

**Page Denied**

25X1

25X1

PUBLICATION DATA SHEETTO: NAVY(a) TITLE: POLISH: PRZELADUNEK WEDLUG CZARTERU I KONOSAMENTUENGLISH: Transshipment under the charter and the bill  
of lading by Jan T. Holowinski(b) PUBLISHER: Communication Publications(c) DATE OF ISSUE: Warsaw, 1955

(d) TABLE OF CONTENTS:

PAGE NO.

Introduction	3
Chapter I - Preliminary remarks	5
" II - Historical development of the transshipment regulations	21
" III - <del>Xi</del> Duration of the transshipment	47
" IV - Costs of the transshipment	167
" V - Responsibility of the carrier for the loading and unloading and the responsibility of the transshipment enterprise	217
" VI - abbreviations of the formulae pertaining to transshipment	308

Sources, Materials, Index

25X1

**JAN T. HOŁOWIŃSKI**

**PRZEŁADUNEK  
WEDŁUG  
CZARTERU I KONOSAMENTU**



25X1

**WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE**



25X1

JAN T. HOŁOWIŃSKI

347.755.5

PRZEŁADUNEK  
WEDŁUG  
CZARTERU I KONOSAMENTU



WARSZAWA 1955  
WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Tematem książki jest zagadnienie przeładunku rozpatrywane z punktu widzenia zobowiązań stron wynikających z umów o przewóz ładunków morzem. Przedstawione są trzy zasadnicze aspekty zagadnienia, a mianowicie czas, koszt i odpowiedzialność, przy czym autor poświęca szczególną uwagę zgodności klauzul istniejących formularzy czarterów i konosamentów i ich potocznej interpretacji z przepisami Konwencji Brukselskiej z 1924 r. i prawodawstwu opartych na tej konwencji.

Książka przeznaczona jest dla pracowników lądowych i pływających polskiej marynarki handlowej, dla pracowników central handlu zagranicznego, spedycji międzynarodowej i portów jak również dla słuchaczy wyższych szkół ekonomicznych.

REDAKTORZY KSIĄZKI:

Tadeusz Cieślak  
mgr Maria Radecka

OPINIODAWCY:

prof. dr Józef Górski  
Kazimierz Mądroższkievicz  
Hilary Sarnecki

KOREKTA STYLISTYCZNA

mgr Alina Waleczak

REDAKTOR TECHNICZNY

Marian Kopić

KOREKTOR

Zdzisław Talar

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE, WARSZAWA 1955

Wydanie I	Oddano do składania 4. I. 1955
Nakład 1000 - 125	Podpisano do druku 13. V. 1955
Ark. wyd. 20,3.—Ark. druk. 21 <sup>1/2</sup>	Druk ukończono w maju 1955.
Papier druk. sat. kl. VII, 60 g	Cena 22,80
Zamówienie TT 41755	Nr zam. 4476 E-6-5114

RSW „PRASA“ BYDGOSZCZ, CZERWONEJ ARMII 18

PRZEDMOWA

Praca niniejsza stanowi kontynuację pracy pt. „Czartery w polskim handlu morskim“ (Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1952) napisanej wspólnie przez Hilarego Grossa i autora niniejszej pracy.

Także niniejsza książka jest pracą kolektywną. Oprócz współautorów wymienionych w tekście udział w opracowaniu książki wziął inż. Jan Hołowiński.

Tematu niniejszej pracy dostarczyła praktyka, wyrósł on z potrzeb wielu ludzi zajętych w naszej gospodarce morskiej i w handlu zagranicznym. Znajdują się tu także wiadomości wstępne z zakresu przewozów morskich i przeładunków portowych, dobrze znane praktykom, ale mogące stanowić nowość dla adeptów zamierzających pracować w naszej gospodarce morskiej.

Książka tego typu co niniejsza jest jedną z pierwszych w naszym kraju i dlatego ma ona zapewne niejedne braki, które krytyka powinna ujawnić i poprawić.

## Rozdział I

### UWAGI WSTĘPNE

W przewozie morskim mamy do czynienia co najmniej z dwukrotnym przeładunkiem: na początku i na końcu przewozu. Aby przewóz został wykonany, towary muszą być załadowane na statek przed jego wyjściem w morze, a po dopłynięciu do portu docelowego muszą być wyladowane.

Nieraz towary trzeba przeładować także w trakcie podróży, podczas wykonywania przewozu, a nie tylko, jak powiedziano wyżej, na początku i na końcu przewozu. Przy pewnych przewozach jest to regułą.

W pewnych przypadkach przeładunek ma miejsce w sytuacjach przymusowych, w miejscowościach i miejscach nieprzewidzianych.

W wymienionych wyżej przypadkach, a wydaje się, że wyczerpują one listę możliwości przeładowywania towarów w ramach wykonywania przewozu morzem, mamy do czynienia z przemieszczaniem towarów znajdujących się poza statkiem (na nabrzeżu, w magazynie, na barce itp.) na statek lub odwrotnie.

Przeładunkiem — czynnościami przeładowania — nazywa się bowiem przemieszczanie rzeczy. Ponieważ ograniczamy się do przemieszczania rzeczy na odcinku żeglugi morskiej, przemieszczanie to zatem musi mieć i początek, i koniec na statku morskim.

Statkiem, na którym zaczyna lub kończy się przeładunek, może być zarówno morski statek handlowy, jak i niehandlowy lub wojenny. W dwóch ostatnich przypadkach przeładunek podlega jednak zupełnie odrębnym przepisom i przy tym w normalnych transakcjach w handlu zagranicznym nie zachodzi. Dlatego też przeładunkiem na okręty niehandlowe i wojenne nie będziemy się

zajmować, a także przeładunkiem na statki rybackie i ze statków zarówno w portach, jak i na morzu, ponieważ on także podlega innym przepisom.

Przedmiotem niniejszej książki jest więc tylko załadowywanie i wyładowywanie towarów na morskie statki handlowe (transportowe) i zasady tu wyłożone nie odnoszą się do przeładunków niehandlowych.

Załadowanie i wyładowanie może być wykonywane za pomocą różnych urządzeń przeładunkowych lub bez nich, ręcznie. Prawie każde bowiem świadome przemieszczenie towaru na statek lub ze statku stanowi załadowanie lub wyładowanie, a więc przeładunek.

Mówimy „prawie każde przemieszczenie...”, bo na przykład wyrzucenie za burtę ładunku niebezpiecznego nie zwykle się nazywać „wyładowaniem”, mimo że jest „świadomym przemieszczeniem” towaru ze statku na zewnątrz; to samo dotyczy nielegalnego „przemieszczania” swoich czy cudzych rzeczy ze statku.

Wyładowaniem nie jest też zmycie towaru z pokładu statku, ponieważ przemieszczenie towaru dokonało się tu wbrew woli ludzkiej. Natomiast przemieszczenie omyłkowe (np. nie we właściwym porcie) stanowi wyładowanie.

Termin „przeładunek”, szczególnie gdy używa się go z dodatkiem „portowy”, może jednak obejmować szeroki zakres prac. Jedynie prace na statku — w jego ładowniach lub na pokładzie stanowią wyraźny początek wyładowania i zakończenie załadowania. Natomiast drugi koniec operacji przeładunkowych — operacji odbywających się poza statkiem — często trudno jest sprecyzować.

Gdy towar z magazynu załaduje się na statek lub wyładuje w tej relacji, cała operacja, pokonanie całej drogi pomiędzy statkiem a magazynem, gdy magazyn oddalony jest od nabrzeża, nazywa się potocznie przeładunkiem i chociaż wtedy wykonuje się dodatkowe prace, przy których zatrudnione są odrębne ekipy robotników i osobne urządzenia, wszystkie te czynności obejmuje łączne określenie przeładunek.

Niekiedy w operacji przeładunkowej można zupełnie wyraźnie wydzielić kilka przeładunków pomniejszych, częściowych. Za-chodzi to na przykład w przypadkach, gdy towar jest podwożony

do statku w lichtugach. Mawia się wtedy o jednym „załadunku”, ale towar jest raz przeładowywany z magazynu lub z wagonu kolejowego do lichtugi, a potem drugi raz z lichtugi na statek morski lub odwrotnie.

Przeładunek w tym szerokim ujęciu dzieli się na

- 1) dostawę towaru
- i 2) właściwe załadowanie

oraz na

- 1) właściwe wyładowanie
- i 2) odstawienie towaru.

Gdzie kończy się dostawa towaru, a gdzie (lub kiedy) zaczyna z załadowanie na statek jest to pytanie, na które dać dokładną odpowiedź jest jednym z celów niniejszej pracy. W praktyce bowiem „dostawa” i „załadowanie” przeważnie spletają się, zlewają w jeden nieprzerwany proces i trudno przeprowadzić dokładne rozgraniczenie. Tak jest na przykład w tym wypadku, gdy dźwig wypadowy z długą wysięgnicą chwyta unos daleko od nabrzeża i wysokim łukiem ponad składowiskiem, torami i nabrzeżem przenosi towar aż do samej ładowni statku. Tymczasem, jak zobaczymy, ustalenie dokładnej granicy pomiędzy „dostawieniem” przesyłki a jej „załadowaniem” jest niezmiernie ważne choćby z punktu widzenia odpowiedzialności za towar podczas prac przeładunkowych.

Przeładunek jest bardzo często terenem tarć i sporów. Praktyka nasza potwierdza to dobitnie. Bo gdy już załadujemy i za-sztajemy towar na statku w sposób właściwy, jego uszkodzenie podczas podróży morskiej nie powstanie tak łatwo, chyba że zajdą specjalnie niekorzystne warunki i sytuacje.

Większość szkód ładunkowych powstaje właśnie w trakcie przeładunku (załadowania i wyładowania) oraz podczas lub wskutek sztautowania. Jest to łatwo wytłumaczalne. W jednej podróży musimy towar co najmniej dwukrotnie przeładowywać. Przeładunek następuje szybko, ludzie są nagłeni, używa się urządzeń przeładunkowych z punktu widzenia bezpieczeństwa ładunku dość niedoskonałych. Skrzynie, worki czy inne sztuki ładunku przerzuca się, ustawia, formuje nosy, obwiązuje stropami. Przy wszystkich tych czynnościach istnieje dużo większa możliwość

i więcej okazji uszkodzenia towaru niż podczas samego przewozu, podczas którego towary leżą poukładane w ładowniach, zabezpieczone, a ludzie nie mają do nich dostępu.

Spory nie powstają jednak tylko o szkody ładunkowe powstałe podczas czy wskutek przeładunku i sztauowania, lecz również na tle samego przeładunku, w szczególności na tle podziału kosztów przeładunku oraz czasu zużywanego na prace przeładunkowe.

Przedmiotem tej książki są więc właśnie ujęte w aspekcie gospodarczym i prawnym zagadnienia czasu przeładunku, kosztów w przeładunku oraz odpowiedzialności za przeładunek.

Gospodarcze problemy przeładunku są niezmiernie szerokie i liczne, że wymienimy tylko sprawy wydajności pracy, opłacalności inwestycji, dochodowości dewizowej i wiele innych. Także prawne problemy przeładunku mogą odzwierciedlać różne aspekty tej gałęzi działalności gospodarczej naszego społeczeństwa; dla przykładu: specjalne przepisy prawne o pracownikach portowych, przepisy bezpieczeństwa itp.

Ograniczamy się jednak tylko do podanych trzech punktów, ponieważ są one najczęstszymi powodami sporów w naszej praktyce handlowej eksploatacji przedsiębiorstw resortu żegluga i handlu zagranicznego.

Jak już zaznaczono, przeładunek zachodzi przy każdym przewozie towarów drogą morską. Przewóz ten jest następstwem zawarcia umowy kupna-sprzedaży, której przedmiot (tzn. dana zakontraktowana partia towaru) ma być przywieziony lub wywieziony przez porty morskie. W portach tych musi dojść do przeładunku. Jedynym wyjątkiem od tego stwierdzenia, a raczej przeładunkiem szczególnego rodzaju, jest przetaczanie ładunków razem z wagonami kolejowymi na statki-promy, którymi odbywają przewóz morzem.

Powstaje więc łańcuch umów i zobowiązań dotyczących przeładowania towarów w portach na statek lub ze statku. Centrala handlu zagranicznego kupuje lub sprzedaje pewien towar zastrzegając w umowie, od jakiego momentu lub do jakiego momentu ponosi ona koszty przewozu i odpowiedzialność za towar; może to zresztą wynikać także ze zwyczajów handlowych lub z przepisów ogólnego prawa cywilnego.

Makler frachtujący powinien wtedy zawrzeć umowę o przewóz z morskim przewoźnikiem. Umowa ta powinna być zawarta zasadniczo na takich warunkach, aby momenty, do których albo od których koszty przewozu (a w ich ramach także odpowiednia część kosztów przeładunku) ponosi kontrahent naszej centrali były zgodne z tymiż momentami w umowie kupna-sprzedaży.

Spedytor portowy dysponujący towarem jest tym, który powinien między innymi dopilnować realizacji umowy o przewóz, której jednym z punktów są postanowienia dotyczące przeładunku (właśnie czasu przeładunku, kosztów przeładunku i odpowiedzialności).

Przeładunek wykonują przedsiębiorstwa przeładunkowe, którymi są u nas zarządy portów. Przeładunek nadzoruje jednak w swej części przewoźnik morski i (lub) jego makler klarujący.

Gdy zajdzie szkoda towarowa, klauzule umowne i przepisy prawne dotyczące przeładunku zainteresują również zakład ubezpieczeniowy i to zarówno ten, w którym towar został ubezpieczony, jak i ewentualnych innych ubezpieczycieli, u których pokryto ubezpieczenie statku od odpowiedzialności cywilnej.

Nad całością sprawuje nadzór i pieczę Ministerstwo Handlu Zagranicznego i jego zagraniczne organy, przedstawicielstwa lub agentury naszych central handlu zagranicznego albo spedytera oraz Ministerstwo Żegluga jako władza zwierzchnia żegluga i portów.

Ponieważ jednak przeładunek w portach połączony jest z właściwym dowozem towaru do portów, klauzule umowne i organizacja przeładunku portowego mogą i powinny interesować również kolej, żegluga śródlądową, a nawet transport samochodowy oraz bezpośrednich odbiorców czy nadawców towarów. Na przykład pracownicy fabryki eksportowej w głębi kraju muszą zdać sprawę z konsekwencji nieterminowego nadania przesyłki, z niedostatecznego opakowania lub niewyraźnego jej oznakowania.

Jak widzimy, krąg ludzi zainteresowanych sprawami przeładunku portowego jest szeroki. Każdy pomysł racjonalizatorski opracowany przez ludzi niekiedy nawet dalekich od spraw portu



i przeładunku może przyczynić się do ułatwienia, potanienia, przyspieszenia i lepszego, sprawniejszego zorganizowania pracy przeładunkowej w porcie i na statkach. I odwrotnie: niedociągnięcia, jakie często nieświadomie popełniają pracownicy w zakładach wytwórczych zaplecza i w centralach handlowych, odbijają się na pracy robotników portowych, na wydajności naszych portów, na zdolności przewozowej naszych statków czy też na kosztach płaconych obcym armatorom.

