

#### Literatura

1. St. Matysik, *Prawo morskie, Zarys systemu*, tom I, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1971,
2. J. Górski, *Pojęcie armatora*, Państwo i Prawo 1950, z.5–6,
3. M. Czernis: *Analiza pojęcia „armator” w różnych systemach prawnych*, www.czernis.pl [dostęp: 23.08.2022],
4. C. Łuczywek, *Ship manager – nowy podmiot prawa morskiego*, Prawo Morskie 2018 tom XXXIV,
5. K. Bilewska, A. Chłopecki, *Prawo handlowe*, Warszawa 2019,
6. J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969,
7. W. Górski, *System prawa cywilnego*, pod redakcją W. Czachórski, t. 3, cz. 2, *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, pod redakcją S. Grzybowski, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1976,
8. J. Kunert, *Technika handlu morskiego*, Warszawa 1970,
9. *Projekt nowego kodeksu morskiego 2018*, Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego, Prawo Morskie 2018 tom XXXV, pod redakcją D. Pyć,
10. J. Hołowiński, *Umowa przewozu ładunku drogą morską*, Gdynia 1964,
11. J. Łopuski, glosa do wyroku SN z 9.01.1969 r., sygn..akt I CZ 92/67, OSPiKA 1970/5, poz. 95,
12. M.H. Koziński, *Usługi pomocnicze w żegludze morskiej*, [w:] *Prawo morskie*, tom 2 cz.3, pod redakcją J. Łopuski, Bydgoszcz 2000,
13. K. Kopaczyńska-Pieczniak, *Morska umowa agencyjna*, [w:] *Umowy w obrocie gospodarczym. Wzory. Komentarze*, pod redakcją A. Kidyby, Warszawa 2021,
14. J. Parafianowicz, *Komentarz do art.87 kpc*, [w:] *Kodeks postępowania cywilnego. Postępowanie procesowe, Komentarz aktualizowany*, pod redakcją O. Piaskowskiej, LEX/el. 2023,
15. M.H. Koziński, *Usługi holownicze*, [w:] *Prawo morskie*, tom 2, cz.2, pod redakcją J. Łopuskiego, Bydgoszcz–Toruń 2000,

16. C. Łuczywek, *Wzorcowe formularze dokumentów żeglugowych. Wkład BIMCO w ich tworzenie i rozwój*, Prawo Morskie 2020, tom XXXVIII,
17. C. Łuczywek, komentarz do art.214–230, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, pod redakcją D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiorowskiej, C. Łuczywka, Warszawa 2022,
18. Z. Godecki, *Państwowy nadzór nad niepaństwowym pilotażem morskim*, Prawo Morskie 2006 tom XXII,
19. W. Adamczak, *Ratownictwo morskie*, [w:] *Prawo morskie*, tom 2, cz.2, pod redakcją J. Łopuskiego, Bydgoszcz–Toruń 2000,
20. I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Ratownictwo morskie*, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, pod redakcją D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowskiej, C. Łuczywka, Warszawa 2022,
21. J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997,
22. S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, tom 3, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1971,
23. W. Adamczak, *Czarter na czas*, [w:] *Prawo morskie*, tom 2, cz.3, pod redakcją J. Łopuskiego, Bydgoszcz–Toruń 2000,
24. C. Łuczywek, *Nowe uregulowanie funkcji kapitana statku*, [w:] *Prawo morskie* 2002, t. XVIII,
25. D. Pyć, *Kapitan statku*, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, pod redakcją D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiorowskiej, C. Łuczywka, Warszawa 2022,
26. W. Adamczak, *Podział wynagrodzenia za ratownictwo morskie pomiędzy armatora i załogę statku*, „Gdańskie Studia Prawnicze”, 2014 tom 31,
27. D. Tokarczyk, *Komentarz do niektórych przepisów ustawy o pracy na morzu*, [w:] *Przestępstwa i wykroczenia związane z zatrudnieniem. Komentarz*, Warszawa 2021.

## 2.1. ARMATOR

Polska nazwa „armator” wywodzi się z języków romańskich, zapewne z łacińskiego czasownika „armare”, zbroić, wyposażać. W prawie rzymskim filologicznym odpowiednikiem rzeczownika „armator” był *exercitor navis*, odróżniany od *dominus navis* (właściciela statku) i *magister navis* (kapitana statku). Prawo rzymskie określało *exercitor navis* jako osobę, która organizowała wyprawę morską, niekoniecznie statkiem własnym. Rzymska idea oderwania osoby armatora od własności statku współcześnie zmaterializowała się w prawie polskim i niemieckim, uzupełniona funkcjonalnie o cechę kwalifikującą, tj. uprawianie żeglugi statkiem cudzym w celach zarobkowych na własny rachunek.

Prawo angielskie nie wytworzyło, podobnie jak język angielski, odpowiednika armatora, posługując się pojęciem **ship owner** (zawsze – właściciel statku). Jednak

język angielski używany w tekstach konwencji międzynarodowych posługuje się, obok terminu *ship owner*, terminem *ship operator* na określenie osoby eksploatującej cudzy statek we własnym imieniu.

Warto zauważyć, że polska doktryna prawa morskiego jeszcze na długo przed przyjęciem I km sformułowała podstawowe cechy armatora, spetryfikowane w I km i powtórzone w II km. Wskazano, że armatorem może być tylko osoba fizyczna lub prawna, a więc podmioty wyposażone w drodze ustawowej w zdolność prawną lub osobowość prawną. Armator musi działać we własnym imieniu, przy czym wskazywano, że to określenie nie jest tożsame z działaniem „na własny rachunek”. Pojęcie armatora musi być postrzegane jako inne od występujących w prawie morskim innych podmiotów, np. czarterującego na czas, przewoźnika czy, w szczególności, kapitana.

II km w art.7 zawiera definicję legalną armatora. Armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym. Elementem kreującym armatora jest element funkcjonalny „uprawianie żeglugi statkiem morskim”. Armator uprawia żeglugę statkiem przez prowadzenie działalności określonej powszechnie jako eksploatacja statku, rozumianej jako używanie statku w żegludze morskiej do określonych celów, niekoniecznie i tylko *stricte* gospodarczych, ale także dla celów określonych w art.4, 4a, 5 II km, tzn. naukowo-badawczych, sportowych lub rekreacyjnych czy w celu wykonywania zadań specjalnych w ramach służby publicznej.

Warunkiem uprawiania przez armatora tak zdefiniowanej eksploatacji statku jest faktyczne władztwo nad statkiem (*corpus*). *Corpus* może wynikać albo z prawa własności statku, albo z innego tytułu, na podstawie którego podmiot niebędący właścicielem statku uzyskuje posiadanie statku. Zgodnie zatem z art. 336 kc armatorem będzie zarówno ten, kto statkiem faktycznie włada jako właściciel (posiadacz samoistny), jak i ten, kto statkiem faktycznie włada jak użytkownik, zastawnik, najemca, dzierżawca lub mający inne prawo, z którym łączy się określone władztwo nad cudzą rzeczą (posiadacz zależny). Wyklucza to zatem ze zbioru desygnatów nazwy „amator” dzierżyciela lub władcę prekaryjnego. Dzierżycielem jest kapitan statku lub przewoźnik. Żaden z nich nie będzie armatorem (poza przypadkami łączenia statusów), ponieważ, mimo władztwa nad rzeczą, brakuje im drugiego elementu posiadania, tj. zamiaru zachowania rzeczy dla siebie (*animus*). Doktryna prawa morskiego wskazuje, że również posiadacz w złej wierze statku np. złodziej lub pirat, będzie uważany za armatora statku. Z definicji legalnej w art.7 II km wynika, że uprawianie żeglugi przez właściciela, posiadacza samoistnego lub posiadacza zależnego musi być prowadzone wyłącznie w ich imieniu. Oznacza to działanie taki sposób, że prawa i obowiązki, ciężary i korzyści z czynności prawnych, z czynów i innych zdarzeń spadają bezpośrednio na osobę działającą w swoim imieniu. To z kolei wyłącza ze zbioru desygnatów nazwy „armator” podmioty zarządzające cudzym statkiem (*ship management*, a sam podmiot nazywany jest w języku i prawie

angielskim *managing operator*, tłumaczony na polski jako armator zarządzający), innymi słowy, armator zarządzający uprawia żeglugę cudzym statkiem, jednak nie we własnym, a cudzym imieniu.

II km nie przewiduje żadnych ograniczeń natury podmiotowej dla prowadzenia działalności armatorskiej. Dla armatora rodzajem jest osoba. Zatem armatorem w Polsce mogą być osoby fizyczne i osoby prawne, w tym Skarb Państwa, co eliminuje z zakresu tego pojęcia jednostki budżetowe, spółki cywilne z art.860 kc, spółki osobowe regulowane przepisami kodeksu spółek handlowych oraz te niewyposażone przez ustawę w zdolność prawną tzw. pozbawione statusu ułomnej osoby prawnej z art.33 (1) kc. Są to uczestnicy obrotu prawnego, którzy, aczkolwiek wyposażeni w zdolność do czynności prawnych, pozbawieni są zdolności prawnej. Można zasadnie wnioskować, że status armatora w rozumieniu II km nie wymaga w przypadku osoby fizycznej pełnej zdolności do czynności prawnych, skoro przesłanką konstytutywną jest zdolność prawna, przysługująca *ex lege* każdemu, kto urodził się żywy. Może nim zatem być np. osoba, która nie ukończyła 18 lat. Ograniczenia w zdolności do czynności prawnej skutkować będą koniecznością działania w obrocie poprzez czynności prawne za pośrednictwem osoby trzeciej np. przedstawiciela lub opiekuna i w niektórych przypadkach za zgodą sądu rodzinnego.

Armator jako osoba prowadząca we własnym imieniu działalność gospodarczą może być przedsiębiorcą w rozumieniu art.43 (1) kc, jeśli jego działalność gospodarcza ma charakter zarobkowy. Zawęża to krąg podmiotów do tych armatorów, którzy eksploatują morskie statki handlowe. Wyłączeni są armatorzy statków używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych, używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych oraz pełniących wyłącznie służbę państwową.

Armator jest również tzw. przedsiębiorcą żeglugowym zdefiniowanym w ustawie o podatku tonażowym jako: a) osoba fizyczna, osoba prawna i spółka, o której mowa w art. 1 ust. 3 pkt 1 i 1a Ustawy z 15.02.1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1800 ze zm.), mająca odpowiednio miejsce zamieszkania albo siedzibę lub zarząd na terytorium RP, która spełnia przynajmniej jeden z warunków: 1) we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym oraz posiada ważny dokument zgodności, 2) jest właścicielem statku, ale nie uprawia równocześnie we własnym imieniu żeglugi statkiem własnym lub cudzym, 3) zarządza cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz, na podstawie umowy oraz posiada ważny dokument zgodności, b) wspólnik spółki cywilnej i spółki jawnej niebędącej podatnikiem podatku dochodowego od osób prawnych, mającego siedzibę, zarząd lub miejsce zamieszkania na terytorium RP, która spełnia przynajmniej jeden z wyżej wymienionych warunków, oraz c) przedsiębiorca zagraniczny w rozumieniu przepisów ustawy o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej prowadzącego w Polsce działalność wymienioną w art. 3

ust. 1 i 2 ustawy o podatku tonażowym, który spełnia przynajmniej jeden z trzech wcześniej wymienionych warunków.

Do pojęcia armatora odwołują się również inne niż Kodeks morski ustawy morskie. Ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich i ustawa o bezpieczeństwie morskim posługuje się pojęciem armatora w rozumieniu art. 7 II km. Żaden z tych aktów nie zawiera odrębnej definicji pojęcia armatora. Ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki w art. 4 pkt 2 wprowadziła swoje tylko pod względem semantycznym pojęcie armatora jako osoby, która przy użyciu własnego lub cudzego statku prowadzi działalność w środowisku morskim we własnym imieniu.

Konwencje związane z technicznymi wymogami bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska SOLAS i MARPOL zastępują terminy właściciel lub armator terminem „statek”, kultywując w ten sposób powszechnie uznaną wielowiekową tradycją prawa morskiego „personifikującą” statek. W doktrynie prawa morskiego uznaje się, że przez pojęcie „statek” (użyte w kontekście praw i obowiązków przewidzianych daną konwencją) rozumieć należy właściciela statku w systemie anglosaskim, a w systemie prawa polskiego, armatora. Podobną technikę legislacyjną zastępowania słowa „właściciel statku” słowem „statek” przyjęto w tzw. konwencjach nawigacyjnych COLLISION i COLREG.

Dychotomia systemu właścicielskiego i systemu armatorskiego wywołuje określone problemy interpretacyjne przepisów konwencyjnych zawartych w starszych konwencjach, przede wszystkim w zakresie obowiązków i odpowiedzialności podmiotu eksploatującego statek. Nowsze konwencje regulujące kwestie odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone osobom trzecim przez ruch statku lub w związku z jego ruchem, wprowadzają, w ograniczonym zakresie, nazwy zbliżone merytorycznie do polskiej definicji armatora. CLC 1969r. ze zm. 1976r., 1984r., 1992r. (konwencja o odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniami olejowymi) wprowadziła, obok właściciela statku, również pojęcie „operatora statku”, stosowane w przypadku, gdy statek jest własnością państwa. Jeśli statek państwowy jest eksploatowany przez przedsiębiorstwo (podmiot), który w tym państwie jest zarejestrowany jako „operator statku” (*ship's operator*), określenie „właściciel” oznacza takie „przedsiębiorstwo”. W związku z tym, że II km mocą art. 272 par. 1 inkorporował w całości CLC 1969 wraz z Protokołem 1992 (ratyfikowane przez Polskę), należy uznać, że w polskim porządku prawnym funkcjonuje konwencyjny termin „operator statku”, tożsamy z kodeksowym pojęciem „armator”. Definicja konwencyjna podtrzymuje, co do zasady, priorytet systemu właścicielskiego. Jednak wprowadzając pojęcie „operatora statku” rozszerza zakresu pojęcia „właściciel” (ang. *owner*) do pojęcia tożsamego do polskiego „armator”. W takim samym sposób sformułowano przedmiotowy przepis konwencji BUNKER z 2001, ratyfikowanej przez Polskę i inkorporowanej do II km art. 271a.

W praktyce żeglugowej występuje również podmiot o uprawnieniach wobec statku analogicznych do uprawnień armatora statku, jednak o szczególnym statusie, czarterujący na czas. Jego status prawny jest uregulowany w dziale III tytułu VI II km w trzynastu kolejnych artykułach od 188–200. Umowa czarteru na czas jest umową nazwaną, dwustronnie zobowiązująca, odpłatną (wynagrodzenie jest elementem przedmiotową istotnym tej umowy) i konsensualną, której stronami są armator statku i czarterujący na czas (art.188 II km). Czarterujący na czas nie może zatem stać się armatorem czarterowanego na czas statku, mimo że korzysta z niego dla osiągnięcia określonych celów. Z kolei właściciel statku oddanego w czarter na czas, niebędący jego armatorem, jest w świetle przepisów II km osobą trzecią. Zmiana właściciela statku, zgodnie z art.190 II km, nie ma wpływu na umowę czarteru na czas. Natomiast zmiana armatora w okresie trwania czarteru na czas ma ten skutek, że nowy armator wstępuje z mocy prawa w stosunek umowny czarteru na czas w miejsce poprzedniego armatora, odpowiadając solidarnie z następcą za zobowiązania wynikające z umowy czarteru na czas (art.190 par.2 II km). Mimo że nie jest armatorem, czarterujący na czas może zawrzeć umowę czarteru na czas z osobą trzecią, tzw. podczarter regulowany art.189 par. 1 i 2 II km. Ten swoisty dualizm podmiotowy wymagał rozstrzygnięć co do podziału gestii i kosztów eksploatacji. Pierwsza kwestia jest rozstrzygnięta w ten sposób, że armatorowi w czasie trwania czarteru na czas przysługuje tzw. gestia nautyczna wobec statku. Armator pozostaje zwierzchnikiem kapitana i załogi (art.194 par.1 II km). Natomiast czarterujący zachowuje tzw. gestię eksploatacyjną, w ramach której rozporządza na zasadzie wyłączności całą przestrzenią ładunkową statku lub przeznaczoną do umieszczania pasażerów. W tym zakresie, w granicach określonych szczegółowo w umowie, może również wydawać polecenia kapitanowi i załodze. W zakresie kosztów, armator ponosi koszty i wydatki związane z ubezpieczeniem i utrzymanie statku w stanie zdatnym do działalności eksploatacyjnej czarterującego na czas, np. koszty napraw, konserwacji, instalacji urządzeń nawigacyjnych oraz opłaca kapitana i załogę. Z kolei czarterującego na czas obciążają koszty paliwa, opłat portowych, przeładunkowych i celnych lub podatków od towarów.

## **2.2. PRZEWOŹNIK, FRACHTUJĄCY, ZAŁADOWCA**

W ramach właścicielskiej lub armatorskiej eksploatacji statku w celach gospodarczych mieści się przewóz drogą morską ładunków lub osób. W przypadku działalności przewozowej II km posługuje się innym sformułowaniem dla podmiotu prowadzącego tego typu działalność, tj. „przewoźnik”. Właściciel lub armator, jeśli wykonują przewozy statkiem własnym lub cudzym, stają się wówczas prze-

woźnikiem. Możliwa jest również sytuacja, gdy przewóz wykonywany jest przez podmiot niezwiązany ze statkiem wężem właścicielskim lub armatorskim, ale który dysponuje statkiem np. jako czarterujący na czas. W każdej z tych sytuacji podstawą prawną przewozu jest umowa przewozu ładunku lub osób drogą morską. Tym samym, w miejsce reżimu *ex delicto* regulującego odpowiedzialność właściciela lub armatora za szkody spowodowane ruchem statku lub w związku z ruchem statku, pojawia się reżim *ex contracto* regulujący odpowiedzialność na niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania umownego.

Uregulowanie w prawie morskim odpowiedzialności odszkodowawczej z umowy przewozu ładunku lub pasażera, która ciąży na przewoźniku, jest fragmentaryczne, zarówno w prawie polskim, jak i konwencyjnym. Przepisy II km, które w sposób szczególny i w obszerniejszym zakresie regulują odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązań z umowy przewozu ładunku lub pasażera, dotyczą tylko odpowiedzialności za wskazaną w przepisie kodeksowym kategorię szkód. Przepisy o charakterze odszkodowawczym regulują odpowiedzialność za szkody polegające na fizycznym uszkodzeniu lub utracie ładunku albo za szkodę na osobie pasażera i jego bagażu. W nieuregulowanym w II km zakresie znajdują zastosowanie przepisy kc o odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania.

II km, a także kc i Ustawa – Prawo przewozowe, nie zawierają definicji legalnej przewoźnika. Przewoźnikiem jest podmiot zawierający i wykonujący umowę przewozu ładunku (zgodnie z treścią art.103 II km) lub pasażera (zgodnie z treścią art.172 par.1 II km). Przewoźnik prowadzi we własnym imieniu przedsiębiorstwo i podejmuje się za wynagrodzeniem przewiezienia określonego ładunku na określonej trasie morskiej, wykonując realnie umowę wzajemną. Świadczeniem przewoźnika jest rzeczywiste przemieszczenie ładunku drogą morską z punktu A do punktu B, a świadczeniem frachtującego – zapłata frachtu. Przedmiotem umowy jest przewóz ładunku jako rezultat, bez względu na poszczególne czynności przewozowe niezbędne dla osiągnięcia tego rezultatu. Umowa przewozu ładunku drogą morską jest zatem zobowiązaniem rezultatu, a nie starannego działania. Analogicznie kształtują się obowiązki przewoźnika, świadczącego usługę przewozu pasażera drogą morską. Zgodnie z art.103 II km, do elementów przedmiotowo istotnych umowy przewozu morskiego należy odpłatność, zatem przewoźnikiem morskim nie będzie podmiot świadczący usługi nieodpłatnie. Taki przewóz nie jest regulowany przepisami II km, tylko odpowiednio stosowanymi przepisami kc o zleceniu (art.750 kc). Z odpłatnego charakteru umowy przewozu ładunku drogą morską wynika zawodowy status przewoźnika morskiego. To z kolei pociąga za sobą wyższe wymagania co do staranności wykonywanych usług, zgodnie z art.355 par.2 kc.

W związku z tym, że II km nie wymaga, aby przewoźnik samodzielnie wykonał umowę przewozu, w praktyce żegluga przewozów bezpośrednich lub multimo-



dalnych występują dwa podmioty, tj. przewoźnik umowny i przewoźnik faktyczny. Okoliczność, która wyróżnia przewoźnika umownego, to fakt, że zawiera on umowę bezpośrednio z podmiotem powierzającym mu ładunek (frachtującym) i pozostaje zobowiązany do wydania tegoż ładunku osobie wskazanej przez frachtującego, czyli odbiorcy. To natomiast, czy wykonuje on umowę własnymi siłami, tj. statkiem, nad którym posiada kontrolę, czy też czyni to za pośrednictwem innego przewoźnika, jest bez znaczenia. Istotna jest więc umowna pomiędzy przewoźnikiem a stroną ładunkową (frachtującym i następnie odbiorcą). Natomiast przewoźnik faktyczny jest podmiotem, który dokonuje przewozu ładunku objętego umową przewozu zawartą wcześniej pomiędzy przewoźnikiem faktycznym i frachtującym. Przewoźnik umowny może wykonać swoje zobowiązanie, posługując się osobą trzecią tzw. przewoźnikiem faktycznym, który jednak nie jest stroną umowy przewozu. Jego relacja prawna z przewoźnikiem umownym wynika z faktu powierzenia wykonania czynności przewozowych na podstawie umowy innej niż umowa zawarta przez przewoźnika umownego z frachtującym, a jego status prawny uzależniony jest od zakresu uprawnień przewoźnika umownego wobec przewoźnika faktycznego. Przewoźnik faktyczny, który w trakcie wykonywania przewozu nie podlega kierownictwu i nie ma obowiązku stosowania się do wskazówek przewoźnika umownego, jest podwykonawcą o statusie przedsiębiorstwa lub zakładu trudniącego się w zakresie swojej działalności wykonywaniem przewozów towarowych lub pasażerskich. W przeciwnym przypadku przewoźnik faktyczny będzie podwładnym przewoźnika umownego. W obu przypadkach odpowiedzialność przewoźnika za działania lub zaniechania podwykonawcy lub podwładnego wynika z art.429 lub 430 kc. Natomiast II km w art.170 wprowadził do polskiego systemu prawa tzw. klauzule Himalaya (nazwa pochodzi od nazwy statku z precedensowego wyroku angielskiego *Court of Appeal*), zgodnie z którą podwładny przewoźnika oraz osoba niebędąca samodzielnym kontrahentem, z której pomocą przewoźnik wykonuje zobowiązanie, jak również osoba, której powierza wykonanie zobowiązania, mogą powoływać się na przysługujące przewoźnikowi zwolnienia i ograniczenia odpowiedzialności. Zwolnienia i ograniczenia nie przysługują, jeżeli zostanie udowodnione, że szkoda wynika z działania lub zaniechania tych osób, których dopuściły się one albo z zamiarem wyrządzenia szkody albo też postępując lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda prawdopodobnie nastąpi.

Łączna wysokość odszkodowania obciążającego przewoźnika i osoby wymienione w art.170 par.1 nie może przekroczyć kwoty przewidzianej w art. 167 par. 1 II km. W doktrynie prawa morskiego wskazuje się na specyficzne dla stosunków żeglugowych *ratio legis* przepisu II km. W praktyce żeglugowej poszkodowani w związku ze szkodami ładunkowymi występują „bezpośrednim” niejako roszczeniem do podwykonawców przewoźnika zamiast do samego przewoźnika, próbując w ten sposób obejść wyłączenia i ograniczenia odpowiedzialności przysługujących

przewoźnikowi w reżimie odpowiedzialności umownej. Ponadto przepis ten zabezpiecza też pośrednio samego przewoźnika przed możliwym regresem jego podwykonawcy przekraczającym górny limit odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Warto zauważyć, że przewoźnik faktyczny, nie będąc stroną umowy z frachtującym, nie ponosi żadnej odpowiedzialności umownej wobec frachtującego. W literaturze prawa morskiego wskazuje się jako typowy przykład przewoźnika faktycznego tzw. przewoźnika dowozowego (*feeder*), dokonującego przewozu na części trasy objętej umową przewozu. Na gruncie prawa polskiego przepis art.170 II km może być uznany za *superfluum*.

Przewoźnik umowny został zdefiniowany poprzez czynność prawną, w tym przypadku przez zawarcie umowy przewozu ładunku lub pasażera drogą morską. Takie sformułowanie w art.103 II km pozwala zasadnie przyjąć, że przewoźnik, jeśli chce działać sam w swoim imieniu, musi mieć, oprócz zdolności prawnej, pełną zdolność do czynności prawnych.

Inną kwestią, już nie tak łatwą do rozstrzygnięcia, pozostaje kwestia kwalifikowanego charakteru umowy przewozu drogą morską. II km nie zawiera żadnego przepisu statuującego wymóg, aby przewoźnik działał w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa. Taki wymóg zawiera przepis art.774 kc, który znalazłby zastosowanie do przewozu morskiego, o ile przewóz ten nie byłby regulowany odrębnymi przepisami, jak stanowi art.775 kc. Przepisy II km nie regulują kwalifikowanego charakteru umowy przewozu drogą morską, a więc przepis art.774 odnosiłby się do przewozu drogą morską w zakresie nieuregulowanym przepisami II km tzn. tylko o tyle, o ile kwestia kwalifikowanego charakteru nie jest regulowana przepisami II km. Ten pogląd doktryny prawa morskiego z lat dziewięćdziesiątych minionego wieku (m.in. J. Młynarczyk w *Prawie morskim*) został utrzymany w publikacjach z lat 2022–2023 (*Kodeks morski. Komentarz i Leksykon prawa morskiego*), które uznają przewoźnika za osobę prowadząca przedsiębiorstwo we własnym imieniu. Warto również zwrócić uwagę na zmianę w podejściu do statusu przewoźnika, tym razem już ustawodawcy. Pod rządami nieobowiązującej już ustawy o działalności gospodarczej z 1998r. wykonywanie zawodowej działalności przewozowej wymagało koncesji. Obecnie obowiązująca – z 2018 r. Prawo przedsiębiorców nie zawiera przepisu analogicznego do art.11 ust.1 pkt 7 ustawy o działalności gospodarczej, który *expressis verbis* stanowił obowiązek koncesyjny dla transportu morskiego. Obecnie transport morski nie podlega żadnym rygorom koncesyjnym.

Wykonywanie czynności przewoźnika faktycznego nie wymaga żadnego uprawnienia do statku, który fizycznie przewozi ładunek. Przewoźnik faktyczny też nie musi samodzielnie eksploatować żadnego statku. Nie jest wcale jego właścicielem ani armatorem. Wszystko, czego się od niego wymaga, to dysponowanie owym statkiem. Przez dysponowanie, podobnie jak w przypadku przewoźnika umownego, należy rozumieć wyłączne korzystanie z konkretnego statku w pewnym okresie, zwykle na podstawie umowy czarteru na czas lub umowy czarteru nagiego statku.

Drugą stroną umowy przewozu ładunku drogą morską jest frachtujący. Prawo nie wymaga, żeby frachtujący legitymował się jakimkolwiek określonym prawem do przewożonych rzeczy. W szczególności frachtujący nie musi być właścicielem ładunku. Wystarczy, żeby władał ładunkiem tak, aby mógł, sam lub przez załadowcę, dostarczyć go do przewozu. Niemniej może nim być zarówno właściciel ładunku, jak i podmiot zawierający umowę przewozu w imieniu własnym w wykonaniu innego wiążącego go stosunku zobowiązaniowego np. spedytor, zawierający umowę przewozu na rachunek dającego zlecenie właściciela ładunku lub sprzedawca towaru na warunkach cif (*cost insurance freight*), według INCOTERNS zobowiązany do zawarcia umowy przewozu i ubezpieczenia oraz dostarczenia nabywcy konosamentu i polisy ubezpieczeniowej. Frachtujący w umowie czarteru na podróż jest czarterującym, a w przypadku umowy bukingowej – bukingującym. Podmioty działające w cudzym imieniu jako pośrednicy np. agent lub makler, nie będą frachtującym, nawet jeśli faktycznie będą zawierać umowę przewozu.

W żegludze morskiej działają również podmioty, które nie są stronami umowy przewozu, ale mają interes prawny w jej wykonaniu i pozostają w stosunku prawnym przynajmniej z jedną ze stron tej umowy. To są w szczególności załadowca i odbiorca.

Żaładowca jest trzecim, obok przewoźnika i frachtującego, autonomicznym wobec dwóch pierwszych, podmiotem uczestniczącym w wykonaniu umowy przewozu morskiego. Jeśli frachtujący sam nie dostarcza ładunku, może posłużyć się załadowcą, który dostarcza ładunek przewoźnikowi. We współczesnym prawie morskim załadowca występuje tylko w prawie polskim i niemieckim. Polskie prawo należy do tych nielicznych systemów prawa morskiego, które ustawowo odróżniają załadowcę od frachtującego. Prawo morskie systemu *common law* nie różnicuje frachtującego i załadowcy, używając jednej nazwy *shipper*, która obejmuje zarówno frachtującego jak i polskiego załadowcę. Również RHV w ujęciu art. 1 lit. a konwencji traktuje załadowcę jako podmiot zawierającą umowę z przewoźnikiem. W praktyce żeglugowej występuje natomiast niebędący załadowcą w rozumieniu II km, tzw. przetadowca (określany w języku angielskim jako *stevedor*), czyli podmiot, który dokonuje czynności technicznych związanych z dostarczeniem towaru na nabrzeże i umieszczeniem go na statku, działając przy tym na zlecenie frachtującego, załadowcy lub przewoźnika. Koncepcja załadowcy jest więc dziś raczej anachronizmem i stanowi przeżytek regulacji z połowy XX w. Ostatni projekt nowego kodeksu morskiego z 2018 r., który przygotowała Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego, nie uwzględnia w ogóle pojęcia załadowcy.

II km w art.105 par.3 określa załadowcę jako inną osobę, która w wykonaniu obowiązku frachtującego może dostarczyć ładunek przewoźnikowi. Nie jest jednak stroną tej umowy. Żaładowca, działając samodzielnie, wykonuje pewne obowiązki frachtującego i zarazem przyjmując na siebie własne obowiązki względem przewoźnika, a także osób trzecich względem umowy przewozu. Przewoźnika i załadowcy

nie wiąże żaden stosunek prawny, powstaje on dopiero z chwilą dostarczeniem ładunku. Dlatego też w przypadku spowodowania przez załadowcę opóźnienia w dostarczeniu towaru, roszczenie o wynikłe z tego faktu przestoju przysługuje przewoźnikowi w stosunku do frachtującego, a nie w stosunku do załadowcy. Jednak z momentem dostarczenia ładunku przewoźnikowi pomiędzy załadowcą i przewoźnikiem nawiązuje się bezpośredni stosunek prawny, będący stosunkiem z umowy przewozu. Załadowcy przysługują własne, odrębne prawa w stosunku do przewoźnika, a także ciążą na nim pewne obowiązki. W szczególności załadowca ma wyłączne prawo domagania się od przewoźnika wydania mu konosamentu na dostarczony do przewozu ładunek z wyjątkiem sytuacji, gdy frachtujący sam dostarcza ładunek (frachtujący ma wówczas prawa wynikające z przepisów odnoszących się do załadowcy, zgodnie z art.105 par.3 zdanie II). Jako legitymowany (pierwszy) posiadacz konosamentu wydane mu przez przewoźnika załadowca uzyskuje też prawo do odbioru ładunku i rozporządzania nim podczas przewozu (art. 131 § 1 II km).

Wewnętrzny stosunek frachtującego z załadowcą może być oparty na różnych podstawach prawnych, np. na umowie sprzedaży (przy obowiązku dostarczenia towaru przewoźnikowi), zlecenia, przewozu lądowego i wreszcie spedycji. Według prawa polskiego załadowca występuje wobec przewoźnika we własnym imieniu, jako samodzielny i wyodrębniony podmiot. Nie ma on wobec przewoźnika obowiązków wynikających z umowy przewozu, z wyjątkiem tych przypisanych przez II km wyłącznie załadowcy. Nie jest zobowiązany do zapłaty frachtu, przestoju, udziału w awarii wspólnej i pokrycia kosztów ratownictwa. Przysługują mu natomiast odrębne uprawnienia i obciążają specyficzne obowiązki. Może żądać od przewoźnika, na podstawie art.128 II km, wydania kwitów sternika, i odbiera od przewoźnika konosament (art.129 par.1 II km), przekazywany następnie legitymowanemu odbiorcy. Wyraża zgodę na umieszczenie przez przewoźnika ładunku na pokładzie (art.126 par.2 II km), z wyjątkiem kontenerów, przyjmowanych na statek przystosowany do przewozu kontenerów, i ładunków zwyczajowo przewożonych na pokładzie. Załadowcę, na podstawie art.132 par.1 II km, obciąża obowiązek dostarczenia przewoźnikowi lub jego agentowi danych o ładunku, które zostaną wpisane do konosamentu i ponosi odpowiedzialność za szkodę i wydatki wynikłe z niedokładności lub nieprawdziwości oświadczenia co do miary, objętości, liczby sztuk, ilości i wagi ładunku oraz jego znaków głównych. Na podstawie art.124 par.2 II km załadowca odpowiada za szkodę spowodowaną zawinionym złożeniem niedokładnego lub nieprawdziwego oświadczenia co do rodzaju lub właściwości ładunku. Załadowca odpowiada wreszcie, na podstawie art.132 par.2 II km za szkody spowodowane niedokładnym lub nieprawdziwym oświadczeniem dotyczącym rodzaju lub właściwości ładunku. Z kolei na podstawie art.127 par.1 II km załadowca odpowiada za szkody powstałe wskutek załadowania towarów niebezpiecznych,

jeśli towary te zostały fałszywie zadeklarowane lub przewoźnik nie mógł przy przyjęciu stwierdzić ich niebezpiecznych właściwości i nie został o nich właściwie uprzedzony. I wreszcie działania lub zaniechania załadowcy stanowią przesłankę egzonerującą przewoźnika z odpowiedzialności za szkody ładunkowe, zgodnie z art. 165 § 2 pkt 14 II km.

Kolejnym podmiotem, który, nie będąc stroną umowy przewozu, wchodzi w stosunek prawny z przewoźnikiem, jest odbiorca ładunku. Odbiorca jest uprawniony do odbioru ładunku w porcie przeznaczenia okazując przynajmniej jeden oryginał konosamentu lub, jeśli legitymuje się wszystkim oryginałami konosamentu, w innym porcie na trasie podróży statku. W doktrynie prawa morskiego podkreśla się, że przyjęcie towaru przez odbiorcę nie skutkuje zawarciem przez odbiorcę umowy z przewoźnikiem. W konsekwencji uznaje się, że świadczenia odbiorcy, wskazane w art. 137 II km, nie są świadczeniami wzajemnymi, lecz warunkiem wykonania przez przewoźnika obowiązków z konosamentu.

Odbiorcą może być sam frachtujący, lecz najczęściej jest to osoba trzecia np. nabywca towaru lub nabywca konosamentu. Jeśli odbiorcą jest osoba trzecia, np. nabywca konosamentu, umowa przewozu stanie się umową o świadczenie na rzecz osoby trzeciej ze skutkami określonymi w art. 393 kc. Odbiorca jest nadto wyposażony treścią szeregu przepisów działu I tytułu VI II km w zespół praw i obowiązków wobec przewoźnika w związku z wyładowaniem i odbiorem ładunku. Odbiorca może żądać oględzin ładunku po jego przybyciu do miejsca przeznaczenia i wydania ładunku. Może także dysponować ładunkiem w trakcie wykonywania przewozu, ale tylko w okresie, w którym odbiorca jest w posiadaniu całego setu konosamentów (wszystkich oryginałów konosamentu).

Odbiorca ładunku to podmiot, na rzecz którego umowa przewozu została zawarta, tj. frachtujący, lub podmiot, który wskutek przeniesienia na niego konosamentu, jest uprawniony do odbioru ładunku, nie będąc stroną umowy przewozu. W polskim prawie morskim, inaczej niż w prawie angielskim, odbiorca nie jest stroną umowy przewozu ładunku drogą morską. Niemniej z umowy przewozu wynikają dla odbiorcy określone uprawnienia, w szczególności prawo do odbioru ładunku, natomiast nie wynikają jeszcze dlań żadne obowiązki. Odbiorcą może być sam frachtujący, lecz najczęściej jest to osoba trzecia np. nabywca towaru lub nabywca konosamentu. Sytuacja prawna odbiorcy zmienia się zasadniczo w wyniku dwustronnej czynności prawnej wydania przez przewoźnika i przyjęcia przez odbiorcę przewiezionego ładunku. Powstaje wtedy między nim a przewoźnikiem stosunek prawny dwustronnie zobowiązujący, wynikający z umowy przewozu. Przez przyjęcie ładunku odbiorca zobowiązuje się bowiem, zgodnie z art. 146 II km, do zapłaty przewoźnikowi jego należności z tytułu frachtu, jeśli nie był zapłacony z góry, przestojowego, odszkodowania za przetrzymanie statku i wszelkich innych należności z tytułu przewozu ładunku. Spoczywa na nim również samodzielny

obowiązek zapłaty lub zabezpieczenia należnego od ładunku udziału w awarii wspólnej i wynagrodzenia za ratownictwo. Według poglądu starszej doktryny, przy czym pogląd ten jest w dalszym ciągu aktualny, odbiorca legitymowany konosamentem odpowiada wyłącznie według treści konosamentu, a nie według umowy przewozu np. w zakresie stawki frachtu czy przestojowego, jeśli przestój powstał przed przyjęciem konosamentu. Taka norma wynika *expressis verbis* z przepisu art.146 par.2 II km, poszerzona o należności określone w umowie przewozu, jeśli konosament do niej odsyła. Z kolei art.146 par.3 II km zawęził uprawnienie do dochodzenia od odbiorcy należności z tytułu przestoju lub przetrzymania statku w porcie załadunku tylko do sytuacji, gdy w konosamencie uwidoczniłoby się czas przestoju lub przetrzymania. Z chwilą przyjęcia ładunku, rozumianego jako czynność prawna, odbiorcę obciąża obowiązek fizycznego odbioru ładunku oraz, w przypadku przewozów kontenerowych, związany z tym obowiązek zwrotu pustego kontenera oraz obowiązek notyfikacji szkody w określonym czasie, tak aby zachować prawo do żądania odszkodowania.

Do czasu odbioru ładunku przewoźnik nie ma roszczeń do odbiorcy, w szczególności nie może domagać się od odbiorcy odebrania ładunku ani zapłaty frachtu czy też pozostałych świadczeń przypadających od odbiorcy. Orzecznictwo i doktryna prawa morskiego są zgodne, że przewoźnik nie może żądać od odbiorcy, by odebrał ładunek, nawet w sytuacji, gdy frachtujący jest odbiorcą tego ładunku. Odbiorca, składając oryginał konosamentu u przewoźnika lub osoby działającej w jego imieniu (np. agent), co jest stosowaną w praktyce żeglugowej formą złożenia oświadczenia o gotowości do przyjęcia ładunku, deklaruje gotowość przyjęcia ładunku. Dopiero wówczas odbiorca przyjmuje na siebie obowiązek spełnienia pewnych świadczeń nałożonych na niego przez przepisy prawa i przez konosament. Złożywszy stosowne oświadczenie i odebrawszy ładunek, odbiorca jest zobowiązany w stosunku do przewoźnika w takim zakresie, w jakim przewidują to przepisy II km oraz treść konosamentu. Wystawienie konosamentu jest samoistną podstawą dla świadczeń odbiorcy, niezależną od mocy obowiązującej umowy przewozu. Autonomiczność konosamentu w stosunku do umowy przewozu ilustruje klauzula frachtowa. Fracht płatny jest tylko w wysokości oznaczonej w konosamencie, natomiast jeśli w konosamencie nie określono kwoty frachtu, skutkuje to uchynieniem obowiązku zapłaty przy odbiorze przez odbiorcę. Z kolei klauzula w konosamencie *freight prepaid* (fracht opłacony) skutkuje wygaśnięciem roszczeń o fracht. Wyłączeniem nie są objęte należności z tytułu awarii wspólnej i wynagrodzenia za ratownictwo, jeśli te zdarzenia miały miejsce. Zarówno fracht jak i należności z awarii wspólnej i wynagrodzenie za ratownictwo objęte są, zgodnie z art.149 par.1 II km, ustawowym prawem zatrzymania ładunku, którego przewoźnik się zrzeka w przypadku umieszczenia w konosamencie klauzuli *freight prepaid*.

## 2.3. PODMIOTY ŚWIADCZĄCE USŁUGI POMOCNICZE W ŻEGLUDZE MORSKIEJ

### 2.3.1. Agent morski

II km reguluje cztery rodzaje usług pomocniczych w żegludze morskiej. Są to usługi agencyjne, holownicze, pilotowe i maklerskie. Trzy pierwsze z nich związane są ze statkiem, usługi maklerskie mają na celu znalezienie odpowiedniego ładunku dla statku. Na rynku żeglugowym działają również przedsiębiorcy świadczący usługi trymowania, sztauowania, cumowania, rzeczoznawcze, usługi shiphandlerskie (por. *shiphandling*). Nie są one jednak regulowane w II km, natomiast stosuje się do nich przepisy kc o dziele lub o umowach o świadczenie usług nienazwanych, do których stosuje się odpowiednio przepisy o zleceniu (art.750 kc).

Usługi agencyjne są bardzo rozpowszechnione w międzynarodowej żegludze morskiej. Wynika to ze stopnia komplikacji czynność zawierania umów zróżnicowanych co do charakteru prawnego, nadmiaru formalności w urzędach portowych czy wreszcie potrzeby korzystania z podmiotów miejscowych znających język, przepisy czy stosunki w danym kraju. Usługi agencyjne wykonywane są przez agenta, który na podstawie umowy podejmuje się za wynagrodzeniem stałego przedstawicielstwa armatora w określonym porcie lub na określonym obszarze (art.201 II km). II km nie zawiera definicji legalnej agenta. Możliwe jest natomiast wskazanie *essentialia negotii* umowy, której stroną jest agent. Jako warunki przedmiotowo istotne umowy agencyjnej II km wskazał stały charakter działań agenta, określony port lub określony obszar, przedstawicielstwo armatora i tylko armatora i ustalone wynagrodzenie. Różni to agenta morskiego od agenta w rozumieniu przepisów kc. Agent cywilny nie ma ograniczonego terytorialnie zakresu działania. Jest zazwyczaj pośrednikiem przy zawieraniu umów oznaczonego rodzaju na rzecz dającego zlecenie lub jest umocowany do zawierania takich umów w jego imieniu, przy czym zawieranie umów wymaga szczególnego umocowania. Może też być zleceniobiorcą każdej osoby fizycznej lub prawnej bez ograniczeń (art. 758 par.1 i 2 kc). Dodatkową okolicznością różniącą jest wymóg działania agenta cywilnego w obrębie działalności swego przedsiębiorstwa (czego nie ma w przypadku agenta morskiego) i inny termin przedawnienia roszczeń. Roszczenia agenta morskiego przedawniają po upływie dwóch lat (art.207 II km), natomiast do przedawnienia roszczeń agenta cywilnego stosuje się terminy ogólne określone a przepisie art. 118 kc, tj. po sześciu w obrocie powszechnym lub trzech latach w obrocie gospodarczym. Agentu morskiego od agenta cywilnego różni również możliwość działania tego pierwszego na rzecz obu kontrahentów umowy zawieranej przez

agenta morskiego w imieniu armatora, jeżeli armator wyrazi na to zgodę (art.202 par.3 II km). Agentowi morskiemu należy się wówczas wynagrodzenie od obu stron, w przypadku wynagrodzenia za działania na rzecz strony innej niż armator, oparte na przepisach kc. Inaczej kwestie wiążących wskazówek przekazywanych agentowi przez drugą stronę umowy agencyjnej uregulował kc i II km. Kc nie wprowadza *expressis verbis* uprawnienia do udzielania takich wskazówek agentowi, natomiast II km w art.204 wyraźnie stwierdza, że agent morski powinien stosować się do poleceń i wskazówek armatora.

Umowa, którą powinien zawrzeć podmiot zamierzający działać w żegludze morskiej jako agent morski, jest umową nazwaną, dwustronnie zobowiązującą, wzajemną, odpłatną, konsensualną, jednostronnie podmiotowo kwalifikowaną i zawartą na czas oznaczony lub nieoznaczony. Umowa zawarta przez agenta morskiego z podmiotem innym niż armator nie jest umową agencyjną w rozumieniu II km. Umowa agencyjna morska jest natomiast odmianą cywilnej umowy agencyjnej w rozumieniu kc, a regulacja w II km stanowi *lex specialis* wobec przepisów kc. Przepisy art. 761 par.1 kc, dotyczące prowizji, art.762 kc, dotyczące zwrotu wydatków i art.763 kc, który reguluje prawo zastawu dla zabezpieczenia roszczeń o prowizję, stanowią podstawy prawne roszczeń agenta morskiego wobec armatora, obok roszczenia o wynagrodzenie wynikające z art.205 II km. Agent morski może również w oparciu o przepis art.761 (7) kc, przyjąć na siebie odpowiedzialność za wykonanie umowy przez drugą stronę w ramach tzw. klauzuli *del credere*.

Zakres merytoryczny usług agenta morskiego został w art.204 II km oznaczony ogólnie poprzez wskazanie obowiązków dbania o interesy armatora, stosowania się do wskazówek i poleceń armatora oraz udzielania niezwłocznie potrzebnych wiadomości o przebiegu sprawy. Doktryna prawa morskiego wskazuje zaufanie armatora i lojalność wobec armatora jako podstawowe i niezbędne cechy agenta przy wykonywaniu usługi agencyjnej. Te cechy agenta pozwalają armatorowi powierzać mu swoje interesy, który ma wówczas pewność, że agent doloży wszelkich starań, zdolności organizacyjnych i kwalifikacji zawodowych w celu zabezpieczenia interesów armatora. Zawodowy charakter usług agenta morskiego skutkuje podwyższonym standardem staranności przy wykonywaniu zobowiązania (art.355 par.2 kc). Bardziej szczegółowy zakres działania agenta morskiego wynika z treści art.202 par.1 i 2 II km. Agent morski, wykonując usługi na rzecz armatora, jest uprawniony do podejmowania w jego imieniu zwykłych czynności związanych z uprawianiem żeglugi. W szczególności agent morski jest uprawniony do działania w imieniu armatora wobec urzędów i podmiotów zarządzających portami morskimi, do ułatwiania dla statku wszelkich czynności i przyjmowania oświadczeń związanych z przyjściem, postojem i wyjściem statku, do zawierania w imieniu armatora umów przewozu, umów ubezpieczenia morskiego oraz umów przeładunku i składu, do wystawiania konosamentów, do odbioru i zapłaty wszelkich należności zwią-



zanych z zawinięciem statku do portu i przewozem ładunku lub pasażerów oraz do dochodzenia w imieniu armatora roszczeń wynikających z umów przewozu i wypadków morskich. Pozornie tak określony w ustawie zakres działania wskazywałby na przedstawicielstwo jako formę dla relacji agenta z armatorem. Jednak bliższa analiza pozwala stwierdzić, że armator ma daleko idące uprawnienie do modyfikacji umocowania agenta poprzez oświadczenie armatora o zakresie umocowania agenta złożone w samej umowie agencyjnej, obejmujące również udzielenie pełnomocnictwa. W tekście przepisu znalazło się słowa „w szczególności”, a więc zadania agenta mają charakter przykładowy. Pozwala to armatorowi wybrać z listy o charakterze *numerus apertus* czynności, które powierzy agentowi w formie stosownych zapisów w umowie agencyjnej. Może również poszerzyć przykładowy zakres ustawowy o inne wskazane przez siebie czynności np. zawieranie umów o remont statku. Podstawową funkcją agenta morskiego jest występowanie w imieniu armatora w zakresie tzw. interesu ładunkowego, czyli akwizycji ładunków i poszukiwania pasażerów dla statku armatora, z którym łączy go umowa agencyjna. Może być pośrednikiem przy zawieraniu odpowiednich kontraktów dla swojego mocodawcy, może również sam zawierać w imieniu armatora umowy przewozu, ubezpieczenia morskiego czy przeładunku lub składu. Armator może również upoważnić agenta do dochodzenia roszczeń z umowy przewozu ładunku lub pasażera oraz roszczeń wynikających z wypadków morskich, przy czym w świetle przepisu art. 87 kpc, który dopuszcza do kręgu osób mogących pełnić funkcje pełnomocnika procesowego również osobę pozostającą ze stroną w stałym stosunku zlecenia, można uznać, że agent morski ma również pełnomocnictwo procesowe w procesach cywilnych. Warto zauważyć, że analogicznej regulacji nie ma w ustawie o postępowaniu przed sądami administracyjnymi. Zgodnie z art. 35 par. 1 tej ustawy pełnomocnikiem przed sądem administracyjnym może być jedynie adwokat lub radca prawny, inny skarżący lub uczestnik postępowania, jak również małżonek, rodzeństwo, wstępni lub zstępni oraz przysposobieni. Agent może również występować jako pełnomocnik armatora do spraw doręczeń. Zgodnie z przepisem art. 1135 (5) kpc strona, która nie ma miejsca zamieszkania lub zwykłego pobytu albo siedziby w Rzeczypospolitej Polskiej lub w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, jeżeli nie ustanowiła pełnomocnika do prowadzenia sprawy zamieszkałego w Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązana wskazać pełnomocnika do doręczeń w Rzeczypospolitej Polskiej. Należy dodać, że pełnomocnikiem strony do spraw doręczeń może być zarówno podmiot wymieniony w art. 87 kpc, jak i osoba spoza tego grona, o ile posiada pełną zdolność do czynności prawnych i miejsce zamieszkania lub siedzibę w Polsce. Pełnomocnikiem do doręczeń może być również osoba prawna. Pełnomocnik do doręczeń uprawniony jest jedynie do odbierania w imieniu strony kierowanych doń pism, nie może jednak działać w jej imieniu i na jej rzecz w sprawie ani składać oświadczeń w imieniu strony. Nie może być też zobowiązany przez sąd do doko-

nywania jakichkolwiek czynności. Agent może występować roli osoby pomocnej w rozwiązywaniu ewentualnego sporu. Pozostając w stałym kontakcie z armatorem, ma możliwość formułowania postulatów rozwiązania sporu, co, w przypadku ich przyjęcia, pozwala na uniknięcie sądowego rozstrzygnięcia sporu.

### 2.3.2. Makler

Historycznie usługi maklerskie są instytucją wcześniejszą niż agencja morska, a sam zawód maklera należy do najstarszych w żegludze morskiej. Wspomina o nim już traktat rzymsko-kartagiński z 509 p.n.e. Współcześnie makler morski jest nadal pośrednikiem przy zawieraniu umów wymienionych w art. 208 § 1 II km. Makler morski podejmuje się za wynagrodzeniem, na podstawie każdorazowego zlecenia, pośredniczenia w zawieraniu umów sprzedaży statków, umów przewozu, czarteru na czas, umów holowniczych, umów ubezpieczenia morskiego i innych umów związanych z obrotem morskim.

Zlecenie może objąć załatwianie dla statku wszelkich czynności związanych z jego przyjściem, postojem i wyjściem, a także innych czynności należących do zakresu działania agenta morskiego. Do tych czynności stosuje się odpowiednio przepisy o umowie agencji. Zlecenie pośredniczenia obejmuje umocowanie maklera do zawarcia zleconej umowy i do odbioru zapłaty w imieniu dającego zlecenie, chyba że zlecenie zawiera wyraźne ograniczenie, o którym druga strona wiedziała. Zgodnie z art. 210 II km, makler morski może podjąć się czynności na rzecz obu umawiających się stron, jeżeli udzieliły mu zlecenia. Obowiązany jest jednak powiadomić każdą stronę o podjęciu się czynności również na rzecz drugiej strony, a w pośredniczeniu powinien mieć na względzie interesy obu stron.

Uznaje się wyliczenia w powołanych przepisach II km za przykładowe, a katalog zawartych w nim umów za otwarty. Co za tym idzie, strony umowy maklerskiej mogą korzystać w szerszym zakresie ze swobody umów. Niemniej za podstawowe usługi maklera uznaje się pośrednictwo w morskich umowach przewozu i załatwianie wszelkich spraw związanych z pobytem statku w porcie, przy czym makler nie ma określonego terytorialnie obszaru działania dla swoich usług.

Maklerem morskim może być każda osoba fizyczna lub prawna. Zleceniodawcą maklera nie musi być armator. Może nim być właściciel ładunku zainteresowany jego przewozem.

Do *essentialia negotii* umowy, na podstawie której makler świadczy usługi, należy świadczenie usług maklerskich na podstawie każdorazowego zlecenia. W konsekwencji brak cechy stałości stosunku zobowiązaniowym. Są to jedynie dorywcze i jednorazowe czynności faktyczne lub prawne. Tym samym wyłącza się *de facto* element zaufania między stronami. W celu wywiązania się ze zlecenia

makler morski może podejmować wszelkie zgodne z prawem działania dla wykonania przyjętego zlecenia. Działalność maklera może ustać z chwilą zawarcia zleconej transakcji. Makler prowadzi działalność gospodarczą, która ma charakter zarobkowy, innymi słowy świadczy swoje usługi za wynagrodzeniem. Brak elementu wynagrodzenia w umowie powoduje wyłączenie stosowania przepisów II km do takiego stosunku prawnego.

Specyfiką zawodową działalności maklerskiej, bez konsekwencji prawnych dla statusu maklera, jest funkcjonowanie maklerów na giełdach frachtowych, organizowanych, wyspecjalizowanych i zinstytucjonalizowanych rynkach frachtowych, na których ustala się stawki frachtu i dochodzi do zawierania kontraktów przewozowych zgodnie ze ściśle określonymi zasadami. Praktyka morska wykształciła dwie grupy maklerów: frachtujących i klarujących. Makler frachtujący pośredniczy w zawieraniu umów przewozu, tzw. frachtowaniu statku. W żegludze trampowej frachtowanie polega na pośredniczeniu w zawieraniu umów przewozu ładunku morzem przez ułatwienie kontaktu właścicieli ładunków z armatorami. Makler klarujący zajmuje się organizacją obsługi statku w porcie. Dokonuje w imieniu armatora czynności związanych z klarowaniem statku oraz wszelkich czynności wobec władz portowych i innych organów. W każdym przypadku zawarta pomiędzy stronami umowa to czynność prawna dwustronnie zobowiązująca, odpłatna i konsensualna. Jest to umowa nazwana, umowa o usługi maklerskie, do której stosuje subsydiarnie się przepisy kc.

### **2.3.3. Holujący**

II km reguluje w art.217 usługi holownicze w portach i poza nimi. W porcie morskim usługi holownicze mogą świadczyć podmioty dysponujące specjalistycznymi holownikami, natomiast tzw. holowania morskie poza portami mogą być przeprowadzane zarówno przez podmioty postępujące się holownikami, jak i podmioty eksploatujące inne statki, w tym zwykłe statki towarowe. Najczęściej ma to miejsce w sytuacjach awaryjnych (np. uszkodzenie napędu statku), w których nie ma możliwości wysłania na pomoc holownika. Istotą usługi holowniczej jest pomoc statkowi w wykonywaniu manewrów w porcie lub przeprowadzenie (przeciągnięcie) go przy użyciu specjalnej liny (holu) na określonej trasie. Holowanie portowe, w odróżnieniu od holowania dalekomorskiego, może być albo dobrowolne albo obowiązkowe. Obowiązek korzystania z usług holownika w Polsce nie wynika z przepisów II km, a z zarządzeń dyrektorów poszczególnych urzędów morskich, zwanych przepisami portowymi. II km w art.59 nakłada na kapitana statku obowiązek korzystania z usług holownika, gdy wymagają tego przepisy lub bezpieczeństwo statku. Kapitan może również korzystać z tych usług, gdy uzna to za wskazane. Przepisy portowe określone

w zarządzeniu nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z 16 lipca 2018 r. – Przepisy portowe (Dz.Urz. Woj. Pomorskiego poz. 2832 ze zm.) oraz zarządzeniu nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z 26 lipca 2013 r. – Przepisy portowe (Dz.Urz. Woj. Zachodniopomorskiego poz. 2932 ze zm.) regulują bezpieczeństwo ruchu statków oraz korzystanie z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, w tym usług holowania. Przepisy portowe nakazują korzystanie z usług holownika w portach w zakresie uregulowanym przepisami. Kapitanowie poszczególnych portów otrzymali uprawnienie do zwolnienia statku lub akwenu portu na określony czas od obowiązku korzystania z usług holowniczych lub wyrażenia zgody na użycie mniejszej liczby holowników niż określono w przepisach dodatkowych odnoszących się do każdego portu w bardziej szczegółowy sposób. Przepisy w zakresie holowania odnoszą się do portów: Gdańsk, Gdynia, Elbląg, Władysławowo, Hel, Jastarnia, Szczecin, Police, Stepnica, Trzebież i Świnoujście.

II km zdefiniował usługi holownicze w art. 214 § 2, zaliczając do nich holowanie, pchanie, dopychanie, odciąganie lub przytrzymywanie statku, a więc te czynności, które wymagają połączenia holownika ze statkiem za pomocą odpowiedniej liny lub bezpośredniego kontaktu kadłubów obu statków, jak również samo przebywanie holownika w stanie gotowości w pobliżu statku w celu służenia mu pomocą w sytuacji, kiedy statek będzie potrzebował fizycznej pomocy holownika. Tego rodzaju usługą nazywa się asystą holowniczą.

Przesłanką świadczenia usługi holowniczej jest zawarcie umowy o jej świadczenie, którą II km nazywa skrótowo umową holowniczą. Przepisy działu VI tytułu VI k.m. nie określają formy, w jakiej powinna być zawarta umowa holownicza, a to oznacza, że umowa może być zawarta w dowolnej formie. Można ją zatem zawrzeć z użyciem wzorcowych formularzy stosowanych zazwyczaj w holowaniu oceanicznym i podpisywanych przez rozpoczęciem świadczenia usługi, np. TOWCON 2021, TOWHIRE 2021, opracowanych przez BIMCO, a także *per facta concludentia* lub poprzez pisemne zamówienie holowania. W tym ostatnim przypadku nie ma wcześniej podpisywanej umowy holowniczej, a po zakończeniu usługi wystawiany jest przez armatora holownika i podpisywany przez kapitana statku tzw. kwit holowniczy, stanowiący pisemne potwierdzenie wykonania umowy.

Stronami umowy holowniczej, której celem są usługi holownicze w porcie morskim, są armator holownika (statku holującego) i armator statku holowanego, w którego imieniu działa zwykle jego kapitan. Artykuł 214 II km określa prawa i obowiązki stron umowy, stanowiąc, że na jej podstawie armator holownika podejmuje się świadczenia usług holowniczych i że za te usługi należy mu się wynagrodzenie. II km rozszerza obowiązki armatora holownika w art. 216, określając, kiedy i w jakim stanie powinien być podstawiony holownik oraz w jaki sposób powinny być prowadzone usługi holownicze. II km nie przewiduje natomiast żadnych obowiązków po stronie armatora statku holowanego, za wyjątkiem zapłaty przez niego wynagro-

dzenia. Przepisy kodeksowe statuuja umowę holowniczą jako umowę dwustronnie zobowiązującą, odpłatną, wzajemną i konsensualną. Ta ostatnia cecha może budzić wątpliwości w świetle art.216 par.1 II km. Niepodstawienie przez armatora lub „dostawienie” (zgodnie z terminologią stosowaną w art. 216 § 1 km.) statku holującego (holownika) niezdatnego do wykonania usługi na czas i miejsce, w którym ma się odbyć usługa holownicza, wyłącza obowiązek świadczenia usługi. To mogłoby sugerować, że podstawienie holownika, tak jak wydanie rzeczy, jest konieczne, aby umowa doszła do skutku, a to z kolei mieści się w konstrukcji umów realnych, a nie konsensualnych. Jednak armatorowi statku oczekującego na holowanie nie przysługuje ustawowe prawo odstąpienia od umowy, a sama umowa dochodzi do skutku. Armator statku oczekującego na holowanie może natomiast na zasadach ogólnych (art.471 kc i następne) dochodzić od armatora holownika odszkodowania za niewykonanie umowy. Dwustronność umowy holowniczej dotyczy armatora holowanego statku i armatora holownika, ale w przypadku konieczności użycia kilku holowników do holowania bardzo dużego statku lub nietypowego obiektu pływającego może zdarzyć się, że holownicy należą do dwóch lub więcej armatorów. Wówczas może zaistnieć konieczność zawarcia kilku odrębnych dwustronnych umów holowniczych, w których jedną ze stron jest ten sam armator statku (obektu pływającego), a drugą poszczególni armatorzy holowników. W doktrynie prawa morskiego przeważa wykładnia rozszerzająca pojęcia armator holownika, użytego w art.214 II km. Podmiotem świadczącym usługę holowniczą może być, obok armatora, także czarterujący na czas, który wycarterował holownik od armatora lub właściciela holownika. Drugą stroną umowy holowniczej, oprócz armatora statku, może być również czarterujący statek na czas, a w przypadku holowanych obiektów pływających, które nie są statkami, stroną umowy może być albo właściciel takiego obiektu, albo podmiot mający do niego jakieś prawa, np. stocznia, która obiekt (np. kadłub statku) buduje. Charakter prawny umowy holowniczej nie jest jednolity i zależy od treści zobowiązania armatora statku holującego. W doktrynie prawa morskiego, w przypadku, gdy chodzi o usługi holownicze w porcie, uznaje się umowę holowniczą za odmianę umowy usługowej nienazwanej, której stosuje się odpowiednio przepisy o zleceniu (art. 750 kc). W przypadku samodzielnego przemieszczenia obiektu pływającego przez podmiot, który podejmuje tego rodzaju zobowiązanie, do umowy holowania stosuje się odpowiednio przepisy kc o umowie o dzieło (art.627 i następne kc). Odnosi się to w pierwszym rzędzie do holowania dalekomorskiego, którego celem jest przemieszczenia statku (obektu) na określonej trasie, co stanowi dzieło *sui generis*.

Do *essentialia negotii* umowy holowania należą odpłatność, o której II km wspomina nie tylko w art. 214, ale także w art. 217 statuującym dwa rodzaje wynagrodzenia, umowne lub, w braku ustalenia wynagrodzenia w umowie, słuszne. Nieodpłatne holowania z grzeczności, które dotyczą głównie małych jednostek,

takich jak np. kutry i łodzie rybackie oraz jachty morskie, nie będą podlegały przepisom II km o usługach holowniczych.

Warto zauważyć, że holowanie wchodzące w zakres akcji ratowniczej, będzie traktowane jak pomoc udzielana statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie. Mimo faktycznych czynności holowniczych, taka usługa będzie ratownictwem morskim, wynagradzanym według zasad ratownictwa morskiego, określonych w art. 232 i 239 II km. Natomiast, zgodnie z art. 235 II km, kto na podstawie umowy podjął się świadczenia usług holowniczych, ma prawo do wynagrodzenia za ratownictwo morskie, gdy statek znalazł się następnie w niebezpieczeństwie, jeżeli udzielił mu usług wyjątkowych, które wykraczały poza zakres wykonania zawartej przez niego umowy. Treść tego przepisu odwołuje się formuły zawartej w art. 17 SALVAGE. Zatem w zwykłych okolicznościach, bez usług wyjątkowych, holujący nie ma prawa do wynagrodzenia za pomoc lub ratunek statku przez niego holowanego lub jego ładunku.

#### **2.3.4. Pilot**

Istotą usługi pilota jest wykwalifikowane doradztwo nawigacyjne na akwenach trudnych lub nieznanach kapitanowi statku pilotowanego, takich jak porty, kanały, cieśniny czy rzeki. Jednak kapitan i załoga nie są zwolnieni z obowiązków, a kapitan zachowuje uprawnienia decyzyjne. Co do zasady pilot pozostaje w czasie pilotowania pod kierownictwem kapitana statku pilotowanego (art. 221 par. 1 II km), a jego usługa polega na udzielaniu kapitanowi informacji i rady w prowadzeniu statku ze względu na warunki nawigacyjne (art. 220 II km). Korzystanie z usług pilota nie zwalnia kapitana statku pilotowanego z odpowiedzialności za kierownictwo statku (art. 221 par. 3 II km). Za szkody wyrządzone osobom trzecim przez pilota przy świadczeniu usługi pilotowej odpowiada armator statku pilotowanego.

Każdorazowo usługa pilotowa świadczona jest na podstawie umowy, zgodnie z art. 223 II km. II km nie zawiera definicji umowy pilotażowej, niemniej z przepisów działu VII można wyprowadzić *essentialia negotii* tej umowy, a mianowicie państwowo uznane kwalifikacje zawodowe pilota i wynagrodzenie pilota. W doktrynie prawa morskiego uznaje się, że umowa ta jest odmianą nienazwanej umowy o świadczenie usług w żegludze morskiej, do której, przy braku odpowiednich przepisów w II km, stosuje się przepisy o umowie zlecenia (art. 750 kc w związku z art. 1 par. 2 II km). Umowa taka jest umową dwustronnie zobowiązującą, wzajemną, odpłatną, konsensualną i jednostronnie kwalifikowaną podmiotowo. Stronami umowy są: armator statku, w którego imieniu może występować jego kapitan, oraz przedsiębiorca świadczący usługi pilotowe. Nie ma tu znaczenia, czy przedsiębiorca jest osobą prawną (np. spółką z ograniczoną odpowiedzialnością), czy też osobą

fizyczną prowadzącą własną działalność gospodarczą. Istotne jest natomiast, że usług pilotowych nie może świadczyć osoba fizyczna niebędąca przedsiębiorcą. *Novum* organizacyjnym (I km nie znał takiej instytucji) jest wprowadzona art.229 II km instytucja stacji pilotowej. Zgodnie z jego treścią, stacja organizuje i koordynuje świadczenie usług pilotowych na polskim morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego.

Zarówno w ramach przedsiębiorstwa, jak i jako osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą, usługę pilotową może świadczyć jedynie osoba mająca odpowiednie kwalifikacje i uprawnienia pilotowe. Dodatkowo osoba taka musi być wpisana na listę pilotów, którą prowadzi właściwy dyrektor urzędu morskigo (art.227 II km). Wymagania kwalifikacyjne pilota morskigo oraz warunki uzyskania i odnowienia dokumentów potwierdzających uzyskanie kwalifikacji pilota morskigo określa rozporządzenie MG MiŻŚ z 17.11.2017 r. w sprawie pilotażu morskigo (Dz.U. z 2018 r. poz. 38). Objęcie szczegółowymi przepisami prawa pilotów morskich oznacza objęcie tej grupy zawodowej nadzorem państwowym. Dokumentem potwierdzającym kwalifikacje do pilotowania statków w określonym rejonie pilotowym jest dyplom pilota morskigo, natomiast dokumentem uprawniającym do pilotowania konkretnych statków (w zależności od ich długości lub typu) w tym rejonie jest uprawnienie pilotowe. Dla pilotów prowadzących statki w pilotażu pełnomorskim, tzn. na polskim morzu terytorialnym i pozostałych akwenach Morza Bałtyckiego, dokumentem potwierdzającym kwalifikacje pilotowe jest dyplom pilota morskigo w pilotażu pełnomorskim. Pilot pełnomorski może pilotować statek, jeżeli posiada uprawnienie pilotowe oraz kartę identyfikacyjną pilota morskigo. Pierwszy z tych dokumentów stwierdza, że pilot ma kwalifikacje do prowadzenia statków morskich po Morzu Bałtyckim, drugi zaś uprawnia go do tego. Karta jest dodatkowym dokumentem, który oprócz tego, że identyfikuje pilota, skierowany jest do władz państwowych (w tym, jak można domniemywać, władz państw nadbałtyckich) z prośbą o pomoc w wykonywaniu przez pilota jego obowiązków służbowych. Dyplom pilota morskigo i uprawnienie pilotowe wydaje właściwy dyrektor urzędu morskigo, który nadzoruje rejon pilotowy, w którym pilot będzie świadczyć usługi pilotowe. W przypadku dokumentów pilotów pełnomorskich organem uprawnionym do ich wydawania jest albo Dyrektor Urzędu Morskigo w Gdyni, albo Dyrektor Urzędu Morskigo w Szczecinie.