Personel portowy, a nawet załogi naszych statków popełniają nieraz błędy z powodu braku dobrej znajomości warunków umownych i zwyczajowych o przeładunku, z powodu nieznamości właściwych rozwiązań, które by chroniły naszą gospodarkę przed odpływem dewiz.

Szczególnie w obcych portach stykają się nasze załogi z obcymi, prywatnymi przedsiębiorcami, którzy nie zaniedbują żadnej okazji, by narzucić dogodną im interpretację klauzul i warunków przeładunkowych. Załogi nasze i personel eksploatacyjny przedsiębiorstw żeglugowych muszą więc przeciwstawić im własne, jasno skonkretyzowane koncepcje dotyczące przeładunku wraz z odpowiednią argumentacją i dokumentacją.

Wydaje się, że zagadnienia, jakie będą tu poruszone, to jest czas przeładunku, koszty przeładunku i odpowiedzialność za przeładunek, wyczerpują najczęstsze pola starć, najczęstsze przypadki reklamacji, sporów oraz procesów sądowych i arbitrażowych.

Oczywiście niemożliwością jest wyczerpująco omówić wszelkie możliwe sytuacje i wypadki, jakie można spotkać przy przeładunku. Stąd też nacisk będzie tu położony przede wszystkim na przedstawienie pewnych zasad dotyczących przeładunku.

Różnorodność konfliktów na tle przeładunku jest wprost zdziwiająca. Tak na przykład tylko we Francji i to tylko w okresie 1950—51 miało miejsce przeszło 200 procesów sądowych na tle przeładunku, a ponadto wydano nieznaną ilość rozstrzygnięć arbitrażowych. Nie można też podać nawet w przybliżeniu cyfry reklamacji, które strony zainteresowane w przewozie załatwiły między sobą bezpośrednio. Należy dodać, że procesy z przewoźnikami morskimi prowadziły przeważnie concerny ubezpieczenio-

we, które po wypłaceniu odszkodowania przejęły pretensje swoich klientów.

Również u nas, w polskich portach morskich, spotykamy się często ze sprzecznymi zdaniem i teoriami odnośnie przeładunku. Ponosimy straty z powodu stosowania niewłaściwych zasad, narzuconych nam zresztą jeszcze przez stary system i przez obcych armatorów, a szukamy rozwiązań często jeszcze właśnie u tych obcych.

Nie da się zaprzeczyć, że pracownicy naszej żeglugi, maklerki czy handlu zagranicznego nierzadko jeszcze uznają „autorytet” zagranicy w sprawach morskich, tymczasem trzeba pamiętać o tym, że każda wypowiedź różnych armatorskich organizacji zagranicznych jest zawsze przepojona jednostronnym interesem kapitalistycznych armatorów.

Zagadnienie przeładunku trzeba na nowo i gruntownie przeanalizować z punktu widzenia naszych interesów, szczególnie w aspekcie obowiązującego w naszych portach Zarządzenia Ministra Żeglugi nr 167 z dnia 10 lipca 1953 r. „W sprawie wprowadzenia w życie regulaminu współpracy instytucji i przedsiębiorstw przy przerzucie masy towarowej przez polskie porty morskie”, stanowiącego jak gdyby „mały kodeks portowy” w zakresie przeładunków i związanych z nim czynności. Mimo że zarządzenie to będzie musiało ulec zmianom w miarę rozwoju sytuacji w naszych portach, stanowi ono zespół przepisów o niezmiernie wielkim znaczeniu dla spraw przedstawianych w niniejszej książce. Zarządzenie to będzie w dalszych częściach książki cytowane jako „Regulamin”.

Jeśli chodzi o zagadnienie odpowiedzialności za przeładunek, to odnośna część niniejszej pracy stanowi w istocie komentarz interpretacyjny do artykułu III § 1 pkt c Konwencji Brukselskiej z 1924 r. „o niektórych zasadach dotyczących konosamentów” odpowiadającego art. 116 radzieckiego kodeksu morskiej żeglugi handlowej. Poza tym starano się o rozszerzenie tych zagadnień przeładunku, których ustawodawstwa morskie nie uregulowały wyraźnie.

Przystępując do omówienia zagadnienia tak życiowego, jakim jest zagadnienie przeładunku, nie można potraktować go czysto teoretycznie. Toteż materiałem badawczym jest w pierwszym

rzędzie nasza codzienna praktyka i obserwacja pracy setek ludzi w portach, w żegludze, w maklerce i w handlu zagranicznym. Następnym materiałem roboczym były używane w naszych portach różne formularze konosamentów w liczbie około 100 oraz czartery, z których na 40 zbadanych stosuje się u nas obecnie około 20. Wyroki sądowe i arbitrażowe z ostatnich lat w sprawach przeładunku (z których efektywnie wykorzystano dla niniejszej pracy przeszło 150) z różnych krajów uzupełniły praktyczny obraz zagadnienia.

Literatury na ten temat jest mało, a poza tym pochodzi ona prawie wyłącznie z krajów kapitalistycznych, spod pióra autorów burżuazyjnych, często zainteresowanych bezpośrednio w pewnym konkretnym rozwiązaniu sprawy.

Korzystając z myśli i tez zawartych w tych artykułowych opracowaniach i w orzeczeniach sądowych i arbitrażowych trzeba ciągle badać bazę ekonomiczną danego zapatrywania czy danego wyroku, odnosić się do nich z wielkim krytycyzmem i śledzić, czy w danym wyroku nie tkwi szczególny interes jednej ze stron.

By nie być gołosłownym, warto przytoczyć przykład wyroku w dwu bardzo podobnych sprawach zepsucia się ryb przewożonych z Japonii do Stanów Zjednoczonych. W tym samym roku — 1937, przy identycznych warunkach przewozu, dwa sądy amerykańskie wydały wręcz przeciwne wyroki. W jednym procesie zasądzono na odszkodowanie trzech małych japońskich armatorów, w drugim zaś armatora zwolniono od winy i od odszkodowania. Ale w tym drugim przypadku przeciwnikiem był duński finansista, jeden z największych indywidualnych armatorów świata. Oczywiście, że na tego rodzaju wyrokach i ich uzasadnieniach opierać się nie można.\*

Zachodzi więc pytanie, czy w ogóle należy opierać się na zagranicznych wyrokach. Wydaje się, że przy właściwym podejściu można z nich korzystać, gdyż w większości stanowią one ciekawy i pouczający materiał z praktyki żegludowej. Jednak posługując się dorobkiem orzecznictwa i literatury zagranicznej należy to czynić z pełnym uwzględnieniem tła społeczno-gospodarczego, na jakim dana teza wyrosła i z uwzględnieniem przydatności takiej tezy w naszych warunkach.

\* Co do szczegółów zobacz str. 250.

Nie mamy dotychczas ani sądowego, ani arbitrażowego wystarczająco liczego i ugruntowanego polskiego orzecznictwa morskiego w sprawach cywilnych. Mamy wprawdzie cenny dorobek orzecznictwa Izby Morskiej, zebrany w specjalnym wydawnictwie,\* Izby Morskiej nie rozstrzygają jednak spraw handlowych, a tylko orzekają w sprawach przyczyn wypadków na morzu.

Dopiero w 1951 r., w ogóle po raz pierwszy w historii Polski, doszła cywilna sprawa morska do Sądu Najwyższego. Wyroków sądów niższych instancji też jest niedużo. W sprawach przeładunku nie wydano jeszcze w polskich sądach ani jednego orzeczenia.\*\*

W okresie pomiędzy pierwszą a drugą wojną większość cywilnych spraw morskich była u nas rozpatrywana i rozstrzygana w prywatnym (tzw. przyjacielskim) postępowaniu arbitrażowym, którego oczywiście nie należy mieszać, ani w ogóle porównywać z państwowym systemem arbitrażu gospodarczego Polski Ludowej. Sprawy ani orzeczenia nie były ogłaszane, a jak można wnioskować z dochoowanych materiałów i opowiadań starych praktyków, sprawy były często osądzone po „domowemu“, na wyczucie, bez głębszej podstawy metodycznej i prawnej.

Dopiero w Polsce Ludowej wydano szereg wyroków sądowych i arbitrażowych (tzn. w ramach państwowego arbitrażu gospodarczego, którego nie należy utożsamiać z arbitrażem w państwach kapitalistycznych) w cywilnych sprawach morskich. Musiały one rozstrzygać na przykład tak podstawowe i wstępne zagadnienia jak to, czy międzynarodowa Konwencja Brukselska z 1924 r. o odpowiedzialności morskiego przewoźnika z konosamentu, ratyfikowana przez nas w r. 1936, obowiązuje w stosunkach pomiędzy dwiema polskimi stronami: pomiędzy polskim przedsiębiorstwem żegludowym i polskim posiadaczem konosamentu. Odpowiedź wypadła twierdząco.

Oczywiście orzecznictwo nie jest w naszym kraju formalnym źródłem prawa i w książce niniejszej stanowi jedynie ilustrację

\* Z. Koszewski: Orzecznictwo Izby Morskiej. Wydawnictwa Morskie. Gdańsk 1951.

\*\* Jedyne orzeczenie na polskim terenie celnym dotyczące przeładunku wydano w 1938 r. w Gdańsku w sprawie o uszkodzenie barki „Hermann“ przez spadający kłoc drewna hebanowego, który urwał się na skutek pęknięcia renera w osprzęcie przeładunkowym polskiego parowca „Lech“.

wywodów. Omawiając zagadnienia czasu i kosztów przeładunku oraz odpowiedzialności za przeładunek należy je rozpatrzeć także od strony ekonomicznej, pokazać, w jaki sposób w ustroju kapitalistycznym przedsiębiorca realizuje podstawowe prawo współczesnego kapitalizmu monopolistycznego na odcinku przeładunków portowych, to znaczy w jaki sposób osiąga, a w każdym razie usiłuje osiągnąć, maksymalny zysk, dlaczego czas przeładunku, koszty przeładunku i odpowiedzialność za przeładunek stanowią tak ważne ogniwa w kalkulacji zysków armatorów i przedsiębiorstw przeładunkowych.

Każda zasada prawna jest odbiciem stosunków ekonomicznych pomiędzy ludźmi, wynikiem całej bazy ekonomicznej.

Przedstawienie więc działania czynnika czasu i kosztów przeładunku w kalkulacji armatora kapitalistycznego, a potem także w obrachunku kosztów socjalistycznego przedsiębiorstwa żeglownego i portowego (przeładunkowego) staje się koniecznością, by zrozumieć myśl i — w przypadku prawa burżuazyjnego niekiedy głęboko ukrytą — intencję odnoszących przepisów prawnych.

Przedstawiliśmy przedmiot naszej książki warto powiedzieć kilka słów na temat używanego tu wyrażenia „sztauowanie”, które często stosowane jest w tej książce.

„Sztauowanie” i „trymowanie” są, jak dotąd, słowami niezastąpionymi mimo propozycji ze strony nauki i dotychczasowego ustawodawstwa nazwania sztauowania „rozemieszczaniem”. Termin ten stosuje na przykład oficjalne tłumaczenie Konwencji Brukselskiej (Dz. U. R. P. nr 33 z 1937 r.) w art. 3 § 1 pkt c; także I i II projekt kodeksu morskiego wydany przez Biuro Ustawodawcze Prezydium Rady Ministrów (z lipca 1951 r.).

Wydaje się jednak, że słowo „rozemieszczanie” jest za wąskie i nie wyczerpuje znaczenia i istoty czynności określanych jako sztauowanie.

Do sztauowania należy bowiem, o czym teoretycy zdają się zapominać, nie tylko ułożenie, rozmieszczenie towarów w ładowni i na pokładzie statku, ale także zabezpieczenie ich w taki sposób, by zniosły trudy i normalne niebezpieczeństwa podróży morskiej.

Jeśli jednak słowem tym określimy czynności układania, upychania i zabezpieczania towarów w ładowniach i na pokładzie stat-

ku, to będzie także niewyczerpujące, gdyż, jak praktyka wskazuje, słowa sztauowanie używa się często w szerszym znaczeniu. Mianowicie mówi się o sztauowaniu jako o całości tej części prac przeładunkowych, które należą do zadań statku.

Tak na przykład w podstawowym radzieckim podręczniku prawa morskiego Kejlina i Winogradowa (Moskwa 1939, str. 131) znajdujemy definicję sztauowania w jego wąskim, właściwym znaczeniu, lecz z uwagą w odnośniku, że

„czasami pod robotami sztauerskimi rozumie się cały kompleks prac załadunkowo-wyładunkowych”.

W polskiej literaturze Kunert w swych Dokumentach i Kalkulacjach w Handlu Morskim (Gdynia 1946, str. 19) stwierdza, że „sztauowanie polega na należytych załadowaniu i rozmieszczeniu towarów w ładowniach statku względnie również na pokładzie...”.

Także w polskiej praktyce mawiano „sztauerka” w znaczeniu całej tej części prac przeładunkowych, które zlecał i opłacał statek, a więc w tym szerokim znaczeniu.

Być może był to wpływ angielskiej praktyki. Bowiem najbardziej znany komentator angielskiego prawa morskiego Scrutton (str. 159—160\*) definiuje:

„...jest obowiązkiem armatora poprzez swego kapitana przyjąć i sztauować w sposób właściwy ładunek po dostawieniu go wzdłuż burt na ryzyko i koszt załadowcy”.

Czyli że po przyjęciu towaru pod statkiem (wzdłuż burt) cała następująca manipulacja ładunkiem stanowi zadanie statku i nazywana jest sztauowaniem. Do tak pojmowanego sztauowania należy więc cały proces załadunkowy począwszy od przenoszenia towaru z miejsca „wzdłuż burt statku”, opuszczenie towaru do ładowni, ułożenie go tam („rozemieszczenie”) i zabezpieczenie.

Cytowanie wszystkich autorów, którzy są za szerokim znaczeniem sztauowania i tych, którzy rozumieją sztauowanie wąsko,

\* Pełne tytuły cytowanych książek i artykułów zobacz w spisie literatury, str. 323.

nie byłoby celowe. Wystarczy zatem zaznaczyć, że istnieją takie różnice w praktyce i w literaturze.

W niniejszej pracy, idąc śladami naszego przyszłego kodeksu morskiego, radzieckiego kodeksu morskiej żeglugi handlowej i Konwencji Brukselskiej z r. 1924, rozumiemy sztaufowanie w jego wąskim znaczeniu, jako umieszczenie i zabezpieczenie towarów na statku w ten sposób, by przetrwały podróż morską.

Jak już wspominaliśmy, książka niniejsza pisana jest pod kątem widzenia naszych, polskich interesów. Celem książki jest danie takiej interpretacji przepisów i zwyczajów dotyczących zagadnienia przeładunku, która byłaby korzystna dla naszej gospodarki na obecnym etapie jej rozwoju. W konsekwencji wskazania i myśli będące wynikiem nowej interpretacji mogą niejednokrotnie odbiegać od dotychczas utartych w praktyce i stąd spotkać się z zastrzeżeniami ze strony praktyków przyzwyczajonych do innych interpretacji.