Strony umowy pilotowej powinny w umowie określić wynagrodzenie za przeprowadzenie usługi. Zgodnie z art.223 II km, w przypadku pilotażu dobrowolnego wysokość wynagrodzenia może być dowolna, a w przypadku pilotażu obowiązkowego wynagrodzenie umowne nie może przekraczać stawki w taryfie opłat pilotowych ustalonej przez związek pilotów i zaakceptowanej przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskigo. Aktualne maksymalne wysokości opłat za usługi pilotowe określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12.05.2004 r. w sprawie

taryfy maksymalnych wysokości opłat za usługi pilotowe świadczone w pilotażu obowiązkowym oraz trybu ich pobierania (Dz.U. Nr 128, poz. 1338). Opłaty uzależnione są głównie od wielkości statku pilotowanego lub zespołu holowniczego. Inne taryfy opłat pobieranych za usługi pilotowe obowiązują za usługi świadczone w portach Szczecin i Świnoujście, a inne w Gdyni i Gdańsku. Stawki opłat ulegają zwiększeniu za świadczenie szczególnego rodzaju usług pilotowych, np. za pilotowanie statku bez sprawnych maszyn lub steru albo za dokowanie lub wydokowanie statku. Stawki ulegają obniżeniu w przypadku statków pasażerskich korzystających w sposób ciągły z usług pilotowych w danym porcie albo w przypadku innych statków regularnie zawijających do portu, po osiągnięciu odpowiedniej liczby zawinięć w ciągu roku. Przedsiębiorcy pilotowi oferują też zniżki na swoje usługi dla statków szkolnych oraz niekomercyjnych organizacji badawczych i ekologicznych przybywających z oficjalną wizytą do danego portu. Za usługę pilotową na jednostkach (obiektach pływających), których wymiarów nie można ustalić na podstawie ich długości, szerokości i zanurzenia, przedsiębiorcy pilotowi pobierają opłaty umowne ustalone w porozumieniu ze zlecającym usługę pilotową. Zgodnie z art.223 par.3 II km, pilotowi w czasie przebywania na statku należy się odpowiednie pomieszczenie i wyżywienie, jeśli okoliczności tego wymagają. W przypadku krótkich pilotowań pomieszczenie nie jest zwykle potrzebne, natomiast w przypadku pilotowań dłuższych lub gdy statek prowadzi na zmianę kilku pilotów, takie dodatkowe pomieszczenie jest wręcz niezbędne. Niektóre zagraniczne taryfy opłat pilotowych przewidują kary w przypadku braku kabiny dla pilota, np. brak kabiny na statku pilotowanym w Kanale Sueskim „kosztuje” dodatkowe 5000 dolarów amerykańskich, zgodnie z art.105 pkt 9 *Suez Canal Rules of Navigation*.

### **2.3.5. Ratownik morski**

Nawiązując do doktrynalnej definicji ratownictwa morskiego, uznaje się, że ratownikiem morskim jest podmiot podejmujący działania podjęte w celu niesienia pomocy ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie oraz w celu ocalenia mienia, któremu grozi niebezpieczeństwo, przed utratą lub uszkodzeniem, a także zapobieżenia szkodzie w środowisku lub zminimalizowania jej rozmiarów. Ratownik może podejmować czynności ratownicze zarówno w ramach przedsiębiorstwa, określane jako ratownictwo kontraktowe, jak i doraźnie, zwane ratownictwem czystym. Jego działania mogą przybrać w zasadzie każdą formę, np. holowanie ratownicze, zwalczanie pożarów, ściągnięcie z mielizny, usuwanie uszkodzeń. Wyłącza się natomiast pomoc udzieloną statkowi, która ma wyłącznie charakter moralny, duchowy czy intelektualny. Przedmiotem ratownictwa morskiego mogą być wskazane w art. 232 § 2 II km wierzytelności, tj. fracht oraz opłaty za przewóz



pasażerów i bagażu. Ratownik może prowadzić działania ratownicze zarówno z powietrza, jak i od strony lądu, tzw. ratownictwo brzegowe oraz na morzu przez statki lub ze statków. Prowadzone ze statku morskiego ratownictwo innego statku morskiego i mienia z tego statku oraz statku żeglugi śródlądowej lub wodnosamolotu na wodach śródlądowych stanowi ratownictwo morskie. W stosunku do innego mienia stosuje się ograniczenie, aby statek znajdował się na morzu (art.232 par.3 II km). Polska skorzystała, na podstawie art. 30 ust.1 lit. a, b i d SOLVAGE, z możliwości wprowadzenia zastrzeżeń i wyłączyła stosowanie jej postanowień w sytuacji, gdy działania ratownicze odbywają się na wodach śródlądowych, a wszystkie uczestniczące w nich statki są statkami żeglugi śródlądowej, a także gdy działania ratownicze odbywają się na wodach śródlądowych i nie uczestniczy w nich żaden statek. Tego typu czynności ratownicze nie będą zatem traktowane jako ratownictwo morskie.

Doktryna prawa morskiego wskazuje na różnorodność ratowanych dóbr prawnych, wyróżniając życie ludzkie, mienie i środowisko. Z kategorii mienie wyłączone są urządzenia wiertnicze podczas ich wykorzystania w celu poszukiwania lub eksploatacji zasobów mineralnych dna morskiego (art.247 II km). Te same urządzenia poza procesem eksploatacyjnym (w porcie lub w trakcie przemieszczania się na obszar działalności eksploatacyjnej) mogą być przedmiotem działań ratownika morskiego. Poza zakresem przedmiotowym ratownictwa morskiego znajduje się również mienie zatopione w morzu, np. ładunki, statki lub wraki historyczne. Co prawda SALVAGE przyjęła rozwiązanie dopuszczające ratowanie takiego mienia, ale Polska, która ratyfikowała konwencję z mocą obowiązującą od 2006r., skorzystała z art.30 ust.1 lit. d SALVAGE i wniosła stosowne zastrzeżenie do art.1 lit. c zawierającego szeroką definicję mienia z uwzględnieniem mienia zatopionego. W efekcie, SALVAGE nie znajdzie zastosowania do dóbr kultury o walorach prehistorycznych, historycznych lub archeologicznych na dnie morskim pod polskimi wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym. Natomiast II km uregulował instytucję wydobywania mienia z morza odrębnie w art. 282–291.

Nową instytucją przyjętą w SALVAGE i w II km jest tzw. ratownictwo ekologiczne. Czynności podejmowane w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem będą obejmowały m.in. usuwanie rozlewów olejowych lub innych substancji zanieczyszczających lub szkodliwych z powierzchni morza oraz zapobieganie ich przenikaniu do środowiska, poszukiwanie i usuwanie znajdujących się na morzu ładunków szkodliwych lub niebezpiecznych. Podjęcie przez ratownika akcji ratowniczej wobec statku lub ładunku grożącego wyrządzeniem szkody w środowisku uprawnia do zwrotu wydatków ratownika (art.241 par.1 II km). Jeśli ratownik zapobiegł szkodzie w środowisku lub zmniejszył jej rozmiary, świadczenie z art.241 par.1 może być podwyższone do 30%, a w wyjątkowych wypadkach możliwe jest sądowe podwyższenie tej granicy do 100% (art.241 par.3 II km). Charakterystyczne

dla ratownictwa ekologicznego jest łączenie elementów publicznoprawnych związanych z wykonywaniem zadań publicznych i prywatnoprawnych odnoszących się do działań o charakterze gospodarczym. Uprawnienia organów administracji morskiej w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego określa w szczególności Ustawa z 16.03.1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, uwzględniająca przyjęte uregulowania międzynarodowe w tym zakresie. Czynności podejmowane w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem będą obejmowały m.in. usuwanie rozlewów olejowych lub innych substancji zanieczyszczających lub szkodliwych z powierzchni morza oraz zapobieganie ich przenikaniu do środowiska, poszukiwanie i usuwanie znajdujących się na morzu ładunków szkodliwych lub niebezpiecznych itp. W ramach swoich kompetencji ustawowych dyrektor urzędu morskiego, w przypadku zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem polskiego obszaru morskiego, może nakazać kapitanowi ratowanie statku (art. 21 ust. 2 pkt 2 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki). Ponadto uprawnienia dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na miejsce, w którym znajduje się statek, wykorzystywane w celu ochrony środowiska morskiego w razie zaistnienia określonych zdarzeń wpływających na bezpieczeństwo statku lub zagrażających bezpieczeństwu morskiemu, określa ustawa o bezpieczeństwie morskim w art. 88 i 89. W ramach przyznanych mu kompetencji dyrektor urzędu morskiego może nakazać kapitanowi statku znajdującego się w niebezpieczeństwie lub statku potrzebującego pomocy podjęcie niezbędnych działań mających na celu powstrzymanie zagrożenia środowiska czy skierowanie statku do miejsca schronienia. Zadania w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń w związku z podjętą akcją ratowniczą na morzu wykonuje Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, zgodnie z przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim (art. 23a ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki). Natomiast prywatnoprawny charakter ratownictwa ekologicznego wyraża się w umownym charakterze świadczonych usług i uprawnieniu do **sui generis** wynagrodzenia. Wynagrodzenie składa się ze zwrotu poniesionych wydatków w związku z akcją ratowniczą i z nagrody w przypadku zakończenia akcji ratowniczej sukcesem. Ta formuła określana jest angielskim zwrotem *expenses plus reward*.

Ratownik podejmujący się ratowania mienia musi liczyć się z ryzykiem poniesienia kosztów akcji ratowniczej, jeśli jego działania nie doprowadzą do sukcesu, czyli uratowania statku lub ładunku. II km w art. 233 wprowadził inną niż art. 757 kc regulację, zgodnie z którą wynagrodzenie za ratownictwo morskie się nie należy, jeśli nie przyniosło pożytecznego wyniku, określaną po angielsku *no cure – no pay*.

Ratowanie życia ludzkiego na morzu ma co do zasady charakter obowiązkowy i jest nieodpłatne. Obowiązek taki ciąży na każdym, kto znajduje się na morzu (art. 242 II km). Również państwo, opierając się na fundamentalnej zasadzie poszano-

wania życia ludzkiego i w zgodzie ze zobowiązaniami międzynarodowymi, realizuje zadania poszukiwania i ratowania życia na morzu. W odniesieniu do wszystkich rodzajów ratownictwa przyjęło się wskazywać stan niebezpieczeństwa jako główny elementów stanu faktycznego, warunkujący kwalifikacje zawartej umowy jako umowy o ratownictwo morskie i prawo do wynagrodzenia za ratownictwo morskie (art.231 i 232 II km). Obok tego elementu konieczne jest istnienie jeszcze dwóch innych, tj. dobrowolności świadczenia usług oraz sukcesu podjętych działań. II km przewidział w art.261 par.1 sytuację, gdy niesienie pomocy statkowi jego załodze i pasażerom jest obowiązkowe. Dotyczy statków, które się zderzyły, z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to sytuacji, gdy pomoc drugiemu statkowi niesie ze sobą poważne niebezpieczeństwo dla statku ratującego oraz jego pasażerów i załogi. Obowiązek niesienia pomocy dotyczy każdego ze statków, niezależnie od tego, który ponosi winę za zderzenie. Za ratownictwo świadczone w ramach obowiązku ustawowego nie należy się ratownikowi wynagrodzenie. Obowiązek ustawowy nie wyklucza jednak wynagrodzenia w razie wyświadczenia usług, które wykroczyły poza obowiązek wynikający z ustawy, np. ratowanie ładunku.

Przesłanką warunkującą podjęcie działań ratowniczych jest stan niebezpieczeństwa grożący dobru wymagającemu pomocy, ocenianemu według stanu z chwili udzielania pomocy. Istnienie niebezpieczeństwa jest warunkiem koniecznym uznania akcji ratowniczej za ratownictwo morskie. Ma także znaczenie dla kwalifikacji prawnej zawartej umowy jako umowy o ratownictwo. Zawarcie przez strony umowy o ratownictwo w sytuacji, gdy nie występuje stan niebezpieczeństwa, powinno skutkować jej zmianą na inny typ umowy (np. umowę o holowanie). Charakter i stopień niebezpieczeństwa są jednymi z czynników wpływających na wysokość wynagrodzenia należnego ratującemu (art. 239 § 1 pkt 4 II km).

W doktrynie prawa morskiego niebezpieczeństwo definiuje się jako sytuację zagrażającą utratą życia ludzi znajdujących się na statku albo utratą lub uszkodzeniem statku i znajdującego się na nim mienia, której nie można zmienić bez pomocy z zewnątrz. Istnienie niebezpieczeństwa nie jest zależne od poziomu zagrożenia, przy czym wystarcza nawet niski poziom zagrożenia ratowanego mienia. Poziom niebezpieczeństwa determinuje natomiast wysokość wynagrodzenia za ratownictwo. Niebezpieczeństwo może mieć charakter bezpośredni (np. pożar) lub pośredni (np. poważna awaria systemu napędowego lub urządzeń sterowych statku znajdującego się przy dobrej pogodzie na morzu, której nie można usunąć własnymi siłami). Niebezpieczeństwo musi być możliwe lub dające się przewidzieć. Niebezpieczeństwo grożące statkowi i znajdującemu się na nim lub z niego pochodzącemu mieniu, a także innemu mieniu, musi być realne. Przyjmuje się, że niebezpieczeństwo jest realne, jeśli statek (lub inne mienie) nie jest w stanie odwrócić grożącego niebezpieczeństwa własnymi środkami, bez pomocy z zewnątrz. W doktrynie prawa morskiego utrzymało się przekonanie, że niebezpieczeństwo niekoniecznie

musi mieć charakter obiektywny. Wystarczające może być subiektywne przekonanie osoby żądającej udzielenia pomocy o istnieniu zagrożenia i potrzebie wezwania pomocy. Szczególne znaczenie dla przyjęcia istnienia niebezpieczeństwa w konkretnych okolicznościach ma ocena kapitana statku ratowanego. Wystarczającym dowodem istnienia niebezpieczeństwa i powstania uprawnienia do wynagrodzenia ratowniczego jest wykazanie, że statek wzywał pomocy. Nie można odmówić wynagrodzenia ratowniczego temu, kto wykaże, iż do akcji ratowniczej przystąpił na wezwanie albo za zgodą kapitana uratowanego statku. Z drugiej jednak strony ratownik musi liczyć się z odmową wynagrodzenia, jeśli ratowany odmówi przyjęcia zaoferowanej pomocy, która w jego ocenie jest zbędna lub niewspółmierna do korzyści, które może osiągnąć. Sprzeciw może wyrazić armator, kapitan statku oraz właściciel mienia poza statkiem, znajdującego się w niebezpieczeństwie. Uprawnienie takie nie zostało natomiast przyznane właścicielowi ładunku znajdującego się na statku. Sprzeciw musi spełniać dwie cechy: musi być wyraźny i uzasadniony. Zakaz statku ratowanego powinien zawierać jednoznaczny i czytelny sygnał, że pomoc nie jest oczekiwana. Ponadto ocena sytuacji, w jakiej znajduje się statek lub mienie, nakazuje przyjąć, że istnieją racjonalne powody, dla których sprzeciw został zgłoszony. W doktrynie prawa morskiego podkreśla się, że ratujący nie traci prawa do wynagrodzenia, jeżeli oceniana rozsądnie sytuacja, w jakiej znajdował się statek ratowany, nie pozwalała kapitanowi na odrzucenie pomocy. Takie poddanie swoistej kontroli decyzji armatora lub kapitana statku ratowanego wynika ochrony interesy publicznego. Względ na bezpieczeństwo osób znajdujących się na statku bezzasadnie odmawiającym, leżących w interesie publicznym pomocy czy działań w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku, dla którego statek jest realnym i nieuchronnym zagrożeniem, mogą uzasadniać interwencję ratownika wbrew woli ratowanego, z zachowaniem prawa ratownika do wynagrodzenia.

Wynagrodzenie ratownika oraz zwrot kosztów przez niego poniesionych na zachowanie, oszacowanie i sprzedaż mienia są ustawowo chronione przez wprowadzony w art.245 II km zastaw ustawowy na mieniu uratowanym. Ratownik może zaspokoić się z przedmiotu zastawu bez względu na to, czyją stał się własnością, i z pierwszeństwem przed wierzycielami osobistymi właściciela rzeczy, z wyłączeniem tych, którym z mocy ustawy przysługuje pierwszeństwo szczególne (art. 306 w zw. z art. 326 kc i art. 1 § 2 II km). *Numerus clausus* roszczeń ratownika zabezpieczonych zastawem zawiera art.245 par.3 II km. Dodatkowym instrumentem zabezpieczającym roszczenia ratownika prawo zatrzymania (*ius retentionis*) rzeczy objętych przez ratującego w posiadanie w związku z ratownictwem (art.245 par.3 II km), niezależnie od tego, kto jest ich właścicielem. Prawo zatrzymania upada po skutecznym przedstawieniu przez ratowanego zabezpieczenia np. złożenia świadczenia do depozytu sądowego, gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej albo gwarancji klubu P&I (forma samoubezpieczenia armatorów), w praktyce

najczęściej stosowane. Niezależnie od uprawnień wynikających z art. 245 par. 3 II km, ratownikowi na zabezpieczenie wynagrodzenia służy przywilej na uratowanym statku (art. 90 w zw. z art. 91 pkt 3 II km), z wyłączeniem świadczeń za ratownictwo ekologiczne określone art. 241 II km. Przywilej taki nie przysługuje z tytułu zapłaty świadczenia, o którym mowa w art. 241 II km. Ratownik korzysta także z przywileju na ładunku z tytułu wynagrodzenia przypadającego od ładunku za ratownictwo (art. 156 § 1 i 2 pkt 2 II km).

## 2.4. KAPITAN

Kapitan jest instytucją prawną, wokół której powstała szczególna legenda, oparta na prawdziwych bądź wymyślonych postaciach kapitana. Kapitan urastał do roli „drugiego po Bogu”, obdarzony ponadludzkimi cechami i możliwością ich wykorzystania szczególnie w sytuacjach ekstremalnych. Tacy kapitanowie jak Edward Smith, kapitan „Titanica”, czy Pierro Caleoni, kapitan „Andrea Doria”, tworzyli tę legendę w czasach współczesnych. Są również antybohaterowie etosu kapitańskiego na czele z Francesco Schettino, kapitanem „Costa Concordia”. Etos kapitański miał pewien wpływ na regulacje prawnych obowiązków kapitana jako osoby sprawującej kierownictwo statku. Niektóre nałożone przez II km na kapitana obowiązki przewyższają obowiązki pracownicze ciążące na podstawie przepisów kodeksu pracy na „zwykłych”, lądowych pracownikach. Nadto kapitan, będący również pracownikiem armatora, wykonuje szereg obowiązków nieprzewidzianych w lądowym kodeksie pracy, który będzie stosowany wobec kapitana tylko w zakresie nieuregulowanym przepisami II km.

W II km instytucja kapitana uregulowana jest w Tytule III, podzielonym na cztery działy, z których pierwszy „Przepisy ogólne” zawiera przepisy od art. 53 do 55, drugi „Obowiązki kapitana” przepisy od art. 56 do art. 66, trzeci „Uprawnienia kapitana” przepisy od art. 67 do art. 70 i czwarty „Publicznoprawne funkcje kapitana” przepisy od art. 71 do art. 72. II km nie definiuje pojęcia kapitana statku. Definicji legalnej nie ma również w konwencjach morskich. Tylko ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki w art. 4 pkt 3 zawiera definicję legalną, zawężając ją tylko do zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki, zgodnie z którą kapitan to osobą kierującą pracą na statku. Na poziomie doktrynalnym kapitana definiuje się jako osobę fizyczną, która jest odpowiedzialna za statek oraz za wszystkie znajdujące się na nim rzeczy (m.in. ładunek) i osoby, a także za wykonywanie prawa państwa bandery statku, na którym jest zatrudniona. Od kapitana wymaga się wysokich, osobistych kwalifikacji zawodowych. Objęcie funkcji kapitana statku morskiego zależy od decyzji armatora, czyli pracodawcy, ale także od wielkości statku,

od napędu statku, rodzaju żeglugi morskiej, którą statek uprawia, oraz kwalifikacji i tzw. wypływanía, czyli posiadanej przez kapitana praktyki pływania określonej liczbą lat, miesięcy i dni na konkretnych typach statków morskich. Kapitanem każdego statku w każdym rodzaju żeglugi morskiej może być tylko osoba posiadająca dyplom kapitana żeglugi wielkiej. W przypadkach kwalifikowanych obejmujących statki pasażerskie, zbiornikowce, chemikaliowce i gazowce, które muszą spełniać wyższe wymagania w zakresie bezpieczeństwa morskiego, kapitanem może być tylko osoba, która wcześniej przeszła odpowiednią praktykę oficerską na takich statkach oraz odbyła specjalistyczne przeszkolenie.

II km wyeksponował funkcję kierowniczą kapitana w art.53 par.1, stwierdzając, że, kapitan sprawuje kierownictwo statku i wykonuje inne funkcje określone przepisami. Pozakodeksowa regulacja obowiązków kapitańskich jest bardzo rozbudowana, zarówno na poziomie ustawowym, jak i rozporządzeń i obecnie obejmuje 17 krajowych aktów prawnych, m.in. *Ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich* (art. 8 ust. 2, art. 9 ust. 3, art. 14 ust. 4, art. 15, art. 35 ust. 5, art. 43, art. 45, art. 46, art. 48), *Ustawa – Prawo o aktach stanu cywilnego* (art. 96 ust. 1, art. 96 ust. 7), *Ustawa o bezpieczeństwie morskim* (art. 19, art. 30 ust. 1 pkt 1, art. 41 ust. 2, art. 41 ust. 4, art. 53 ust. 3, art. 85, art. 87, art. 88, art. 108 ust. 1), *Ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki* (art. 9, art. 10, art. 10b, art. 11–13), *Rozporządzenie o inspekcji jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego i wzorze karty bezpieczeństwa jachtu morskiego* (par.11) oraz dwie konwencje CLC i INTERVENTION.

II km określa pozycję prawną kapitana poprzez wskazanie trzech płaszczyzn jego działalności, czwarta wynika z przepisów pozakodeksowych. Kapitan jest *ex lege* osobą sprawującą kierownictwo statku (art. 53 § 1), ustawowym przedstawicielem armatora i osób zainteresowanych ładunkiem (art. 54), podmiotem uprawnionym do zastępstwa niektórych organów państwowych (art. 71–72) oraz osobą kierującą pracą na statku (art. 38 ust. 1 ustawy o pracy na morzu, art. 4 pkt 3 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki).

W ramach ustawowej funkcji kierowania statkiem, sprawowanej przez kapitana na podstawie marynarskiej umowy o pracę zawartej z armatorem, kapitan sprawuje kierownictwo nautyczne, uznawane za podstawowy obowiązek kapitana. Kierownictwo statku oznacza również kierownictwo administracyjne, obejmujące m.in. prowadzenie dziennika okrętowego i innych dokumentów statkowych wymaganych prawem, a także gospodarcze albo eksploatacyjne, związane z działalnością komercyjną, oraz kierowanie pracą na statku. Kapitan kieruje załogą statku morskiego i sam jest jednym z członków załogi. Biorąc pod uwagę charakter funkcji, czynności i zadań, należy stwierdzić, że kapitan może wpływać na stosunki cywilnoprawne, administracyjnoprawne, karnoprawne, pracy na morzu, międzynarodowego prawa publicznego wraz z międzynarodowym prawem zwyczajowym. Przy wszystkich

tych czynnościach (*verba legis* „czynnościach służbowych”, art.56 II km) kapitan zobowiązany jest dochować staranności sumiennego kapitana statku.

W ramach kierownictwa nautycznego mieści się obowiązek dbałości kapitana o zdatność statku do żeglugi (art.57 II km). Część czynności faktycznych w tym zakresie kapitan powinien wykonać osobiście, inne mają charakter kontroli i nadzoru nad należytym wykonaniem zadań przez członków załogi.

W ujęciu kodeksowym i pozakodeksowym na kierownictwo nautyczne statku morskiego składają się także uprawnienia i obowiązki kapitana w zakresie bezpieczeństwa morskiego, a przede wszystkim bezpieczeństwa żeglugi, statków morskich, pasażerów, załogi, a także ratownictwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczaniu morza oraz ochrony środowiska morskiego. Składają się na nie czynności kapitana statku w zakresie bezpieczeństwa morskiego (częściej określane angielskim terminem *maritime safety*), włączając w to również bezpieczeństwo i ochronę na morzu (częściej określane angielskim terminem *maritime security*). Bezpieczeństwo morskie obejmuje ochronę statków i ich załóg, pasażerów oraz wszystkich innych osób przebywających na nich przed niezamierzonymi zagrożeniami i szkodami, wynikającymi z konsekwencji, które niosą ze sobą niebezpieczeństwa morza, np. nieprzewidywalne w skutkach warunki atmosferyczne. Szczególne obowiązki ciążyą na kapitanie w związku z wypadkiem morskim. Kapitan statku jest zobowiązany niezwłocznie poinformować o wypadku Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich (art.66 par.1 II km). Jest również zobowiązany na wezwanie inspektora dochodzeniowego, działającego na rzecz izby morskiej, udzielić wyjaśnień o statku, m.in.: o składzie załogi, miejscu pobytu statku i członków załogi statku, terminach przybycia statku do polskiego portu, wysokości szkody oraz przedłożyć mapy morskie, dzienniki i inne dokumenty lub dane gromadzone w formie elektronicznej potrzebne do wyjaśnienia okoliczności wypadku morskiego. Natomiast bezpieczeństwo i ochrona na morzu obejmuje ochronę portów morskich i obiektów portowych, statków i ich załóg, pasażerów oraz wszystkich innych osób przebywających na nich przed umyślnymi zagrożeniami i szkodami, np. piractwo, terroryzm morski. W ramach *maritime safety* kapitan wykonuje czynności zapewniające bezpieczeństwo życia na morzu oraz zapobiegające wypadkom i incydentom morskim, w tym zanieczyszczaniu środowiska; do jego obowiązków należy także przeciwdziałanie celowemu zanieczyszczaniu morza poprzez np. bezprawny zrzut substancji niebezpiecznych dla środowiska. Jego obowiązki obejmują one również niesienie pomocy w niebezpieczeństwie na morzu, poszukiwanie i ratownictwo, kierowanie statku do miejsca schronienia, zarządzanie bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu. Kapitan statku znajdującego się w morzu jest obowiązany skutecznie, za pomocą dostępnych środków łączności, przekazywać statkom znajdującym się w pobliżu, a także właściwym władzom państwa nadbrzeżnego ostrzeżenia nawigacyjne o zauważonych niebezpieczeń-

stwach dla żeglugi. Natomiast w ramach *maritime security* kapitan podejmuje działania mające na celu udaremnienie aktów przestępczych oraz zapobieganie umyślnym szkodom wynikającym z czynów bezprawnych o charakterze pirackim i terrorystycznym, w tym m.in.: handlu ludźmi, handlu bronią, przemytu narkotyków i substancji psychotropowych oraz papierosów, z wykorzystaniem statków morskich, a także nielegalnego, nieraportowanego i nieuregulowanego rybołówstwa. Kapitan, który nie przestrzega swoich obowiązków w zakresie bezpieczeństwa morskiego, zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki i pracy na statku morskim, może ponosić odpowiedzialność karną, pracowniczą lub zawodową. Może odpowiadać karnie zarówno na zasadach określonych w kodeksie karnym, jak i w innych ustawach, które przewidują sankcje karne, np. w *Ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki* lub *Ustawie o bezpieczeństwie morskim*. Kapitan ponosi odpowiedzialność z tytułu naruszenia zakazów lub nakazów administracyjnych związanych z ochroną przed zanieczyszczeniami. Kapitan nie ponosi natomiast deliktowej odpowiedzialności cywilnej za swoje zawinione działania lub zaniechania prowadzące do wyrządzenia szkody. Na podstawie art.430 kc za szkody kapitańskie odpowiada armator, który powierzył kapitanowi kierownictwo statku.

Szczegółne obowiązki nawigacyjne kapitana reguluje art.59 II km. Zgodnie z jego treścią, kapitan obowiązany jest osobiście prowadzić statek przy wchodzeniu do portów, kanałów i rzek, wychodzeniu z nich oraz w obrębie portów, jak również w każdym przypadku nasuwającym szczególne trudności lub niebezpieczeństwa. Przepis zawiera również nakaz korzystania z usług pilota lub holownika, gdy wymagają tego przepisy lub bezpieczeństwo statku. Kapitan może również korzystać z tych usług, gdy uzna to za wskazane. Korzystanie z usług pilota nie zwalnia kapitana od obowiązku wymienionego w osobistego kierowania statkiem. W doktrynie prawa morskiego przeważa negatywna ocena tego przepisu mającego swoje korzenie w regułach dowodzenia flot wojennych sprzed ponad 150 lat. Współcześnie jest on przejawem anachronizmu legislacyjnego, niezgodnego z nowoczesnym prawem pracy w zakresie np. czasu pracy czy wymagań wobec pracownika, które nie mogą przekraczać fizycznych możliwości człowieka. Jeszcze większe wymagania kapitanowi stawia art.61 par.2 II km. Jeżeli statkowi grozi zagłada, kapitan zobowiązany jest w pierwszej kolejności zastosować wszelkie dostępne mu środki dla ocalenia pasażerów, a następnie załogi. Kapitan opuszcza statek ostatni, czuwając nad ocaleniem, jeżeli jest to możliwe, dzienników, dokumentów, map, kosztowności i kasy statku. Zanim to jednak nastąpi, kapitan powinien podjąć wszelki dostępne mu środki dla ocalenia pasażerów, a następnie członków załogi (art.61 par.2 II km). Jeśli statkowi nie grozi zagłada, kapitan powinien w pierwszym rzędzie podejmować działania zmierzające do uchronienia statku, osób znajdujących się na tym statku oraz ładunku przed szkodą (art.61 par.1 II km). Obowiązkowe działania kapitana w tym zakresie dotyczą sytuacji zarówno sprzed zaistnienia zdarzenia potencjalnie zagrażającego statkowi, które sprowadzają się



do podejmowania środków w celu zapobieżenie wypadkowi, jak i po zaistnieniu takiego zdarzenia, czyli do działań następczych, których celem jest zminimalizowanie już zaistniałych strat i szkód. W obu przypadkach skutecznym środkiem dla uchronienia statku i ludzi przed szkodą jest skierowanie statku przez kapitana do tzw. miejsca schronienia, czyli do portu przystani morskiej albo ich część lub innego osłoniętego miejsca cumowania lub kotwiczenia lub jakiegokolwiek innego, do którego kieruje się statki znajdujące się w niebezpieczeństwie lub potrzebujące pomocy, zgodnie z par.1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. w sprawie planu udzielenia schronienia statkom potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich. Kapitan statku korzysta z miejsca schronienia w przypadku, gdy m.in.: statek jest zagrożony bezpośrednią utratą pływalności, zatonięciem lub wejściem na mieliznę, statek ma ograniczoną zdolność manewrową lub jest niesprawny, statek wykazuje brak wystarczającej stateczności, ładunek statku uległ przemieszczeniu, powodując zagrożenie dla żeglugi, na statku wybuchł pożar, statek doznał kolizji, zdolność statku do żeglugi jest niewystarczająca wobec istniejących lub prognozowanych warunków pogodowych.

W konsekwencji szerokiego zakresu obowiązków kapitana, II km w Dziale III przyznaje kapitanowi szczególne uprawnienia. Przepis art.67 uprawnia kapitana statku morskiego znajdującego się w niebezpieczeństwie do żądania udzielenia pomocy przez wskazany przez niego statek lub statki, tzw. rekwizycja statku, po porozumieniu się ze statkami, które wcześniej odpowiedziały na jego wezwanie o pomoc. Przepis ten wynika z SOLAS, która prawo rekwizycji uregulowała w rozdziale V, prawidło 33. Doktryna prawa morskiego postuluje wykładnię rozszerzającą przepisu kodeksowego, tak aby jego dyspozycją objąć również samoloty lub śmigłowce, wykorzystywane coraz częściej w akcjach ratowniczych. Za najdalej idące uprawnienie kapitana uznaje się określone art.53 par. 1 i 2 II km prawo wydawania zarządzeń w celu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na statku. Osoby znajdujące się na statku obowiązane są podporządkować się zarządzeniom kapitana. Egzekwowanie tego uprawnienia umożliwia oparty na zwyczaju morskim art.68 II km, przyznający kapitanowi prawo zatrzymania w osobnym pomieszczeniu osób, których zachowanie zagraża bezpieczeństwu statku, ludzi lub mienia. Zatrzymanie nie powinno trwać dłużej niż do przybycia statku do najbliższego portu w państwie, którego obywatelem jest osoba zatrzymana. Wobec członka załogi (marynarza) kapitan statku może wydać polecenia zejścia ze statku w porcie, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo statku, załogi statku lub pasażerów, a także gdy ze względu na brak wymaganej sprawności psychofizycznej lub rzeczywistych kwalifikacji zawodowych marynarz nie jest w stanie należycie wykonywać obowiązków na stanowisku określonym w marynarskiej umowie o pracę (art.39 par.1 ustawy o pracy na morzu). Ustawa o pracy na morzu daje kapitanowi uprawnienie do m.in. przeprowadzania kontroli stanu marynarskich pomieszczeń mieszkalnych

na statku, w szczególności w zakresie utrzymania czystości i porządku (art.38 ust.5 pkt 1 *Ustawy o pracy na morzu*).

Kolejne uprawnienia kapitana należą do sfery cywilnoprawnej i dotyczą zaciągania zobowiązań przez kapitana poza portem macierzystym jego statku. Zgodnie z art.69 kapitan w imieniu armatora może zaciągać pożyczki, dokonywać czynności na kredyt. Przepis stanowi, że podejmowanie czynności cywilnoprawnych może odbywać się tylko w granicach nieodzownej potrzeby naprawy statku, uzupełnienia załogi, zaopatrzenia statku lub kontynuowania podróży. Kapitan może nawet sprzedać zbędne przynależności statku lub niepotrzebną część żywności. Ponadto kapitan może skorzystać z prawa zastawu na ładunku lub dokonać sprzedaży części ładunku. Kolejny art.70 II km przyznaje kapitanowi prawo rekwizycji części ładunku nadającej się do spożycia, jeśli na statku w trakcie podróży wyczerpały się zapasy żywności. Wartość zarekwirowanego ładunku obciąża armatora. Przy korzystaniu z uprawnień kapitan powinien się kierować wyborem takiego rozwiązania, które przyniesie jak najmniejszą szkodę armatorowi i podmiotom zainteresowanym ładunkiem. Innego rodzaju uprawnienia cywilnoprawne przysługują kapitanowi jako przedstawicielowi armatora i zainteresowanych ładunkiem, np. właściciela ładunku, załadowcy, odbiorcy lub ubezpieczyciela cargo. Z treści art.54 II km wynika, że zakres uprawnień przedstawicielskich kapitana obejmuje czynności prawne i sądowe w granicach zwykłego spraw związanych z wykonywaniem żeglugi i zwykłego zarządu statkiem i ładunkiem, podejmowane przez kapitana wyłącznie poza portem macierzystym jego statku. Czynności kapitana dokonywane są w imieniu i na rzecz armatora i zainteresowanych ładunkiem. Ustawodawca ukształtował umocowanie kapitana jako umocowanie ustawowe, tym samym nie jest możliwe jego ograniczenie w drodze czynności prawnej. Ograniczenie dokonane przez armatora lub zainteresowanych ładunkiem będzie miało skutek tylko między tymi osobami a kapitanem, narażając go na odpowiedzialność cywilną opartą na art.103 par.3 kc w przypadku przekroczenia granic umocowania ustalonego czynnością prawną armatora lub zainteresowanych ładunkiem. Natomiast wobec osób trzecich wywołuje skutek tylko jeżeli ograniczenie było im znane (art.54 par.2 II km). Kapitan może zawierać umowy przewozu pasażera i ładunku po uprzednim porozumieniu się z armatorem, umowy o ratownictwo, umowy holownicze bądź pilotowe. Kapitan już samodzielnie podpisuje konosamenty. Kapitan jest również przedstawicielem armatora i zainteresowanych ładunkiem wobec organów administracji i innych służb publicznych w porcie macierzystym i poza nim, składając wobec nich np. deklaracje celne i sanitarne i uiszczając należne opłaty. Szczególne uprawnienie wobec armatora przyznaje kapitanowi art.55 II km. Kapitan może zgłosić sprzeciw odnośnie do składu i kwalifikacji osób zamustrowanych (wpisanych na listę załogi) przez armatora na statek.

Obowiązki kapitana statku wynikające z faktu pełnienia przez niego funkcji publicznoprawnych mają szczególny charakter. Kapitan wykonuje je w imieniu

państwa, które wymaga od niego wykonania ich na podstawie wyodrębnionych przepisów ustawowych., m.in. z Działu IV II km. Kapitan jako podmiot uprawniony zastępuje niektóre organy państwowe poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. I tak w ograniczonym zakresie kapitan wykonuje kompetencje kierownika urzędu stanu cywilnego (art.71 II km). W przypadku narodzin na statku w czasie podróży obowiązkiem kapitana jest sporządzenie wzmianki w dzienniku pokładowym i protokołu. Kapitan jest zobowiązany do zgłoszenia urodzenia na statku w USC pierwszego polskiego portu, do którego statek zawinie, a za granicą w polskim urzędzie konsularnym. Kapitan, niezależnie od obywatelstwa, kierujący statkiem o polskiej przynależności nie może udzielać ślubów. W przypadku zgonu na statku w czasie podróży kapitan umieszcza wzmiankę w dzienniku pokładowym, sporządza protokół oraz dokonuje zgłoszenia w USC pierwszego portu polskiego, do którego statek zawinął, za granicą w polskim urzędzie konsularnym. Ponadto kapitan ma obowiązek zabezpieczenia mienia osoby zmarłej. Zgodnie z przepisem art. 953 k.c. podczas podróży na polskim statku morskim lub w trakcie pobytu w porcie morskim można sporządzić tzw. testament podróżny przed dowódcą statku (kapitanem statku morskiego) lub jego zastępcą (na statkach morskich nie ma zastępcy kapitana) w ten sposób, że spadkodawca oświadcza swą wolę którejś z wymienionych osób w obecności dwóch świadków. Do uznania ważności prawidłowo sporządzonego testamentu podróżnego nie jest konieczne zaistnienie dodatkowych przesłanek, np. obawy utraty życia, stanu niebezpieczeństwa. Podróż statkiem morskim trwa od wejścia na statek do jego opuszczenia. Możliwe jest sporządzenie testamentu podróżnego również w czasie, gdy statek przebywa w porcie morskim.

W przypadku popełnienia na statku przestępstwa kapitan zastępuje organy ścigania, przeprowadzając czynności o charakterze policyjno-śledczym. (art. 72 II km). Przepis ten w par.1 stanowi, że do obowiązków kapitana w przypadku popełnienia przestępstwa na statku należy sporządzenie szczegółowego zawiadomienia o popełnieniu przestępstwa i podjęcie kroków zmierzających do zabezpieczenia dowodów w celu zapobieżenia uchyleniu się sprawcy od odpowiedzialności karnej. Kapitan statku ma ponadto obowiązek przekazania osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa z zawiadomieniem o przestępstwie właściwemu organowi w pierwszym polskim porcie, do którego statek zawinął, lub polskiej jednostce pływającej Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji. Na kapitanie ciąży również obowiązki w przypadku zagrożenia wojennego lub blokady portu, określone w art.63 II km oraz obowiązek złożenia tzw. protestu morskiego w przypadku, gdy osoba przebywająca na statku lub ładunek uległy wypadkowi powodującemu znaczną szkodę albo istnieje prawdopodobieństwo, że taka szkoda nastąpiła (art.64 II km). Protest morski składa się nie później niż dwadzieścia cztery godziny od chwili przybycia statku do pierwszego portu izbie morskiej lub sądowni rejonowemu, jeżeli w porcie przybycia nie ma izby morskiej, a zagranicą polskiemu urzędowi konsularnemu.

## 2.5. ZAŁOGA STATKU

II km nie zawiera żadnych przepisów odnoszących się do załogi statku *per se*. Termin „załoga” pojawia się w przepisach II km okazjonalnie w związku z innymi instytucjami kodeksowymi. Zgodnie z art. 244 par.1 i 3 II km należne statkowi z tytułu ratownictwa morskiego dzieli się po połowie pomiędzy armatora i załogę po odliczeniu szkód poniesionych przez statek oraz wydatków i strat armatora i załogi spowodowanych ratownictwem. Podział części wynagrodzenia za ratownictwo morskie przypadającego na załogę statku powinien uwzględniać ich osobisty wkład w ratownictwo. Projekt podziału sporządza armator statku. Udział kapitana nie powinien być mniejszy niż 30%. Przepis ten nie daje samoistnego roszczenia o wynagrodzenie za ratownictwo w stosunku do właściciela uratowanego mienia, z wyjątkiem sytuacji, gdy statki ratowany i ratujący są statkami tego samego armatora. Członkom załogi statku ratującego przysługuje natomiast roszczenie o zapłatę części wynagrodzenia za ratownictwo morskie w stosunku do zatrudniającego ich armatora statku. Roszczenia członków załogi o udział w wynagrodzeniu za ratownictwo nie wynikają ze stosunku pracy i nie mają charakteru roszczeń pracowniczych, przede wszystkim dlatego, że podstawą roszczenia o wynagrodzenie za ratownictwo przypadające na załogę jest przepis II km. Należy zauważyć, że załogę obciąża, inaczej niż w przypadku pracownika, finansowe ryzyko działalności pracodawcy, w tym przypadku powodzenia akcji ratowniczej i uzyskania wynagrodzenia. Ryzyko polega na tym, że uzyskane wynagrodzenie od armatora statku uratowanego jest pomniejszane o koszty i wydatki armatora, które, jeśli są wysokie, mogą skonsuować całe wynagrodzenie i pozbawić załogę należnej części. Szczególne zasady podziału wynagrodzenia za ratownictwo dotyczą sytuacji, w której działania ratownicze statku nastąpiły w okresie trwania czarteru na czas. W takiej sytuacji z wynagrodzenia, które należy się statkowi za wyświadczone usługi ratownicze, odlicza się najpierw kwoty na pokrycie szkód spowodowanych ratownictwem, a następnie udział w wynagrodzeniu przypadający dla załogi. Resztę wynagrodzenia dzieli się w równych częściach pomiędzy armatora i czarterującego (art. 195 II km). Natomiast w przypadku czarteru *bareboat* (czarter „nagiego statku” – bez załogi armatora) wynagrodzenie za ratownictwo, po odliczeniu kosztów ratownictwa, przypada w całości do podziału pomiędzy czarterującego i załogę statku. Załoga wymieniona jest również w art.57 II km jako niezbędny element składający się na zdatność statku do żeglugi. Załoga powinna być „właściwa”, innymi słowy należy być wykwalifikowana. Podobne *verba legis* zawierają przepisy art.110 i 216 II km.

Brak podmiotowości załogi wynika z faktu, iż załoga jako byt zbiorowy nie jest wyposażona w prawną zdolność do czynności prawnych, tym samym nie może być ani podmiotem prawa ani dokonywać czynności prawnych. Podmiotami prawa są

pojedynczy członkowie załogi statku, których uprawnienia lub obowiązki wynikają przede wszystkim z morskiego prawa pracy, ujętego w *Ustawie o pracy na morzu*. Sama ustawa wdraża osiem dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady z lat 1992–2018. II km w art.1 par.3 zadeklarował, że stosunki pracy na statkach morskich regulują (w zakresie nieuregulowanym w kodeksie) odrębne przepisy. Tym samym II km w zasadzie nie będzie stosowany, w zakresie świadczenia i warunków pracy na statku morskim, wobec załogi i członków załóg. Zgodnie z ustawą o pracy na morzu, na statku może być zatrudniona osoba, która ukończyła 18 lat (art.3 par.1 ustawy o pracy na morzu). Osoba fizyczna (według terminologii ustawy: marynarz) może być zatrudniona na statku, jeżeli posiada dokumenty potwierdzające kwalifikacje zawodowe, ważne świadectwo zdrowia i ważną książeczkę żeglarską. Dopuszcza się zatrudnienie na statku młodocianego, który ukończył 16 lat, wyłącznie w celu przygotowania zawodowego. Szczególne wymagania stawia się marynarzowi zatrudnionemu na stanowisku kucharza, ponieważ, zgodnie z art.37 par.2 ustawy o pracy na morzu, musi on posiadać odpowiednie kwalifikacje i odbyć przeszkolenie określone w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ustawy o bezpieczeństwie morskim.

Ustawa o pracy na morzu formułuje wymagania co do załogi statku w art.37. Statek powinien posiadać załogę, której skład i kwalifikacje zawodowe oraz stan zdrowia zapewniają bezpieczne i higieniczne warunki pracy i życia, prawidłową obsługę urządzeń statku i ładunku, należytą obsługę załogi statku i pasażerów oraz umożliwiają przestrzeganie przepisów o czasie pracy i odpoczynku na statku. Naruszenie tych wymagań zagrożone jest sankcjami karnymi wobec kapitana i armatora, przewidzianymi w art.110 ustawy o pracy na morzu.

## Rozdział III

# DZIAŁANIA

### Literatura

1. S. Płodzień, *Lex Rhodia de iactu. Studium historyczno-prawne z zakresu rzymskiego prawa handlowo-morskiego*, Lublin 1961 (new edition: Lublin 2011),
2. B. Zalewski, *Creative interpretation of lex Rhodia de iactu in the legal doctrine of ius commune*, [w:] *Krytyka Prawa*, tom 8, nr 2/2016,
3. J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkodę w żegludze morskiej*, Gdańsk 1969,
4. P. Sobolewski, *Komentarz do art. 361 kc, Komentarz do kodeksu cywilnego*, pod redakcją S. Osajdy 2020, wyd. 25 legalis,
5. K. Kochanowski, *Komentarz do art.103–171*, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, pod redakcją D.Pyć, I.Zużewicz-Wiewiórowskiej, C. Łuczywka, Warszawa 2022,
6. D. Pyć, *Komentarz do art.8*, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, pod redakcją D.Pyć, I.Zużewicz-Wiewiórowskiej, C. Łuczywka, Warszawa 2022,
7. S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, tom 2, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1973,
8. J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1997,
9. I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Wycieczki morskie – aspekty prawne*, [w:] *Odpowiedzialność biur podróży a ochrona klientów w prawie polskim i Unii Europejskiej*, pod redakcją M. Nesterowicza, Toruń 2013,
10. M. Nesterowicz, *Umowa o podróż*, [w:] *System Prawa Prywatnego*, tom 7, *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, pod redakcją J. Rajskiego, Warszawa 2018,
11. M. Nestorowicz, *Przewóz pasażerów*, [w:] *Prawo morskie*, tom II, cz.3, pod redakcją J. Łopuskiego, Bydgoszcz 2000,
12. W. Adamczak, *Umowy na korzystanie z cudzego statku. Czarter na czas*, [w:] *Prawo morskie*, tom II, cz.3, pod redakcją J. Łopuskiego, Bydgoszcz 2000,
13. I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Komentarz do art.188–200*, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, pod redakcją D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowskiej, C. Łuczywka, Warszawa 2022,
14. C. Łuczywek, *Umowa czarteru statku morskiego na czas – geneza, charakter, skutki prawne*, *Gdańskie Studia Prawnicze* 2014 nr 2,

15. M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontraktów żeglugowych*, Gdańsk 1996,
16. I. Redman, *Czarterowanie statków morskich na czas*, Gdańsk 1971,
17. W. Borysiak, *Komentarz do kc, art. 471 kc, Komentarz do kodeksu cywilnego*, pod redakcją T. Osajdy 2020, wydanie 25, legalis,
18. W. Czachórski, A. Brzozowski, M. Safjan, E. Skowrońska-Bocian, *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Warszawa 2014,
19. M. Dragun-Gertner, *Ochrona pasażera w transporcie morskim*, Gdańskie Studia Prawnicze 2014, tom XXXII,
20. M. Dragun-Gertner, Z. Pełtowska-Dąbrowska, *Ochrona słabszej strony w umowach przewozu pasażerów drogą morską. Proponowane zmiany w polskim kodeksie morskim. Protokół do konwencji ateńskiej 2002. Prawo kontraktów*, pod redakcją Z. Kuniewicza, D. Sokołowskiej, lex 2017,
21. K. Lanckoroński, P. Machnikowski, *Komentarz do kc, art. 415 KC*, [w:] *Komentarz do kodeksu cywilnego*, pod redakcją S. Osajdy 2020, wyd. 25/B., legalis,
22. J. Łopuski, *Armator i jego odpowiedzialność*, [w:] *Prawo morskie*, tom II, cz.3, pod redakcją J. Łopuskiego, Bydgoszcz 1998,
23. J. Łopuski, *Prawo morskie dla oficerów marynarki handlowej i rybołówstwa*, Gdańsk 1974,
24. J. Gudowski, G. Bieniek, art.436, [w:] T. Bielska-Sobkowicz, H. Ciepła, M. Sycho-wicz, R. Trzaskowski, T. Wiśniewski, C. Żuławska, J. Gudowski, G. Bieniek, *Kodeks cywilny. Komentarz*, tom III. *Zobowiązania. Część ogólna*, wyd. II, Warszawa 2018,
25. E. Skowrońska-Bocian, *Komentarz do art. 1–449*, [w:] *Kodeks cywilny*, tom 1, pod redakcją K. Pietrzykowskiego, Warszawa 2002,
26. C. Łuczywek, *Komentarz do art.250*, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, pod redakcją D. Pyc, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2022,
27. C. Łuczywek, *Awaria wspólna – nowe ujęcie w projekcie nowego Kodeksu morskiego*, *Prawo Morskie* 2019, tom XXXVII,
28. J. Łopuski, *Awaria wspólna*, [w:] *Prawo morskie*, tom II, cz.3, pod redakcją J. Łopuskiego, Bydgoszcz 2000,
29. M.H. Kozirski: *Odpowiedzialność zawodowa marynarzy*, *Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni*, nr 87 12/2014,
30. Z. Brodecki: *Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza*, Gdańsk 1983,
31. P. Lewandowski, *Quadrivium bezpieczeństwa ekologicznego środowiska morskiego*, [w:] *Bezpieczeństwo w administracji i biznesie we współczesnym świecie*, cz.1, pod redakcją M. Chrabkowskiego, C. Tatarczuka, J. Tomaszewskiego, Gdynia 2011,
32. J. Łopuski, *Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie*, [w:] *Prawo morskie*, tom II, cz.3, pod redakcją J. Łopuskiego, Bydgoszcz 1998,
33. M.A. Nestorowicz, *Ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich*, Toruń 2002,

34. C. Łuczywek, M.A. Nestorowicz, *Komentarz do Tytułu V*, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, pod redakcją D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórska, Warszawa 2022,
35. C. Łuczywek, *Wzorcowe formularze dokumentów żeglugowych. Wkład BIMCO w ich tworzenie i rozwój*, [w:] *Prawo Morskie 2020*, t. XXXVIII,
36. F. Romanowski, *Zagadnienia ogólne papierów wartościowych*, [w:] *System Prawa Prywatnego*, pod redakcją A. Szumańskiego, tom XVIII, Warszawa 2016,
37. M. Dragun-Gertner, J. Łopuski, *Konosament*, *System Prawa Prywatnego*, tom XVIII, pod redakcją A. Szumańskiego, tom XVIII, Warszawa 2016,
38. K. Kochanowski, *Komentarz do art.138*, [w:] *Kodeks morski. Komentarz*, pod redakcją D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórskiej, C. Łuczywka, Warszawa 2022.

### 3.1. UMOWY

II km uregulował umowy w żegludze morskiej w Tytule VI Umowy. Całość regulacji zawarta w szczególności w dziale I Tytułu VI jest wiernym powtórzeniem przepisów I km, powstałych praktycznie w końcu lat 50 XX wieku. Z tego powodu współczesna doktryna prawa morskiego ocenia regulację II km jako anachroniczną i nieodzowiedziałającą współczesnych realiów obrotu morskiego. Część doktryny, szczególnie starszej, podkreśla rolę tradycji legislacyjnej, powołując się m.in. na inspirującą rolę w formułowaniu przepisów Konwencji o konosamentach z 1924 r. i obu polskich kodeksów oraz amerykańskiej Harter Act z 1893 r. i znaczeniu praktyki jako źródła dla szeroko stosowanych, bezwzględnie obowiązujących, norm prawnych petryfikujących rozwiązania ukształtowane i stosowane od wieków w żegludze morskiej. Należy podkreślić, że stosunki umowne w żegludze opierały się i nadal się opierają na specyficznym dla żeglugi morskiej rozkładzie ryzyka wyprawy morskiej, zagrażającego na morzu w jednakowym stopniu statkowi, ładunkowi i frachtowi. Ten oryginalny i nieznanym innym gałęziom transportu podział ryzyka między statek, ładunek i fracht bierze swój początek w instytucji prawa zrzutu regulowanej przez *Lex Rhodia de iactu*, datowanej na około I wiek n.e., rzymską ustawę recypującą jeszcze starsze prawo rodyjskie pochodzące z III–II wieku p.n.e. Ustawa rzymska regulowała rozdział szkód powstałych na skutek wyrzucenia ze statku części ładunku ze względu na ryzyko jego zatonięcia wynikające z przeciążenia, uznając że wszyscy uczestnicy wyprawy morskiej, a więc statek, ładunek i fracht, będą obciążeni w stosownych częściach kosztami utraty części ładunku. Dokładnie to rozwiązanie zostało wykorzystane w znanej współczesnym regulacjom prawa morskiego instytucji awarii wspólnej. Natomiast idea podziału ryzyka w zmodyfikowanej wersji została wykorzystana, i funkcjonuje do dziś, w regulacji odpowiedzialności przewoźnika morskiego za szkody ładunkowe.



Podjęmowane na poziomie międzynarodowym próby odejścia od tradycyjnej formuły odpowiedzialności przewoźnika opartej na ekscypcji błędu nautycznego i kazuistycznie oznaczonych przesłankach egzoneracyjnych na rzecz odpowiedzialności kontraktowej opartej na zasadzie winy, rozwiązaniu przyjętym w większości porządków prawnych państw rodziny prawa kontynentalnego, w tym Polski, nie powiodły się. Mimo przyjęcia Reguł Hamburgskich na konferencji dyplomatycznej w Hamburgu w 1978 i wejścia w życie w 1992, po ratyfikacji przez wymagane dwadzieścia państw (obecnie stroną konwencji są trzydzieści cztery państwa), konwencja nie zyskała aprobaty wielkich państw morskich, USA, Wielkiej Brytanii, Francji czy Niemiec i zakres jej stosowania jest bardzo ograniczony. Również Polska nie ratyfikowała Reguł Hamburgskich. Kolejna próba zmiany reżimu odpowiedzialności przewoźnika w przyjętych w 2008 Regułach Rotterdamskich, już pod egidą ONZ, również nie przyniosła spodziewanego rezultatu. Konwencja nawet nie weszła do tej pory w życie po ratyfikacji przez załedwie cztery państwa z wymaganych dwudziestu. Polska tylko podpisała konwencję.

Przepisy II km regulujące odpowiedzialność kontraktową i deliktową zyskują na znaczeniu ze względu na nadany im decyzją ustawodawcy charakter przepisów bezwzględnie obowiązujących. Tym samym ustawodawca zdecydował o ograniczeniu swobody kontraktowej w odniesieniu do reżimu *ex contractu*. II kodeks morski nie odbiega od prawa konwencyjnego. Zarówno konwencja o konosamentach jak i konwencja ateńska regulująca przewozy pasażerów regulują odpowiedzialność przewoźnika normami imperatywnymi. Natomiast odpowiedzialność pozaumowna za szkody wyrządzone ruchem statków jest regulowana przepisami powszechnego prawa cywilnego, stosowanymi również w innych dziedzinach stosunków odszkodowawczych. Niemniej prawo morskie również w tym zakresie przeszło ewolucję, począwszy do własnej regulacji odpowiedzialności za szkody wyrządzone zderzeniami statków po nowatorskie rozwiązania konwencyjne za szkody wyrządzone ruchem statków o napędzie atomowym czy szkody powstałe w wyniku zanieczyszczenia morza przez statki przewożące olej. Jednak prawo morskie, w tym II km, nie wypracowało, mimo postulatów, przede wszystkim starszej doktryny, artykułującej potrzebę ogólnych, kierunkowych i normatywnych wskazań co do zasad stosowania i wykładni, własnych rozwiązań zagadnień ogólnych prawa odszkodowawczego, pozostawiając to zadanie powszechnemu prawu cywilnemu. To oznacza, że stosunki odszkodowawcze w żegludze morskiej regulowane są przez normy pochodzące z przepisów kodeksu cywilnego i II km, których wzajemny stosunek określa judykatura i, w mniejszym stopniu, doktryna. Nawet te przepisy II km, które regulują instytucje odszkodowawcze w sposób szczególny, nie mają pełnej autonomii. Wymagane jest ich uzupełnienie przepisami ogólnymi kc o zobowiązaniach, przepisami o czynach niedozwolonych i przepisami o skutkach niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, co oznacza, że art.1 par.2 II km znajduje regularne zastosowanie w morskich stosunkach odszkodowawczych.

Przepisy kc będą stosowane do zobowiązań odszkodowawczych w żegludze morskiej w zakresie związku przyczynowego, z wyłączeniem dwóch przypadków sformułowanych w przepisach II km jako szczególny związek przyczynowy, tzw. związek bezpośredni, dla awarii wspólnej (art. 250 par. 2) i ubezpieczenia morskiego (art. 380). We wszystkich innych przypadkach morskiej odpowiedzialności odszkodowawczej będzie stosowana norma ogólna w zakresie związku przyczynowego w polskim prawie cywilnym, sformułowana w przepisie art. 361 § 1 kc jako tzw. związek adekwatny. Dłużnik morski może również korzystać z umownej derogacji dopuszczonej art. 361 § 2 kc. Do odpowiedzialności odszkodowawczej w żegludze morskiej odnosi się traktowanie związku przyczynowego jako przesłanki odpowiedzialności odszkodowawczej, obok szkody i faktu rozumianego jako działanie człowieka lub zdarzenie połączone ustawowo z odpowiedzialnością. Aby odpowiedzialność mogła powstać, konieczne jest istnienie wymaganego w powołanym przepisie powiązania przyczynowego między zdarzeniem szkodzącym oraz naruszeniem interesów poszkodowanego. W przypadku, gdy ustawa, w tym przypadku II km, bądź umowa przewidują inny związek przyczynowy, wstępuje on jako przesłanka odpowiedzialności w miejscu związku adekwatnego z art. 361 § 1 kc. Koncepcja związku przyczynowego wyznacza również zakres szkód objętych odpowiedzialności dłużnika morskiego. Tylko szkoda, która pozostaje w związku przyczynowym, ustalonym według art. 361 § 1 kc lub normy szczególnej, z faktem połączonym ustawowo z odpowiedzialnością, może być objęta roszczeniem odszkodowawczym. Dlatego również dla potrzeb odpowiedzialności za szkodę w żegludze morskiej rozróżnia się szkodę doznaną i szkodę restytuowaną.

II km uregulował w sposób szczególny dwuletni, a w przypadku oparcia roszczenia na konosamencie, jednoroczny termin przedawnienia roszczeń z umowy przewozu ładunku (art. 108). Wszystkie roszczenia z umowy przewozu pasażera, zgodnie z art. 186 II km, przedawniają się w terminie dwóch lat. Pewne modyfikacje w tym zakresie wprowadza konwencja ateńska w treści zmienionej protokołem z 2002 roku. W razie zawieszenia lub przerwania biegu przedawnienia wniesienie powództwa jest możliwe przed upływem 5 lat od dnia opuszczenia statku przez pasażera lub od dnia, w którym pasażer powinien był opuścić statek, zależnie od tego, która z tych dat będzie późniejsza, lub, o ile nastąpi wcześniej, przed upływem trzech lat od dnia, w którym powód dowiedział się, lub z racjonalnego punktu widzenia powinien dowiedzieć się o szkodzie na osobie, o utracie lub szkodzie spowodowanej danym zdarzeniem. Natomiast warunki zawieszenia i przerwania biegu przedawnienia są regulowane w odniesieniu do obu umów przepisami kc, art. 121–124.

Zdecydowanie szczególny wobec postanowień kc jest art. 8 II km. Przepis ten przewiduje możliwość przedłużania terminów przedawnienia roszczeń w drodze zawarcia umowy przez strony w formie pisemnej i po zaistnieniu zdarzenia. Należy

podkreślić, że rozwiązanie przyjęte w art. 8 par. 1 II km odbiega od regulacji terminów przedawnienia w przepisach kc, który ukształtował terminy przedawnienia jako instytucję prawa publicznego z wyłączeniem jakichkolwiek modyfikacji dokonywanych w drodze czynności prawnych. Zgodnie z art.119 kc, terminy przedawnienia nie mogą być skracane ani przedłużane przez czynność prawną. Należy jednak podkreślić, że przepisu art. 8 par. 1 II km nie stosuje się do roszczeń stwierdzonych prawomocnym orzeczeniem sądu, wyrokiem sądu polubownego lub zawartą przed tymi sądami ugodą.

Poza wyłączeniami przewidzianymi w II km kc reguluje dla potrzeb stosunków prawnych w żegludze zagadnienia z części ogólnej zawartej w Księdze I oraz zagadnienia prawa rzeczowego uregulowane w Księdze II. W analogiczny sposób znajdują zastosowanie przepisy kc Księgi III o odpowiedzialności kontraktowej (art.471 i następane kc) do wszystkich szkód związanych z umowami, z wyjątkiem szkód ładunkowych objętych odpowiedzialnością przewoźnika morskiego na podstawie art. 165 II km i szkód na osobie pasażera i szkód w jego bagażu, objętych przepisem art.181 II km. Z kolei reżim odpowiedzialności deliktowej z art.415 i następane kc nie będzie stosowany do odpowiedzialności za zderzenia statków, uregulowanej w art. 257 i następane II km oraz do odpowiedzialności za zanieczyszczenie morza ze statku uregulowanej w dziale III Tytułu VII art. 265 i następane II km.

### **3.1.1. Umowa przewozu ładunku**

Umowa przewozu ładunku drogą morską z art.103 II km stanowi zobowiązanie po stronie przewoźnika do przewiezienia rzeczy drogą morską. Z jej treści wynika uprawnienie po stronie przewoźnika do wynagrodzenia za wykonanie usługi. Z kolei frachtujący jest uprawniony do żądania wykonania usługi i zobowiązany do zapłaty wynagrodzenia. Przewoźnik morski i frachtujący są zatem stronami umowy, która ma charakter dwustronnie zobowiązujący. Dochodzi do skutku *solo consensus* tzn. przewoźnik, składając swoje oświadczenie woli i odbierając zgodne oświadczenie woli drugiej strony, staje się przewoźnikiem morskim bez konieczności wykonywania innej czynności np. przejęcia posiadania ładunku. W stosunkach prawnych opartych na umowie przewozu drogą morską, strony muszą uzgodnić na tyle precyzyjnie przyczynę zawarcia umowy, aby nie było wątpliwości co do kauzy. Wynika to z kauzalnego charakteru umowy przewozu. Niezgodność co do kauzy skutkuje nieważnością umowy. Do *essentialia negotii* umowy przewozu drogą morską należą określenie stron umowy, określenie ładunku, określenie trasy (ale tylko w przypadku umowy czarterowej) i określenie wynagrodzenia przewoźnika czyli frachtu.

II km w art.104 ukształtował umowę przewozu ładunku w dwóch formach. Umowa czarterowa polega na oddaniu do dyspozycji czarterującego albo całej

powierzchni ładownej statku, albo określonej jej części dla przewiezienia konkretnego ładunku na danej trasie i w danym czasie. W umowie czarterowej występują jako strony przewoźnik i frachtujący, określane jako „czarterujący”. Prawa i obowiązki z umowy czarterowej ujęte są w tzw. czarterpartii, czyli z reguły ustandaryzowanym formularzu umowy czarteru na podróż. Umowa czarterowa jest identyfikowana przez konkretny statek, który ma przewieźć ładunek, przez trasę przewozu i przez określenie czasu przewozu. Ponadto w przypadku umowy czarterowej strona ładunkowa (czarterujący) ma znacznie większe niż w przypadku umowy bukingowej możliwości negocjowania warunków umowy. Wynagrodzenie przewoźnika wyznacza stawka frachtu obliczana w zależności od ilości załadowanego towaru wyrażonej w tonach lub metrach sześciennych, trasy i czasu przewozu.

W umowie bukingowej przewoźnik nie oddaje do rozporządzenia bukującego żadnej przestrzeni ładownej statku, lecz zobowiązuje się przewieźć określony ładunek. Jako strony występują przewoźnik i frachtujący, określane tu jako bukujący. Przedmiotem umowy bukingowej jest określony rezultat przewozowy w odniesieniu do danego ładunku, natomiast tożsamość statku morskiego, za pomocą którego rezultat ten ma być osiągnięty, nie ma już istotnego znaczenia. Przedmiotem umowy bukingowej jest zatem ładunek, który ma zostać przewiezony, a nie przez środek przewozowy, który ma być do tego celu wykorzystany. W przypadku umowy bukingowej wysokość frachtu uzależniona jest tylko od trasy i objętości lub wagi ładunku. Wobec bukującego przewoźnik nie zobowiązuje się do wykonania umowy w konkretnym, określonym czasie, tym samym czas podróży nie ma znaczenia. Element czasu ma natomiast znaczenie w odniesieniu do momentu odbioru ładunku i naliczaniu przestojowego i przestojowego. W praktyce umowa czarterowa jest stosowana w żegludze nieregularnej, tzw. trampowej, natomiast umowa bukingowa w żegludze liniowej.

Do zawarcia umowy przewozu morskiego nie jest wymagana specjalna forma. Obecnie większość umów czarterowych i praktycznie wszystkie umowy bukingowe (w transporcie liniowym) zawierane są w drodze elektronicznej wymiany korespondencji i dokumentów. Takiej sytuacji II km nie reguluje. Natomiast art.105 par.2 II km uprawnia strony umowy przewozu do żądania potwierdzenia umowy na piśmie bez określenia sankcji w przypadku niespełnienia tego żądania. Potwierdzenie pisemne zawarcia umowy nie jest warunkiem ważności zawarcia umowy, lecz środkiem dowodowym faktu jej zawarcia.

Czarterpartię, zwaną w praktyce obrotu morskiego czarterem, podpisują obie strony umowy, a w praktyce agenci, brokerzy lub inne osoby reprezentujące kontrahentów, i obejmującym wszystkie warunki przewozu. Czartery są obecnie podpisywane wyłącznie w formie ujednoliconych, standardowych formularzy anglojęzycznych, przygotowanych w tym celu przez prywatne organizacje międzynarodowe, takie jak BIMCO. Kodeks morski nie zawiera żadnych postanowień

w przedmiocie treści czarteru. Treść umowy wypracowała praktyka, co skutkowało zamieszczeniem stosownych klauzul w formularzach czarterpartii dla konkretnego ładunku, np. węgla, drewna, ropy.

Umowa bukingowa zostaje zawarta z chwilą uzgodnienia przez strony podstawowych warunków umowy. Określa ona stosunek prawny pomiędzy przewoźnikiem a frachtującym. Umowa bukingowa pozostaje ze swej natury umową adhezyjną, zawieraną według ustalonych zwyczajowo schematów. Współcześnie umowa bukingowa zawiera się ją w formie elektronicznej. Forma pisemna (ale nie jednolitego dokumentu podpisanego przez obie strony), została zachowana dla tzw. recap (od *recapitulation*), możliwie zwięźle przytaczającego dotychczasowe ustalenia stron.

### 3.1.2. Umowa przewozu pasażera

Umowę przewozu pasażera drogą morską odrębnie reguluje II km. Uzupełnienie tej regulacji stanowią przepisy konwencji ateńskiej w treści nadanej protokołem z 1976 r. Polska, w przeciwieństwie do Unii Europejskiej, nie ratyfikowała protokołu z r. 2002. Niemniej Polska jako kraj członkowski Unii Europejskiej związana jest, na podstawie art.216 ust.2 TFUE, postanowieniami konwencji ateńskiej 2002. W zakresie odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera przepis art.181 par.1a wyłączył ze stosowania konwencji ateńskiej, zmienionej ratyfikowanym przez Polskę protokołem z 1976, przewozy regulowane rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z 23 kwietnia 2009r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych. Organizacja i zasady regularnych przewozów osób w transporcie morskim po polskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym uregulowane są w Ustawie z 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Do przewozu pasażerów drogą morską nie stosuje się Ustawy – Prawo przewozowe, zgodnie z treścią art. 1 ust. 1 tej ustawy.

Jako zobowiązanie umowa przewozu pasażera traktowana jest jako umowa dwustronnie zobowiązująca, odpłatna, konsensualna i wzajemna. Usługą świadczoną przez przewoźnika morskiego na podstawie umowy jest przewiezienie statkiem drogą morską osoby fizycznej (pasażera) oraz jego bagażu w każdym przypadku za wynagrodzeniem (*verba legis* opłatą). Doktryna prawa morskiego uznaje, że umowa przewozu to umowa wykonywana przez podmiot działający zawodowo i zarobkowo w ramach prowadzonej działalności gospodarczej. Wykonywanie umowy przez podmiot nielegitymujący się statusem przewoźnika morskiego znajdzie się poza zakresem regulacji w II km, natomiast stosowane będą przepisy art.750 w związku z 734 i następne kc lub art.627–646 kc regulujące umowę o dzieło, jeśli podmiot nielegitymujący się statusem przewoźnika morskiego wykona umowę

za wynagrodzeniem. Il km nie zwiera żadnych wymagań co do uprawnień przewoźnika wobec statku. Może włączyć statkiem jako właściciel lub na podstawie innego prawa rzeczowego albo być czarterującym na czas lub włączyć statkiem na podstawie umowy czarteru „nagiego statku” albo podczarteru.