Zaznaczyć jednak należy, że z czasem może powstać sytuacja, że dotychczasowe zasady nie będą odpowiadały nowo wytworzonym warunkom. Wtedy trzeba będzie je zmienić.

Szczególnych zmian należy oczekiwać w zwyczajach portowych. W ogóle należy ściśle odróżnić zwyczaje portowe w państwach burżuazyjnych od zwyczajów obowiązujących w portach krajów socjalistycznych. Ich istota społeczna i sposób tworzenia są zupełnie inne. Zwyczaj w porcie kapitalistycznym rodzi się żywiołowo, przez sam fakt stałego stosowania pewnego proceduru. Jeżeli więc pewne przedsiębiorstwo na przykład monopolizujące załadunek pewnego proceduru w pewnej części portu lub przy przeładunku pewnego towaru zdoła narzucić swym kontrahentom kilka razy pewne rozwiązanie danej sprawy, to w następnych podobnych sytuacjach będzie już mogło powołać się na istnienie zwyczaju jako obowiązującej normy prawnej. Tak na przykład w jednej ze spraw prowadzonych w 1951 r. przed sądem hamburskim sąd uznał istnienie zwyczaju po kilkakrotnym zastosowaniu pewnego rozwiązania sprawy. Chodziło mianowicie o koszty wyładunku drewna kupionego na warunkach c. i. f. Sąd stwierdził, że dany odbiorca otrzymywał już kilkakrotnie w se-zonie partie drewna — kupione c. i. f. — na warunkach linio-

wych i nie ponosił żadnych kosztów wyładowania. Fakt ten według sądu stworzył zwyczaj, w myśl którego odbiorca kupujący drewno na warunkach c. i. f. powinien otrzymać ładunek na warunkach liniowych i nie ponosi żadnych kosztów wyładowania, które powinny być wliczone (jak normalnie przy warunkach liniowych) do frachtu płaconego przez sprzedawcę towaru. W ten sposób sąd uznał istnienie normy prawnej działającej faktycznie tylko na korzyść tego jednego odbiorcy.

W zupełnie inny sposób tworzy się zwyczaj w państwach socjalistycznych. W ogóle zwyczaj jako norma prawna traci tutaj swe znaczenie, jest wymieniany jako ostatnie, zupełnie poślednie źródło prawa. Obrót żeglugowo-portowy jest jednak jedną z tych już nielicznych dziedzin, w których stosowanie zwyczajów jest jeszcze stosunkowo szerokie. Norma prawa zwyczajowego nie jest wykwitem żywiołowości ani tarć pomiędzy zainteresowanymi, lecz jest — jak każda norma prawna w państwie socjalistycznym — świadomie wnoszoną nadbudową stosunków ekonomicznych panujących na danym etapie rozwoju kraju.

Należy jednak odróżnić dwie kategorie zwyczajów. Jedne, będące raczej obyczajami, nie mają znaczenia prawnego, ponieważ państwo (poprzez swój aparat sądowy, egzekucyjny itd.) nie zapewnia im wykonalności — drugie natomiast, będące normami prawa zwyczajowego, są sankcjonowane przez państwo socjalistyczne, które siłą swego aparatu zapewnia im realizację. W obrocie żeglugowym interesują nas przede wszystkim te drugie, „prawdziwe“ zwyczaje, stanowiące normy prawa zwyczajowego.

Według teorii radzieckiej, aby stwierdzić istnienie normy prawa zwyczajowego potrzeba trzech warunków: 1) pewien sposób postępowania musi być faktycznie i nieprzerwanie praktykowany w danym porcie, 2) zwyczaj musi być konkretny i określony, to znaczy musi istnieć możliwość sformułowania go w pewnym zdaniu tak, by treść jego była jasna, 3) najważniejszym warunkiem jest, by państwo uznało dany zwyczaj, by nadało mu moc obowiązującą. Dlatego właściwie dopiero sąd — a nie izba handlowa — nadaje po raz pierwszy zwyczajowi określoną treść (warunek pod punktem 2) oraz nadaje mu aprobatę państwa wraz z sankcją (warunek pod punktem 3).

Zwyczaj uzupełnia ustawy, konkretyzuje je, schodzi do technicznych szczegółów wykonawstwa w obrocie handlowym żeglugi i portów. Tak na przykład radziecki kodeks morskiej żeglugi handlowej wyraźnie odwołuje się do zwyczajów odnośnie spraw związanych z czasem i z kosztami przeładunku.

W Związku Radzieckim zwyczaje portowe stwierdza i ogłasza Wszechzwiązkowa Izba Handlowa (z siedzibą główną w Moskwie). W ramach jej działają specjalne sekcje zajmujące się portami w poszczególnych basenach morskich; i tak wydzielone są porty czarnomorskie, bałtycko-białomorskie, dalekiego wschodu itd. Każde z nich mają bowiem swą specyfikę i szczególne zagadnienia, które muszą być uwzględniane między innymi także przy ustalaniu zwyczajów.

Stąd też mamy w Związku Radzieckim ogólne zwyczaje obowiązujące we wszystkich portach radzieckich oraz zwyczaje specjalne poszczególnych portów. Ta druga grupa zwyczajów dotyczy spraw, które ze względu na lokalne warunki portów nie mogły być załatwione generalnie. Na przykład w jednych portach dzień niepogodny kwalifikuje się dopiero przy wietrze o sile 8<sup>o</sup> B, w innych natomiast (mniejszych, nieosłoniętych itp. — np. w Bierdiańsku) już przy 4<sup>o</sup> B. Tak samo nie miałyby sensu podawać zwyczajów dotyczących załadunku ropy jako ogólnie obowiązujących we wszystkich portach, ponieważ tylko w niektórych portach ropa stanowi przedmiot załadowania.

Podobnie rzecz się ma u nas, gdzie do statutowych zadań i uprawnień Polskiej Izby Handlu Zagranicznego należy między innymi stwierdzanie, ustalanie i ogłaszanie zwyczajów handlowych, w tym także portowych. Siedzibą PIHZ jest Warszawa, lecz w Gdyni i Szczecinie znajdują się oddziały, których szczególną troską są sprawy morskie.

Ustalanie zwyczajów portowych przebiega w sposób następujący.

Podstawową komórka, do której wpływają wnioski o ustalenie pewnego zwyczaju, jest Komisja Zwyczajów Handlowych i Techniki Obrotu Morskiego (skrót: KZHiTOM) wydzielona z tak zwanej Sekcji Morskiej (skrót: SM) z siedzibą w Gdyni (w ramach

Oddziału Morskiego PIHZ). W Szczecinie działa Komisja Morska (skrót: KMS). Przede wszystkim jednak gdyńska KZHiTOM jest tym ciałem kolegialnym PIHZ, w którym przygotowuje się projekty zwyczajów, w którym przechodzą one przez krytykę i są konfrontowane oraz badane pod względem merytorycznym. Członkami KZHiTOM są przede wszystkim fachowcy-praktycy, ale także naukowcy.

Uchwalony przez KZHiTOM projekt zwyczaju jest w razie wątpliwości przedstawiany SM, a w każdym przypadku powinien być zweryfikowany przez Komisję Prawa Morskiego przy PIHZ w Warszawie (skrót: KPM), która bada raczej formalną stronę proponowanego zwyczaju (zgodność z obowiązującym prawem, poprawność sformułowania itp.). KPM składa się przeważnie z prawników.

Przed oficjalnym ogłoszeniem zwyczaje są przedstawiane Prezydium Izby do zatwierdzenia. Ponadto Izba zwraca się niekiedy do resortowych ministerstw o zgodę na ogłoszenie zwyczaju, szczególnie wtedy, gdy proponowany zwyczaj uzupełnia lub wyprzedza jakieś zarządzenia odnośnych ministrów. Na przykład zwyczaj o rozpoczynaniu doby świątecznej o godz. 23 dnia przedświątecznego musiał być uzgodniony z Ministerstwem Żeglugi, ponieważ dotyczył sprawy podziału i godzin rozpoczynania zmian roboczych w naszych portach, podległych resortowo Ministerstwu Żeglugi.

PIHZ w ten sposób stwierdzone zwyczaje, a także opinie ogłasza w specjalnych okólnikach, a poza tym w nieperiodycznie publikowanych biuletynach pt. „Zwyczaje i klauzule (opinie) w polskim handlu morskim“; zwyczaje zatwierdzone dodatkowo przez ministrów są ponadto przedrukowywane w miesięczniku „Transport“ oraz innych. Zwyczaje dotyczące samego handlu (zagranicznego) są zatwierdzone przez Ministerstwo Handlu Zagranicznego, a zwyczaje portowe przez Ministerstwo Żeglugi.

Wymienione wyżej biuletyny PIHZ odróżniają z wyjąz od opinii kwalifikując te drugie jako próbne zwyczaje, jako wstępne sformułowanie zwyczajów w celu wypróbowania ich praktycznej przydatności i celowości, by dopiero za jakiś czas, po stwierdzeniu ich „działania“, ogłosić je jako pełnowartościowy

zwyczaj. Takie postawienie sprawy jest ze wszech miar celowe i słuszne.

Niemniej jednak także w tym okresie „próbny” zainteresowane strony mogą powoływać się na opinie PIHZ i cytować je przed sądem; spełniają one więc — do czasu ewentualnego ich odwołania lub poprawienia — w istocie rolę zwyczajów. Dlatego też są one w niniejszej pracy cytowane na równi z „pełnymi” zwyczajami.

W ten sposób zabezpiecza się obiektywną, społecznie uwarunkowaną, wszechstronną kontrolę nad tworzeniem zwyczaju, który nie działa — jak to ma miejsce w kapitalistycznych portach — jedynie na dobro poszczególnego interesanta, który zdołał narzucić swym uprzednim kontrahentom pewien sposób załatwiania danej sprawy, lecz na dobro całej gospodarki narodowej.

Spis zwyczajów obowiązujących w polskich portach rozszerza się bieżąco i zaczyna w sposób konkretny i konstruktywny uzupełniać przepisy kodeksowe.

Widzimy więc te zasadnicze i istotne różnice pomiędzy zwyczajami portów kapitalistycznych a zwyczajami portów socjalistycznych, ich odmienny klasowy charakter i różny sposób powstawania. Należy pamiętać o tych głębokich różnicach, chociaż zarówno jedne, jak i drugie normy prawne nazywają się „zwyczajami”. Nazwa w tym wypadku to tylko zewnętrzna powłoka. W zwrocie więc „zwyczaj portowy”, który przy omawianiu zagadnień kosztów przeladunku szczególnie często będzie używany, kryje się różna treść i intencja w zależności od portu, państwa i panującego w nim ustroju społeczno-politycznego.

Poznając dialektyczną współzależność zjawisk występującą z całą siłą w stosunkach gospodarczych żeglugi morskiej, występujące tutaj przeciwieństwa, nawarstwienia historyczne zapatrywań i przepisów prawnych stanowiących nadbudowę odnośnych stosunków społecznych, wynikających z rozwoju sił wytwórczych — warto przedstawić rozwój historyczny chociażby niektórych przepisów dotyczących przeladunku i wynaleźć te elementy, które dotychczasowe postanowienia i zapatrywania rozsadzały i zmieniały oraz znaleźć kierunek rozwojowy właściwy naszym czasom i stosunkom.

Sięganie przy każdej okazji daleko wstecz w historię nie zawsze jest potrzebne, ale w przypadku przeladunku jest ciekawe, bo pozwala zobaczyć, jak pewne myśli, pewne instytucje przechodziły wraz z kupcami na statkach z portu do portu, z jednych obszarów wód na inne, zależnie od tego, gdzie pchała ich chęć zysku. W ten sposób można uzyskać pewne doświadczenia, które rzucą dodatkowe światło na nasz temat przy analizowaniu i ocenianiu jego współczesnej sytuacji.

## Rozdział II

### ROZWÓJ HISTORYCZNY PRZEPISÓW O PRZELADUNKU

#### FORMACJA NIEWOLNICZA

Formacja wspólnoty pierwotnej nie miała oczywiście żadnych praw stanowionych.

Pierwsze znane pomniki prawa dała nam dopiero formacja niewolnicza. Była to formacja nastawiona „ładowo”, ponieważ technika nawigacji była w bardzo nikłym stopniu opanowana. Wielka kultura babilońska nie stworzyła (w dochowanych źródłach) norm prawnych o przeladunku. Nie uczynił tego także Egipt, o którym wiadomo jest, że eksportował morzem dość znaczne ilości zboża.

Śmiały żeglarze, jakimi byli Fenicjanie, także nie pozostawili nam żadnych przepisów prawa morskiego o przeladunku. Dochowały się tylko opisy greckiego pisarza, historyka i filozofa Ksenofonta o organizacji fenickich wypraw morskich, o przygotowaniu do nich, między innymi także o ładowaniu i o sztutowaniu różnych towarów (np. jak umieszczano i zabezpieczano poszczególne baryłki, gdzie dawano żywność i wodę itp.). Są to jednak opisy techniki załadunkowej i dobre rady, jak należy wykonywać prace załadunkowo-sztauerskie, ale nie przepisy o charakterze prawnym.

Pierwsze przepisy o charakterze prawnym dotyczące przeladunku, szczególnie czasu załadowania, znajdujemy w kodeksie księcia Manu w Indiach.

Szerzej zajmuje się tym zagadnieniem prawodawstwo rzymskie. Mimo że Rzym wyrósł na rolnictwie i był imperium nawiąskroś lądowym, kontynentalnym, mimo że żegluga morska odgrywała tam jedynie poboczną rolę, i to tylko okresowo (a była zresztą przeważnie w rękach nie-Rzymian), wielki pomnik myśli ludzkiej, jakim jest prawo rzymskie, nie mógł pominąć zagadnień żeglugi morskiej. Wchodziły bowiem w grę interesy rządzącej elity rzymskiej i obrona jej interesów wobec przewoźników morskich, którymi, jak zaznaczono, byli przeważnie nie-Rzymianie. Lecz prawo rzymskie starało się instytucje morskie przyrównać częściowo do lądowych.

I tak na przykład odpowiedzialność morskiego przewoźnika za rzeczy przyjęte do przewozu prawo rzymskie przyrównuje do odpowiedzialności oberżysty za pieczę nad podróżnymi i ich dobytkiem, właściciela stajni za oddane mu konie, foluszniaka za materiał oddany mu do przeróbki. Wszyscy oni bowiem mają odpowiadać jak przechowujący, czyli od chwili przyjęcia rzeczy do momentu wydania jej.

W konstrukcji myślowej odnośnego przepisu prawa rzymskiego widać jak gdyby dwie odpowiedzialności przewoźnika morskiego albo odpowiedzialność dwu rodzajów: po pierwsze — odpowiedzialność przechowującego, który odpowiada za rzeczy przekazane mu pod pieczę; po drugie — odpowiedzialność za wykonanie umownego zobowiązania przewoźnika, to jest przewiezienia rzeczy, za sztukę (*ars*) tego przewozu.