Przewóz pasażera może polegać na odbyciu podróży morskiej z jednego punktu do drugiego, oddalonego lub rozpoczynać się i kończyć powrotem w to samo miejsce. Umowa przewozu zobowiązuje do osiągnięcia określonego rezultatu, obiektywnie weryfikowalnego, czyli dowiezienia pasażera do portu przeznaczenia lub przebycia ustalonej trasy okrężnej. Zatem samo podstawienie statku przez przewoźnika do dyspozycji pasażera nie stanowi wykonania umowy, jeśli nie następuje po nim wykonanie przewozu morskiego podstawionym statkiem. Zawartymi w umowie przewozu tzw. świadczeniami pobocznymi na rzecz pasażera w związku z jego pobytem na statku w trakcie przewozu mogą być usługi w postaci udostępnienia kabiny pasażerskiej o określonej kategorii, wyżywienia, możliwości korzystania z urządzeń sportowych i rekreacyjnych, udziału w imprezach rozrywkowych.

W przypadku podróży wycieczkowych zakres i jakość świadczeń pobocznych, w ramach umowy przewozu mogą mieć dla klienta podróżującego w celach rekreacyjnych większe znaczenie niż sam przewóz. Pasażerowi oferuje się nie tylko przewóz luksusowym statkiem, ale także zejście na ląd połączone ze zwiedzaniem, dojazdy na łódzie, wyżywienie, noclegi w hotelach, usługi przewodnika i pilota, przeprawę promową. Przewiezienie drogą morską pasażera i jego bagażu na określonej trasie należy traktować jako świadczenie główne przewoźnika w ramach umowy przewozu pasażera; czasem staje się również drugorzędny elementem przedmiotowym, podporządkowanym celom, dla których pasażer odbywa podróż statkiem tj. rekreacji i turystyce. W takich przypadkach świadczenie usług odbywa się na podstawie mieszanej umowy o wycieczkę morską lub o podróż. W ramach umowy o wycieczkę morską pasażerowi oferuje się, obok pobytu na statku z udogodnieniami służącymi rekreacji i rozrywce, również zawinięcie do określonych planem rejsu portów oraz udział w wycieczkach na łódzie, oferowanych niekiedy opcjonalnie za dodatkową opłatą przez przewoźnika lub biuro podróży. Wycieczka morska odbywa się według ustalonego programu, zaplanowaną trasą podróży z wyznaczonymi zawinięciami do atrakcyjnych turystycznie portów. Cechą charakterystyczną samej wycieczki jest podwyższony stopień nieprzewidywalności realizacji programu, związany z ryzykiem morskim, charakterystycznym dla żeglugi morskiej, np. sztorm, warunki lodowe, gwałtowne zmiany pogody, niedostępność portu. Umowa o wycieczkę morską kwalifikowana jest przez doktrynę prawa morskiego jako umowa o charakterze mieszanym, w której mieszczą się elementy treści różnych typów umów, a stosunek zobowiązaniowy może obejmować wiele świadczeń. Do umowy o wycieczkę morską (umowy o podróż) stosuje się postanowienia Ustawy z 24.11.2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach

turystycznych, inkorporującą do prawa polskiego Dyrektywę 2015/2302 w sprawie imprez turystycznych i powiązanych usług turystycznych.

Natomiast umową przewozu pasażera będzie taka umowa, która zawiera *essentialia negotii* właściwe dla tej umowy, wymienione w art.172 par.1 II km. Do *essentialia negotii* tej umowy zalicza się tradycyjnie oznaczenie przedmiotu przewozu, trasy przewozu oraz opłaty za przewóz. W szczególności sposób traktuje się sytuację, gdy przewoźnik za swoją zgodą przewozi osobę bez opłaty za przewóz, np. dzieci do osiągnięcia określonego wieku, członków ekipy badawczej, zaproszonych gości. Mimo że ze względu na brak jednego z elementów przedmiotowo istotnych, nie jest to przewóz na podstawie umowy o przewóz pasażera, stosuje się tutaj przepisy regulujące odpowiedzialność przewoźnika za szkody na osobie pasażera i jego bagażu, zawarte w konwencji ateńskiej, zgodnie z art.181 par.3 II km. Opłata za przewóz obejmuje przewiezienie osoby pasażera, a także jego rzeczy podręcznych. Przewiezienie dodatkowych rzeczy (np. nadbagażu) może wiązać się z obowiązkiem uiszczenia dodatkowej opłaty. Wysokość opłaty za przewóz może być zróżnicowana w zależności od standardu podróży, zakresu świadczeń oferowanych pasażerowi itd. Opłata pobierana jest najczęściej przed rozpoczęciem podróży. Pasażera obciąża obowiązek zapłaty za przewóz, nawet jeśli spóźnił się lub w ostatniej chwili zrezygnował z podróży. Warunki odstąpienia od umowy przez strony oraz jej rozwiązania z mocy prawa, a także związane z tym reguły zwrotu opłaty za przewóz określają postanowienia art. 175–180 II km. Opłata za przewóz pasażera obejmuje najczęściej także dodatkowe świadczenia, z których korzysta pasażer w trakcie pobytu na statku.

Mimo że od r. 1959 podróże pasażerskie na krótkich trasach odbywają się na poduszkowcach, ten rodzaj transportu nie doczekał się regulacji międzynarodowej. Konwencja ateńska 2002 w art.1 ust.3 wyłączyła ze swojej regulacji poduszkowce. W związku z tym, że konwencja ateńska 2002 nie stosuje się do przewozów pasażerskich poduszkowcem, przewóz nimi i odpowiedzialność cywilna za szkody będą regulowały przepisy prawa polskiego. Starsza doktryna prawa morskiego uznała, że przewóz pasażerów poduszkowcami nie jest regulowany przepisami I km, to należy stosować przepisy art.774–793 kc regulujące umowę przewozu osób lub rzeczy. Zgodnie z art.775, przepisy kc znajdują zastosowanie w zakresie poszczególnych rodzajów transportu, jeśli przewóz nie jest regulowany ustawą szczególną. Pod rządami II km pogląd ten zachowuje aktualność, tym bardziej, że poduszkowiec nie mieści się w zakresie przedmiotowym kodeksowej definicji legalnej statku. Co prawda art.171 par.1 II km nie zawiera wzmianki o statku jako jednego z *essentialia negotii* umowy przewozu pasażera, jednak już art. 178, regulując odstąpienie przewoźnika od umowy, wymienia statek pasażerski i statek inny niż pasażerski.

Pasażerem jest osoba, która jest stroną umowy przewozu pasażera. II km nie zawiera definicji legalnej pasażera. Konwencja ateńska 2002 w art.1 ust 4 lit a/ i b/

definiuje pasażera jako każdą osobę przewożoną statkiem morskim na podstawie umowy przewozu albo która za zgodą przewoźnika towarzyszy pojazdowi lub żywym zwierzętom objętym umową przewozu ładunku, niepodlegającą postanowieniom konwencji ateńskiej. Na statku w trakcie rejsu mogą znajdować się inne osoby, np. członkowie załogi, przedstawiciele władz publicznych, portowych, inspektorzy organów inspekcyjnych, pilot, funkcjonariusze Straży Granicznej, funkcjonariusze celni, pracownicy przedsiębiorstw przeładunkowych, stoczniowych, zaproszeni goście, osoby ocalone z katastrofy morskiej lub powietrznej i zabrane na statek w trakcie rejsu, pasażerowie „na gapę”, którzy nie są pasażerami w rozumieniu przepisów II km i Konwencji ateńskiej 2002.

Umowa przewozu pasażera jest z reguły umową adhezyjną, w której stroną ustalającą warunki w formie tzw. wzorca umowy jest przewoźnik, a pasażer może jedynie zaakceptować warunki określone przez przewoźnika. Umowa adhezyjna jest regulowana przepisami kc, od art.384 do 385 (1). Wzorzec umowy w postaci ogólnych warunków, wzorca umowy, regulaminu i innych tego typu zbiorów warunków staje się tzw. *lex contractus*, jeśli wzorzec został doręczony pasażerowi przed zawarciem umowy. Jeśli przewoźnik posługuje się wzorcem umowy w postaci elektronicznej, powinien go udostępnić pasażerowi w taki sposób, aby mógł on wzorzec ten przechowywać i odtwarzać w zwykłym toku czynności. Chodzi zatem o powszechnie stosowany edytor tekstu np. Word. W razie sprzeczności umowy i wzorca przeważa treść umowy. Treść wzorca umowy powinna mieścić się w granicach swobody umów, ustalonej w art.353 (1) kc, a więc nie naruszać przepisów bezwzględnie obowiązujących, tj. II km i konwencji ateńskiej 2002, istoty umowy i zasad współżycia społecznego. W przeciwny razie postanowienia wzorca będą dotknięte sankcją bezwzględnej nieważności na podstawie art.58 par.1 i 2 kc.

### **3.1.3. Umowa czarteru na czas**

Umowa czarteru na czas jest umową między armatorem statku a czarterującym, której treścią jest oddanie do dyspozycji statku wraz z załogą w zamian za określona opłatę. Należy do umów o korzystanie z rzeczy cudzej, do której na gruncie prawa morskiego zalicza się jeszcze czarter „nagiego” statku (bez załogi) i czarter na podróż oraz tzw. kontrakt przewozowy. II km reguluje tylko umowę czarteru na czas. Czarter „nagiego” statku jest uregulowany w kc jako rodzaj umowy najmu lub dzierżawy z Tytułu XVII „Najem i dzierżawa”. Czarter na podróż to z kolei umowa przewozu ładunku drogą morską regulowana w art.104 pkt 1) II km, w której ustalono należność przewoźnika według jednostki czasu, np. na podróż lub za każdy dzień przewozu; art.200 II km statuuje odrębność między tą umową a umową czarteru na czas. Kontrakty przewozowe są uregulowane postanowieniami umów nienazwanych,



do których subsydiarnie, na podstawie art.750 kc, stosuje się przepisy o umowie zlecenia. Elementem łączącym umowy czarteru na czas, czarteru na podróż i kontrakt przewozowy jest brak przeniesienia posiadania statku z armatora statku na drugą stronę umowy. Natomiast w wykonaniu umowy czarteru „nagiego” statku następuje wydanie statku, innymi słowy, przeniesienie posiadania z oddającego w czarter na czarterującego, który staje się tym samym posiadaczem zależnym i uzyskuje status armatora w rozumieniu art.7 II km.

II km uregulował umowę czarteru na czas w art.188–200 w Tytule IV Umowy jako jedną z umów nazwanych zawieranych w żegludze morskiej. Zgodnie z treścią art.188 II km, przez umowę czarteru na czas armator zobowiązuje się za wynagrodzeniem oddać czarterującemu do dyspozycji statek obsadzony załogą na oznaczony czas albo na okres jednej lub kilku następujących po sobie podróży w celu określonym umową. *Essentialia negotii* dla czarteru na czas stanowią oddanie przez armatora czarterującemu określonego statku z załogą do rozporządzania, zobowiązanie czarterującego do zapłaty za jego używanie oraz określenie czasu i sposobu używania statku przez wskazanie rodzaju przewożonych ładunków i geograficznych rejonów jego eksploatacji. W umowach czarteru na czas formułuje się również *accidentalialia negotii*, do których należą: określenie miejsca i terminu oddania statku czarterującemu oraz warunków płatności. Inne ustalenia stron o charakterze *naturalia negotii* dotyczą zakresu ich uprawnień i obowiązków lub określenia sytuacji kapitana statku. Stronami umowy czarteru na czas według przepisów II km są armator i czarterujący na czas. Armatora obciąża obowiązek oddania będącego w jego posiadaniu statku czarterującemu na czas do rozporządzania, skompletowania załogi, wyznaczenia kapitana i przekazania statku odpowiednio wyposażonego i gotowego do podróży morskiej. Bez realnego wykonania tych obowiązków armatorowi nie przysługuje wynagrodzenie. Czarterujący jest stroną biorącą statek do używania i zobowiązana do zapłaty za to używanie oraz do zwrotu statku w stanie podobnym do tego, w jakim został mu oddany, z uwzględnieniem normalnego zużycia. Na czas umowy czarterujący nie staje się posiadaczem zależnym statku. Posiadanie, mimo oddania statku do rozporządzania, zachowuje armator, który swoje posiadanie wykonuje przez kapitana statku, działającego w imieniu armatora jako dzierżyciel statku.

Według kryteriów właściwych prawu zobowiązań umowa czarteru na czas jest umową dwustronnie zobowiązującą, odpłatną, wzajemną i o realnym charakterze. Ta ostatnia cecha budzi wątpliwości doktrynalne części prawników morskich, wynikające z przyjętego w doktrynie prawa cywilnego poglądu, 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. W odniesieniu do umowy czarteru na czas nie można jednak pomijać faktu, że samo podpisanie umowy, bez wydania statku czarterującemu,

nie rozpoczyna biegu okresu czarteru i nie skutkuje powstaniem obowiązku płacenia za używanie statku. Następuje to po przejęciu statku przez czarterującego w odpowiednim, uzgodnionym czasie i zwykle po wnikliwej jego inspekcji.

II km nie wprowadził obowiązku i rygoru zachowania formy szczególnej umowy czarteru na czas. Jeśli armator i czarterujący (lub brokerzy w ich imieniu) uzgodnili wszystkie istotne postanowienia umowy drogą korespondencyjną, ustnie lub e-mailowo, umowa jest uważana za zawartą, przy czym art. 188 § 2 k.m. stanowi, że każda strona może żądać potwierdzenia umowy czarteru na czas na piśmie. II km nie uregulował sytuacji, gdy druga strona nie potwierdzi umowy na piśmie.

Strony czarteru na czas mogą stworzyć własną, oryginalną umowę, w której określą warunki, na jakich będą korzystać ze statku. Umowy takie, tzw. *private charterparties*, stają się jednak coraz rzadszym zjawiskiem. W przeważającej części umowy czarteru na czas zawierane są przy użyciu jednego z licznych wzorcowych formularzy umów, opracowanych i uaktualnianych co pewien czas przez organizacje morskie, stowarzyszenia i związki armatorów, czarterujących i właścicieli ładunków oraz maklerów i agentów morskich. Międzynarodowe wzorce umów czarteru na czas (inaczej też zwane formularzami standardowymi) mają na celu ustalenie warunków korzystania ze statku i przedstawienie wymogów transportu określonych towarów w konkretnej, ograniczonej ramami czasu podróży lub w określonym czasie. Należy jednak zastrzec, że na gruncie prawa polskiego formularz czarterpartii na czas nie może być traktowany jako wzorzec umowy w rozumieniu art. 384 kc, gdyż nie jest ustalony przez jedną ze stron. Podstawą jego stosowania będzie art. 353(1) kc. Zaletą używania powszechnie aprobowanych lub zalecanych formularzy jest to, że zachowują one równowagę pomiędzy nierzadko sprzecznymi interesami właścicieli statków i ładunków, wypracowaną w drodze negocjacji pomiędzy różnymi stowarzyszeniami żeglugowymi reprezentującymi załadowców i czarterujących oraz radami dwóch organizacji armatorskich, Izby Żeglugowej z Londynu oraz BIMCO z Kopenhagi. Formularze są w praktyce proste w użyciu. Strony powinny tylko wypełnić puste miejsca odpowiednimi informacjami związanymi z konkretnym czarterem. Formularze mają charakter specjalistyczny, dostosowany do przewozu konkretnych rodzajów ładunków lub rejonów żeglugi statku. Statki do przewozu ładunków suchych, zarówno drobnicowych, jak i masowych, są czarterowane na czas najczęściej na formularzach o nazwach kodowych New York Produce Exchange Form NYPE, stosowany na rynku amerykańskim, BALTIME stosowany od 1912, ASBATIME czy Deep Sea Time Charter LINERTIME, stosowany w żegludze liniowej oraz BOXTIME lub GENTIME wykorzystywane do czarterowania kontenerowców. Do tankowców przewożących ropę naftową stosuje się formularze wykorzystywane przez koncerny naftowe INTERTANKTIME, BPTIME, SHELLTIME, TEXACOTIME. Formularze GASTIME stosuje się do gazowców, a BIMCHEMETIME do chemikaliowców. W 2000 FONASBA wydała Time Charter Interpretation Code

2000 ( kodeks interpretacji umów czarterów na czas), zawierający interpretacje postanowień zawartych w czarterpartiach na czas np. klauzule „szybkość i zużycie paliwa” (*speed i consumption clause*), „odstąpienia z powodu spóźnionej lub wykonanej płatności (*withdrawal for late/non payment off- hire clause*), „zwolnienie z płatności” (*off-hire clause*), „dewiacja” (*deviation clause*).

II km w art.191 nałóżł na armatora obowiązek utrzymywania statku w stanie zdatności do żeglugi i ponoszenia kosztów napraw, konserwacji, załogowych, stanowiących tzw. koszty stałe. Z kolei czarterujący na czas obciążony jest tzw. kosztami zmiennymi, na które składają się koszty paliwa, opłat portowych, pilotowych, agencyjnych, holowników. Szczegółowy i odmienny podział kosztów może określać umowa czarteru na czas.

### **3.2. ODPOWIEDZIALNOŚĆ KONTRAKTOWA W ŻEGLUDZE MORSKIEJ**

Na odpowiedzialność kontraktową w żegludze morskiej składają się wszystkie negatywne skutki, które wynikają dla dłużnika z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania. Jest to odpowiedzialność odszkodowawcza, regulowana co do zasad ogólnych przede wszystkim art. 471 kc. Przepis art. 471 kc występuje zazwyczaj w powiązaniu z innymi przepisami kc określającymi treść zobowiązania, które zostało naruszone i okoliczności, za które dłużnik odpowiada. Normatywna treść tego przepisu może być zmieniona lub wyłączona przez przepisy szczególne, np. II km lub przez postanowienia umowne, np. umowy przewozu pasażera lub ładunku. Naruszenie przez dłużnika obowiązków wynikających z treści łączącego go z wierzycielem stosunku zobowiązaniowego nie jest automatycznie niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem zobowiązania, gdyż odpowiedzialność może być wyłączona w sytuacji wystąpienia lub niewystąpienia, okoliczności przewidzianej w ustawie lub w umowie. Przesłankami odpowiedzialności kontraktowej są: niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania (będące następstwem okoliczności, za które dłużnik ponosi odpowiedzialność), szkoda po stronie wierzyciela i związek przyczynowy między zdarzeniem w postaci niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania a szkodą. Niewykonanie zobowiązania oznacza niespełnienie świadczenia, natomiast nienależyte wykonanie zobowiązania oznacza albo niewykonanie jednego z obowiązków spoczywających na dłużniku, który nie był funkcjonalnie związany z długiem i nie składał się na świadczenie, albo nienależyte spełnienie świadczenia, które jednak nie utraciło dla wierzyciela znaczenia, ze względu na obiektywnie definiowany cel, jaki miał w wykonaniu zobowiązania. Szkody na gruncie odpowiedzialności kontraktowej obejmują zarówno szkodę

majątkową, rozumianą jako uszczerbek w mieniu poszkodowanego, tzw. szkodę rzeczywistą (*damnum emergens*) lub jako utratę przyszłych korzyści (*lucrum cessans*), jak i szkodę niemajątkową w postaci krzywdy. W ramach odpowiedzialności kontraktowej możliwe jest jednak jedynie naprawienie szkody majątkowej.

Regulacja prawna odpowiedzialności kontraktowej wprowadza szczególny rozkład ciężaru dowodu, określany w doktrynie prawa cywilnego jako domniemanie winy. Na wierzycielu spoczywa dowód faktu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez dłużnika, szkody wynikającej z tego faktu oraz związku przyczynowego między tymi zdarzeniami. Wierzyciel przeprowadza także dowód tego, że zobowiązanie dłużnika w danej sytuacji istniało, a także jaka była treść zobowiązania. Wierzyciel nie musi jednak wykazywać rodzaju naruszenia, a więc wskazać czy naruszenie zobowiązania stanowi niewykonanie czy też nienależyte wykonanie zobowiązania. Nie musi również udowadniać winy dłużnika. Przepis art. 471 kc wprowadza wzruszalne domniemanie, w myśl którego do niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania dochodzi na skutek okoliczności, za które dłużnik odpowiada. Ustawa kreuje zatem swoistą fikcję prawną, zgodnie z którą przyczyną niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, z którego wynikła szkoda, jest zachowanie się dłużnika lub inna okoliczność, za którą ponosi on w danej sytuacji odpowiedzialność, włączając w to brak należytej staranności dłużnika (art.472 kc). Wobec braku przepisu kc przesądzającego o treści dowodu zwalniającego dłużnika od odpowiedzialności uznaje się, że dłużnika zwolni się z odpowiedzialności, jeśli dowiedzie dołożenia należytej staranności i przekonująco przedstawi okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi.

W sytuacji naruszenia zobowiązania przez dłużnika, wierzycielowi przysługują dwa roszczenia, tj. roszczenie o spełnienie świadczenia *in natura* i roszczenie o naprawienie szkody wynikającej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania. Pierwsze z nich jest podstawowym świadczeniem dłużnika w sytuacji niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, które jeszcze może być wykonane realne. W przeciwnym przypadku wierzycielowi służyć będzie roszczenie odszkodowawcze.

Uregulowanie szczególnymi przepisami II km odpowiedzialności kontraktowej jest fragmentarycznie. Niektóre umowy, np. umowa agencyjna lub maklerska czy umowa o ratownictwo nie zostały uregulowane II km w zakresie odpowiedzialności za szkodę spowodowaną niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem tych umów. Regulacja innych umów ogranicza się do powtórzenia zasad ogólnych, np. umowa czarteru na czas (art.196 II km), umowa holownicza (art.218 par.1 II km), czyli udowodnienie okoliczności, za które dłużnik nie ponosi odpowiedzialności zwalnia z odpowiedzialności. Z kolei regulacja w II km odpowiedzialności kontraktowej obejmuje jedynie odpowiedzialność za wskazaną kategorię szkody, a nie odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy. Innymi słowy,

zakres regulacji prawnomorskiej dotyczącej odpowiedzialności odszkodowawczej, obejmuje określone stany faktyczne; w zasadzie tylko te, w których szkoda polega na uszkodzeniu lub utracie ładunku albo jest szkodą na osobie. Pomińnięte są skutki niewykonania zobowiązań pieniężnych lub zwłoki w ich wykonaniu, mimo że większość umów w żegludze morskiej ma charakter odpłatny. Natomiast II km wprowadza reglamentację odszkodowania w odniesieniu do niektórych typowych stanów faktycznych stanowiących niewykonanie zobowiązania np. awaria wspólna lub kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika, oraz ograniczenia swobody umów, np. w zakresie odpowiedzialność przewoźnika za szkody ładunkowe.

### **3.2.1. Odpowiedzialność przewoźnika za szkody ładunkowe**

Regulacja odpowiedzialność przewoźnika za szkody ładunkowe w przewozie morskim opiera się na obiektywizacji odpowiedzialności, domniemaniu odpowiedzialności i egzoneracji odpowiedzialności. W art.165 par.1 II km wprowadza domniemanie odpowiedzialności przewoźnika, a następnie w par.2 przesłanki egzoneracyjne. Konstrukcja przyjęta w art.165 par.1 i 2 II km co do zasady odpowiedzialności nie opiera się na zasadzie winy lub winy kontraktowej, bliżej jej do zasady ryzyka, uznawanej za zasadę obiektywizującą odpowiedzialność odszkodowawczą. Elementem obiektywizującym jest również obciążenie przewoźnika, bez związku z jego winą, za każdą szkodę wynikłą z utraty lub uszkodzenia ładunku w czasie od przyjęcia go do przewozu aż do wydania go odbiorcy, chyba że szkoda nastąpiła wskutek jednej z przesłanek zwalniających. Morskie przesłanki egzoneracyjne obejmują czternaście kazuistycznie sformułowanych przypadków, w których przewoźnik może całkowicie uwolnić się od odpowiedzialności z tytułu uszkodzenia lub utraty ładunku. Każdy z tych przypadków może wystąpić z powodu siły wyższej, działania lub zaniechania osób trzecich lub poszkodowanego, które, po uzupełnieniu o wyłączną winę osób trzecich i poszkodowanego, mieszczą się w dyspozycji przepisu art.435 kc. Analogicznie jak w tym przepisie statuującym zasadę ryzyka, ciężar dowodu egzonerującego spoczywa na przewoźniku, który musi wykazać zaistnienie którejś z przesłanek egzoneracyjnych oraz związku przyczynowego pomiędzy udowodnioną przesłanką a szkodą. II km jest wzorowany na art. 4 ust. 1 i 2 konwencji o konosamentach, który został bezpośrednio i wprost przejęty przez art. 165 § 2 k. m. Doktryna prawa morskiego od dawna wskazuje na pomieszczenie w treści przepisu konwencyjnego i kodeksowego anglosaskiej tradycji kazuistycznej z kontynentalną odpowiedzialnością opartą na zasadzie winy. Wpływowi tej ostatniej na prace nad konwencją o konosamentach zawdzięczać można przesłankę 15, a mianowicie „jakiegokolwiek innej przyczyny wynikłej bez winy przewoźnika, jego agentów i osób zatrudnionych przez przewoźnika”. Ten swoisty

melanż zasad odpowiedzialności ma swoje konsekwencje dowodowe. Niewątpliwie przewoźnika obciąża dowód zaistnienia przyczyny szkody wyłączającej jego odpowiedzialność. Z kolei poszkodowany powinien skutecznie dowieść ewentualnej winy przewoźnika, jego agentów i osób zatrudnionych przez przewoźnika jako przyczyny szkody. Należy jednak pamiętać, że w tym kontekście wina rozumiana jest jako kategoria kontraktowa, a nie deliktowa. Zatem na przewoźniku spoczywa ciężar dołożenia należytej staranności nie tylko co do zdatności statku do żeglugi, ale również w szerszym zakresie obejmującym szkody ładunkowe. To z kolei zbliża odpowiedzialność przewoźnika za szkody ładunkowe do odpowiedzialności na zasadzie winy domniemanej, statuowanej w art.471 i 472 kc.

Dodatkowe modyfikacje dotyczą poszczególnych przesłanek egzoneracyjnych, w szczególności pożaru (art.165 par.2 pkt 2 II km). Przewoźnik jest wolny od odpowiedzialności za szkodę ładunkową spowodowaną pożarem, jeśli pożar nie wynika z winy własnej przewoźnika. Innymi słowy, przewoźnik jest wolny od odpowiedzialności, jeśli pożar jest spowodowany winą jego podwładnych, nawet jeśli wina dotyczy opieki nad ładunkiem. Natomiast przewoźnik działający jako osoba prawna będzie odpowiadał za szkody pożarowe w ładunku, jeżeli winę za pożar można przypisać odpowiedniemu organowi przewoźnika. II km zawęził w ten sposób odpowiedzialność przewoźnika za szkody ładunkowe spowodowane pożarem. Ale jednocześnie wyłączył z dyspozycji przepisu art.165 par.2 pkt 2 szkody spowodowane pożarem, którego przyczyną jest niezdatność statku do żeglugi istniejąca na początku podróży. Niezdatność statku do żeglugi wpływa również na skuteczność 13. przesłanki egzoneracyjnej, tj. wad ukrytych, niedających się zauważyć pomimo zachowania należytej staranności jako przyczyny powstania szkody ładunkowej. W starszej doktrynie prawa morskiego zwrócono uwagę na wzajemną relację obu tradycyjnych instytucji prawa morskiego, tj. niezdatności do żeglugi i wady ukrytej statku oraz szczególny skutek tej relacji. Wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika za wady ukryte, których nie mógł wykryć mimo dołożenia należytej staranności, jest nieskuteczne w tym sensie, że w miejsce wyłączenia odpowiedzialności na podstawie tej przesłanki wstępuje odpowiedzialność przewoźnika za dołożenie należytej staranności w przygotowaniu statku do podróży, uregulowana w art.110 II km i oparta na kontraktowej winie domniemanej z wszystkimi konsekwencjami w zakresie ciężaru dowodu.

Jednak najwięcej kontrowersji budzi przepis art. 165 § 2 pkt 1 II km, znany jako ekscepcja winy nautycznej, niestosowana w żadnej innej gałęzi transportu. Jej konstrukcja opiera się na przeciwstawieniu winy nautycznej, rozumianej jako działanie lub zaniechanie w zakresie nawigacji lub administracji statku, winie komercyjnej, rozumianej jako nieprawidłowości w zarządzie statkiem lub opiece nad ładunkiem. To z kolei prowadzi do rozłożenia ryzyka ponoszenia szkód spowodowanych przez osoby zatrudnione przez przewoźnika w obsłudze statku, przy czym przewoźnik

nie odpowiada za szkody spowodowane w związku z winą nautyczną, ale odpowiada za szkody powstałe jako efekt winy komercyjnej. Zgodnie z treścią przepisu art.165 par.2 pkt 1, przewoźnik nie odpowiada za szkodę wynikłą wskutek działania lub zaniechania kapitana, względnie innych członków załogi, w zakresie nawigacji lub administracji statku. Nawigację w tym kontekście rozumie się jako wszystkie zachowania i wszelkie środki dotyczące poruszania się statku jako urządzenia przewozowego, a także wprawienie statku w ruch i bezpieczne przemieszczanie po wodach żeglownych i przy wejściach lub wyjściach z portu. Wadliwa nawigacja, wyłączająca odpowiedzialność przewoźnika, obejmuje z kolei działania lub zaniechania prowadzące do np. zderzenia statków, wejścia na mieliznę, wykroczenia przeciwko prawu drogi morskiej, nieuwzględnienia prognoz pogody. Natomiast administracja statku to zespół podjętych środków i czynności mających na celu zapewnienie należytego funkcjonowania i bezpieczeństwa statku jako urządzenia pływającego, a nie jako środka przewozowego, z wyłączeniem środków i czynności podjętych głównie w interesie ładunku objętych winę komercyjną, np. niedbały przeładunek, wadliwa sztauerka, wadliwa wentylacja lub chłodzenie, niedostateczne zabezpieczenie ładunku w ładowni.

Pożar i błąd nautyczny powodują zawężenie odpowiedzialność przewoźnika morskiego w porównaniu z ogólnymi zasadami odpowiedzialności *ex contractu*. Taki sam efekt ma przesłanka egzonerująca, określona w art.140 II km, który uznaje, że nie stanowi naruszenia umowy przewozu zejście z trasy podróży w celu ratowania lub usiłowania ratowania życia lub mienia na morzu albo z innej uzasadnionej przyczyny, a przewoźnik nie odpowiada za wynikłą stąd szkodę. Ratowanie lub usiłowanie ratowania mienia lub życia na morzu stanowi nie tylko przesłankę egzonerującą w zakresie szkód ładunkowych (art.165 par.2 pkt 9), ale również w zakresie odpowiedzialności za szkody spowodowane naruszeniem obowiązku wykonania przewozu trasą umówioną lub normalną, ani obowiązku wykonania przewozu z należyłą szybkością. Samo podjęcie akcji, nawet uzasadnionej okolicznościami zależnymi od przewoźnika i niezakończony sukcesem, powoduje zwolnienie z odpowiedzialności przewoźnika za szkodę pozostającej w adekwatnym związku przyczynowym z działaniem ratowniczym przewoźnika.

Ujęta w art. 165 par. 2 pkt 4 siła wyższa wymaga interpretacji w kontekście znaczeniowym. Doktryna prawa morskiego jest zgodna co do tego, że II km obejmuje siłę wyższą wąsko, co można uzasadnić, biorąc pod uwagę inne wyłączenia, jak niebezpieczeństwa lub wypadki na morzu lub na wodach żeglownych (pkt 3), działania wojenne, działania wrogie dobru i porządkowi publicznemu, rozruchy lub zaburzenia wewnętrzne (pkt 5), akty lub przymus ze strony władz albo zajęcie sądowe (pkt 6), ograniczenia wynikające z kwarantanny (7), strajk, lokaut lub inna okoliczność wstrzymująca albo ograniczająca pracę całkowicie lub częściowo (pkt 8). Wszystkie te zdarzenia są przejawem siły wyższej w rozumieniu preferowanym

przez judykaturę i aprobowanym przez doktrynę prawa cywilnego. Jest to tzw. ujęcie obiektywne, które przyjmuje, że siła wyższa to zdarzenie nadzwyczajne, zewnętrzne i niemożliwe do zapobieżenia. Za takie zdarzenia uważa się katastrofalne działania natury i zdarzenia nadzwyczajne w postaci wojny, zamieszek krajowych, a także akty władzy publicznej, którym nie może się przeciwstawić jednostka. II km posługuje się terminem *sui generis* „siła wyższa”, różnym od znaczenia tego pojęcia przyjętym w prawie cywilnym. W specyficznym pojęciu siły wyższej używanym przez II km nie mieści się, mimo pozorów podobieństwa do siły wyższej, tzw. niebezpieczeństwa morza (*perils of the sea*) sformułowane w art.165 par.2 pkt 3. Definiuje się je jako niebezpieczeństwa, z którymi ludzie prowadzący przedsięwzięcia związane z żeglugą powinni się liczyć, co wyłącza ujmowanie tej ekscencji jako siły wyższej. II km odnosi się do niebezpieczeństw związanych z prowadzeniem żeglugi statkiem morskim odbywającym podróż morską, bez względu na to, czy wypadek lub niebezpieczeństwo nastąpiły na morskim odcinku podróży, czy też na wodach z nim połączonych i wykorzystywanych żeglugowo przez statki morskie. Za niebezpieczeństwa morza uznaje się tylko niebezpieczeństwa dla niego typowe, jak np. zagrożenie przez wodę morską, zderzenie ze skałą lub z innym statkiem, wejście na mieliznę, sztorm, złą pogodę, góry lodowe. Orzecznictwo wyłącza natomiast z zakresy stosowania przepisu art.165 par.2 pkt 3 II km uszkodzenia ładunku przez szczury, insekty czy ulewę tropikalną.