Prawo rzymskie nie zajmuje się osobno przeładunkiem. Czas przeładunku nie odgrywał jeszcze takiej roli jak w późniejszych czasach, a koszty rozdzielano w myśl umowy. Odpowiedzialność za przeładunek ponosił ten, kto się podejmował przeładunkiem. Z nikąd nie wynika, by musiał to robić przewoźnik.

Jednakże „nauta“ (właściwie *nauta* znaczy żeglarz, lecz tutaj *nauta* jest równoznaczny z *exercitor navis*, czyli oznacza przedsiębiorcę okrętowego, przewoźnika morskiego) był odpowiedzialny nie tylko za przyjęte rzeczy, ale także za samą „szukę“ przewiezienia ich. Ponieważ bez właściwego zasztauowania nie jest

możliwe wykonanie przewozu morzem, stąd też za właściwe zasztauowanie rzeczy odpowiadał przewoźnik, bez względu na to, kto wykonywał prace sztauerskie.

#### FORMACJA FEUDALNA

##### BASEN MORZA ŚRÓDZIEMNEGO

Mimo że większą uwagę chcielibyśmy skupić na Bałtyku i przyległym Morzu Północnym, warto choć w zarysie podać rozwój wybranych najwcześniejszych przepisów o przeładunku, stosowanych w niektórych portach Morza Śródziemnego, tym bardziej że ustawodawstwa morskie państw basenu śródziemnomorskiego wyprzedzały prawa miast i państw północno-zachodniej Europy. Przyczyna tego jest oczywista: handel miał tu wielkie rozmiary, wymagał więc uregulowania związanych z nim zagadnień. Oprócz tego silniejsze były tu wpływy dotychczasowego doświadczenia prawodawczego.

Trani, Genua. Najwcześniejszym w Europie stanowionym aktem prawnym, regulującym częściowo sprawy przeładunku portowego wydaje się być ordonans morski miasta Trani z 1063 r., który w art. XVII reguluje kwestię odpowiedzialności za przeładowywane towary:

„Wymienieni konsulowie sztuki morskiej proponują, orzekają i decydują, że jeżeli patron ma na statku towary przeznaczone do wylądowania w porcie lub na brzeg, to zaraz, gdy zostaną oddane na barcę, będzie on od tego momentu zwolniony od odpowiedzialności za towar“.

Przepis ten ustala więc dokładnie granicę pomiędzy sferą odpowiedzialności przewoźnika i odbiorcy przy wylądowaniu towaru.

Inne miasta-państwa Półwyspu Apenińskiego, choć prowadziły rozległe interesy, nie pozostawiły ustaw z zakresu obrotu morskiego z tak wczesnego okresu. Jeden z autorów, który badał żeglugę Genui w XII i XIII wieku, stwierdził jednak istnienie w tym mieście utartych zwyczajów i wyrobionej praktyki w zakresie zawierania i formułowania umów o przewóz morzem. Towar był ładowany przeważnie na koszt i na odpowiedzialność armatora, chyba że wyraźnie uzgodniono przeciwnie, ewentualnie

za zwrotem zwyczajowych opłat na rzecz kapitana i pisarza okrętowego.

Ancona. Prawem stanowionym pisaniem, które warto zaopiniować, jest wielki statut morski miasta Ancony z 1397 r.

Rubryka XIV daje znaną już dawniej zasadę, że nie wolno żadnego towaru umieszczać na pokładzie, w przeciwnym razie „el patrone del navillo” będzie ukarany grzywną i odpowiada wobec właścicieli towaru za całą wynikłą stąd szkodę.

Nie dotyczy to jednak statków ładujących drewno. Drewno można ładować także na pokładzie, ale tylko do wysokości łańcuchów ściągających nadburcia lub tworzących reling. Stratę drewna z pokładu poddaje się normalnemu rozliczeniu awaryjnemu. Drewno stanowi jedyny wyjątek od ogólnych zasad.

Rubryka XLVI nakłada na statek w sposób bezwzględny obowiązek załadowania towarów na koszt i odpowiedzialność armatora.

„Właściciele statku winni ładować lub dać ładować i są zobowiązani ładować towary i inne rzeczy na statek i winni wykonać sztauerkę (*stivatura*) tak, jak się należy, po dostawieniu towarów przez kupców i frachtujących obok statku”.

(Czy przepis ten nie przypomina definicji Scruttona, por. str. 15).

Koszty przeładunku mają być włączone w stawkę frachtową i nie wolno ich żądać osobno od kupców.

„ani ściągać przez młodszych sterników. Kto czyni inaczej, zapłaci jako karę 100 soldów i mimo tego będzie obowiązany trzymać się wyżej powiedzianego”.

Takelunek, łodzie i bomy mają być używane na wyłączne ryzyko statku. Wszystko „powyższe dotyczy każdego statku”.

Rubryka LXIV zajmuje się wyladowaniem ładunku na barki.

„Gdy ktokolwiek ładuje lub daje ładować towary na barki lub pojazdy rzeczne za zgodą patrona lub pisarza okrętowego, winien to uczynić w obecności załogi lub co najmniej części jej. I gdyby rzeczy ładowane w ten sposób doznały szkody z winy statku, patrona lub członka załogi, patron naprawi ją. A jeżeli rzeczy były ładowane bez świadków... (i zostaną uszkodzone lub utracone)... nie nie będzie naprawione”.

Jednakże patron ma regres w stosunku do winnego;

„...ktokolwiek przyczynił się do szkody w wymienionych wypadkach, odpowie za nią przed patronem”.

Zagadnienia przeładunku są więc w ustawodawstwie Ancony rozwiązane zupełnie jasno tak dla załadowania, jak i dla wyladowania i to w zakresie 1) kosztów i 2) odpowiedzialności. Czas przeładunku nie odgrywał jeszcze w tych czasach roli. Było bez znaczenia, czy przeładunek trwał dzień dłużej czy krócej; koszty postoju statku były bowiem niskie.

Consolato del Mare. Tradycje Rôles d'Oléron, o których mowa później, ze znacznym rozszerzeniem i oryginalnym dorobkiem, odpowiadającym nowym stosunkom panującym w produkcji morskich usług przewozowych i przeniesieniu się handlu poza słupy Herkulesa, podjęła nowa obszerna kodyfikacja prawa morskiego, znana pod nazwą Consolato del Mare.

Consolato del Mare był stosowany od wieku XV do XVII w rejonie Morza Śródziemnego i na atlantyckich brzegach Półwyspu Iberyjskiego (Pirenejskiego), chociaż źródłem niektórych przepisów są ordonanse i edykty wcześniejsze, na przykład Jakuba I z 1258 r. Jest to szeroki, kazuistyczny, drobiazgowy wykład obowiązków i odpowiedzialności kontrahentów przewozu morskiego, pozyczek morskich i rozliczeń awaryjnych.

W kwestiach przeładunku znaleźć można w Consolato liczne przepisy, tak liczne, że częściowo powtarzają się, a częściowo — co gorsza — przeczą sobie. Wchodzą jednak dokładnie w techniczne szczegóły ładowania.

Tak na przykład w rozdziale XVII nakazuje się, by towary nie były sztauowane w miejscu wilgotnym ani w taki sposób, by mogła z tego wyniknąć szkoda. W szczególności nie należy umieszczać towarów blisko masztów, ponieważ może po nich ściekać do ładowni woda, ani blisko otworu trzonu sterowego, żez, luków, w ogóle nigdzie, gdzie by mogły doznać awarii.

Patron odpowiada za całą szkodę, jaką ponieśli kupcy na skutek tego, że towar został zamoczony przez wodę przeciekającą przez pokład lub przez burty, po masztach, przez wodę z żez itd., przez wodę, która dostała się do ładowni przez luk (np. na skutek nieuszczelnienia otworu lukowego) lub chociażby przez to, że to-



war został umieszczony w miejscu mało bezpiecznym, a także wtedy, gdy zamoczenie zostało spowodowane nieuszczelnieniem i nieposmołowaniem burt. Widać więc, że narzucono tutaj na przełożnika szeroki zakres odpowiedzialności.

Powyższe ma jeden ważny wyjątek: gdy zamoczenie zostało spowodowane poceniem się statku lub towaru, a nie wodą przeciekającą przez pokład lub burty, patron nie jest zobowiązany do odszkodowań za stratę. Pocienie takie mogło zachodzić przy przechodzeniu z ciepłego śródziemnomorskiego klimatu do zimniejszego, a więc właśnie na terenach, na których Consolato obowiązywał.

Patron nie odpowiada za szkody spowodowane siłą wyższą, a także wypłukaniem (wyrwaniem) pakuł uszczelniających burty i pokład — „ponieważ nieszczęście to nie zostało spowodowane jego błędem“ w umieszczeniu i zabezpieczeniu ładunku.

Dotychczas omawiane rozdziały Consolato traktowały o sztutowaniu w wąskim znaczeniu, to znaczy o umieszczeniu i zabezpieczeniu ładunku. Dalsze postanowienia omawiają inne fazy przeładunku (poza sztutowaniem).

Tak na przykład w rozdziale XXVII postawiono bardzo ważną zasadę, w myśl której ani patron, ani właściciel statku nie odpowiadają za szkodę, jeżeli bela lub balot zostanie zamoczony podczas załadowania lub wyladowania.

W ogóle patron powinien postarać się o załadowanie lub wyladowanie towarów tylko wtedy, gdy umówił się co do tego z kupcami. Kupcy mogą uzgodnić tę sprawę bezpośrednio z załogą nie angażując tym samym odpowiedzialności patrona. Załoga bowiem nie jest obowiązana ładować towary, jeżeli patron nie przyrzekł tego kupcom (rozd. XXIX). Jedynie gdy trzeba sztutować coś na siłę za pomocą łomów, dźwigni itp., patron powinien dać kupcom ludzi, którzy znają taką robotę, ale którzy zostaną przez kupców wynagrodzeni. Poza tym kupiec powinien sam przenieść na statek swoje towary, bagaż i zapasy żywnościowe.

Zasada Consolato, że przeładunek jest rzeczą kupców, a nie patrona, wynika również z szeregu postanowień o przeładunku pośrednim za pomocą lichtug oraz przy angażowaniu drużyn robotników portowych (rozd. CLIII — CIX). Zdarzyło się to w ogóle

pierwszy raz, że społeczny podział pracy przejawiał w przepisach prawnym istnienie odrębnej grupy robotników zajmujących się za wodowo przeładunkiem w portach. Są to więc początki (już wtedy istniejących) gildii sztauerów (*corporations des porte-faux*) jako odrębnej grupy zawodowej w ramach „pospólstwa“, w ramach proletariatu portowego.

Consolato omawia łącznie sytuacje wynikłe z przejęcia prac przeładunkowych przez barkarza (szypra, a przeważnie zarazem właściciela lichtugi) oraz przez robotników portowych (*garçons de la plage*). Podczas gdy z barkarza Consolato robi wyraźnie przedsiębiorcę odpowiedzialnego za siebie, za swoją łódź, sprzęt i za ludzi zajętych u niego, to gdy prace przeładunkowe przejmują robotnicy, Consolato traktuje ich jako kolektyw. Wszyscy są odpowiedzialni za wyrządzone szkody, a należna kupcom kwota odszkodowania ma być według rozdziału CLIV podzielona (chyba na równe części) i poniesiona przez wszystkich członków drużyny przeładunkowej.

Gdyby członkowie kolektywu przeładunkowego nie mieli z czego pokryć odszkodowania, powinni być wtrąceni do więzienia i trzymani w nim, aż zapłacą szkodę lub aż dojdą z kupcem do ugody. Powyższe ma jednak zastosowanie tylko wtedy, gdy drużyna robotnicza pracuje jako „przedsiębiorstwo“ przeładunkowe, to znaczy wtedy, gdy robotnicy przejęli prace przeładunkowe po określonej cenie za sztukę, na akord (*à scar*), wtedy gdy umowa z kupcem ma wyraźne cechy umowy o dzieło.

Gdy bowiem robotnicy są zajęci na dniówkę lub gdy pracują na lichtudze, odpowiada wobec kupca ich pracodawca, a więc na przykład barkarz i on ma być wzięty do więzienia, jeżeli nie pokryje odszkodowania.

Rozumowanie jest następujące (rozd. CLII):

„każdy barkarz winien uważać na ludzi, których zatrudnia; kupcy nie znają bowiem, co to są za ludzie i dlatego mogą zwracać się z reklamacjami do ich maistre'a. Jest tak dlatego, że pobiera on więcej, niż daje ludziom zajęтым na jego lichtudze — jest więc słuszne, by ten, kto chce mieć udział w zyskach, ponosił udział w stracie“.

A więc uzyskiwany przez barkarza zysk z pracy robotników portowych autorzy Consolato uważają w części jako wynagrodzenie za ponoszone ryzyko. Formacja kapitalistyczna wykryła tę myśl i uogólniła ją.

Zapłatę powinni barkarze i robotnicy otrzymać od kupców lub w imieniu kupców od patrona statku. A więc kontrahentem, zleceńdawcą przeladunku jest kupiec, a nie statek.

Odpowiedzialność za uszkodzenie statku ponoszą bezpośredni sprawcy, a nie ich zleceńdawca kupiec. Znowu widać, jak Consolato jednostronnie chroni interesy kupiectwa.

Reasumując uwagi o Consolato del Mare trzeba podkreślić, że jest on pierwszą kodyfikacją mówiącą wyraźnie o odrębnym przedsiębiorstwie przeladunkowym i pierwszym zbiorem przepisów prawa morskiego, które w takich rozmiarach i tak szczegółowo zajmuje się kwestiami przeladunku.

Consolato rozstrzyga wyczerpująco zagadnienie kosztów i odpowiedzialności za przeladunek. Natomiast czas przeladunku wciąż jeszcze nie jest tak spornym punktem, nie angażuje interesów kupiectwa w takim stopniu, by dążyło ono do statutowego uregulowania tej kwestii. Prawo to stanowi typową nadbudowę stosunków ekonomicznych panujących w owych czasach w południowej i południowo-zachodniej Europie.

Jak widać z powyższego omówienia, główne zasady Consolato odnośnie przeladunku są następujące: 1) reguła, że za sztautowanie odpowiada „statek“ skrytykowała się tu wyraźnie; 2) za resztę przeladunku odpowiada ten, na czyje zlecenie wykonuje się prace; 3) wykonawcy prac przeladunkowych odpowiadają za zawnione straty wobec swego zleceńdawcy; 4) kószty są zazwyczaj rozdzielane w ten sposób, że za załadowanie i wyładowanie płaci kupiec, za sztaurkę zaś — przewoźnik; w tym zakresie dopuszczalne są jednak umowne odmiany.

Guidon de la Mer. Consolato tylko w minimalnym stopniu uwzględnił zagadnienie ubezpieczeń. W każdym razie nie poświęcił zagadnieniom tym żadnego odrębnego rozdziału. Brak ten uzupełniła kodyfikacja z końca wieku XVI zwana Guidon de la Mer. Reguluje ona przede wszystkim sprawy

ubezpieczeń morskich i w tym zakresie dotyka również przeladunku.

Rozdział V definiuje, że ubezpieczyciel (asekurator) powinien odszkodować ubezpieczonemu wszelką szkodę zaszłą od chwili, gdy towar był ładowany na statek. Rozdział VII dodaje, że awarię w tym znaczeniu jest także wszystko to, co się może przydarzyć na skutek błędu (zaniedbania) przy wciąganiu towaru na pokład lub przy wylądowaniu czy też na skutek uszkodzenia, zepsucia się sprzętu przeladunkowego (np. zerwania stropu, tak że unos spadł na nabrzeże, do wody lub na pokład statku i uległ utracie lub uszkodzeniu). Asekurator musi pokryć taką szkodę, lecz za awarie powstałe na skutek wad sprzętu przeladunkowego ma regres do maistre'a, czyli do kapitana statku.

Według rozdziału IX, jeżeli maistre da sztautować w dolnym międzypokładzie pewne towary, a w górnym międzypokładzie oliwę lub inne towary płynne i wyniknie stąd szkoda z powodu wycieku, ubezpieczyciel nie zwraca szkody, bo spada ona w całości na maistre'a. Towary płynne powinny bowiem być sztautowane na dole statku, a na nich dopiero inne towary (rozdz. X). W tym więc wypadku kupiec ma roszczenie jedynie w stosunku do statku.

#### EUROPA ZACHODNIA

Rôles d' Oléron. Najstarsze przepisy prawne spoza Morza Śródziemnego dotyczące przeladunku pochodzą prawdopodobnie ze zbioru zwyczajów znanego pod nazwą Rôles d' Oléron, pochodzącego z XII w.

Oléron to wysepka w Zatoce Biskajskiej, w pobliżu ujścia Garonny. Usadowili się tu jacyś kupcy-żeglarze, którzy zbierali wyroki w sprawie żeglugi i wysnuwali z nich pewne stałe reguły postępowania.

Wzmianki historyczne o Oléron pozwalają przypuszczać, że mogli to być dawni najeźdźcy i rabusie z północy, którzy na Oléron urządzili sobie bazę wypadową, a potem godzili handel z rozbojem, aż wreszcie przeszli na handel i na żeglugę „uczciwą“.

Przeladunek często mógł powodować spory. Dlatego na 26 artykułów Rôles d' Oléron 3 artykuły dotyczą przeladunku. Rôles były w ogóle ujęte bardzo życiowo, bardzo praktycznie, stano-

wiły však normy ułożone przez kupców i przez właścicieli statków. Stąd pochodzi ich wielka popularność i szerokie rozpowszechnienie oraz bezpośredni wpływ na inne ustawodawstwa morskie Europy Zachodniej, Północnej i Północno-Wschodniej.

Jak powiedzieliśmy, Rôles d' Oléron zawierają 3 artykuły dotyczące przeładunku. Są to artykuły 10, 11 i 26. Artykuł 10 nakazuje patronowi, by pokazał kupcom (załadowcom) liny, którymi będzie wyciągał towary na pokład i którymi będzie towary wpuszczał do ładowni.

Gdy jakaś rzecz została uszkodzona lub utraczona wskutek wady urządzenia wyciągowego lub lin używanych do tego czy też wskutek złego wyciągania, patron i załoga odpowiadali za szkodę. Warto podkreślić: *patron* jako kierownik statku oraz *załoga* jako wykonawca prac odpowiadali łącznie.

Gdy jednak załadowcy uznali liny za wystarczająco mocne, a mimo to pękły one podczas przeładunku, każdy ponosił sam swoją stratę, to znaczy patron stratę liny, a załadowca ewentualne uszkodzenie towaru.

Artykuł 11 Rôles d' Oléron stwierdza, że obowiązkiem patrona i załogi jest dobrze zasztauować towary przed wyruszeniem w podróż. Byli oni odpowiedzialni za wszelkie szkody wynikłe z niedość starannego zasztauowania towarów. Mogli się co najwyżej zwolnić od odpowiedzialności, gdy patron i dwu lub trzech członków załogi wybranych przez kupca przysięgło, że szkoda nie powstała z ich winy, lecz z innych przyczyn leżących poza ich kontrolą.

Widać z powyższego, że zbiór zwyczajów oleronkich był prawem broniącym armatorów w wyższym stopniu, niż to czyniły dotychczas omawiane ustawodawstwa.

Artykuł 26 zajmuje się właściwym zabezpieczeniem ładunku pokładowego, jakim ówczesnie często było wino w beczkach. Przedwiduje on pełne odszkodowanie dla kupca (płatne przez patrona i załogę), jeżeli podczas przeładunku lub potem na statku pozostał się kurek otwarty lub szpunt beczki niezabezpieczony i wino wycieknie.

Patron i załoga odpowiadają również za silne umocowanie beczek na pokładzie w taki sposób, by ich nie zmyło ani nie uszkodziło przy przechyłach statku na fali. Statek odpowiadał więc

w całości nie tylko za ładunek w ładowni, ale i za ładunek pokładowy, chyba żeby udowodniono (za pomocą przysięgi), że przyczyną straty były siły wyższe. Przypomnijmy sobie, że w prawie Ancony wolno było ładować na pokładzie tylko drewno; tutaj natomiast nowa technika nawigacyjna i szczelne opakowanie doprowadziły do dalszego wylomu. Przewożenie wina na pokładzie, jakby wynikało z przepisów Rôles d' Oléron, stało się uznanym zwyczajem.

Mimo że Rôles d' Oléron były krótsze i mniej wyczerpujące niż na przykład Consolato del Mare, zasięg ich obowiązywania był szerszy. Nie było to bowiem prawo kupców, ale po raz pierwszy prawo armatorów i za ich sprawą Rôles d' Oléron były rozprze-strzenione po wszystkich portach i państwach, gdzie tylko dochodziły statki.

*Holandia.* Rôles d' Oléron przejęte przez państwa i porty północno-zachodniej Europy zostały między innymi recypowane, rozszerzone i uzupełnione dalszymi zwyczajami, wyrosłymi na podłożu rozwijającego się handlu, szczególnie ze wschodem i Bałtykiem, i będącymi wynikiem rozwoju nowej techniki nawigacyjnej, budowniczej i eksploatacyjnej.

Na przełomie wieku XIII i XIV doszło do nowej kodyfikacji Rôles d' Oléron w zbiorze wyroków trybunałów kilku miast holenderskich, zwanych sąd wyrokami z Damme lub prawem miasta Westcapelle.

Tak na przykład wyrok nr X równa się artykułowi 11 Rôles d' Oléron, lecz z dodatkiem, że na poczet odszkodowania, jakie muszą wypłacić kupcom kapitan i załoga za szkody powstałe przy przeładunku, mogą oni zaliczyć „Windegeld”, czyli opłatę, wynagrodzenie za windowanie towarów, czyli za przeładunek.

Opłatę tę, co występuje wyraźnie dopiero w późniejszych kodyfikacjach cpartych na Rôles d' Oleron, dzielili między siebie kapitan i załoga w zwyczajowym stosunku, zmiennym na przestrzeni lat; zazwyczaj dla kapitana przypadła jedna trzecia.

Dalszy rozwój przepisów prawnych o przeładunku w północno-zachodnim zakątku Europy jest wiernym odbiciem wzrastania potęgi miast i ich sfer kupieckich połączonych obecnie bardzo ściśle z żeglugą oraz pośrednio — poprzez rozwój stosunków wytwórczych — odbiciem zmieniającej się techniki.

Tak na przykład w zbiorze zwyczajów portów Amsterdamu, Enhuizen i Stavern znajdujemy tabelę opłat należnych załozdzie i kapitanowi za przeładunek (art. 10). Jest to jakby nasza dzisiejsza „current rate tariff“, czyli taryfa bieżąca stawek przeładunkowych. Podaje ona towary, ich opakowanie oraz stawkę pieniężną za przeładunek. Zwyczaj te pochodzą z przełomu XV i XVI wieku, a więc z okresu pełnego rozkwitu żeglugi holenderskiej.

Nowe stosunki społeczne zmieniły jednak dotychczasowe przepisy prawne w pewnych szczegółach. Tak na przykład, jeżeli kupiec zapyta kapitana lub jego zastępcę, czy stropy, którymi obwiązuje się i podnosi towary na pokład są dość silne i ten odpowie twierdząco, a stropy potem zerwą się, kapitan (a więc już nie z załogą) będzie musiał pokryć wynikłe stąd szkody. Także zmieniono osoby pytające się o stan stropów. Uprzednio kapitan pytał kupców, czy aprobują stropy i w razie zerwania się stropów kupcy sami odpowiadali za szkodę towaru. Teraz natomiast kupiec pyta patrona, jakich zamierza używać stropów i w razie wypadku patron odpowiada za szkodę.

Zniesiono tu także wspólnotę odpowiedzialności patrona i załogi. Kapitan sam ma dbać o właściwy sprzęt przeładunkowy; jest wszak jedynym reprezentantem właścicieli statku, a na statku panem wszechwładnym. „pierwszym po Bogu“.

Kapitan otrzymuje za pieczę nad osprzętem przeładunkowym specjalny udział w opłatach przeładunkowych, który zaczyna wydzielać się pod nazwą „opłaty bomowej“, podczas gdy marynarze otrzymują nadal opłatę windową za fizyczne prace przy przeładunku. Ale za szkodę zawinioną przez marynarzy oni sami odpowiadają wobec kupca. Klasowe różnice i wyzysk pracowników morskich znajduje tu swe skonkretyzowanie w obowiązującym prawodawstwie.

Artykuł 20 dotyczy wylądunku i związanych z tym kosztów. Przewiduje on, że jeżeli statek ma za wielkie zanurzenie, by wpląć na Marsdiep lub Flie, to za wynajęcie lichtug, które by odciążyły statek, statek opłaci dwie trzecie kosztów, a towar (odbioreca) — jedną trzecią. Wśród towarów przewożonych i wyladowywanych dużo było artykułów z Polski, jak na przykład żyto (*rogge*), popiół i potasz (*assches*), smoła (*téeres*, chyba ładowana w beczkach), skóry (*knaerhouts*) i wiele innych.

Holandia stała się w tym okresie największą potęgą żegludową świata, monopolizującą przewozy z krajów zamorskich. Interesy kupców zaangażowanych w tych ryzykownych transakcjach musiały być prawnie zabezpieczone, co znajdujemy w bardzo licznych ordonansach o ubezpieczeniach morskich. Znowu nadbudowa prawna musiała się przystosować do swej bazy, do nowych stosunków wytwórczych.

Ordonans Filipa II z 1563 r. przepisuje, że szyprowie muszą posiadać dla przeładunku dobre liny (*tauwen*) i sznury (*coorden*), które powinni przedstawić kupcom lub ich przedstawicielom, by ci upewnili się, czy są dobre. Jeżeli nie zostaną uznane jako wystarczająco dobre, szyper musi zmienić je na lepsze.

Za towary przeładowane na lichtugi szyper statku nie odpowiada. Odpowiada jednak, gdy zarządził taki przeładunek bez ważnej ku temu przyczyny oraz oczywiście wtedy, gdy szkoda na lichtudzie powstała wskutek jego niedbalstwa lub z winy jego ludzi.

W ordonansie tego samego monarchy z 1570 r. powiedziane jest, że ubezpieczenie zaczyna się od chwili załadowania towaru na barkę lub na łódź w celu podwiezienia go do statku morskiego. Ubezpieczenie pokrywa więc cały przeładunek. Powtarza to po raz wtóry dobitnie ordonans miasta Amsterdamu z 1598 r.

Tręściowo to samo, lecz w innej formie, powtarzają ordonanse nowo rozwijającego się portu Rotterdamu z lat 1604 i 1635, które mówią, że kupcy lub załadowcy mogą ubezpieczyć wszystko, co mają zamiar przewozić morzem dodając do wartości towarów także koszty przeładunku.

Fr a n c j a. Pomimo że Francja jest od wczesnego średniowiecza ojczyzną i bazą wypadową wielu rybaków, wielorybników i piratów, handel morski nie przybrał tam takich rozmiarów, jakie osiągnął w wielkich portach Półwyspu Apenińskiego i północno-zachodniej części Europy. Większe obroty portowe wykazywały jedynie Marsylia (handel lewantyński), a na wybrzeżu Atlantykim Bordeaux (wywóz win) i kilka mniejszych, opierających się szczególnie na handlu solą.

Proporcjonalnie do niskich przeładunków w portach francuskich nikt nie był również własne przepisy o przeładunku. W Marsylii stosowano Consolato, w Bordeaux i nad całą Zatoką Biskajską

obowiązywały przeważnie zwyczaje z Oléronu (np. „Lokalne“ prze-róbki z 1340 r.), podczas gdy porty na północy kraju powoływały się na zwyczajowe normy portów holenderskich i kantorów hanzeatyckich.

Trzeba było istotnych przesunięć społeczno-gospodarczych w francuskim społeczeństwie feudalnym, by zmienić dotychczasowy stan handlu morskiego, a zatem i przepisów morskiego prawa handlowego. Uczyniła to dopiero monarchia absolutna w sposób typowy dla swej epoki. Pełnym odzwierciedleniem nowych stosunków we Francji w nawiązaniu do prawa morskiego jest wielki ordonans króla Ludwika XIV z sierpnia 1681 r. Obszerna ta kodyfikacja, systematyczna i logiczna zajmuje się w sposób dokładny i wyczerpujący zagadnieniami władz morskich, sądownictwa, rejestrów, pracy i dyscypliny na statkach, przyz i szmuglu, ale o umowach przewozu mówi stosunkowo mało. W kwestiach dotyczących przeladunku znajdujemy w Ordonansie jedynie ogólnikowe przepisy. I tak na przykład w księdze II, tytuł I, art. III postanawia, że „czarterpartia winna zawierać... (między innymi)... miejsce i czas załadowania i wyładowania”; przepis ten uzupełnia art. IV: „Jeśli nie umówiono dokładnie w czarterpartii, czas ładowania i wyładowania określi się według zwyczajów tych miejscowości, w których przeprowadza się przeladunek”.

W tytule II, art. IV stwierdza, że: „W 24 godzin po załadowaniu statku, kupcy winni przedstawić maistr'owi konsumenty do podpisu..., w przeciwnym razie zapłacą mu odszkodowanie za przestój”. Według art. VI w przypadku, gdy kupiec (czarterujący) wycofuje się z umowy, ponosi on wszelkie koszty wyładowania ładunku.

Ordonans króla Ludwika przetrwał bardzo długo i wiele postanowień przeszło w dosłownym brzmieniu do Napoleońskiego Kodeksu Handlowego, a więc prawa młodej burżuazji kapitalistycznej. Ordonans ten zawierał pewne wyraźne elementy kapitalistyczne, był jednak w istocie swej wcielaniem zasady feudalnej, wyrażonej przez Bacona: „władanie morzami jest częścią monarchii”...

Anglia. Wyspy Brytyjskie były do wieku XV krajem przede wszystkim rolniczym, w którym przemysł i handel nie odgrywał wielkiej roli. Do tego czasu Anglia wywoziła surowce, przede

wszystkim wełnę, a sprowadzała gotowe artykuły, przy czym handel był w wielkiej części w obcych rękach, między innymi w rękach Hanzy.