Przesłanki ujęte w art.165 par.2 pkt. 10, 11, 12 i 14 charakteryzują się niezależnym od zachowania przewoźnika źródłem pochodzenia. Są to: kwarantanna, wady ukryte, naturalne właściwości lub wadliwość ładunku powodujące w nim ubytek objętości lub wagi albo inną stratę (10), niedostateczność opakowania (11), niedostateczność lub niedokładność znaków ładunku (12) i działania lub zaniechania frachtującego, załadowcy lub odbiorcy albo ich agenta lub innego ich przedstawiciela (14). Wady ukryte skutkujące szkodą mogą przybrać jedną z trzech postaci. Będą to wady istniejące przed załadowaniem albo gdy towar zdrowy przed załadowaniem zawierał już zarodek zepsucia przez samo zetknięcie z innymi towarami (np. dojrzałe owoce), albo gdy uszkodzenie towaru, bez względu na dołożenie przez przewoźnika należytych starań, następuje właśnie podczas przewozu w wyniku wycieku i ulatniania się lub pocenia się towaru, gdy ładunek paruje, a następnie para się skrapla i wilgoć powoduje uszkodzenie ładunku. Przesłanka wady ukrytej ładunku uniemożliwia załadowcy, frachtującemu lub odbiorcy powołanie się na domniemanie konosamentowe, gdyż obejmuje ono swoją treścią jedynie stan zewnętrzny ładunku i opakowania, weryfikowalny przy użyciu zwykłych sposobów. Przepis art. 165 § 2 pkt 10 II km nie zwalniał przewoźnika przy przyjęciu ładunku przeznaczonego do przewozu od obowiązku zapoznania się z jego naturą i właściwościami i przedsięwzięcia specyficznych dla określonego towaru środków, umożliwiających właściwą pieczę nad ładunkiem. Zwolnienie przewoźnika z od-



powiedzialności za szkody ładunkowe spowodowane niedostatecznością opakowania (art.165 par.2 pkt 11) jest nawiązaniem do ulpianowskiej formuły prawnej z *Digesta Iustiniani nulla injuria est, quae in volentem fiat* („nie ma żadnej krzywdy, która byłaby wyrządzona temu, kto jej chce”), która w tym przypadku oznacza, że wyłączone jest możliwość dochodzenia odszkodowania za szkody ładunkowe spowodowane wadliwym wykonaniem obowiązku frachtującego dostarczenia do przedwozu ładunku właściwie opakowanego. Z kolei wyłączenie znane jako braki w znakach ładunku (art. 165 par.2 pkt 12) zwalnia przewoźnika z odpowiedzialności, jeśli udowodni, że ładunku nie można było zidentyfikować z powodu niestaranego oznakowania. Przesłanka 14. dotyczy nieprawidłowego zachowania gestorów ładunku, np. wadliwego rozmieszczenia lub zabezpieczenia ładunku, wadliwego trzymowania ładunku sypkiego (jeśli strona ładunkowa na podstawie umowy została obciążona takimi obowiązkami) albo podania przewoźnikowi fałszywych danych o właściwościach ładunku. Ta ostatnia okoliczność faktyczna powinna być oceniana z uwzględnieniem art.168 II km, który zwalnia przewoźnika z odpowiedzialności za wszelką szkodę w ładunku lub z ładunkiem związaną w sytuacji, gdy załadowca świadomie i nieprawdziwie zadeklarował rodzaj lub wartości ładunku. Zwolnienie z art.168 II km obejmuje każdą szkodę, nie tylko ładunkową oraz stosuje się, gdy fałszywą deklarację złożyła strona umowy przewozu, tj. frachtujący.

Daleko idąca modyfikacja odpowiedzialności przewoźnika za szkody w ładunkach niebezpiecznych, wręcz wyłączająca jego odpowiedzialność nawet za szkody wyrządzone umyślnie, zawarta jest w przepisie art. 127 II km. Zgodnie z jego treścią, przewoźnik, zachowując prawo do całego frachtu, może według swego uznania wyładować ładunek ze statku, zniszczyć go lub unieszkodliwić bez obowiązku wynagrodzenia szkody przez to powstałej, jeżeli ładunek ten zawiera materiały łatwo zapalne, wybuchowe lub w inny sposób niebezpieczne, został fałszywie zadeklarowany albo jeżeli przewoźnik nie mógł, przyjmując ładunek, stwierdzić jego niebezpiecznych właściwości na podstawie zwykłej znajomości rzeczy, a nie został uprzedzony o tych właściwościach. Załadowca odpowiada za szkodę powstałą wskutek załadowania i przewozu takiego ładunku. W przypadku przewozów legalnych, gdy przewoźnikowi były wprawdzie znane właściwości ładunku niebezpiecznego i ładunek ten został załadowany za jego zgodą, lecz następnie zagroził bezpieczeństwu statku, osób na nim się znajdujących lub innych ładunków, przewoźnik według swego uznania może ładunek niebezpieczny wyładować, zniszczyć lub unieszkodliwić. Za wynikłą stąd szkodę przewoźnik odpowiada tylko w granicach odpowiedzialności z tytułu awarii wspólnej z zachowaniem prawa do frachtu dystansowego. Z tego przepisu wynika obowiązek frachtującego specjalistycznego oznaczenia ładunków niebezpiecznych i padania przewoźnikowi informacji o właściwościach ładunku. Listy towarów niebezpiecznych sporządzane są i uaktualniane przez Międzynarodową Organizację Morską w formie tzw. kodów,

np. Międzynarodowego Kodu Towarów Niebezpiecznych, znanego pod angielskim akronimem IMDG Code. Przepis art.127 II km nie reguluje odpowiedzialności wobec osób trzecich za skutki działania przewoźnika na podstawie tego przepisu. W przypadku unieszkodliwienia towaru przez jego wyrzucenie za burtę może dojść do zanieczyszczenia środowiska morskiego i wówczas stosuje się reżim szczególnej odpowiedzialności deliktowej.

Artykuł 165 II km jest przepisem bezwzględnie obowiązującym i z istoty swojej ograniczającym swobodę umów. Odpowiedzialność przewoźnika nie może być modyfikowana w drodze czynności prawnych z przekroczeniem granic ustalonych w art. 165 par. 2 par II km. Swobodę umów zastrzeżono w art.169 par.3 II km jedynie do okresów od przyjęcia ładunku do przewozu do rozpoczęcia załadunku go na statek i od wyładowania do wydania go odbiorcy, przy przewozie zwierząt żywych oraz gdy ładunek przewożony jest zgodnie z umową na pokładzie. Reżim umowny nie może naruszać art.473 par. 2 kc, zatem przewoźnik morski nie może umownie wyłączyć swojej odpowiedzialności za skutki winy umyślnej. Zgodnie z treścią art.169 II km, swoboda umów jest wyłączona całkowicie w przypadku przewozu ładunku na podstawie konosamentu, z jednym wyjątkiem dotyczącym przewozu na podstawie umowy czarterowej. Nieważność umownych ograniczeń odpowiedzialności przewoźnika morskiego zawartych w czarterpartii ma skutek dopiero od chwili przeniesienia konosamentu na osobę trzecią. Jeśli konosament pozostaje w rękach frachtującego, dopuszczalna jest umowna modyfikacja odpowiedzialności przewoźnika z art.169 par.3 II km.

Wydanie konosamentu i jego nabycie przez osobę trzecią wpływa na odpowiedzialność przewoźnika również w ten sposób, że jego odpowiedzialność staje się odpowiedzialnością skrypturalną, znaną w obrocie papierami wartościowymi, np. w prawie wekslowym. Zakres tej odpowiedzialności wiąże się wyłącznie z treścią dokumentu, wynika ex scriptura i tym samym skutkuje wyłączeniem możliwości dowodzenia praw lub obowiązków z konosamentu za pomocą zeznań świadków lub innych środków dowodowych. Reguluje to wyraźnie art.131 par.2 II km. W przepisie tym ustawodawca zastosował domniemania prawne, wzruszalne (*praesumptio tantum*), gdy konosament pozostaje w rękach frachtującego, i niewzruszalne (*praesumptio iure et de iure*), gdy konosament został zbyty osobie trzeciej. Treścią domniemań jest ilość i stan ładunku uwidoczniona w konosamencie. Konosamentowy stan ładunku określa klauzula „w zewnętrznie dobrym stanie i kondycji” (.). Obowiązkiem przewoźnika jest wydanie osobie legitymującej konosamentem ładunku w ilości i stanie uwidocznionym w konosamencie.

### **3.2.2. Odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera i jego bagażu**

II km uregulował odpowiedzialność kontraktową za szkody na osobie pasażera i za szkody w jego bagażu w art.181, odsyłając do konwencji ateńskiej zmienionej Protokołem z 1976r. Przepisy konwencji ateńskiej znajdują zastosowanie do umów przewozu pasażerskiego statkiem (z wyraźnym wyłączeniem poduszkiowców, art.1 pkt 3) w relacji międzynarodowej i, w związku z wyłączeniem stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 3492/2009, do przewozu krajowego. Jednak od 31 grudnia 2012 państwa członkowskie UE mają obowiązek bezpośredniego stosowania rozporządzenia 329/2009, a od przystąpienia UE do protokołu 2002 do konwencji ateńskiej 23 kwietnia 2014 również postanowienia tego protokołu (konwencję ateńską w brzmieniu nadanym protokołem nazywa się „konwencją ateńską 2002”). Poza konwencyjnym i kodeksowym zakresem odpowiedzialności przewoźnika pasażerskiego znajdują się wszystkie szkody niepowstałe w wyniku śmierci pasażera lub doznanego przez niego uszkodzenia ciała i rozstroju zdrowia oraz utraty lub uszkodzenia bagażu, np. zwłoka w przewozie lub odwołanie rejsu. Odpowiedzialność za szkody niekonwencyjne będzie regulowana przepisami kc, w szczególności z art.471 i następnymi kc.

Pierwotny tekst konwencji ateńskiej z 1974r. zawierał art. 3, zgodnie z którym przewoźnik, jego pracownicy albo agenci działających w ramach ich zatrudnienia, odpowiadają na zasadzie winy przewoźnika za szkodę powstałą w wyniku śmierci pasażera lub odniesionego przez niego uszkodzenia ciała i rozstroju zdrowia oraz utraty lub uszkodzenia bagażu. Na podstawie art.474 kc przewoźnik odpowiada zatem nie tylko za winę własną, ale także za winę swoich podwładnych czy przedstawicieli działających w wykonaniu powierzonych im zadań, a także innych osób, przy pomocy których zobowiązanie wykonuje lub którym wykonanie zobowiązania powierza. Na podstawie konwencji przewoźnik miał nie odpowiadać za zaniedbania niezależnych kontrahentów, np. pracowników sklepów na statkach wycieczkowych czy robotników stoczni, ponieważ nie posługuje się nimi w celu wykonania swoich zobowiązań wynikających z umowy przewozu. Konwencja ateńska z 1974 r. ustanawia wrzucalność domniemanie winy przewoźnika lub jego podwładnych, jeżeli szkoda na osobie lub w bagażu kabinowym nastąpiła wskutek albo w związku z wymienionymi enumeratywnie w konwencji zdarzeniami, tj. rozbiciem statku, zderzeniem, wejściem na mieliznę, wybuchem, pożarem lub wadliwością statku. Jeśli jednak uszkodzeniu lub utracie uległ inny bagaż, który znajdował się w pieczy przewoźnika w trakcie przewozu, wina przewoźnika jest domniemana w każdym przypadku, bez względu na charakter zdarzenia, które spowodowało szkodę.

Konwencja ateńska 2002 określa nowe zasady odpowiedzialności przewoźnika. Zgodnie z art.3 szkody na osobie powodują odpowiedzialność przewoźnika zależną od tego, czy zdarzenie faktyczne powodujące szkodę należy do kategorii „wypadki morskie” czy do kategorii „inne wypadki”. Konwencja definiuje wypadki morskie jako rozbicie statku, jego wywrócenie, zderzenie, wejście na mieliznę, wybuch lub pożar albo wadliwość statku, tzw. zdarzenia morskie. Wszystko, co nie jest zdarzeniem morskim, jest innym wypadkiem, który, jeśli powoduje szkody na osobie pasażera lub szkody w jego bagażu, skutkuje odpowiedzialnością przewoźnika na podstawie przepisów konwencji ateńskiej z 1974r.

Za szkody na osobie pasażera spowodowane wypadkami żeglugowymi (zdarzeniami morskimi) odpowiedzialność konwencyjna jest dwustopniowa i ściśle wiąże się z kwotowym limitem wysokości odszkodowania. W ramach pierwszego stopnia odpowiedzialność za szkody z tytułu śmierci, rozstroju zdrowia albo uszkodzenia ciała pasażera ma charakter obiektywny, tzn. że przewoźnika odpowiada na zasadzie ryzyka. Ta postać odpowiedzialności obciąża przewoźnika do ustalonej w protokole z 2002 r. kwotowej granicy odpowiedzialności 250 000 SDR wobec jednego pasażera w każdym odrębnym przypadku. Konwencja zwalnia z odpowiedzialności, jeżeli przewoźnik udowodni, że zachodzi jedna z dwóch przesłanek egzoneracyjnych, tj. wypadek został spowodowany działaniami wojennymi lub wrogimi, wojną domową, powstaniem albo działaniem siły wyższej o charakterze naturalnym (działania przyrody o charakterze wyjątkowym, nieuniknionym i niemożliwym do zapobieżenia) albo też był w całości wynikiem rozmyślnego działania, względnie zaniechania, osoby trzeciej z zamiarem spowodowania wypadku, np. w związku z atakiem terrorystycznym lub pirackim. Powołanie się na wyłączenie jest możliwe po wykluczeniu jakiegokolwiek zaniedbania po stronie załogi W przypadku, gdy wysokość szkody przekracza przyjętą w protokole granicę 250 000 SDR, jednak nie więcej, zgodnie z art.7, niż 400 000 SDR na jednego pasażera, przewoźnika obciąża odpowiedzialność na zasadzie winy domniemanej. Domniemanie co do winy może być wzruszone przez przewoźnika przez dowiedzenie, że wypadek, który spowodował szkodę, nastąpił bez winy lub niedbalstwa przewoźnika. Jeżeli wypadek jedynie częściowo jest winą przewoźnika, pozostaje on nadal odpowiedzialny za całość szkody, chyba że zachodzi przypadek zawinionego zachowania po stronie pasażera, zgodnie z art.6 konwencji ateńskiej 2002. Kwotowe ograniczenia przewoźnika wyłącza się w przypadkach, gdy przewoźnik lub pracownik albo agent przewoźnika utracili prawo do ograniczenia odpowiedzialność, ponieważ zostało udowodnione, że szkoda powstała wskutek ich działania lub zaniechania, dokonanych z zamiarem spowodowania takiej szkody, lub przez lekkomyślność i ze świadomością, że szkoda taka prawdopodobnie nastąpi, zgodnie z art.13 par.1 i 2 konwencji ateńskiej 2002. Wyższa granica odpowiedzialności z art. 7 konwencji ateńskiej 2002 znajdzie zastosowanie jedynie wówczas, gdy roszczenie przekroczy

wysokość pierwszego limitu, ustanowionego w art. 3 konwencji. Występując z roszczeniem przeciwko przewoźnikowi, poszkodowany musi wykazać, że zdarzenie miało charakter wypadku żeglugowego, że szkoda nastąpiła w czasie przewozu, oraz wskazać rozmiar szkody.

Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w bagażu pasażera, zgodnie z art. 3 ust. 3 i 4 konwencji ateńskiej 2002 oparta jest na zasadzie winy. Przewoźnik odpowiada, jeżeli zdarzenie, z którego wynika szkoda, nastąpiło z winy lub niedbalstwa przewoźnika lub jego podwładnych. Rozkład ciężaru dowodu zależy od typu bagażu i charakteru zdarzenia powodującego szkodę. W każdym jednak przypadku pasażer musi udowodnić rozmiar szkody oraz że do zdarzenia, które spowodowało straty, doszło w trakcie przewozu.

Za straty wynikające z utraty lub uszkodzenia bagażu kabinowego przewoźnik odpowiada jedynie w sytuacji, gdy do zdarzenia wywołującego szkodę doszło z winy lub przez niedbalstwo przewoźnika. Ciężar dowodu winy obciąża poszkodowanego. W razie szkód w bagażu kabinowym spowodowanych wypadkiem żeglugowym, zgodnie z art. 3 ust. 3 konwencji, wina lub niedbalstwo przewoźnika są domniemane. Pasażer ma jednak obowiązek wykazania związku przyczynowego pomiędzy poniesioną szkodą w bagażu a wypadkiem żeglugowym. Przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności, jeżeli udowodni, że zdarzenie, które wywołało szkodę, nastąpiło bez jego winy. Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w bagażu innym niż kabinowy oparta jest w każdym przypadku na zasadzie winy domniemanej. Za straty wynikające z utraty lub uszkodzenia takiego bagażu odpowiada przewoźnik; chyba że udowodni, że do wypadku, który spowodował straty, nie doszło z winy ani przez niedbalstwo przewoźnika, zgodnie z art. 3 ust. 4 konwencji. Definicje legalne bagażu, bagażu kabinowego oraz utraty lub uszkodzenia bagażu, wcześniej zawarte w art. 1 pkt. 5–7 konwencji ateńskiej z 1974 r., nie zostały zmienione w konwencji ateńskiej z 2002 r.

Normy regulujące odpowiedzialność kontraktową za szkody na osobie pasażera i jego bagażu mają charakter bezwzględnie obowiązujący lub semiimperatywny. Konwencja ateńska 2002 nie zmieniła art. 18 konwencji ateńskiej z r. 1974, który wprowadził bezwzględny zakaz zapisywania (ustalania) w umowie przewozu pasażera, zawartej przed powstaniem wypadku, postanowień, które prowadziłyby do zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności wobec pasażera z tytułu szkód na osobie lub w mieniu, ustalały niższe niż wynikające z konwencji kwotowe ograniczenie odpowiedzialności, przerzucały na pasażera ciężar udowodnienia faktu spoczywający, zgodnie z treścią konwencji, na przewoźniku lub ograniczały swobodę pasażera w wyborze sądu właściwego do rozpatrzenia ewentualnego powództwa, a więc niekorzystnych dla słabszej strony umowy. Natomiast dopuszczalne jest kształtowanie treści umowy przewozu pasażera przez strony, jeśli uzgodnione postanowienia umowne zawierają regulacje na korzyść pasażera. Konwencja ateńska

2002 w rozszerzyła zakres podmiotowy tego zakazu na wszystkie osoby ponoszące odpowiedzialność wobec pasażera na podstawie konwencji. Konwencja ateńska 2002 nie zmieniła natomiast dotychczasowej regulacji wyłączającej odpowiedzialność przewoźnika za przedmioty mające walor kosztowności. Za utratę lub uszkodzenie rzeczy szczególnie cennych, które konwencja ateńska 1974 określa mianem kosztowności i zalicza do nich przykładowo pieniądze, papiery wartościowe, złoto, wyroby ze srebra, biżuterię, ozdoby, dzieła sztuki lub inne kosztowności, przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności (art. 5 konwencji ateńskiej 1974), chyba, że utrata lub uszkodzenie precjozów nastąpiło z winy umyślnej przewoźnika lub jego podwładnych.

Konwencja ateńska 2002 zawiera również regulacje odpowiedzialności w przypadku, gdy przewóz jest wykonywany przez inny podmiot, któremu przewoźnik zlecił realizację przewozu, tzw. wykonującego przewóz. Powierzenie wykonania umowy przewozu w całości lub w części wykonującemu przewóz nie zwalnia przewoźnika umownego z odpowiedzialności w stosunku do pasażera, a przewoźnik umowny odpowiada za działania i zaniechania wykonującego przewóz, jego podwładnych i przedstawicieli działających w ramach ich zatrudnienia. Za realne wykonanie zobowiązania przez wykonującego przewóz przewoźnik umowny odpowiada na zasadzie ryzyka, bez możliwości powołania się na brak swej winy, a także brak winy w wyborze czy nadzorze nad wykonaniem powierzonych czynności. Naprawienie szkody wyrządzonej przez wykonującego przewóz umożliwi przewoźnikowi umownemu wystąpienie z roszczeniem regresowym. W ramach statuowanej przepisami konwencyjnymi solidarności oby przewoźników pasażer może zgłosić roszczenie również w stosunku do wykonującego przewóz. Wykonujący przewóz odpowiada wówczas za szkodę wyrządzoną pasażerowi na warunkach określonych w konwencji ateńskiej 2002. Jeśli umowa przewozu pasażera zawiera modyfikacje na korzyść pasażera, ich skuteczność wobec przewoźnika faktycznego jest uzależniona od jego uprzedniej zgody na treść modyfikacji.

Zarówno przewoźnik umowny jak i wykonujący przewóz odpowiadają za szkody na osobie pasażera i jego bagażu powstałe tylko w czasie przewozu, którego granice określa szczegółowo art.1 pkt 8 konwencji ateńskiej 1974. Ciężar dowodu, że zdarzenie, które spowodowało szkodę, nastąpiło w czasie przewozu, spoczywa na pasażerze, zgodnie z art. 3 ust. 6 konwencji ateńskiej 2002. Okres przewozu dla pasażera rozpoczyna się z momentem rozpoczęcia zaokrętowania na statek, obejmuje pobyt na statku i kończy się z momentem zejścia ze statku, np. obejmuje sytuację, w której podczas schodzenia ze statku pasażer ze względu na dużą różnicę poziomów pomiędzy pokładem statku i nabrzeżem zmuszony był, z uwagi na brak stopnia ułatwiającego zejście, zeskoczyć na nabrzeże, w wyniku czego doznał obrażeń ciała. Okres przewozu ustalony w konwencji dla bagażu został zróżnicowany w zależności od rodzaju bagażu. Bagaż kabinowy zostaje objęty tymi

samymi regułami co pasażer, z tym zastrzeżeniem jednak, że za okres przewozu bagażu kabinowego uznaje się również czas, w którym pasażer znajduje się na dworcu morskim lub stacji, na nabrzeżu lub w jakimkolwiek innym pomieszczeniu portowym, jeżeli bagaż kabinowy został przejęty, zgodnie z umową, przez przewoźnika lub jego pracownika albo agenta i nie został przekazany pasażerowi. Dla innego bagażu, który nie jest bagażem kabinowym, przewóz zaczyna się w momencie przejęcia bagażu w pieczęć przez przewoźnika albo jego pracownika lub agenta, niezależnie od tego, czy nastąpiło to na lądzie, czy dopiero na pokładzie statku, i kończy wraz ponownym przekazaniem bagażu pasażerowi. Natomiast dla pojazdów, traktowanych jako „inny bagaż, który nie jest bagażem kabinowym”, przewóz rozpoczyna się, gdy pasażer samodzielnie wprowadzający na statek pojazd opuszcza go na pokładzie samochodowym, i kończy się w porcie przeznaczenia z zajęciem miejsca w pojeździe przez kierującego pasażera.

### **3.3. ODPOWIEDZIALNOŚĆ DELIKTOWA W ŻEGLUDZE MORSKIEJ**

Odpowiedzialność deliktowa w żegludze morskiej mieści się w zakresie odpowiedzialności cywilnej armatora za szkody wyrządzone osobom trzecim czynami niedozwolonymi w sytuacji, gdy statek się przemieszcza lub gdy czyn niedozwolony pozostaje w związku z przemieszczaniem się statku. Czyn niedozwolony obejmuje różnorodne zdarzenia, w tym zarówno zachowania człowieka jak i np. ruch mechanicznego środka komunikacji, tj. statku, które prowadzą do zagrożenia lub naruszenia dóbr osób trzecich. Wszystkie zdarzenia składające się na termin „czyny niedozwolone” mogą stanowić źródło odpowiedzialności niezależnie od tego, czy armatora łączył z poszkodowanym uprawnionym do dochodzenia odpowiedzialności *ex delicto* uprzednio istniejący stosunek obligacyjny, co może mieć miejsce, gdy armator jest jednocześnie przewoźnikiem. Kumulatywna odpowiedzialność *ex delicto* i *ex contractu* może powstać równolegle w tym samym stanie faktycznym, sytuacja przewidziana w art.443 kc.

Zgodnie z stanowiącą immanentny element polskiego systemu prawa cywilnego zasadą *neminem laedere*, odpowiedzialność *ex delicto* za skutki określonego zdarzenia faktycznego nie jest uzależniona od tego, czy jest ono samo w sobie zabronione przez przepisy prawa, lecz od tego, czy jego skutkiem jest albo naruszenie dóbr innego podmiotu skutkujące szkodą albo samo zagrożenie ich naruszenia, mogące wyrządzić szkodę, która nie ma prawnego uzasadnienia.

II km reguluje w sposób szczególny odpowiedzialność deliktową za szkody wynikające ze zderzenia statków i zdarzenia uznane za zderzenia, awarię wspólną i zanieczyszczenia morza. W pozostałym zakresie stosuje się przepisy prawa cywilnego, na podstawie art.1 § 2 II km, które w części dotyczącej odpowiedzialności za czyny niedozwolone znajdują się w kc. W konsekwencji armator ponosi odpowiedzialność za czyny niedozwolone za zasadzie winy statku (za zderzenia statków morskich, statków śródlądowych i wodnosamolotów), na zasadzie ryzyka (za inne zdarzenia o charakterze czynu niedozwolonego), na zmodyfikowanej zasadzie ryzyka (za zanieczyszczenia różne) i na zasadach określonych w konwencjach międzynarodowych (za zanieczyszczenia olejowe i bunkrowe).

### **3.3.1. Kolidzja statków**

II km nie zawiera przepisów regulujących ogólne podstawy odpowiedzialności armatora za szkody wyrządzone osobom trzecim przez ruch statku lub w związku z ruchem statku. Regulacja kodeksowa, oparta na regułach konwencji o zderzeniach z r. 1910, do której Polska przystąpiła w r. 1937, została ograniczona do odpowiedzialności armatora za szkody spowodowane zdarzeniami o charakterze szczególnym, a mianowicie zderzeniem statku i równorzędnie traktowanym zdarzeniem uznanym za zderzenie statków (dział II Tytułu VII) oraz zanieczyszczeniem ze statków (dział III Tytułu VII). W określonych sytuacjach odpowiedzialność deliktowa armatora wynika z przepisów o awarii wspólnej (dział I Tytułu VII). Konwencja o zderzeniach wpłynęła jeszcze na treść art. 260, zgodnie z którym, jeżeli zderzenie nastąpiło wskutek przypadku lub siły wyższej albo jeżeli przyczyny nie można ustalić, szkodę ponosi ten, kto jej doznał. Reguła ta znajdzie zastosowanie również w sytuacji, gdy statki lub jeden z nich były w czasie zderzenia zakotwiczone (art. 260 par. 2). Statek zakotwiczony może być winny zderzeniu na podstawie art.258 par.1 II km, jeśli naruszył przepisy COLLREG poprzez np. zakotwiczenie w nieprawidłowym miejscu, nieprawidłowe oświetlenie, nieprawidłowe prowadzenie wachty kotwicznej, a drugi statek był w stanie to udowodnić.

Zakres odpowiedzialności deliktowej armatora określa, art. 257 II km, stanowiąc, że przepisy działu II normują odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną statkowi albo znajdującym się na nim osobom lub rzeczom wskutek zderzenia, które nastąpiło na morzu lub na wodach śródlądowych pomiędzy statkami morskimi albo pomiędzy statkiem morskim a statkiem żeglugi śródlądowej lub wodnosamolotem. Zakres stosowania przepisów działu II został rozszerzony mocą art.263, który stanowi, że przepisy dotyczące zderzeń statków stosuje się odpowiednio, gdy statek zachowaniem swym wyrządził szkodę innemu statkowi, znajdującym się na nim osobom lub rzeczom, choćby nawet zderzenie nie nastąpiło. Natomiast art.264 par.1 II km



rozszerzył zakres podmiotowy odpowiedniego stosowania przepisów o zderzeniach statków na jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji z wyłączeniem odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną innym statkom wskutek zderzenia lub innego działania podczas wykonywania zadań służbowych w obrębie stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa oraz ogłoszonych jako niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa (art. 264 par. 2).

Za zderzenie statków uważa się fizyczne zetknięcie się statków morskich, a także statku morskiego ze statkiem żeglugi śródlądowej lub wodnosamolotem na morzu lub na wodach śródlądowych. Pojęcie wodnosamolotu obejmuje zarówno samolot, jak i każde inne urządzenie latające przystosowane do manewrowania na wodzie. Zetknięcie może mieć charakter bezpośredni, np. uderzenie lub otarcie, gdy statki zetkną się kadłubami lub innymi częściami swojej konstrukcji albo wyposażeniem, np. wypuszczoną kotwicą lub podwieszoną na burcie łodzią ratunkową albo pośredni, gdy pomiędzy statkami znalazła się np. barka, ponton, inny statek lub jakaś inna rzecz, np. pława nawigacyjna.

Odpowiedzialność za szkody wyrządzone zderzeniem oparta jest na szczególnej zasadzie winy statku (art. 258 par.1 II km), która, zaczerpnięta z konwencji o zderzeniach, stanowi przykład tzw. personifikacji statku, pochodzącej z kolei z prawa angielskiego. Natomiast art.258 par.2 II km wskazuje okoliczności faktyczne, w których zachodzi wina statku, a mianowicie w szczególności zaniedbania w zakresie wyposażenia statku, kierowania statkiem, obsługiwania statku, przestrzegania przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu i stosowania innych środków bezpieczeństwa, nakazanych przez obowiązujące przepisy, praktykę morską lub przez szczególne okoliczności. Użycie przez ustawodawcę partykuły wyróżniającej „w szczególności” wskazuje na *numerus apertus* jako charakter listy okoliczności faktycznych. Pojęciem winy statku ustawodawca posłużył się jeszcze w art. 218 par.2 II km, regulującym odpowiedzialność za szkody wyrządzone statkowi wchodzącemu w skład zespołu holowniczego.

W doktrynie prawa morskiego przyjęto powszechnie, że użyte przez ustawodawcę w art.258 par.2 II km pojęcie wyposażenia statku powinno być interpretowane jako ogólne techniczne przygotowanie statku do żeglugi, zależne od działań armatora. Natomiast kierowanie statkiem, jego obsługa i stosowanie środków bezpieczeństwa należą do obowiązków kapitana i członków załogi statku. To uzasadnia wniosek, że przez winę statku rozumie się winę osób odpowiedzialnych za przygotowanie statku do żeglugi, kierowanie statkiem lub zajmujących się obsługą jego urządzeń, tj. armatora, kapitana lub określonego członka załogi. Nie każde niewłaściwe zachowanie się statku uzasadnia przypisanie za to winy kapitanowi, załodze lub armatorowi statku i w konsekwencji uznania winy statku jako okoliczności rodzącej odpowiedzialność. Możliwe jest natomiast posłużenie się domniemaniem faktycznym, że za obiektywnie nieprawidłowe zachowanie się

statku winę ponoszą osoby znajdujące się na nim. Oznacza to, że poszkodowanego nie obciąża dowód personalnie powiązanej winy, wystarcza wskazanie zaniedbań, które następnie domniemanie faktyczne przypisze określonym osobom służbowo zobowiązanym do prawidłowego wykonywania powierzonych im zadań.

Wina statku obejmuje również nieprzestrzeganie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu i stosowania innych środków bezpieczeństwa, nakazanych przez obowiązujące przepisy praktykę morską lub przez szczególne okoliczności, wskazywane jako jedna z częstszych przyczyn kolizji statków morskich. Konwencyjne zasady ruchu statków na morzu zapobiegające zderzeniom statków formułuje COLREG, w polskiej praktyce nazywane „międzynarodowym prawem drogi morskiej”. Przepisy zebrane w załączniku do konwencji COLREG w pięciu częściach (oznaczonych literami od A do E) regulują zasady wzajemnego zachowania się statków znajdujących się na pełnym morzu i na wodach z nim połączonych. Określają wzajemne obowiązki spotykających się statków, w tym obowiązek poruszania się z szybkością bezpieczną, zasady wymijania się (ustępowania z drogi), wyprzedzania, sposób oświetlenia statku w nocy i podczas ograniczonej widzialności, okazywania znaków w dzień, nadawania sygnałów świetlnych i dźwiękowych manewrowych i ostrzegawczych oraz sygnałów wzywania pomocy. Co do zasady, przestrzeganie przez statek przepisów COLREG pozwala na uniknięcie zderzenia, a więc przypisania mu winy bez postępowania dowodowego. Doktryna prawa morskiego nie uznaje za winę statku tzw. błędu *in extremis*, który obejmuje niewłaściwe zachowanie statku podjęte w ostatnich momentach poprzedzających zderzenie, pod warunkiem, że nie było niedbalstwa. Doktrynalne ratio wskazuje na okoliczność, że załoga działała w stanie psychicznego napięcia, silnego stresu mogącego mieć wpływ na trafność wyboru określonego manewru lub zaniechanie jego podjęcia. Do błędu *in extremis* dochodzi z reguły w sytuacji, w której jeden statek naruszył przepisy COLREG, co zmusiło drugi statek do podjęcia nagłego i nieudanego manewru w celu uniknięcia kolizji. Natomiast winy statku nie wyłączają niebezpieczeństwa morza, np. sztorm, czy niesprzyjające warunki pogodowe np. mgły, opady deszczu lub śniegu.

Dowód winy, na podstawie art. 6 kc, obciąża poszkodowany statek, czyli jego armatora lub właściciela, przy czym na ich korzyść nie przemawiają żadne domniemania prawne, wykluczone *expressis verbis* przez art. 6 zd. 2 Konwencji o zderzeniach. Muszą oni zatem przeprowadzić albo dowód typowy dla winy deliktowej, wskazując element obiektywny, czyli bezprawność czynu, i element subiektywny, czyli psychiczny stosunek sprawcy do czynu wyrażający się winą umyślną bądź niedbalstwem lub lekkomyślnością albo dowodzić istnienia wskazanych w art.258 par.2 II km okoliczności faktycznych uznanych za winę.

### 3.3.2. Alizja statku

Termin **alizja** ma różne znaczenia w języku potocznym i prawniczym. Według *Słownika Języka Polskiego PWN*<sup>1</sup>, alizja oznacza zderzenie statku płynącego ze statkiem stojącym. Natomiast w doktrynie prawa morskiego alizja oznacza zderzenie statku morskiego z obiektem innym niż statek morski i nie ma znaczenia, czy jest to obiekt pływający, czy trwale połączony z dnem bądź lądem.

Alizja nie mieści się w dyspozycji przepisu art.257 II km, ponieważ nie jest zdarzeniem statków morskich, zderzeniem statku morskiego i żeglugi śródlądowej z wodnosamolotem. Tym samym nie jest objęta szczególną regulacją II km w zakresie odpowiedzialności deliktowej. Do alizji stosuje się przepisy kc regulujące odpowiedzialność samoistnego lub zależnego mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, tzn. bezwzględnie obowiązujące, na mocy art.437 kc, art.436 w związku z art. 435 kc, statuując zasadę ryzyka jako tytuł odpowiedzialności. Wyrządzenie szkody wywołującej odpowiedzialność z tytułu ryzyka musi pozostawać w adekwatnym związku przyczynowym z ruchem mechanicznego środka komunikacji. Mechaniczny środek komunikacji, a więc także statek, jest w ruchu od momentu uruchomienia silnika i jest w ruchu dopóty, dopóki pracuje silnik albo też statek jeszcze się porusza mimo wyłączzonego silnika (siłą inercji). Zatrzymanie statku, a nawet unieruchomienie silnika, nie oznacza, że ruch ustał. Dzieje się tak dopiero z chwilą zakończenia rejsu w porcie docelowym lub w jakimkolwiek innym miejscu, do którego statek dołynął. Zasadnicze znaczenie ma wola kapitana, decydującego o zakończeniu lub przerwie w ruchu statku, jego zacumowaniu i opuszczeniu statku. Na gruncie praktyki orzeczniczej jednolicie przyjmuje się, że jedynie postój mający pewne elementy trwałości wyłącza mechaniczny środek komunikacji z ruchu, o czym świadczą zarówno elementy obiektywne, np. miejsce, w którym zatrzymał się statek, jak i subiektywne, np. zamiar zrealizowania planowej przerwy. Natomiast nie wyłącza statku z ruchu zatrzymanie lub unieruchomienie na trasie wskutek awarii.