„Przebudzenie morskie“ Anglii nastąpiło właściwie dopiero w drugiej połowie XVI w. Do tego czasu handlowym prawem morskim w Anglii były Rôles d' Oléron, co znajdowało swój wyraz w wyrokach sądowych i królewskich nadaniach.

Tak na przykład w procesie obywateli Pilk przeciw Venere prowadzonym w 1349 r. przed sądem w Bristolu przewodniczący sędzia stwierdził:

„burmistrz i szeryfi i inni ucześciwi ludzie naszego miasta oraz kapitanowie i marynarze stosują Prawo z Oléron”.

Wszystkie ważniejsze porty kopiowały Rôles d' Oléron i przyjmowały je do swoich zbiorów zwyczajów (*customals*), stanowiących obowiązujące prawo.

Statuty z Queensborough nakazują w statucie XVI:

„...używajcie i róbcie tak jak jest powiedziane w Prawie z Oléron”.

Oprócz tego prawem były zwyczaje, często nawet nie spisane. A gdy już się ktoś brał do spisania zwyczajowych prawideł, byli to kupcy, praktycy, a nie prawnicy.

W kwestiach przeladunku znajdujemy jednak pewne odstępstwa od zasad prawa olerońskiego i raczej przybliżenie do rozwiązań holenderskich. Baza ekonomiczna w Anglii była bardziej podobna do stosunków holenderskich aniżeli do olerońskich. Tak więc za niewłaściwe sztauowanie odpowiada sam kapitan. Kapitan odpowiada w tym względzie w pełni także za załogę. Jedynie jeżeli szkoda powstała z zaniedbania któregoś z marynarzy, kapitan miał do niego regres.

Tak na przykład w sprawie Dybdale'a przeciw Holmesowi z 1556 r. ujawniono, że kapitan dał załadować pomiędzy beczki z piwem ładunek surowych rogów, których zapachem przesiąkło piwo i straciło smak; za szkodę odpowiada kapitan.

Można powiedzieć, że Anglia w formacji feudalnej nie miała właściwie własnego morskiego prawa handlowego. Począwszy od Henryka VII (XV/XVI w.) feudalizm angielski osiąga swój szczyt rozwojowy przemieniając się w monarchię absolutną, chociaż absolutną na swoisty, angielski sposób. Henryk VIII (pierwsza

połowa wieku XVI). „ojciec“ angielskiej żeglugi, tworzył na bazie nowych stosunków produkcyjnych podwaliny pod przyszłą potęgę morską Anglii w sposób administracyjny, jednostronnymi nakazami i bezpośrednim udziałem w tworzeniu nowych przedsięwzięć morskich.

Stąd też nie ma w tym okresie obszerniejszych ustaw zajmujących się stosunkami prywatno-prawnymi, a zupełnie nie ma przepisów dotyczących przeładunku. Mówi się dużo o obowiązkach kapitana i marynarzy w sensie dyscypliny, o obowiązku zwalczania piratów i niewiernych, o udziale króla w łupach, ale nie o stosunkach wynikających przy przewozie zwykłych towarów handlowych. Przykładem są akta Karola II z 1664 r. Jedynie obszerne i słynne statuty królowej Elżbiety z 1602 r. regulowały kwestie ubezpieczeń morskich, powołując się zresztą na stare zwyczaje kupców.

Widzimy tu podobną sytuację jak na kontynencie. Obszerna legislatura ma charakter publiczno-prawny. Dopiero kapitalizm mógł upomnieć się o uregulowanie kwestii prywatno-prawnych.

#### MORZE PÓŁNOCNE

Norwegia, Dania. Współzależność przepisów o przeładunku od rozwoju społecznego podziału pracy, uwarunkowanego znowu postępem techniki, zauważona już w dotychczas omawianych kodyfikacjach przewija się także w licznych innych.

Tak na przykład prawo norweskie, jedno z najstarszą tradycją wśród ludów północnej Europy, a legitymujące się pomnikami prawa morskiego już z X w. (Gulaping z 940 r.), potem z XIII w. (prawo największego portu północy — Bergen, z 1274 r.), posiada dosyć obszerne kodyfikacje, niemniej o przeładunku nie ma w nich słowa.

Podobnie dzieje się w Danii. Wyjątkowo na przykład statut miasta Hadersleben z 1292 r. wspomina, że człowiek, który „najął“ statek od drugiego i na potwierdzenie tego napił się z nim (*dricker ther a Lidköp*) i załadował swoje towary, winien będzie cały fracht. Można by więc z tego wnioskować, że „najemca“ ładował.

Także w duńskim prawie morskim z 1508 r. przeładunek nie jest jeszcze uregulowany. Czyni to dopiero kodeks Fryderyka II

z 1561 r. Pod liczbą XIII kodeks ten postanawia, że jeżeli któryś z marynarzy uchyla się od pracy przy załadunku lub wyladunku, musi on zapłacić swym „Staalbrodere“ (współtowarzyszom) pół marki za każdy dzień. Załoga powinna bowiem wyladowywać bez sprzeciwu i pomruków (XX).

Szyper ma uważać, nadzorować, by towary kupca były dobrze upchane (zasztauowane) i zabezpieczone (*met Stuffning oc Garnering*). Gdyby kupiec doznał szkody z powodu wadliwej sztauerki, zawinionej przez szypra lub jego ludzi, wtedy szyper wyrówna kupcowi jego szkodę w wysokości kosztów własnych kupca (XXXIX).

Każdy szyper (LIV) powinien mieć na swoim statku dobre i mocne liny i takelunek windowy do przeładunku towarów. Gdy coś z osprzętu przeładunkowego złamie się, pęknie czy zerwie i towar zostanie uszkodzony — a uprzednio marynarze pytali się szypra, czy osprzęt jest silny i on odpowiedział twierdząco — wtedy szyper sam pokrywa szkodę. Gdyby jednak nie był pytany lub gdyby towar wysunął się (wyśliznął) z pętli, marynarze będą odpowiedzialni.

Spotykane w Rôles d' Oléron i ich adaptacjach, jak na przykład właśnie w omawianym kodeksie Fryderyka II, przepisy o pytaniu się o stan osprzętu przeładunkowego pochodzą częściowo stąd, że marynarze byli angażowani tylko na jedną podróż, co najwyżej na kilka, byli ciągle zmieniani, tak że przeważnie nie mieli czasu dobrze poznać statku i stanu jego urządzeń.

Dalszym rozwinięciem kodeksu Fryderyka II był kodeks Chrystiana V z 1683 r. Znajdujemy w nim wszystkie wyżej omówione przepisy, co najwyżej zmienione w szczegółach. Tak na przykład w rozdziale II o frachcie czytamy pod punktem X:

„Szyper winien mieć baczenie na towary kupca, gdy tylko zostaną dostawione do statku, następnie gdy są załadowywane („gdy wchodzą w statek“ — *komet i Skibet*) z zasztauowaniem i okryciem i wszystkim innym. Gdy kupiec dozna szkody („złapie szkodę“ — *fanger Skade*), lub gdy towary jego zostaną uszkodzone z winy szypra lub jego ludzi, szyper wyrówna to ze swych własnych pieniędzy... Gdy w szkodzie takiej zawinili (brali udział) marynarze, szyper ma za to do nich regres“.

B r e m a, H a m b u r g. Podobnie sformułowane przepisy prawne o przeładunku znajdujemy w prawodawstwie wielkich miast portowych Hanzy na Morzu Północnym: w Bremie i Hamburgu. Były one oczywiście pod wpływem prawodawstwa hanzeatyckiego, ale same także silnie oddziaływały na Związek.

Początkowo, podobnie jak wszędzie indziej w północnej Europie, nie zajmowano się przeładunkiem. W statucie Hamburga z 1292 r. tylko w jednym miejscu dotknięto spraw przeładunku postanawiając, że każdemu „chłopu“ zajętemu przy załadunku statku, który udaje się do Utrechtu (w Holandii), należy dać jednego szylinga hamburskiego za dniówkę.

W rozdziale Van Schiprechte statutu z 1497 r. nakazuje się właścicielowi statku, jeżeli załadowuje własne towary, żywić wszystkich ludzi zajętych przy tym, a więc oprócz załogi także ludzi spoza statku. W okresie tym znajdujemy wyraźne ślady istnienia osobnych grup robotników przeładunkowych, mających taryfy za przenoszenie towarów ze spichrzów nabrzeżnych do statku.

Statut Hamburga z 1603 r. w tytule XIII art. 34 postanawia, że szyper ma „fleissig Acht haben“ (pilnie zważać) na sztautowanie i zabezpieczanie towarów. Gdyby zaszła szkoda z winy szypra lub załogi, odpowie za nią szyper z w ł a s n y c h pieniędzy. Ale znowu: gdy szkoda powstanie z wadliwego „zaszlingowania“ (obowiązania unosu pętla), m a r y n a r z e będą pociągnięci do odpowiedzialności.

Pod koniec XVI w. pojawiają się w Hamburgu po raz pierwszy przepisy regulujące sprawy c z a s u przeładunku.

Jakie przyczyny, czyj interes mógł spowodować, że wydano przepis o czasie przeładunku? Przepis ten został wydany w interesie armatorów. A przyczyną był zapewne fakt, że armatorzy Hamburga angażujący się przeważnie w krótkich rejsach (do Holandii, na Bałtyk) dużo częściej podstawiali swe statki pod załadunek lub wyladunek (częste zawinięcia do portów), a więc przez przedłużenie się prac przeładunkowych mogli w sezonie żeglugowym stracić jeden czy nawet dwa rejsy. Oprócz tego sam sezon żeglugowy był w żegludze bałtyckiej i Morza Północnego krótszy niż na Morzu Śródziemnym i na atlantyckich wybrzeżach Europy Zachodniej. Kończył się bowiem na „św. Marcina“ (11 listopada)

i statki nie były wypuszczane w morze po tym dniu. Stąd też dla hamburskich armatorów czas przeładunku mógł stać się sprawą palącą, sprawą dodatkowego rejsu i dodatkowego zarobku.

Natomiast dla armatorów holenderskich i miast śródziemnomorskich czas przeładunku nie odgrywał takiej roli, szczególnie dla wielkich armatorów, czyli tych, którzy mieli wpływ na ustawodawstwo, którzy byli zaangażowani w długich podróżach, bo te dawały im zyski. Szybkość wyladunku czy załadunku towarów nie dawała specjalnych korzyści. Statek bowiem musiał i tak dłuższy czas stać w porcie, by się porządnie przygotować i zaoptymizować na następną długą podróż, musiał naprawić uszkodzenia, wymienić zepsute żagle i takelunek, uzupełnić załogę itp.

Dlatego zagadnienie czasu przeładunku powstało w prawodawstwie tak stosunkowo późno i w warunkach żeglugi krótkiego zasięgu w obrębie Morza Północnego i Bałtyku.

Nie znaczy to jednak, by poszczególne armatorom w innych portach — szczególnie takim, którzy uprawiali żeglugę na krótkich trasach — zagadnienia c z a s u przeładunku były obce. Tak na przykład w dochowanym czarterze z 236 r. n. e. na przewóz całookrętowego ładunku z Grecji do Italii czytamy w klauzuli 7: „Statek winien stać w porcie załadowania 4 dni. Jeśli będzie stał dłużej poza ten okres, otrzyma (kapitan) 16 drachm za dzień“.

Było to jednak postanowienie konkretnej umowy. Natomiast jako stanowiony przepis prawny, obowiązujący wszystkich w danym państwie lub w danym porcie zagadnienie czasu przeładunku pojawia się w Europie dopiero w późniejszej fazie formacji feudalnej.

#### BAŁTYK

Pcszukiwania norm prawnych dotyczących przeładunku kończymy na Bałtyku, gdzie zając się trzeba szczególnie przepisami naszego Gdańska.

Bałtyk jest kolebką sławnego pomnika prawa morskiego: prawa z Visby (na Gotlandii); tutaj rodziło się obszerne prawo hanzeatów; jedynie na tym morzu znajdujemy wpływ naszych przodków w formacji feudalnej.

Jeszcze przed prawem z Visby znane były przepisy miejscowości Birca na jeziorze Mälaren na zachód od dzisiejszego Sztokholmu (do dziś nie zidentyfikowana co do położenia, bo gdzieś

około wieku XI doszczętnie zburzona). Jednakże w dochowanych statutach tego miasta dotyczących spraw morskich o przeładunku nie znajdujemy niczego.

Visby. W połowie XIV w. pojawił się zbiór norm prawa morskiego, znany jako prawo miasta Visby. Wokół tego pomnika istnieje szeroka dyskusja, przede wszystkim czy słuszne jest, że prawo to przypisuje się miastu Visby, ponieważ wydaje się ono być dalszym rozwojem, kontynuacją Rôles d' Oléron z lokalnymi adaptacjami.

Interesujące nas artykuły podają, podobnie jak zwyczaje portów holenderskich, taryfę przeładunkową z zaznaczeniem, że wymienione kwoty przyznaje się w całości marynarzom jako należną im opłatę windową (*Winneghelt, Wingeldt, Primgeldt*; od tego ostatniego słowa pochodzi zapewne przetrwały do niedawna, a nawet gdzieś nadal stosowany *prymaż*).

Już przedtem w statucie miasta Visby z XIII w., a więc na wiek przed owym sławnym prawem z Visby, mamy przepisy postanawiające, że frachtujący powinien dostawić towar aż do burty (*bette an de Bord*), gdzie odbiera go szyper, a marynarze ładują. Gdy trzeba wyciągnąć towar na pokład, marynarze mają obowiązać towar liną i zaczepić ją na haku. Szyper odpowiada za cały osprzęt przeładunkowy (liny, haki, bloki). Gdy jednak marynarze pozwolą na ześlizgnięcie się pętli z towaru lub źle zahaczą unos na haku renera przebiegającego przez blok zawieszony na końcu bomu, oni pokryją szkodę. Za towary uszkodzone podczas wyciągania odpowiadają ci marynarze, którzy spowodowali szkodę — a więc nie wszyscy. Inne szkody wywołane przez przypadek ponosi frachtujący.

W nawiązaniu do wymienionego statutu miasta Visby, prawomorskie z Visby w art. 24 wprowadza dalszą innowację w stosunku do Rôles d' Oléron. Mianowicie kapitan i załoga (a więc nie tylko kapitan) powinni pokazać kupcom stropy i cały osprzęt (takelunek), jakim mają zamiar wykonywać przeładunek. Jeżeli nie pokazali, ewentualną szkodę ponosi kapitan i załoga — kapitan z własnych funduszy, a załoga z przewidzianych w art. 6 opłat za przeładunek.

Gdy jednak kupcy zaaprobują pokazane stropy i osprzęt, a potem coś pęknie, wszyscy kupcy mający na statku towary pokrywają proporcjonalnie (do ilości? do wartości?) szkodę towarową. Ręknęty strop naprawia sobie sam statek.

Art. 25 prawa Visby podkreśla, że kapitan statku i ludzie załogi są odpowiedzialni za właściwe założenie rozpornic i za szczelne zamknięcie luków przed wyruszeniem w podróż.

Według art. 48 jeden marynarz powinien mieć pieczę nad towarami kupców. Jest to więc załączek późniejszego oficera ładunkowego.

Za wyładowanie zbóż szypą (szeroka, drewniana łopata) otrzymują marynarze grosza za laszt, ale podczas podróży powinni zboże przewietrzać i przesypywać.

Prawo Visby było szeroko stosowane na Bałtyku. Między innymi cytowane je także w Gdańsku, a Rada Miejska zwracała się do Visby o właściwą interpretację niektórych przepisów.

Wprowadza ono olerońską zasadę, mianowicie wspólną, kolektywną odpowiedzialność kapitana i załogi. Kapitan sam odpowiada za sprzęt, bo jest jego własnością, jednakże za prace przeładunkowe i za sztautowanie odpowiada kolektywnie z załogą.

A może nie jest to zasada olerońska, a jakaś wcześniejsza, która zawędrowała i na Oleron i na Visby w dawniejszych okresach, na przykład z drużyną Wikinów?

Lubeka — prawo hanzeatyckie. Prawie równoległe, chociaż przez dłuższy okres, bo aż do XVII w., panowało na Bałtyku, szczególnie na jego południowych i wschodnich wybrzeżach, prawo hanzeatyckie mające zresztą zastosowanie i na dalszych wybrzeżach, gdzie tylko były miasta lub faktorie Hanzy.

Słowo „panowało“ nie jest może właściwe: ono silnie wpływało na niektóre ustawodawstwa, w niektórych wypadkach rzeczywiście stanowiło prawo obowiązujące, w innych jednak stanowiło tylko przepisy pomocnicze, którymi posługiwano się jedynie w braku miejscowych prawideł, lub używali go tylko kupcy-hanzeaci.

Prawo hanzeatyckie to wykwit swej epoki i tej organizacji, jaką stworzyła Hanza. Służyło ono do ugruntowania, wzmocnienia i utrzymania panowania Związku Hanzeatyckiego nad handlem



bałtyckim i nad niektórymi działami handlu pozabałtyckiego (np. śledzie i sól na Morzu Północnym).

Prawo to, wydawane w tak zwanych recesach, miało na uwadze jedynie dalszą eksploatację ludzi i terenów, na których hanzeaci prowadzili interesy. Celem ich związku, stąd też celem przepisów prawnych wydawanych przez ten związek, było wyrugowanie wszelkiej konkurencji i monopolizacja handlu dająca następnie możliwość opanowania i wyzyskiwania kontrahentów. Tak na przykład radziecki badacz Ostrowitianow podaje, że zyski osiągane przez hanzeatycko-weneckie towarzystwa handlowe na przełomie XIV/XV wieku sięgały 237%, a nawet 287% na jednej transakcji.

Było to więc prawo wybitnie stanowe, służące interesom określonej grupy społecznej. Stąd też recesy hanzeatyckie nie zajmują się tyle stosunkami pomiędzy kupcami (wszak hanzeatyckimi), ile stosunkiem przedsiębiorstw hanzeatyckich do niestowarzyszonych w związku kupców i innych ludzi.

Dlatego właśnie w celu podkopania innych organizacji handlowych wydawano zakazy przewozu towarów kupców niehanzeatyckich, zakaz angażowania marynarza, który służył u niehanzeatów, zakaz zmowy marynarzy przeciw szyprowi-hanzeacie (a więc prawo antystrajkowe) i temu podobne, wyraźnie uwidaczniające klasowy charakter całego prawa.

Bardzo mało przepisów prawa hanzeatyckiego dotyczy przeładunku. Szypier był przeważnie współwłaścicielem statku razem z kupcami, którzy zlecali przewóz. Przeładunek wykonywali marynarze i tragarze miejczy. We wczesnych recesach z XIV w. w ogóle kwestie te nie ujawniły się. Dopiero recesy z lat 1412 i 1417 przepisują szyprowi, by uzgodnił z marynarzami, że mają wykonywać prace przeładunkowe i konserwacyjne towarów (podczas podróży) za określoną w recesach zapłatą.

W recesie z 1447 r. wydanym w Lubecie stawia się starą zasadę, że nie wolno niczego ładować na pokładzie lub w kajucie. Dziwne to, bo z Bałtyku wywożono na zachód dużo drewna; a na przykład maszty w ogóle nie mieściły się w ładowniach.

Reces z 1520 r. wydany również w Lubecie przepisuje, że szypier powinien uważać na to, by towary zostały dobrze zasztauowane i zabezpieczone (*recht gestouwet unnd gesette*), tak by nie

doznały szkody. Gdyby ujawniono, że szypier zaniedbał ten obowiązek, zapłaci on 20 marek kary na rzecz sądu. A więc znowu przepis raczej porządkowy. Przeładunek staje się obecnie obowiązkiem załogi.

Dopiero późny reces, bo aż z 1614 r., gdy następowało na Bałtyku wyraźniejsze oddzielenie funkcji morskiego przewoźnika od kupca i gdy Hanza straciła dużo ze swego znaczenia, a właściwie chyliła się już ku upadkowi i rozwiązaniu, uregulował dokładnie sprawę przeładunku.

Szypier musi wiedzieć, jak się ładuje i wyładowuje, musi znać się na przeładunku. Szypier odpowiada za wszelkie szkody powstałe wskutek wadliwego zasztauowania towarów.

Załoga musi brać udział w pracach przeładunkowych, ale odpowiada za nią szypier. A więc nie ma tu zastosowania zasada prawa Visby o kolektywnej odpowiedzialności. W prawie lubeckim z 1591 r. znajdujemy jeszcze przepis, że jeżeli statek podjął się przewozu zboża, szypier z załogą (*mit seinen Schiffskindern*) musi „wnieść je poprzez burzę”.

Ryga. Z brzegów południowego Bałtyku przenieśmy się na jego wschodnie i północno-zachodnie brzegi. Znajdujemy tu bardzo ciekawe przepisy o przeładunku. Już statut Rygi z 1270 r. ustala długą listę opłat windowych (*wynne gelt*) za różne towary.

Od wszystkiego, co było ładowane osprzętem szypira, należy mu się jedna trzecia opłaty windowej. W innym tekście tego samego statutu mówi się o udziale szypira za zawieszenie bomu (*palleide*, skąd wziął się tutaj ten romański termin nie wiadomo — do dzisiaj bowiem bom po francusku to *palan*, po włosku *pallanco*).

Rozdz. CLVII tego tekstu postanawia między innymi:

.....marynarze mają odbierać towar kupca przy burcie (*by der Berth*) i ładować go do statku (*und yn dat Schip flien*), a potem znowu wyładować towar za burte; marynarzom ma się dać za to jako opłatę windową...”,

po czym następuje wyliczenie, ile należy się marynarzom za różne towary. Marynarze odpowiadają za przeładunek, podczas gdy szypier odpowiada za osprzęt oraz za sztauowanie.

W statucie ryskim z 1672 r. powtórzono tę zasadę z rozróżnieniem sytuacji (podobnie jak w prawie duńskim i hamburskim), gdy marynarze pytali szypira o stan sprzętu i gdy nie pytali.

Późniejszy okres, szczególnie „morskie przebudzenie” Rosji (Piotr Wielki i następcy) charakteryzuje się, podobnie jak to miało miejsce w innych monarchiach absolutnych, brakiem morskich praw handlowych, a natomiast licznymi przepisami o charakterze administracyjnym, wojskowym i fiskalnym, w których oczywiście o przeładunku nie ma ani słowa.

Piotr Wielki chcąc przełamać wpływy obcokrajowców w zakresie handlu morskiego („... ci obcy na wszystkim łapę trzymają... cały handel zagraniczny był w obcych rękach” — jak stwierdzał A. Tolstoj) ustanowił monopol handlu dla kupców rosyjskich w portach Rosji. O usługach przeładunkowych nie wspomiano jednak.

Szwecja. W Szwecji kodeks morski Karola XII z 1667 r. przynosi, prawie równocześnie z ostatnim statutem ryskim, nowe, feudalne unormowanie przeładunku. Bosmani i załoga muszą ładować towary, sztauować i umieszczać je według poleceń i wskazań szypra lub jego zastępcy. Za prace te należy się jednak załozde wynagrodzenie.

Stropy powinien zawsze zaaprobować kupiec. Jeżeli pracuje się na nie zaaprobowanym spręcie, ewentualne szkody ponosi szyper i załoga, każdy w stosunku do płacy. Gdy marynarze pokazywali szyprowi czy szturmanowi liny i ci zgodził się na używanie ich, tylko oni (tzn. szyper i szturman) odpowiadają za szkody. Wspólnota odpowiedzialności istnieje tu tylko w stosunku do prac załadunkowych bez sztauerki; za tę ostatnią odpowiada zawsze tylko szyper.

Gdy majątek szypra nie wystarcza na pokrycie szkody, wierzyciel może wziąć statek lub jego poszczególne części.

Gdańsk. Nasz Gdańsk odszedł w pewnym stopniu od opisanej linii rozwojowej przepisów prawnych o przeładunku.

Usadowieni tu byli kupcy Hanzy i prawodawstwo broniło ich partykularno-stanowych interesów.

Wcześniejsze wilkierce nie mówią nic interesującego o przeładunku. Dopiero wilkierz w 1455 r. potwierdza zasadę, że tylko „*unsir meteborger*”, nasz współobywatel może ładować lub wyladowywać statki za pomocą lichtug i łodzi. To znaczyło, że tylko gdański obywatel mógł być eksploatatorem pojazdów portowych

lub przedsiębiorcą przeładunkowym. Chodziło o to, by przybyłe Wisłą szkuty, nie należące do Gdańska, nie były używane przez ich właścicieli do przeładunku w porcie.

Szkodę powstałą na lichtudze ponosi jej właściciel bezpośrednio wobec poszkodowanego. W art. 105 wilkierz uogólnia tę zasadę i wprowadza jak gdyby ograniczoną odpowiedzialność właściciela lichtugi; mianowicie szkodę powstałą przy podwożeniu lub odwożeniu towaru ze statku do nabrzeża posiadacz lichtugi powinien wyrównać lub oddać kupcowi lichtugę za wyrządzoną szkodę.

Wilkierz z końca XV w. nie dodał żadnych nowych przepisów o przeładunku portowym, chociaż uzupełnił przepisy o budowie statków i o służbie marynarzy. Ostra walka klasowa, która rozgorzała w tym okresie, była zmaganiem między gdańskimi patrycjuszami a proletariatem rzemieślniczym. Marynarze, którzy jeździli do portu tylko co pewien czas i nie byli tak dobrze zorganizowani jak czeladnicy i wyrobnicy, nie zdołali wywalczyć sobie praw, mimo że królowie polscy, chcąc osłabić siły Gdańska, dość wyraźnie stali po stronie trzeciego ordynku przeciw miejskiej plutokracji. Tak więc w „reformatorskim” wilkierzu z 1574 r. znajdujemy odnośnie przeładunku stare przepisy.

Także wilkierz z 1597 r. nie zmienił niczego w sposób zasadniczy. Dodał jedynie, że w celu wzmocnienia obrotów portu i nie zatrzymywania prac przeładunkowych (czyżby działanie czynnika czasu przeładunku?) można w razie potrzeby zatrudnić barki nie-gdańszczyzan, ale za pozwoleniem przewodniczącego burmistrza, chyba że nie ma czasu na pytanie. Przepisy monopolizujące handel i usługi portowe, jak to stwierdził prof. Kutrzeba, „utrzymały się w przeważnej mierze w mocy z pewnymi zmianami aż w wiek XIX”.

W okresie upadku Gdańska (z powodu upadku Polski) — w 1761 r. notujemy wilkierz, w którym cały Capitel 4 poświęcony został sprawom morskim. Dopiero teraz znajdujemy tu przepisy, które w innych państwach czy miastach były ustanowione już 2 wieki temu. A więc, że szyper odpowiada za właściwe zasztatowanie towaru, że będzie zwolniony od obowiązku odszkodowania, jeżeli udowodni, że napotkał sztorm po drodze, a udowodnić musi, nim rozpocznie wyladowanie.

Mamy tu do czynienia z prototypem przepisów o tak zwanym czasowaniu, lepiej znanych dzisiaj pod nazwą „przepisów morskich”. Szypier po przybyciu do portu stwierdzał przed odpowiednią władzą, że w drodze niepełnił na sztyrmu, udowadniał to przysięgą w dotychczasowych aktach dziennikiem okrętowym i jeżeli po stwierdzeniu faktów okazało się, że rzeczywiście towary doznały szkody, przyjmowało się iż się przeświadcza, że są one spowodowane sztyrmem — co i szypier nie może oczywiście odpowiedzieć.

Łatwiej mu ładować i wyładowywać z wszelką starannością. Nie stosujący się do tej zasady mają być ukarani według prawa. Wobec kupca odpowiada jedynie szypier, który ma wyznać i jeśli szkoda „według ceny rynkowej”, również szkody spowodowane tym sztyrmowaniem i kradzieżą. Szypier mógł się bowiem posługiwać także niewystępowymi towarzami, dla których istniał specjalna taksza za przeładunek różnych towarów.

W powyższej przeglądu niektórych najwcześniejszych przepisów dotyczących się do przeładunku wodac, że stanowiły one zapewne interesy warstw posiadających w danym mieście czy porcie, które miały pewnie charakter klasowy. Chociaż często nie broniły kupca, całej warstwy kupieckiej, lecz tylko magnaterii miejskiej. Przepisy te regulowały przede wszystkim odpowiedzialność za przeładunek i za sztyrmowanie. Jest to zupełnie zrozumiałe, bo odpowiedzialność przewoźnika, to zabezpieczenie interesu kupca, natomiast nie od strat.

Przepisy prawa uwzględniały jednak także zagadnienie kosztów przeładunku i to jest zrozumiałe. Jasne ustalenie wysokości kosztów obciążających towary broniła kupców przed przedsiębiorcami, wykonywali wykonywanie „kontynkturny”, posiadali powołanie i musieli na siebie ponosić prawa i obowiązki realizujących to prawo.

Tak więc w istocie w stanowieniu praw udział miały właściciele statków, można zauważyć przewidywalność przepisów dla armatorów. Jednakże większość praw trzyma raczej strony kupców.

O czasie przeładunku znaleźliśmy tylko nieliczne przepisy i to zupełnie marginesowe. Czas przeładunku nie odgrywał w tym okresie poważniejszej roli, nie dawał ani wyraźnych zysków, ani nie powodował specjalnych strat, stąd też nie warto było nim się zajmować. W każdym razie nie był tak ważnym czynnikiem, by warto było ustalać szczególne przepisy. Walka o czas przeładunku cechować będzie dopiero formację kapitalistyczną, szczególnie od momentu wprowadzenia statku parowego.