W kategoriach podmiotowych odpowiedzialność za szkodę obciąża, zgodnie z art. 436 § 1 kc, samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji kc. Zgodnie z art.336 kc, jest to osoba, która faktycznie włada mechanicznym środkiem komunikacji w zakresie odpowiadającym treści prawa własności, w relacjach prawnomorskich będzie to zatem armator, który spełnia kryterium materialne, tzn. faktyczne władztwo nad statkiem, niezależne od formalnego uprawnienia do korzystania i władania. Armator, jako posiadacz samoistny, ponosi też konsekwencje dysponowania mechanicznym środkiem komunikacji przez dzierżycieli,

---

<sup>1</sup> <https://sjp.pwn.pl/sjp/alizja;2549487.html> [dostęp: 01.04.2023]

np. kapitana statku lub przewoźnik morski. Pozbawienie armatora posiadania poprzez zabór statku ma ten skutek, złodziej stanie się posiadaczem obciążonym odpowiedzialnością z art.436 kc. Natomiast, ze względu na art.340 kc, nie zwalnia armatora z odpowiedzialności nawet krótkotrwała niemożność posiadania statku wywołana przez przemijającą przeszkodę, np. furtum usum, czyli krótkotrwałe użycie statku przez osobę trzecią.

Zwolnienie posiadacza samoistnego z odpowiedzialności określonej w art. 436 § 1 k.c. następuje również przez oddanie mechanicznego środka komunikacji w możliwie trwałe posiadanie zależne, w relacjach prawnomorskich takim posiadaczem będzie czarterujący na czas „nagiego” statku. Należy zwrócić uwagę, że oddanie statku z załogą w czarter na czas nie spowoduje zwolnienia armatora z odpowiedzialności z art.436 kc. W doktrynie oprawa cywilnego przeważa pogląd, że samoistny posiadacz nie zostanie zwolniony z odpowiedzialności, jeżeli zachował przynajmniej część uprawnień wiążących się z możliwością używania pojazdu, dysponowania nim i kontroli, przy czym zawarta między stronami umowa nie może z góry wyłączyć lub ograniczyć odpowiedzialności, z uwagi na art.437 kc.

Zgodnie z treścią art.435 par.1 kc, do okoliczności egzonerujących z odpowiedzialności z art. 436 § 1 kc należą: siła wyższa, nastąpienie szkody wyłącznie z winy poszkodowanego albo wyłącznie z winy osoby trzeciej, za którą posiadacz odpowiedzialności nie ponosi. Obowiązkiem dowodowym co do istnienia przesłanek egzoneracyjnych obciążony jest armator. Odpowiedzialność deliktowa jest wyłączona z powodu siły wyższej, gdy między zdarzeniem mającym cechy siły wyższej a powstaniem szkody zachodzi związek przyczynowy oraz gdy szkoda powstaje w chwili działania siły wyższej. Nie można natomiast się powoływać na siłę wyższą jako na przesłankę egzoneracyjną, gdy szkoda powstała w wyniku nieusunięcia zagrażających bezpieczeństwu statku skutków działania siły wyższej, jeżeli można im zapobiec przez ich zlikwidowanie lub przez skuteczne ostrzeżenie przed groźącym niebezpieczeństwem za pomocą powszechnie przyjętych środków. Charakteru siły wyższej nie mają zdarzenia, które zostają spowodowane przez wadliwie działające mechanizmy statku, np. awaria mechanizmu sterowania lub silnika. Cechy siły wyższej natomiast mają zdarzenia związane z działaniem sił natury, np. huragan, uderzenie pioruna.

Wina poszkodowanego działa jako przesłanka egzoneracyjna w sytuacji, gdy szkoda powstała z wyłącznej winy poszkodowanego, innymi słowy, gdy wina poszkodowanego jest tak poważna, że według zasad nauki i doświadczenia życiowego tylko ona może być brana pod uwagę i pochtania inne okoliczności sprawy. Samo przyczynienie się poszkodowanego może być rozważane tylko jako okoliczność uzasadniająca miarkowanie odszkodowania na podstawie art.362 kc.

Posiadacz samoistny jest zwolniony z odpowiedzialności za szkodę także wtedy, gdy nastąpiła ona wyłącznie z winy osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowie-

działności. Do przyjęcia winy osoby trzeciej w rozumieniu art. 435 konieczne jest jej udowodnienie zarówno co do elementu obiektywnego, jak i subiektywnego. To oznacza, że dla skuteczności dowodu w tym zakresie konieczna są również indywidualizacja i identyfikacja tej osoby. W przeciwnym razie nie jest możliwe ustalenie, czy istotnie chodzi o osobę trzecią oraz czy jej działania lub zamierzenia były wyłączną przyczyną szkody.

Armator będzie również zwolniony z odpowiedzialności z art. 436 kc w sytuacji, gdy udowodnioną przyczyną szkody będą łącznie wyłączna wina poszkodowanego i wina osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Taka konsekwencja wynika z wykładni logicznej przepisu art. 435 kc., w którym zastosowano alternatywę zwykłą dla relacji logicznej winy poszkodowanego i winy osoby trzeciej.

### **3.3.3. Awaria wspólna**

Awaria wspólna należy do instytucji prawnych modyfikujących ogólne zasady odpowiedzialności deliktowej armatora za szkody wyrządzone umyślnie w trakcie podróży morskiej. Jej *ratio legis* wynika ze świadomości niebezpieczeństwa, na jakie narażone są interesy majątkowe osób uczestniczących we wspólnej wyprawie morskiej z ładunkiem. Wspólnota ryzyka uzasadnia szczególny sposób rekompensaty szkód, która nie będzie obciążała tylko sprawcy lub tylko osoby zaangażowanej w wyprawę, której mienie uległo uszkodzeniu lub stracie całkowitej jako poświęcenie konieczne dla ratowania mienia innych uczestników, w związku z zaistnieniem niebezpieczeństwa. Awaria wspólna oznacza podział między siebie straty wynikającej z dokonanych poświęceń lub poniesione wydatki, w części odpowiedniej do wartości ich mienia biorącego udział w tym przedsięwzięciu. Jeżeli więc jedna osoba poniesie w celu ratowania statku, ładunku lub frachtu ze wspólnego dla nich niebezpieczeństwa nadzwyczajne poświęcenia lub wydatki, to może żądać od pozostałych osób wyrównania poniesionych strat, proporcjonalnie do wartości mienia, jakie te osoby zaangażowały we wspólnym przedsięwzięciu morskim. W przypadku statku, który przewożą ładunek, wszedł na mieliznę, takim nadzwyczajnym poświęceniem może być np. wyrzucenie części ładunku za burtę, a wydatkiem poniesionym w celu ratowania statku jest opłata za holownik użyty do ściągnięcia statku z mielizny. W tym przypadku głównymi podmiotami biorącymi udział w awarii wspólnej będą: właściciel lub armator statku, właściciel ładunku oraz czarterujący przewoźnik, czyli wierzyciel frachtu. Ponieważ mienie i korzyści (statek, ładunek i fracht) tych trzech podmiotów zostały zagrożone w wyniku wejścia statku na mieliznę, to one wszystkie wspólnie powinny podzielić między siebie poświęcenia i wydatki poniesione dla ich ratowania.

Regulacja prawna awarii wspólnej, mimo że ona sama nie jest wypadkiem morskim tylko konsekwencją wypadku morskiego, znalazła się jako dział I w Tytule VII II km dotyczącym wypadków morskich. Wyjaśnieniem dla tej decyzji ustawodawcy jest zapewne koncepcyjna przynależność awarii wspólnej do odpowiedzialności deliktowej, w ramach której rozpoznaje się również zderzenia statków i zanieczyszczenia ze statków jako wypadki morskie. Zgodnie z art.250 II km, awarię wspólną stanowią nadzwyczajne poświęcenia lub wydatki poniesione rozmyślnie i rozsądnie w celu ratowania statku, ładunku na nim przewożonego oraz frachtu ze wspólnego dla nich niebezpieczeństwa. Do awarii wspólnej zalicza się tylko te straty, które są bezpośrednim następstwem aktu awarii wspólnej. Strat pośrednich, takich jak straty z przestoju lub z różnicy cen, nie zalicza się do awarii wspólnej.

Aby doszło do awarii wspólnej, musi zaistnieć zbieg w tym samym czasie i miejscu trzech elementów, stanowiących jej *essentialia negotii*. Będą to: nadzwyczajny charakter poświęcenia lub wydatku, rozmyślność i rozsądek przy dokonywaniu poświęcenia lub wydatku oraz uniknięcie wspólnego niebezpieczeństwa grożącego całemu mieniu zaangażowanemu we wspólną wyprawę morską. Rozliczenie w ramach awarii wspólnej obejmuje tylko te szkody, które pozostają w bezpośrednim związku przyczynowym z aktem awarii wspólnej z pominięciem szkód pośrednich, np. z przestoju lub z różnicy cen oraz szkód w środowisku, które stanowią tzw. awarię poszczególną albo partykularną. Warto zauważyć, że awaria wspólna obejmuje tylko trzy wartości, tj: statek, ładunek i fracht, już środowisko nie jest objęte aktem awarii wspólnej.

Unifikacja zasad awarii wspólnej na poziomie międzynarodowym nie dokonała się poprzez konwencję. Po raz pierwszy dokonano tego w 1864 r. na niemającym statusu konferencji dyplomatycznej Międzynarodowym Kongresie Awarii Wspólnej w angielskim mieście York, formułując jedenaście pierwszych reguł postępowania w przypadku zaistnienia awarii wspólnej, tzw. Reguł Yorku. Reguły Yorku zostały zmodyfikowane po trzynastu latach stosowania na konferencji w Antwerpii. Dodano wówczas regułę dwunastą i przyjęto dla nich obowiązującą do dziś nazwę Reguł Yorku-Antwerpii, w wersji angielskiej York-Antwerp Rules i stosowanym w praktyce akronimem YAR. Ostatnia wersja YAR z 2016 r., zawiera siedem reguł ogólnych (oznaczonych od A do G) i 23 reguły szczegółowe (oznaczone od I do XXIII). Reguły literowe określają ogólne zasady, według których rozlicza się awarię wspólną. Reguły cyfrowe mają charakter wyjątków od zasad ogólnych i w razie sprzeczności z zasadami ogólnymi mają przed nimi pierwszeństwo. Przed regułami literowymi występują dwie dodatkowe, wstępne reguły nieoznaczone: reguła interpretacyjna – stanowiąca objaśnienie, jak należy stosować reguły YAR, oraz reguła podstawowa, tzw. Paramount, ograniczająca zaliczanie do awarii wspólnej na podstawie reguł cyfrowych wydatków armatora o charakterze eksploatacyjnym, jeżeli nie jest spełniony warunek postępowania rozsądnego.

Od powstania do ostatniej wersji YAR są zbiorem prywatnym. Modyfikacje zasad awarii wspólnej odbywały się i nadal się odbywają bez udziału i kontroli rządów państw morskich. Nie mając statusu normatywnego, YAR są stosowane w obrocie morskim tylko z woli stron zawierających umowy przewozu morskiego.

### 3.3.4. Zanieczyszczenie morza

Czasy współczesne traktują ochronę środowiska morskiego jako trwały element ładu społecznego i gospodarczego. Wykorzystywanie środowiska morskiego stało się kategorią ekonomiczną wyrażaną w pieniądzu i obciążającą żeglugę morską dodatkowymi kosztami. Natomiast ekologizacja regulacji prawnych jest jednak zjawiskiem stosunkowo nowym. Pierwszeństwo w tym procesie ma prawa konwencyjne, wykazujące wyobraźnię, inwencję i nowatorstwo, a przede wszystkim zdolność wyciągania wniosków ze zdarzeń faktycznych.

*Causa prima* to katastrofa zbiornikowca „Torrey Canyon”, która pokazała przeszkody natury prawnej, uniemożliwiające Wielkiej Brytanii podjęcie interwencji wobec statku podnoszącego banderę Liberii, który rozbił się na wodach terytorialnych innego państwa. Również zaskakujący był fakt, że obowiązujące w tym czasie prawo w ogóle nie regulowało kwestii odpowiedzialności armatora zbiornikowca za szkody wyrządzone w okolicznościach faktycznych innych niż zderzenia statków (np. wejście na skały). Uszczerbek w postaci zanieczyszczenia obszarów morskich nie mógł być uznany w świetle obowiązującego wówczas prawa (zarówno międzynarodowego jak i większości państw świata) za szkodę. Jedynie uszkodzenia rzeczy w sensie technicznym, które były przedmiotem prawa własności, mogły być dochodzone przez ich właścicieli na zasadach ogólnych. Prawne pojęcie szkody, oparte na konstrukcji rzymskiej, obejmowało w niewielkim stopniu uszkodzenie środowiska morskiego, mimo że sam uszczerbek spowodowany rozlewem substancji niebezpiecznych w większym stopniu dotyczył właśnie środowiska morskiego niż mienia osób fizycznych lub prawnych albo państw. Technicznie rzecz ujmując, uszczerbek w środowisku morskim polegał przede wszystkim na uszkodzeniu fauny i flory (*impairment of marine environment*), które nie stanowią przedmiotu prawa własności. Podjęte przez Francję i Wielką Brytanię działania przywracające stan środowiska morskiego sprzed wypadku nie mogły być przedmiotem roszczeń odszkodowawczych wobec sprawcy zanieczyszczenia, ponieważ państwa te nie były właścicielami wód terytorialnych w sensie cywilnoprawnym, a same wody nie były rzeczą w sensie technicznym. Tym samym nie było możliwości restytucji szkody w ramach odpowiedzialności cywilnej.

Pierwszym krokiem do wykorzystania odpowiedzialności cywilnej dla celów ochrony środowiska było dodanie do jej tradycyjnych funkcji tzw. *cost allocation*,

oznaczającej redystrybucję kosztów użytkowania środowiska. Dalszym krokiem było przyjęcie zasady „zanieczyszczający płaci”, znanej pod angielskim skrótem PPP (*Polluter Pays Principle*). Uzupełnieniem PPP była zasada kanalizacji (*channeling*) odpowiedzialności, która pozwalała na obciążenie odpowiedzialnością wyłącznie „zanieczyszczającego”. Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (zwanej dalej CLC) wskazała na właściciela statku jako wyłącznego zanieczyszciciela, odpowiadającego za „szkody spowodowane zanieczyszczeniem” (*pollution damage*).

Zasadniczą zmianą, która decyduje o nowatorstwie konwencji CLC i protokołu z 1984, który nie wszedł w życie, było przyjęcie zasady, iż odpowiedzialność odszkodowawcza może działać na rzecz jakiejkolwiek osoby, która podjęła działalność mającą na celu zapobieżenie lub zmniejszenie szkody powodowanej zanieczyszczeniem, niezależnie od miejsca zastosowania środków prewencyjnych. Ta zasada stanowiła udaną próbę rozwiązania problemu kompensacji z tytułu przywracania środowiska do należytego stanu i stworzyła podstawę prawną dla roszczeń z tego tytułu. Protokół z r. 1984, sporządzony na niezależne wnioski Polski i Wielkiej Brytanii, rozszerzył zakres pojęcia „środek zapobiegawczy”, do tej pory obejmujący tylko środki rzeczywiście podjęte po wypadku, na te środki, które mogą zostać podjęte w przyszłości, jeśli ujawnią się dalsze skutki wydobywania się oleju do morza (*actually undertaken or to be undertaken*).

CLC wprowadziła również konstrukcję tzw. *shared liability*. Wbrew nazwie, nie dzieli ona odpowiedzialności, gdyż ta ciąży na jednym podmiocie. Podziałowi podlega obowiązek odszkodowawczy, innymi słowy: dług. Zgodnie z postanowieniami CLC, pierwszym dłużnikiem jest właściciel statku, drugim dłużnikiem jest właściciel ładunku, z tym, że jego świadczenie odszkodowawcze następuje przez międzynarodowy fundusz, powstały ze składek importerów ropy naftowej.

CLC 1969 wprowadziła odpowiedzialność zanieczyszciciela wyłącznie na zasadzie ryzyka. Wina w konstrukcji odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem wykorzystana jest tylko jako przesłanka wyłączająca przywilej ograniczenia odpowiedzialności przez właściciela statku. Konsekwencją odejścia od zasady winy jest brak bezprawności jako przesłanki odpowiedzialności. W kontekście ochrony środowiska ta kwestia ma znaczenie w kontekście tzw. zrzutów legalnych. Brak absolutnego zakazu zrzutów substancji niebezpiecznych skutkuje tym, że zrzut legalny może doprowadzić do powstania szkody degenerującej środowisko. Wyłączenie bezprawności pozwala objąć odpowiedzialnością cywilną również te szkody.

Odrębnym zagadnieniem na płaszczyźnie odpowiedzialności cywilnej jest kwestia szkody. Zdarzenie, prowadzące do zanieczyszczenia środowiska, może spowodować szkodę (*damage*) obejmującą: 1) uszczerbek w środowisku (*damage to the environment*), na który składa się uszkodzenie samego środowiska



(*impairment of the environment per se*), straty w rezultacie uszkodzenia środowiska (*loss as a result of impairment*) oraz koszty środków zapobiegawczych lub koszty przywrócenia środowiska do stanu sprzed szkody (*costs of preventive measures or restoration of the environment*), 2) uszczerbek w postaci szkód na osobie (*damage to life or health*), na który składają się: utrata życia, uszkodzenia ciała lub rozstrój zdrowia (*loss of life or personal injury*), następstwa szkód na osobie (*loss sustained as a result of personal injury*) oraz koszt środków zapobiegawczych i leczniczych (np. koszty leczenia i pobytu w szpitalu), 3) szkody rzeczowe (*damage to property*), na który składają się straty rzeczywiste (*damnum emergens*), utracone korzyści (*lucrum cessans*) oraz koszt środków zapobiegawczych. Każdy z tych trzech zbiorów desygnatów nazwy szkoda w środowisku jest rozdzielny, niemniej można wskazać wąskie zakresy wspólne.

Wspólne dla uszkodzenia środowiska i mienia są: utrata dochodów osób fizycznych lub prawnych z tytułu prowadzenia działalności gospodarczej (np. zmniejszenie dochodów hotelarzy lub rybaków w związku z zanieczyszczeniem pobliskiej plaży i wód wewnętrznych), a także straty, jakie ponosi państwo w wyniku zanieczyszczenia w postaci np. kosztów zwalczania zanieczyszczenia lub utrata korzyści w postaci utraty wpływów z tytułu określonych opłat lub danin publicznoprawnych. Specyfiką środowiska morskiego jest to, że nie ma w nim, w przeciwieństwie do środowiska lądowego lub powietrznego, przedmiotów prawa rzeczowego (poza przypadkiem rosyjskim), w konsekwencji nie ma uszczerbku wspólnego dla środowiska i majątku osób fizycznych lub prawnych.

Nowy zakres pojęcia szkody został wypracowany (ze znaczącym udziałem członka polskiej delegacji, prof. Zdzisława Brodeckiego), w trakcie prac nad konwencją o odpowiedzialności cywilnej. CLC w treści art.1 pkt 6 zdefiniowała nową szkodę, nazwaną „szkodą spowodowaną zanieczyszczeniem”, jako „(...) stratę albo szkodę spowodowaną poza statkiem przewożącym olej przez zanieczyszczenie wynikające z wycieku lub wypuszczenia oleju ze statku, gdziekolwiek taki wyciek lub wypuszczenie może nastąpić, i obejmuje także koszt środków zapobiegawczych, a ponadto stratę lub szkodę spowodowaną przez środki zapobiegawcze”. W związku z tym, że do zakresu szkody spowodowanej zanieczyszczeniem włączono również tzw. środki zapobiegawcze, w art.1 pkt 7 CLC zdefiniowano ten termin jako „wszelkie rozsądne środki podjęte przez jakąkolwiek osobę po zaistnieniu wypadku w celu zapobieżenia lub zmniejszenia szkody powodowanej zanieczyszczeniem”. Źródłem szkody spowodowanej zanieczyszczeniem jest wydobywanie się na zewnątrz statku oleju konwencyjnego, przez który rozumie się każdy trwały olej taki jak ropa naftowa, paliwo olejowe, ciężki olej dieslowski, olej smarowy i wielorybniczy, bez względu na to, czy są przewożone jako ładunek czy w zasobnikach bunkrowych zbiornikowców jako paliwo. Reżim konwencji CLC wraz z protokołem z 1984r. przewiduje znaczące wyłączenia w zakresie przedmiotowym. Do nich należy olej przewożony

inaczej niż luzem (*in bulk*). Także olej bunkrowy statków innych niż zbiornikowce nie był objęty zakresem przedmiotowym reżimu CLC i protokołu z 1984r. I wreszcie poza CLC i protokołem jest olej przewożony statkami państwowymi pełniącymi służbę niepaństwową. Szczególnym rodzajem wyłączenia jest wyłączenie oparte na kryterium terytorialnym. Obowiązek odszkodowawczy za szkody spowodowane zanieczyszczeniem uzależniony był nie tylko od tego, czy szkodę spowodował olej konwencyjny, ale również od tego, gdzie nastąpiło wydobycie się oleju poza statek. Początkowo CLC zawężyła zakres terytorialny do wyłączanie terytorium państwa, łącznie z morzem terytorialnym. W tym sensie wydobycie się oleju konwencyjnego na morzu pełnym nie stanowiło szkody spowodowanej zanieczyszczeniem. Protokół z 1984r. rozszerzył zakres terytorialny na wyłączną strefę ekonomiczną.

Zasadniczą zmianą, która decydowała o nowatorstwie konwencji CLC i protokołu z r. 1984, było przyjęcie zasady, iż odpowiedzialność odszkodowawcza może działać na rzecz jakiegokolwiek osoby, która podjęła działalność mającą na celu zapobieżenie lub zmniejszenie szkody powodowanej zanieczyszczeniem, niezależnie od miejsca zastosowania środków prewencyjnych. Ta zasada stanowiła udaną próbę rozwiązania problemu kompensacji z tytułu przywracania środowiska do należytego stanu i stworzyła podstawę prawną dla roszczeń z tego tytułu.

Polska wypowiedziała CLC 1969 w 1999r. Jednocześnie stworzono nowy system odpowiedzialności cywilnej oparty formalnie na protokole sporządzonym w Londynie r. 27.11.1992 w sprawie zmiany międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami. Nowy protokół w zakresie definiowania pojęcia szkody w pełni wykorzystał dorobek pierwotnej CLC 1969/84. System odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem obejmuje: 1) szkodę na mieniu w zakresie *damnum emergens* (np. zniszczone wyciekami łodzie rybackie), jak i *lucrum cessans* (utracone zyski rybaków, którzy nie mogli poławiać w wyniku zniszczenia ich sieci), 2) szkodę na osobie, 3) tzw. czystą szkodę ekonomiczną, 4) szkodę w środowisku, tylko w zakresie rozsądnych kosztów przywrócenia środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia i 5) koszt rozsądnych środków zapobiegawczych oraz szkodę przez nie wywołaną. Warty podkreślenia jest konstrukcja czystej szkody ekonomicznej (*pure economic loss*), wywodzącej się z prawa *common law*. Obejmuje ona szkodę majątkową, która nie wynika ze zniszczenia mienia ani szkody na osobie. Ta postać szkody pojawia się u podmiotów, które swoje dochody uzyskują w oparciu o środowisko morskie. Przykładem mogą być hotelarze i restauratorzy w kurortach nadmorskich, dotkniętych zanieczyszczeniem morza i plaż. Problemem, jaki towarzyszy uwzględnieniu czystej szkody ekonomicznej, jest odpowiedź na pytanie, gdzie postawić granicę między szkodami, do których kompensacji zobowiązemy osobę odpowiedzialną a tymi, które są zbyt odległe, przez co nie zasługują na wynagrodzenie. Łańcuch poszkodowanych z tytułu czystej szkody ekonomicznej nie kończy się. Szkada hotelarza pociąga za sobą utracony zysk pralni świadczącej

usługi dla hotelu. Mniejsze obroty pralni spowodują z kolei utratę zysku hurtowni sprzedającej środki czystości, zatem ustanowienie granicy jest niezbędne, inaczej nałożymy na właściciela statku odpowiedzialność, której nie zdoła udźwignąć. Normy konwencyjne nie dają w tej kwestii żadnej wskazówki.

Obecnie można zasadnie uznać, że szkoda spowodowana zanieczyszczeniem (konwencyjne *verba legis*) lub szkoda ekologiczna (termin doktrynalny) znalazła swoje miejsce zarówno w doktrynie, jak i na płaszczyźnie normatywnej, stwarzając podstawy dla wykorzystanie odpowiedzialności cywilnej w zakresie uszczerbków wyrządzanych środowisku morskemu.

Dorobek konwencyjny został wykorzystany w prawie polskim. W rozdziale 1 działu III Tytułu VII II km znalazły się przepisy dotyczące odpowiedzialności za zanieczyszczenia różne (art.265–271) obejmujące zanieczyszczenia pochodzące ze statku w związku z przewozem ładunku, zanieczyszczenia związane z eksploatacją samego statku oraz zanieczyszczenia wynikłe z zatopienia przez statek w morzu odpadów i innych substancji, następnie zanieczyszczenie olejami bunkrowymi (art.271a–271h) oraz zanieczyszczenie ze statków przewożących oleje (art.272–278).

Regulacja odpowiedzialności za zanieczyszczenia różne stanowi w art. 265 II km, że osobą odpowiedzialną za szkody wyrządzone komukolwiek zanieczyszczeniem pochodzącym ze statku w związku z przewozem ładunku, eksploatacją statku lub zatapianiem w morzu odpadów i innych substancji, jest armator statku. Wykładnię tego przepisu należy przeprowadzać w związku z art.266 II km, który określa cztery przesłanki egzonerujące armatora z odpowiedzialności za zanieczyszczenia różne, tj. siłę wyższą, wyłączną winę umyślną osoby trzeciej, wadliwe działania lub zaniechania organów odpowiedzialnych za utrzymanie świateł lub innych urządzeń nawigacyjnych (art. 266 par.1) oraz winę umyślną poszkodowanego, która wyłącza odpowiedzialność armatora w stosunku do tej osoby, w razie rażącego niedbalstwa poszkodowanego odpowiedzialność armatora może być wyłączona w całości lub odpowiedniej części (art. 266 par.2).

Oba przepisy kodeksowe wprowadzają zasadę kanalizacji odpowiedzialności na osobie armatora i zasadę ryzyka działającą bez związku z winą armatora, w tym bezprawnością, innymi słowy, armator odpowiada obiektywnie za szkody nawet w przypadku, gdy działa zgodnie z prawem. Przyjęcie winy umyślnej poszkodowanego lub osoby trzeciej jako przesłanek egzoneracyjnych w efekcie zwiększa odpowiedzialność armatora w stosunku do odpowiedzialności za szkodę na podstawie art.435 par.1 kc., zgodnie z którym każda wina poszkodowanego lub osoby trzeciej wyłącza odpowiedzialność. Za utrzymywanie świateł lub innych urządzeń nawigacyjnych odpowiadają, zgodnie z ustawą o obszarach morskich RP i administracji morskiej, dyrektorzy urzędów morskich.

II km przyjął również konstrukcję szkody ekologicznej, *verba legis* szkoda wyrządzona zanieczyszczeniem. Przez szkodę wyrządzoną zanieczyszczeniem

rozumie się szkodę wyrządzoną działaniem substancji zanieczyszczających, jak również celowym użyciem środków zapobiegawczych zastosowanych po zdarzeniu powodującym zanieczyszczenie (art.268 par.1). Wierzycielami armatora są poszkodowany, który może żądać naprawienia strat rzeczywistych (*lucrum cessans*) i zwrotu korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby nie nastąpiło zanieczyszczenie środowiska korzyści (*damnum emergens*) oraz każdy, kto w celu zapobieżenia szkodzie w środowisku, spowodowanej zanieczyszczeniem ze statku, poniósł niezbędne wydatki i występuje z żądaniem ich zwrotu od armatora, który odpowiada za zanieczyszczenie (art.268 par.1 i 2 oraz art.270). Zgodnie z art.269 II km, nie można wyłączyć ani ograniczyć z góry odpowiedzialności określonej w art. 265–268. Dodatkowo II km przewiduje uprawnienie po stronie organu administracji morskiej, który może żądać od armatora, który odpowiada za zanieczyszczenie środowiska, przywrócenia tego środowiska do stanu sprzed zanieczyszczenia (art.271 par.1). Gdyby przywrócenie środowiska morskiego do stanu sprzed zanieczyszczenia było dla armatora niemożliwe lub nadmiernie utrudnione, może on zwolnić się z tego obowiązku przez zwrot niezbędnych kosztów i nakładów, które zostały lub będą musiały być w tym celu poniesione przez organ administracji morskiej lub osoby trzecie (art.271 par.2). Przepis art.271 wyraża zasadę restytucji naturalnej jako nadrzędnej formy naprawienia szkody poprzez przywrócenia środowisku morskiemu stanu sprzed zanieczyszczenia, tym samym przesuwając na plan dalszy odszkodowanie.

Przepisy kodeksowe regulujące odpowiedzialność za szkody wyrządzone zanieczyszczeniami różnymi, w przeciwieństwie do regulacji odpowiedzialności za szkody bunkrowe i olejowe, nie implementują konwencji międzynarodowej. Tzw. konwencja HNS (angielski akronim od pełnej nazwy *The International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea 2010*, SNS- substancje niebezpieczne i szkodliwe w polskiej wersji) od dawna ma status *cetera desiderantur*, tj. oczekuje się na bardzo pożądane wejście w życie. Konwencja HNS z 2010 r. jest ostatnią z konwencji IMO dotyczących odpowiedzialności cywilnej, która, mimo że jest ważnym elementem międzynarodowej regulacji odpowiedzialności w zakresie transportu morskiego, nadal oczekuje na ratyfikację lub przystąpienie przez co najmniej następnych sześciu państw, aby osiągnąć wymaganą do jej wejścia w życie liczbę dwunastu. Nie zostało również spełnione kryterium ilościowe po stronie ładunku wyznaczane przez notyfikowany Sekretarzowi Generalnemu IMO import przez podmioty z państw konwencyjnych łącznie powyżej 40 mln ton substancji konwencyjnych w roku obliczeniowym. Regulacja w II km odbiega od konwencji HNS w odniesieniu do dwuszczeblowego systemu odpowiedzialności, w którym drugi szczebel stanowi odpowiedzialność funduszu tworzonego ze składek importerów substancji niebezpiecznych.

Regulacja II km odpowiedzialności za szkody spowodowane olejem bunkrowym znajdującym się na pokładzie statku lub pochodzącym ze statku stanowi implementację w całości Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie w dniu 23 marca 2001r., tzw. konwencją bunkrową, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób (art.271a par.1). II km uregulował w sposób szczególny certyfikat stwierdzający posiadanie zabezpieczenia finansowego (art.271a), opłaty za wydanie i poświadczenie certyfikatu (art. 271c), zakaz używania statku nie posiadającego certyfikatu oraz miejsce przechowywania certyfikatu (art.271d), zakaz wejścia i opuszczenia portu przez statek nieposiadający certyfikatu (art.271e), certyfikat dla właściciela statku niezarejestrowanego w żadnym z państw-stron konwencji bunkrowej (art.271f), delegację do określania warunków i trybu wydawania oraz wzoru certyfikatu (art.271g), kontroli przestrzegania przepisów o zabezpieczeniu finansowym (art.271h). Użyte w tych przepisach określenia: „statek”, „właściciel statku”, „olej bunkrowy”, „środki zapobiegawcze”, „szkoda spowodowana zanieczyszczeniem”, „państwo rejestracji statku”, „tonaż brutto” odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w konwencji bunkrowej. II km dopuścił również stosowanie konwencji bunkrowej do statków, które nie są zarejestrowane w żadnym z państw-stron konwencji bunkrowej ani nie podnoszą bandery któregośkolwiek z tych państw, jeżeli szkoda spowodowana zanieczyszczeniem powstała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej i zastosowano środki zapobiegawcze w celu zapobieżenia szkodzie lub jej zmniejszenia (art. 271a par.3).

Taką samą technikę legislacyjną zastosowano w przypadku zanieczyszczenia ze statków przewożących oleje luzem, powtarzając treść przepisów kodeksowych regulujących odpowiedzialność za szkody spowodowane olejem bunkrowym. Implementowano w całości międzynarodową konwencję o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, sporządzonej w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r., zmienionej Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r., zwaną CLC, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób. Tym samym w polskim porządku prawnym pojawia się novum w postaci obowiązujących *proprio vigore* od daty wejścia w życie w stosunku do Polski przepisów przyszłych, sformułowanych w kolejnych protokołach do konwencji bunkrowej i CLC, rozwiązanie, które uwalnia ustawodawcę od obowiązku każdorazowej nowelizacji II km w związku ze zmianami implementowanych konwencji.

Ustawodawca jeszcze raz skorzystał ze szczególnej techniki legislacyjnej wprowadzając do prawa morskiego dwie instytucje, Międzynarodowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, zwany Międzynarodowym Funduszem i Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, zwany Dodatkowym Funduszem. W zakresie dochodzenia roszczeń wobec Międzynarodowego Funduszu implementował przepisem art.279 par.1 II km postanowienia Międzynarodowej konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, sporządzonej w Brukseli dnia 18 grudnia 1971 r., zmienionej Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r., wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób. Z roszczeniem do Międzynarodowego Funduszu można wystąpić, gdy nie zostało ono zaspokojone na podstawie Konwencji o odpowiedzialności cywilnej, ponieważ nie istnieje odpowiedzialność za szkodę w myśl Konwencji o odpowiedzialności cywilnej lub właściciel statku, jego gwarant jest niezdolny do wypełnienia w całości swego zobowiązania lub wysokość szkody przekracza granice odpowiedzialności właściciela statku (art.279 par.2 II km). Z kolei Międzynarodowy Dodatkowy Fundusz Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami został wprowadzony do prawa morskiego poprzez implementację CLC, uzupełnionej Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 16 maja 2003r., zwanym dalej „Protokołem z 2003 r.”, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób (art.281a II km). Roszczenie wobec Dodatkowego Funduszu przysługuje każdej osobie, której ustalone roszczenie o naprawienie szkody spowodowanej zanieczyszczeniem nie zostało w pełni zaspokojone przez Międzynarodowy Fundusz, z tego powodu, że całkowita wysokość szkody przekracza, lub istnieje ryzyko iż przekroczy, mający zastosowanie limit odszkodowania ustanowiony w art. 4 ust. 4 CLC w odniesieniu do każdego wypadku (art.281b par.1 II km).

### **3.4. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZAWODOWA MARYNARZY**

Kapitan, pilot morski, członek załogi statku, który spowodował wypadek morski lub przyczynił się do wypadku morskiego, np. zderzenia statków lub alizji z nabrzeżem, podlega odpowiedzialności zawodowej przed izbą morską, pełniącą funkcje zarówno organu badającego przyczyny i przebieg wypadku, jak i sądu zawodowego marynarzy. *De lege lata*, obok izb morskich, funkcjonuje drugi organ

do badania wypadków morskich, czyli Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich (PKBWM). Izby morskie działają na podstawie Ustawy o izbach morskich z 1961r., a PKBWM na podstawie Ustawy z 31.08.2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Obie ustawy posługują się pojęciem „wypadek morski”, definiując go jednak w różny sposób w oparciu o kryterium nastawienia psychicznego osób, które spowodowały wypadek morski. Ustawa o izbach morskich uznaje za wypadek morski zdarzenie lub kilka następujących po sobie zdarzeń, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, w rozumieniu art.5 pkt1 ustawy o bezpieczeństwie morskim, zaistniałe w wyniku świadomego działania lub zaniechania podjętego z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku oraz wypadek morski, o którym mowa w art.2 ust.1 pkt1 ustawy o PKBWM. Ustawa o PKBWM wprowadza gradację zdarzeń stanowiących wypadek morski, od wypadku morskiego (art.2 ust.1 pkt 1), bardzo poważnego wypadku (art.2 ust.2), poważnego wypadku (art.2 ust.3) do incydentu morskiego (art.2 ust.4), w każdym przypadku wyłączając z zakresu pojęciowego wypadki morskie spowodowane świadomym działaniem lub zaniechaniem podjętym z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku. *Verba legis* o świadomym działaniu lub zaniechaniu wyłącza PKBWM z orzekania w sprawach odpowiedzialności zawodowej marynarzy, pozostawiając to uprawnienie izbie morskiej.

Sankcja zawodowa, którą mogą zastosować izby morskie w aktualnie obowiązującym stanie prawnym, polega na tym, że jeżeli zainteresowany członek załogi statku lub pilot morski, posiadający dokument określający jego uprawnienia w żegludze morskiej, wydany przez właściwy organ polski, wykazał brak koniecznych umiejętności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej lub przez rażące zaniedbania spowodował wypadek morski albo przyczynił się do jego powstania, to izba morska może pozbawić go prawa wykonywania uprawnień w częściowym lub pełnym zakresie na okres od roku do 5 lat. Zgodnie z art.35 ust.2 ustawy o izbach morskich, izba może uzależnić przywrócenie prawa wykonywania uprawnień w żegludze morskiej od spełnienia przez osobę sankcjonowaną co najmniej jednego z następujących warunków: wykonywania określonych niższych uprawnień w żegludze morskiej przez oznaczony czas, wykazania koniecznych umiejętności przez zdanie odpowiedniego egzaminu, a także odbycia w częściowym lub pełnym zakresie właściwej praktyki zawodowej. W doktrynie prawa morskiego wskazuje się, że ten przepis statuuje dwa cele sankcji zawodowej, a mianowicie, obok celu karania właściwego dla typowego postępowania dyscyplinarnego, również dbałość o jakość kadr morskich.

Kwestia oceny winy przez izby morskie, które nie są sądami, budziła zawsze wątpliwości, a nawet sprzeczności. Prawa człowieka nie dopuszczają takich organów do orzekania o winie, jak uznał Europejski Trybunał Praw Człowieka w Strasburgu

w wyroku w sprawie wypadku promu „Heweliusz”. Znowelizowana ustawa o izbach morskich statuuje kontrolę sądu powszechnego nad orzeczeniami izb morskich w formie apelacji do Sądu Apelacyjnego w Gdańsku, innymi słowy orzeczenie np. sankcji wobec marynarza przez izbę morską jest poddane zewnętrznej kontroli sądu powszechnego. Również nowy art.22 ustawy stwierdza, że izba morską wszczyna postępowanie na wniosek zainteresowanego lub organu administracji morskiej. Izba morską może orzec sankcje tylko w ramach procedury badania wypadku morskiego.

Sankcje zawodowe nie mają zastosowania do członków załóg jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji. Natomiast sprawy wypadków morskich, w których uczestniczyły jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji, izby morskie rozpoznają, w odniesieniu do tych jednostek, za zgodą odpowiednio Dowódcy Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Komendanta Głównego Straży Granicznej lub Komendanta Głównego Policji (art.2 ust.2 ustawy o izbach morskich).

Jeżeli zderzenie statków nosi znamiona typu czynu zabronionego, sprawca może podlegać odpowiedzialności karnej w postępowaniu przed sądem karnym.

### **3.5. OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROSZCZENIA MORSKIE**

Ograniczenie odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich stanowi wielowiekową i szczególną instytucję prawa morskiego. Jej początki sięgają XII wieku i najwcześniejszych kodyfikacji prawa morskiego Tablic z Amalfi i Konsulatu Morskiego. Na przestrzeni wieków wykształciły się dwie zasadnicze koncepcje ograniczenia odpowiedzialności, francusko-niemiecka oparta na abandonie statku i frachtu na rzecz wierzycieli i konstrukcji majątku morskiego (*fortune de mer*) i angloamerykańska, oparta na ograniczeniu odpowiedzialności do pewnej kwoty obliczanej na podstawie tonażu statku. Ostatecznie przeważała koncepcja kwotowego ograniczenia odpowiedzialności, przyjęta w trzech konwencjach o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, począwszy od najstarszej z 1924, przez konwencję z 1954 do obowiązującej współcześnie konwencji z 1976r. zmienionej Protokołem z 1996r. i w formule *tacit acceptance* w 2012r. Polska przystąpiła do konwencji z 1976 (zwanej od angielskiego akronimu pełnej nazwy LLMC 1976) w 1986r., do Protokołu z 1996r. w 2012r. i, wobec niezgłoszenia zastrzeżeń do zmian z 2012, postanowienia tego protokołu wiążą Polskę od 2015. II km uregulował ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie w Tytule VII, stosując tę samą technikę legislacyjną co w przypadku odpowiedzialności za zanieczyszczenie bunkrowe



i olejowe. Zgodnie z art.97 par.1 II km, odpowiedzialność dłużnika za roszczenia morskie może być ograniczona zgodnie z postanowieniami Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, 1976, sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r., zmienionej Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 2 maja 1996 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 146), zwanej dalej „Konwencją o ograniczeniu odpowiedzialności”, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

LLMC 1976 rozszerzyła pojęcie właściciela rejestrowego statku tak, że wspólnie obejmuje ono również czarterującego, zarządzającego statkiem i jego armatora, a praktycznie na każdy podmiot eksploatujący statek, włączając osoby, za które eksploatujący statek ponosi odpowiedzialność, tj. m.in. kapitana, członków załogi statku, pilota oraz ubezpieczycieli. W zakresie podmiotowym konwencji znalazł się także ratujący, którym jest każda osoba świadcząca usługi pozostające w bezpośrednim związku z akcjami ratowniczymi. W art.2 LLMC 1976 znalazła się, niezmieniona do dziś, zamknięta lista roszczeń, które są podstawą do ograniczenia odpowiedzialności. Są to: a) roszczenia z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała albo utraty lub uszkodzenia mienia (łącznie z uszkodzeniem urządzeń portowych, basenów, dróg wodnych i oznakowań nawigacyjnych), które zdarzyły się na statku lub w bezpośrednim związku z eksploatacją statku albo akcjami ratowniczymi, oraz z tytułu innych szkód wynikłych w ich konsekwencji; b) roszczenia z tytułu szkody wynikłej z opóźnienia w przewozie morzem ładunku, pasażerów lub ich bagażu; c) roszczenia z tytułu innych szkód spowodowanych naruszeniem praw innych niż prawa wynikające z umów, powstałych w bezpośrednim związku z eksploatacją statku lub akcjami ratowniczymi; d) roszczenia z tytułu podniesienia, usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym statku, który zatonął, stał się wrakiem, wszedł na mieliznę lub został porzucony, wraz ze wszystkim, co znajduje się lub znajdowało się na takim statku; e) roszczenia z tytułu usunięcia, zniszczenia lub uczynienia nieszkodliwym ładunku statku; oraz f) roszczenia innej osoby niż osoba odpowiedzialna z tytułu środków podjętych dla uniknięcia lub ograniczenia szkody, za którą osoba odpowiedzialna może ograniczyć swoją odpowiedzialność zgodnie z konwencją oraz dalszych szkód wyrządzonych przez te środki. Protokoły zmieniające LLMC 1976 podnosiły limity ograniczenia odpowiedzialności. Ostatnia zmiana z 2012r. określiła kwotowe limity z podziałem na limity ogólne oraz limity z tytułu roszczeń pasażerskich (art.6 i 7 LLMC 2012). Obecnie granicę odpowiedzialności właściciela statku dla roszczeń wynikłych z każdego odrębnego zdarzenia z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażerów statku stanowi kwota 175 000 jednostek obliczeniowych pomnożona przez liczbę pasażerów, do której przewożenia statek jest uprawniony, zgodnie z odpowiednim certyfikatem. Granice odpowiedzialności dla roszczeń innych niż pasażerskie, wynikłych z każdego odrębnego zdarzenia,

obliczane są oddzielnie dla roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała oraz innych roszczeń. Dla tych pierwszych kwota podstawowa wynosi 3 020 000 jednostek obliczeniowych dla statku o tonażu nieprzekraczającym 2000 GT, a dla statku o większym tonażu do kwoty podstawowej dodaje się za każdą jednostkę tonażową od 2001 do 30 000 GT 1208 jednostek obliczeniowych, za każdą jednostkę tonażową od 30 001 do 70 000 GT 906 jednostek obliczeniowych, za każdą jednostkę tonażową ponad 70 000 GT 604 jednostki obliczeniowe. Dla roszczeń innych przyjęto kwotę podstawową 1 510 000 jednostek obliczeniowych dla statku o tonażu nieprzekraczającym 2000 GT, a dla statku o większym tonażu dodaje do kwoty podstawowej za każdą jednostkę tonażową od 2001 do 30 000 GT 604 jednostki obliczeniowe, za każdą jednostkę tonażową od 30 001 do 70 000 GT 453 jednostki obliczeniowe i wreszcie za każdą jednostkę tonażową ponad 70 000 GT 302 jednostki obliczeniowe. Konwencyjną jednostką obliczeniową jest SDR (akronim od angielskiej nazwy *Special Drawings Rights* – Specjalne Prawo Ciągnięcia). Jest to stworzona przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy w 1967r. tzw. sztuczna waluta o charakterze pieniądza bezgotówkowego, funkcjonująca wyłącznie w postaci zapisów księgowych na bankowych rachunkach depozytowych.

Na oznaczenie podmiotu wysuwającej roszczenie morskie i podmiotu uprawnionego do ograniczenia swojej odpowiedzialności z tytułu roszczeń morskich, II km używa cywilistycznych określeń „wierzyciel” i „dłużnik”. W przypadku wierzyciela, którego państwo ustanowiło dla roszczenia granicę odpowiedzialności niższą niż przewidziana w konwencji, dłużnik polski lub, szerzej, pochodzący z państwa będącego stroną konwencji LLMC 2012, będą odpowiadać tylko do tej wyznaczonej granicy. W przypadku dłużnika pochodzącego z państwa niebędącego stroną konwencji, które nie przewidziało w swoim prawie ograniczenia odpowiedzialności dla roszczenia morskiego, II km stanowi w art.97 par.3 zdanie 1, że takiemu dłużnikowi nie przysługuje uprawnienie do ograniczenia odpowiedzialności. Natomiast zgodnie z art.97 par.3 zdanie 2 II km, gdy prawo państwa dłużnika przewiduje wyższą granicę niż granica przewidziana w konwencji LLMC, należy stosować tę wyższą granicę.

Należy zwrócić uwagę, że kwotowe ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie nie wpływa na zakres zaspokojenia wierzyciela z całego majątku dłużnika. Jest to zatem odpowiedzialność ograniczona, ale w dalszym ciągu osobista. LLMC i II km przez ograniczenie odpowiedzialności rozumieją nie tyle ograniczenie odpowiedzialności sensu stricte, ile ograniczenie długu. Ta dystynkcja ma znaczenie, jeśli dłużnik skorzysta z możliwości z art.98 II km ustanowienia w formie depozytu sądowego funduszu ograniczenia odpowiedzialności określonego w art.11 LLMC. Ustanowienie funduszu ma skutek niejako rzeczowego ograniczenia odpowiedzialności, zatem, zgodnie z art. 13 LLMC, jeżeli taki fundusz został

ustanowiony, to osoby wysuwające roszczenia przeciwko dłużnikowi nie mogą dochodzić tych roszczeń z innego mienia dłużnika. Z kolei II km w art.99 zwalnia dłużnika z odsetek powstałych po ustanowieniu funduszu, przy czym brak funduszu naraża dłużnika na odsetki nawet powyżej kwotowego limitu konwencyjnego. Zaspokojenie wierzycieli, niezależnie czy z funduszu czy z całego majątku dłużnika, jeśli ich roszczenia przewyższają dostępną sumę, będą one musiały być zaspokojone proporcjonalnie, zgodnie z art. 12 LLMC. Na podstawie delegacji konwencyjne (art.6 ust.3) II km w art.100 uprzywilejował roszczenia za szkody na osobie i szkody z tytułu uszkodzenia urządzeń i basenów portowych, drogach wodnych i urządzenia nawigacyjnych w ten sposób, że mają one pierwszeństwo zaspokojenia, przy czym roszczenia za szkody na osobie mają również pierwszeństwo przed roszczenia portowymi (art.6 ust.2 LLMC).

II km ustanowił, na podstawie delegacji konwencyjnej, szczególny limit odpowiedzialności dla statków o pojemności brutto poniżej 300 ton, który wynosi dla roszczeń za szkody na osobie 200 000 SDR, a za inne roszczenia 100 000 SDR (art.101). Każdy armator statku, niezależnie od przynależności państwowej, o pojemności brutto 300 i więcej ton jest zobowiązany do posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie z obowiązkową sumą ubezpieczenia równą stosownemu limitowi ograniczenia odpowiedzialności, określonego w LLMC (art.102a i art.102b II km). Statek o polskiej przynależności nie może uprawiać żeglugi, jeżeli nie posiada certyfikatu ubezpieczenia, a statek o obcej przynależności państwowej może otrzymać nakaz opuszczenia polskiego portu w formie decyzji dyrektora urzędu morskiego z rygorem natychmiastowej wykonalności (art.102d i art.102e II km). Przepisów art.102a do 102e nie stosuje się, na podstawie art.102f II km, do statków będących własnością państwa lub eksploatowanych przez państwo, wykorzystywanych do świadczenia niehandlowych usług publicznych.

### **3.6. DOKUMENTY PRZEWOZOWE**

Terminem „dokumenty przewozowe” określa się dokumenty stosowane w praktyce przewozów ładunków lub pasażerów drogą morską. Należą do nich przede wszystkim umowy czarterowe lub bukingowe oraz jednostronne dokumenty ładunkowe, takie jak konosamenty czy listy przewozowe. Większość dokumentów przewozowych stanowią jednak dwustronne czynności umowne, które co do zasady mogą przybrać dowolną formę, nawet ustną lub *per facta concludentia*, wiążące niezależnie od formy. Jednak w obrocie międzynarodowym, w tym w szczególności w umowach przewozu ładunku ze względu na konieczność ich udokumentowania,

sporządza się dokument pisemny, tzw. czarterpartię na podróż lub notę bukingową. Strony umów przewozowych mogą tworzyć własne, oryginalne umowy, w których określą warunki, na jakich będą przewozić ładunki. Umowy takie, określane angielskim terminem *private contracts*, stają się jednak coraz rzadszym zjawiskiem, ze względu na szeroką współpracę armatorów, czarterujących, agentów morskich i innych podmiotów uczestniczących w obrocie morskim. Użycie prywatnych umów jest obecnie ograniczone do obszarów, w których ilość transakcji biznesowych jest niewielka, a w działalności przewozowej dotyczy to przewozów liniowych z użyciem noty bukingowej. Natomiast w przypadkach umów przewozu ładunku z użyciem czarterpartii stosuje się wzorcowe formularze umów, tzw. *standard forms*, opracowane i uaktualniane przez pozostające poza umową organizacje morskie, stowarzyszenia i związki armatorów, czarterujących i właścicieli ładunków oraz maklerów i agentów morskich. Ich zastosowanie w konkretnym stosunku prawnym uzależnione jest od zgody obu stron umowy. Nie wystarcza zatem tylko doręczenie drugiej stronie lub powołanie się postępując w stosunkach przewozowych wzorcem umownym na podstawie zwyczaju, ponieważ nie są to ustalone przez jedną ze stron tzw. wzorce umowne z art. 384 kc.

Drugim, obok czarterpartii na podróż i noty bukingowej, dokumentem przewozowym jest konosament, który w przeciwieństwie do listu przewozowego, jest towarowym papierem wartościowym. Jego znaczenie dla współczesnych przewozów towarowych wynika z tradycji sięgającej kilkuset lat i stałego rozwoju poprzez tworzenie nowych typów konosamentów. Swoisty fenomen konosamentu wynika zapewne z faktu, że mimo różnych tradycji prawnych państw, w ramach których funkcjonuje, podstawowe rozwiązania dotyczące różnych typów konosamentu mają, mimo modyfikacji samego konosamentu, ciągle charakter uniwersalny. Konosament, jako papier wartościowy, pełni szereg funkcji, w tym tzw. funkcje ogólne, tj. legitymacyjną i obiegową oraz funkcje szczególne, tj. gwarancyjne i pokwitowania. Funkcja legitymacyjna konosamentu polega na określeniu formalnych zasad identyfikacji osoby uprawnionej z papieru wartościowego i ułatwieniu takiej identyfikacji. Sposób identyfikacji oraz łatwość takiej identyfikacji są uzależnione od rodzaju konosamentu, imiennego, na zlecenie lub na okaziciela. Funkcja obiegowa, czyli inaczej zbywalność konosamentu, polega na uproszczonym sposobie przenoszenia zbywalnych praw majątkowych w nim wyrażonych. Wiąże się to z obowiązującymi w odniesieniu do konosamentu domniemaniami prawnymi w zakresie uprawnień przysługujących osobom legitymowanym z papieru wartościowego. Zbywalność konosamentu wyraża się w formule: „prawo idzie za dokumentem, a dokument za prawem”. W największym stopniu stosuje się ona do konosamentów na okaziciela i na zlecenie, niemniej zbywalność jest także cechą konstytutywną konosamentów imiennych, obarczoną jednak wymogiem zachowania formy pisemnej dla cesji uprawnień.

Funkcja gwarancyjna konosamentu polega na tym, że stanowi on zabezpieczenie wykonania zobowiązań dłużnika wobec wierzyciela. Konosament może służyć jako zabezpieczenie wykonania zobowiązań np. kredytowych czy z akredytywy. Funkcja pokwitowania polega na tym, że wystawca konosamentu potwierdza fakt oddania pod jego pieczę towarów oznaczonych w jego treści i zobowiązuje się do ich wydania osobie uprawnionej z konosamentu. Jest to funkcja charakterystyczna dla papierów wartościowych towarowych.

Konosament jako papier wartościowy podlega, w zakresie nieuregulowanym przepisami II km, przepisom kodeksu cywilnego, tj. art. 921 (6) do 921 (16).

### **3.6.1. Czarterpartia i nota bukingowa**

Czarterpartia i nota bukingowa są jedynymi i pierwotnymi dokumentami stwierdzającymi zawarcie umowy przewozu, stanowiącymi jednocześnie przesłankę wystawienia wtórnego wobec nich konosamentu. Niezależnie od ewentualnych różnic w treści czarterpartii lub noty bukingowej i konosamentu, to konosament ma pierwszeństwo w stosowaniu w relacji prawnej przewoźnik – posiadacz konosamentu. Natomiast w relacji przewoźnik–czarterujący, przede wszystkim w zakresie odpowiedzialności, stosuje się czarterpartię, a nie konosament, nawet jeśli go wystawiono. Poza regulacją II km znajdują się kwestie zawierania większości umów czarterowych i praktycznie wszystkich umów bukingowych w drodze elektronicznej wymiany korespondencji i dokumentów. Czarterpartia, zwana w praktyce obrotu morskiego czarterem, jest dokumentem podpisanym przez obie strony umowy, z reguły reprezentowane przez agentów lub maklerów. Współcześnie czartery przybierają formę ujednoczonych, standardowych formularzy anglojęzycznych, obejmujących wszystkie warunki przewozu.

Umowa bukingowa jest wiążąca dla przewoźnika i bukującego od momentu uzgodnienia przez strony podstawowych warunków umowy i potwierdzenia ich w używanej przez strony w czasie negocjacji formie. Dowodem zawarcia umowy jest nota bukingowa, zawierająca warunki przewozu z zastosowaniem ogólnych warunków przewozu stosowanych przez danego przewoźnika i udostępnianych przez niego na jego stronie internetowej. Cyfrowa rewolucja technologiczna spowodowała, że nota bukingowa w tradycyjnej, pisemnej formie, a nawet w formie elektronicznej, stosowana jest sporadycznie. Współcześnie umowa bukingowa może być zawarta w dowolnej formie, np. poprzez wymianę korespondencji e-mailowej, poprzez wypełnienie formularza na stronie internetowej przewoźnika, a nawet *per facta concludentia*. Mimo że przyspiesza to proces tworzenia umowy, powoduje jednak w praktyce trudności w określeniu zarówno rzeczywistej treści umowy przewozu, jak i, w skrajnych przypadkach, w identyfikacji stron umowy. Nota

bukingowa zawiera postanowienia przyjmowane przez bukującego z reguły poprzez adhezje i jest ze swej natury umową adhezyjną według ustalonych zwyczajowo schematów. Stosuje się również postanowienia praktycznie nienegocjowalnych ogólnych warunków przewoźnika umowy i powtarzalnych, sformalizowanych procedur. Warunki negocjowalne wynikają z faktycznych potrzeb bukującego, tzn. rodzaju, wagi i ilości towaru, liczby powierzonych do przewozu kontenerów, miejsca przyjęcia i wydania ładunku oraz portów załadowania i wyładunku, danych identyfikujących bukującego i, jeśli jest znany odbiorcy, wysokości frachtu i innych kosztów, np. przeładunku, przestojowego, okresu ładowania czy wreszcie identyfikacji statku. Nota bukingowa, a także czarterparia, mogą zawierać w swej treści postanowienia dotyczące odpowiedzialności przewoźnika za szkody ładunkowe, skuteczne w zakresie przewidzianym przepisami II km.

### 3.6.2. Konosament

Konosament jest jednostronnym dokumentem stwierdzającym łącznie przyjęcie przez przewoźnika od załadowcy oznaczonego w tym dokumencie ładunku w celu jego przewiezienia statkiem morskim i zobowiązanie przewoźnika do wydania tego ładunku osobie uprawnionej na podstawie treści konosamentu. Konosament reguluje stosunek prawny między przewoźnikiem a odbiorcą ładunku.

Praktyka stosowania konosamentów ukształtowała się w śródziemnomorskim handlu już w XIII w. Nazwa tego dokumentu pochodzi z języka hiszpańskiego (*conocimiento*) i ma podobnie brzmiące odpowiedniki w innych językach europejskich z wyjątkiem angielskiego (*bill of lading*). W tym czasie konosament stanowił tylko pokwitowanie przez przewoźnika, z reguły właściciela statku lub jego przedstawiciela, przyjęcia na statek ładunku. Z czasem zaczęto umieszczać w tym dokumencie postanowienia dotyczące warunków, na których przewóz ma być wykonany. W XVIII wieku konosament nabrał cech dokumentu, z którego prawa mogły być przenoszone w drodze indosu. Konosament jest niewątpliwie dokumentem, który odegrał ważną rolę w rozwoju prawa i praktyki międzynarodowej sprzedaży towarów i kredytu dokumentowego, jednak współcześnie jego rola, a także znaczenie prawne, ulegają stopniowym zmianom. Szybkość współczesnych przewozów międzynarodowych sprawia, że konosament jako dokument przewozowy, uprawniający jego legitymowanego posiadacza do odbioru przewiezionego ładunku, dociera do uprawnionego później niż sam ładunek. Stąd tradycyjny dokument przewozowy, jakim jest konosament, coraz częściej jest zastępowany przez inne dokumenty przewozowe, np. morski list przewozowy (*seawaybill*) lub konosament elektroniczny, co jest już uwzględniane w warunkach tak transakcji handlowych, jak i akredytyw dokumentowych. Poczynając od INCOTERMS 1990, warunki dostawy towaru CIF

lub CFR przewidują obowiązek dostarczenia zwykle używanego (*usual*) dokumentu przewozowego, którym oprócz konosamentu może być morski list przewozowy lub inny dokument przewozowy, nieokreślający tytułu prawnego do przewożonego ładunku. Zachowana została oczywiście swoboda sprecyzowania przez strony umowy sprzedaży, jaki dokument przewozowy będzie wymagany. Również „Jednolite zwyczaje i praktyka dotyczące akredytyw dokumentowych” (2007), tzw. UCP, opracowane przez Międzynarodową Izbę Handlową, oprócz tradycyjnego konosamentu wymieniają inne dokumenty przewozowe, które są wymagane dla płatności z akredytywy dokumentowej. Od r. 2002 możliwe jest również stosowanie dokumentacji elektronicznej. Nadal jednak oryginalne, papierowe egzemplarze konosamentu są wymagane przez banki kredytujące sprzedaż towaru oraz niezbędne w transakcji sprzedaży towarów znajdujących się w przewozie.

Zasadniczo zmieniło się znaczenie konosamentu jako tytułu własności oznaczonego w nim ładunku. O ile wcześniej konosament stanowił o własności ładunku, o tyle obecnie uważa się go tylko za dowód tzw. symbolicznego posiadania, tzn. *corpus* wyraża się poprzez posiadanie dokumentu uprawniającego, a nie poprzez faktyczne, w sensie fizyczne, władztwo nad rzeczą.

Prawo do dysponowania ładunkiem konosamentowym i prawo do jego odbioru od przewoźnika wynika z umowy przewozu i jest niezależne od przejścia jego własności na podstawie umowy sprzedaży. Jak długo sprzedany towar nie zostanie wydany przez przewoźnika kupującemu jako uprawnionemu odbiorcy ładunku, prawo do dysponowania nim w okresie przewozu i do jego odbioru od przewoźnika przysługuje drugiej stronie umowy przewozu, tj. frachtującemu lub wskazanemu przez niego lub przez załadowcę odbiorcy, którym nie musi być kupujący. Prawo to może być wykorzystane przez frachtującego jako sprzedającego do zabezpieczenia jego roszczenia o zapłatę za sprzedany towar. Do tego samego celu prawo to może służyć bankowi udzielającemu kredytu kupującemu, jeżeli uzyskał odpowiednie uprawnienia.

Zgodnie z art.143 par.1 II km konosament uprawnia osobę legitymowaną na podstawie jego treści i mającą wszystkie jego egzemplarze do dysponowania ładunkiem w okresie przewozu przed portem docelowym. Osoba taka może zmienić port docelowy lub, jeśli zbędzie konosament, osobę odbiorcy. Odbiorca konosamentowy od momentu nabycia konosamentu od frachtującego lub załadowcy jest chroniony niewzruszalnym domniemaniem co do stanu i ilości ładunku według opisu konosamentowego (art.131 par.2 II km).

W odniesieniu do zakresu, w jakim treść konosamentu obejmuje warunki, na których przewóz jest wykonywany (art.131 par.3 II km), istnieją różnice między konosamentami wystawionymi na podstawie umowy bukingowej i czarterowej. W umowach bukingowych zawieranych w przewozie liniowym, warunki, na jakich przewóz jest wykonywany, ujęte są najczęściej w treści konosamentu, tzw. konosament

liniowy. Natomiast w umowach czarterowych zawieranych w żegludze trampowej, w których treść umowy przewozu określona jest szczegółowo czarterem, stosuje się uproszczone konosamenty czarterowe, które w treści swojej zawierają odesłanie do postanowień czarteru. Stosunek między przewoźnikiem a czarterującym reguluje wtedy treść czarteru, a znaczenie konosamentu w stosunkach między nimi ogranicza się do potwierdzenia przyjęcia na statek do przewozu ładunku. Warunki CIF i CFR według INCOTERMS 2020 wymagają, aby do konosamentu dołączona była kopia czarteru, do którego konosament odsyła. Konosament z kopią czarteru jest dowodem wysłania towaru przez sprzedającego na określonych w czarterze warunkach i potwierdzeniem wykonania umowy sprzedaży.

Wydania przez przewoźnika konosamentu w następstwie zawartej umowy przewozu skutkuje nadaniem uregulowaniu w II km odpowiedzialności przewoźnika wobec odbiorcy niebędącego stroną umowy przewozu, charakteru bezwzględnie obowiązującego, gdy odbiorca ładunku dochodzi swoich praw z konosamentu. W konsekwencji przewoźnik nie może powołać się na umowne wyłączenia lub ograniczenia jego odpowiedzialności zawarte w treści umowy przewozu lub w treści samego konosamentu, jeżeli są sprzeczne z *iuris cogentis* art. 165 i art.169 II km. To różni konosament od morskiego listu przewozowego lub listu przewozowego stosowanego w przewozie lądowym, regulowanego art. 47 ustawy prawo przewozowe.

Stosowane w praktyce przewozowej konosamenty mogą być tzw. konosamentami załadowania lub konosamentami przyjęcia do załadowania. Konosament załadowania stwierdza, że przewoźnik nie tylko przyjął oznaczony w konosamencie ładunek do przewozu, ale również, że w tym celu załadował go na oznaczony w konosamencie statek. Konosament przyjęcia do załadowania tej ostatniej okoliczności nie potwierdza. Wystawienie przez przewoźnika konosamentu załadowania z określoną w nim datą oznacza, że z tą datą rozpoczyna się okres przewozu objęty jego ustawowo uregulowaną odpowiedzialnością, która nie może być postanowieniami konosamentu wyłączona lub ograniczona. Konosament przyjęcia do załadowania nie wskazuje, kiedy ładunek został rzeczywiście wysłany do miejsca przeznaczenia ani też jakim statkiem ładunek ten będzie przewiezony. Nie jest zatem dowodem wykonania umowy sprzedaży przez sprzedającego, ani też dostatecznym zabezpieczeniem kredytu udzielonego przez bank kupującemu. UCP z 2007 r. dopuszczają tylko konosamenty załadowania jako podstawę dokonania przez bank wypłaty z akredytywy, w szczególności odnoszących się do umów sprzedaży na warunkach CIF lub FOB. Tylko konosament załadowania stanowi dowód na rozpoczęcie faktycznego okresu przewozu w terminie wskazanym datą konosamentu. Tego brakuje konosamentowi przyjęcia do załadowania.

Szczególnym rodzajem konosamentu jest tzw. konosament bezpośredni (art.138 II km), stosowany w przewozach multimodalnych. Przewóz multimodalny



to wykonywany na podstawie umowy z operatorem multimodalnym przewóz towarów za pomocą przynajmniej dwóch różnych środków transportu z miejsca wydania w jednym do miejsca dostawy w innym państwie, przy czym przynajmniej jeden z odcinków jest przewozem morskim, a pozostałe odcinki pokonywane są innym środkiem transportu, np. drogowym lub kolejowym. Przewóz multimodalny lub bezpośredni może odbywać się z wystawionym przez przewoźnika multimodalnego konosamentem bezpośrednim, wystawiany także osobą niewykonyującą (fizycznie) przewozu na żadnej części trasy, ale przyjmującą na siebie obowiązki i odpowiedzialność przewoźnika na całej trasie, zwaną NVOCC (angielski akronim od *non-vessel ocean cargo carrier*). Do wystawiania konosamentów bezpośrednich są obecnie stosowane specjalne formularze, tzw. *through bill of lading forms*. W przypadku, gdy przewóz morski wykonuje przewoźnik inny niż multimodalny, wystawiany jest tzw. konosament lokalny (inaczej zwany konosamentem feederym lub konosamentem dowozowym). Konosament lokalny obejmuje zwykle albo początkowy, albo końcowy odcinek trasy przewozu. Jest to dokument regulujący stosunki pomiędzy kolejnymi przewoźnikami wykonującymi kolejne etapy przewozu bezpośredniego. W stosunkach, które reguluje konosament lokalny, jego postanowienia mają pierwszeństwo przed postanowieniami konosamentu bezpośredniego. Natomiast w stosunkach pomiędzy przewoźnikiem głównym a frachtującym i odbiorcą podstawowe znaczenie ma konosament bezpośredni.

II km w art.139 par.1–4 wprowadza dwa typy umowy przewozu bezpośredniego z wystawionym konosamentem bezpośrednim. W pierwszym przypadku przewoźnik umowny wystawiający konosament bezpośredni przyjmuje dwojaką odpowiedzialność: samodzielnie, za należyte wykonanie obowiązków przewoźnika umownego na całej trasie objętej konosamentem, aż do wydania ładunku uprawnionemu odbiorcy i solidarnie z odcinkowym przewoźnikiem faktycznym za wykonanie obowiązków przewoźnika odcinkowego na obsługiwanej przez niego części trasy. Drugi typ dotyczy sytuacji, gdy przewoźnik ogranicza swoją odpowiedzialność do obsługiwanej przez siebie części trasy, ale zobowiązuje się zorganizować dalszą wysyłkę ładunków tak jak spedytora. Rozwiązanie przyjęte w art. 139 II km odbiega od zasad, jakie przyjęto w ogólnych warunkach przewozów multimodalnych stosowanych w transporcie międzynarodowym. Przewoźnicy odcinkowi nie odpowiadają za prawidłowe wykonanie umowy na swoim odcinku wobec frachtującego. Ogólne warunki przewozu multimodalnego wyłączają możliwość pozywania przewoźnika odcinkowego z tytułu szkód lub braków ładunkowych, niezależnie od tego, na jakim odcinku przewozu one powstały. Przewoźnicy odcinkowi mogą natomiast być pozywani przez przewoźnika multimodalnego w ramach regresu z tytułu szkód przez nich faktycznie spowodowanych.



**Fundusze Europejskie**  
Wiedza Edukacja Rozwój



**Rzeczpospolita  
Polska**

**Unia Europejska**  
Europejski Fundusz Społeczny



E-podręcznik został stworzony dla Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni w ramach projektu pn.: „Doskonałość Dydaktyczna Uczelni” realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego.



**WSAiB** **WYŻSZA SZKOŁA  
ADMINISTRACJI  
I BIZNESU**  
IM. E. KWIATKOWSKIEGO W GDYNI

ISBN 978-83-67939-05-8