### Rozdział III

#### CZAS PRZEŁADUNKU

#### ROZWÓJ ZAGADNIENIA CZASU PRZEŁADUNKU W FORMACJI KAPITALISTYCZNEJ I SOCJALISTYCZNEJ

W formacji feudalnej nie istniało tyle przepisów prawa stanowionego o czasie przeładunku jak o kosztach przeładunku i o odpowiedzialności. Klasa panująca przeważnie nie była po prostu zainteresowana w wydaniu takich przepisów. Wnosząc jednak chociażby z cytowanego na str. 39 czarteru na przewóz wina z Grecji, można przypuszczać, że ze znaczenia czasu poszczególne armatorzy statków musieli zdawać sobie sprawę już przed formacją feudalną.

Wprawdzie w wiekach tych dużo większe zyski osiągnano z marży zarobkowej na towarach niż z eksploatacji statków — i tych dwóch źródeł zysków kalkulacyjnie często w ogóle nie rozdzielano. Jednakże odrębne spekulowanie na zyski z obrotu towarowego i oddzielne sięganie po zyski z eksploatacji statków musiało nastąpić już z chwilą wyodrębnienia się funkcji przewoźnika morską od kupca towarowego.

Nie trudno było bowiem zauważyć, że armator statku ponosi pewne koszty ciągle, dzień w dzień, bez względu na to, czy statek jego był w morzu, czy ładował w porcie, czy też nawet poddawał się remontom na stoczni. Tak na przykład danina płacona miastu

macierzystemu była płacona raz w roku i obciążała wobec tego eksploatację statku każdego dnia w roku.

Stąd też na przykład w napoleońskim Code de Commerce (kodeks handlowy) dekretowanym dnia 15 września 1807 r., w księdze drugiej o handlu morskim, art. 274 specjalnie omawia zagadnienie czasu przeładunku. Jest to już bowiem prawo nowej rządzącej klasy społecznej — burżuazji kapitalistycznej, lecz jeszcze z pierwotnych faz rozwoju kapitalizmu. Jeszcze nie ma w przemyśle ani w żegludze maszyny parowej. Artykuł ten postanawia:

„Jeżeli czas załadowania i rozładowania statku nie został ustalony umową stron, regulują go miejscowe zwyczaje“.

Artykuł ten obowiązuje we Francji do dzisiaj.

Sytuacja zmieniła się w pierwszej połowie wieku XIX w sposób gwałtowny. Najpierw statek żelazny, a potem para dokonały w żegludze takiego przewrotu, takich zmian, na które nie wszyscy armatorzy byli przygotowani.

Statek żelazny był drogi, jeszcze droższe były maszyny parowe. Statek taki wymagał stałej, bardzo drogiej konserwacji, ciągłych napraw i drobnych remontów, których nie mogła — jak to było na żaglowcach — wykonywać załoga, wymagał okresowych, prawie corocznych przeglądów stocznioowych, by zachować swą gotowość i zdatność eksploatacyjną.

Obok kapitana, tego „pierwszego po Bogu“, zaczęła wyrastać oficerska grupa inżynierów okrętowych, doglądających maszyny. To wszystko wymagało bardzo wielkich kosztów.

Nie każdy armator żaglowy miał potrzebne fundusze. Wtedy to przyszedł w sukurs aparat bankowy. Ale kredyt kosztował i procenty trzeba było płacić bez względu na to, co statek robił, czy miał zatrudnienie, czy zarabiał na siebie.

Ponadto banki żądały zaasekurowania statku, pod zastaw którego udzielały kredytu. Dochodziły więc koszty ubezpieczenia (przedtem nie zawsze ponoszone) płacone za pewne okresy, znowu bez rozróżnienia, czy statek podczas nich ładował w porcie, czy pokonywał przestrzeń na morzu.

W sumie więc nowy armator kapitalistyczny ponosił pewne koszty dzień w dzień, wraz z upływem każdej doby, każdej godziny. Armator nie wypłacał oczywiście tych kosztów co godzinę,

lecz wydatkując je za pewien okres musiał kalkulować, że koszt ten rozkłada się na cały okres, że obciąża armatora bieżąco.

Do tego dochodziła jeszcze jedna pozycja kosztów, o której trzeba będzie osobno powiedzieć kilka słów, to jest amortyzacja.

Cale zagadnienie zaostrzało się w miarę dalszego rozwoju techniki i kapitalizmu; statki stawały się bowiem coraz to droższe, coraz to szybsze i „dzienne“ koszty — jak je zaczęto nazywać — rosły.

Imperatyw postępu technicznego, owe prawo kapitalizmu wolnokonkurencyjnego, które zmuszało każdego przedsiębiorcę do wprowadzania coraz to nowszych i tańszych w eksploatacji (ale z reguły droższych w nabyciu) urządzeń, by nie być wyeliminowanym w walce konkurencyjnej, wzmagalo proces podnoszenia się kosztów „dziennych“ w żegludze morskiej. Zaczęto je obecnie nazywać kosztami stałymi, podobnie jak w innych gałęziach przemysłu, w przeciwieństwie do kosztów zmiennych, które określano również jako koszty ruchu.

Rozwój ten osiągnął swoją kulminację w monopolistycznej fazie formacji kapitalistycznej. Zahamowała ona bowiem częściowo „wolną“ konkurencję z jej imperatywem postępu technicznego, lecz nie zlikwidowała jej. Monopol istnieje bowiem nie tylko ponad wolną konkurencją, ale także obok niej.

W tym stanie odziedziczymy obecnie całe to zagadnienie po formacji kapitalistycznej i trzeba zbadać, jakie elementy można przejąć z niego, jakie należy odrzucić, a jakie dodać i wnieść od nowa.

Widzieliśmy, że walka o czas, walka o zaoszczędzenie każdej chwili, każdej godziny jest wynikiem tego, że pewne koszty powstają stale, bieżąco, bez względu na to, czy statek stoi w porcie, czy odbywa podróż w morzu.

Tak więc, gdy statek stoi w porcie pod przeładunkiem, powstają pewne koszty: koszty stałe. Im dłużej statek stoi pod przeładunkiem, tym wyższe powstają koszty. Stąd prosty wniosek, że skrócenie postoju statku w porcie przy pracach załadunkowych lub wyładunkowych zapobiega kosztom, obniża koszty ogólne przewozu i pozostawia z danej kwoty frachtu wyższy zysk. Ma-

ksymalny zysk jest wszak podstawowym i głównym motorem działalności kapitalistycznych przedsiębiorców.

Dla socjalistycznych przedsiębiorstw żeglugowych skrócenie postępu statku w porcie przy pracach przeładunkowych oznacza szybsze, przedterminowe wykonanie planu, zwiększenie wpływów i zmniejszenie kosztów przypadających na jednostkę wyprodukowanych usług, czyli wypracowanie dodatkowych kwot akumulacji, a więc dostarczenie środków do budowy fundamentów socjalizmu i, zgodnie z podstawowym prawem ustroju socjalistycznego, do maksymalnego zaspokojenia potrzeb całego społeczeństwa.

Już wyżej była mowa o kosztach stałych i zmiennych. By przedstawić, jakie koszty eksploatacji statku morskiego są kosztami stałymi, trzeba najpierw przedstawić w ogóle wszystkie koszty, jakie ponosi socjalistyczne przedsiębiorstwo żeglugowe. Następnie można dopiero przeprowadzić rozdział kosztów na stałe i zmienne. Równocześnie trzeba jednak namyślić się, czy na zaliczenie pewnego konkretnego nakładu do kosztów stałych albo zmiennych nie ma wpływu system eksploatacyjny statków — w trampingu i na liniach żeglugowych (regularnych i półregularnych).

Koszty eksploatacji statków morskich zostały szczegółowo przedstawione w oryginalnej polskiej pracy Tadeusza Cieślaka pt. „Koszty własne w eksploatacji statku“ (Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1954). Tutaj więc koszty te zostaną przedstawione jedynie zarysowo i w innym ujęciu, mniej w aspekcie eksploatacyjnym, a za to ze szczególnym uwzględnieniem tych momentów, które decydują o konieczności walki o czas przeładunków portowych.

#### KOSZTY EKSPLOATACJI STATKU MORSKIEGO

**AMORTYZACJA.** Statek, jak każde urządzenie czy narzędzie produkcji, ulega w trakcie procesu produkcyjnego stopniowemu zużyciu, pewnemu niszczeniu.

W gospodarce kapitalistycznej, w której zachodzi możliwość nieeksploatacji statku w pewnych okresach z powodu nieren-

towności uprawiania żeglugi, nieopłacalności eksploatacji dla indywidualnego przedsiębiorcy, zużycie i niszczenie statku może zachodzić także poza procesem produkcyjnym.

W kapitalizmie istnieje poza tym jeszcze specjalny rodzaj amortyzacji, tak zwana amortyzacja ekonomiczna lub amortyzacja względna. Jest to umniejszenie wartości statku nie na skutek zużycia i niszczenia (jak przy właściwej, bezwzględnej amortyzacji), lecz na skutek samego starzenia się statku, demodernizowania, zmniejszania jego konkurencyjności wobec nowo budowanych statków. W kapitalizmie cena statku zależy bowiem od jego dochodowości.

W ustroju socjalistycznym amortyzacji względnej nie uznaje się, pomimo tego kładziemy jednak wielki nacisk na zagadnienia postępu technicznego, modernizując i ulepszając ciągle siły wytwórcze w żegludze i w portach.

W ustroju socjalistycznym, a zatem i w każdym przedsiębiorstwie socjalistycznym, amortyzacja jest konkretnym kosztem, kosztem rzeczowym, stanowi odbicie rzeczywistego zużycia środków trwałych. Stąd też nie uwzględniamy przy obliczaniu amortyzacji statku jego mniejszej zdolności zarobkowej, nie spekulujemy na koniunkturę rynku frachtowego, lecz dążymy do uchwycenia prawdziwego umniejszenia wartości statku na skutek zużycia i zniszczenia w służbie produkcyjnej.

Początkowa wartość statku pomniejszona o amortyzację powinna dać w efekcie prawdziwą wartość statku bez względu na to, czy statek ma 10 czy też 30 lat, to znaczy także po okresie „teoretycznej“ żywotności statku. W socjalistycznym przedsiębiorstwie żeglugowym nie może być statku o „nominalnej“, fikcyjnej wartości 1 złotego po okresie „zamortyzowania“ się statku, jeżeli sam złom ze statku jest wart tego wielokrotność.

Dlatego też obliczając amortyzację statku musimy uwzględnić również wzrost jego wartości na skutek dokonywanych na nim nowych inwestycji i przeprowadzanych kapitalnych remontów. Czyli — w pewnym sensie — koszty kapitalnych remontów wchodzi w miejsce kosztów amortyzacji. Amortyzacja stanowi koszt zużycia pewnego obiektu; jeżeli więc obiekt ten przywracamy do jego poprzedniego, nieużytego stanu, to ponosimy koszty na re-

mont, a za to nie ponosimy amortyzacji, bo statek został doprowadzony do stanu nieużytego.

Dlatego w obowiązującym w naszym kraju systemie finansowo-księgowym remonty kapitalne statków pokrywane są właśnie z funduszu amortyzacyjnego.

**UBEZPIECZENIE.** Ubezpieczenie stanowi właściwie rozłożenie powstających szkód na całe nasze społeczeństwo. Rozłożenie to odbywa się w następujący sposób: jedno przedsiębiorstwo, na przykład żeglugowe, płaci zakładowi ubezpieczeń tak zwaną premię (składkę ubezpieczeniową), a w zamian za to zakład ubezpieczeń zobowiązuje się w razie zaistnienia szkody spowodowanej określoną przyczyną wyrównać stratę w części lub w całości. Każda awaria jest bowiem dla naszego społeczeństwa zawsze stratą, bez względu na to, czy statek jest ubezpieczony, czy nie.

Ale nasze przedsiębiorstwo czy to żeglugowe, czy ubezpieczeniowe może ubezpieczyć się w przedsiębiorstwie obcym za granicą. Wtedy zagadnienie ubezpieczenia nie stanowi jedynie rozliczenia i przelewów między własnymi przedsiębiorstwami, ale staje się kwestią przychodów i rozchodów całego społeczeństwa, stanowi wobec tego pryzycję w obrachunku bilansu piątniczego.

Dla przedsiębiorstwa żeglugowego wydatek na ubezpieczenie stanowi koszt, koszt za usługę, jaką dostarcza mu zakład ubezpieczeń w formie przyjęcia na siebie ryzyka wynikającego z możliwości zaistnienia wydarzeń losowych wywołujących straty i z zobowiązania pokrycia tych strat.

Umowa o ubezpieczenie zostaje zawarta na piśmie. Ubezpieczający wystawia tak zwaną polisę, w której określa on, jakie ryzyka grożące danemu obiektowi przejmuje na siebie, na jakich warunkach, z jakimi ograniczeniami, franszjami, w jakim okresie czasu, za zapłatą jakiej premii itd.

Najważniejszą pozycją do ubezpieczenia w przedsiębiorstwie żeglugowym jest ubezpieczenie statków. W praktyce czasami rozdziela się ubezpieczenie poszczególnych części statku, odrębnie kadłuba, osobno urządzeń napędowych, osobno inwentarza, tak zwanych sekcji statku, jak na przykład części hotelowej (mieszkalnej) załogi itp., gdyż dla każdej z tych sekcji trzeba uwzględnić specjalne jej cechy, specjalne rodzaje szkód, na jakie są naj-

bardziej narażone itp. Z reguły traktuje się osobno ryzyko uszkodzenia i utraty częściowej, a osobno ryzyko utraty całkowitej statku.

Niektóre rodzaje ryzyk trzeba odrębnie pokryć, na przykład ryzyko wojenne, ryzyko lodowe itp. „Odrębnie“ nie oznacza w osobnej umowie, bo wystarczy jedna polisa, w której jednak muszą być zamieszczone odpowiednie uwagi w formie specjalnego paragrafu, tak zwane klauzule.

Osobno natomiast pokrywa się ubezpieczenia takie, jak na przykład od strat handlowych, odpowiedzialności za ładunek, części ryzyk nie przyjętych przez zakład ubezpieczeń itd. W krajach kapitalistycznych ryzyka te ubezpieczają specjalne zakłady ubezpieczeń wzajemnych armatorów, zwane „klubami“ (Clubs, w skrócie P & I).

Zasadnicze premie ubezpieczeniowe oblicza się za pewien okres czasu, przeważnie roczny, a płaci przeważnie w ratach kwartalnych.

Gdy statek ma zamiar przekroczyć pewne warunki polisy, zgłasza to zakładowi ubezpieczeń, który za pobraniem dodatkowej premii może zgodzić się na takie przekroczenie. Na przykład gdy w polisie zastrzeżono strefy mórz, a statek zamierza zrobić jeden czy więcej rejsów poza dozwolone strefy, może postąpić właśnie w ten sposób. Tak samo, gdy zamierza przewozić jakieś towary niebezpieczne.

**KOSZTY ZAŁOGOWE.** Nakłady obejmowane wspólną nazwą kosztów załogowych składają się z trzech grup wydatków, a mianowicie:

- 1) płac.
- 2) wyżywienia,
- 3) świadczeń i zaopatrzenia.

Dla przedsiębiorstwa żeglugowego koszt załogi stanowią wszelkie wydatki pieniężne i w naturze (przeliczalne również na pieniądze) wydatkowane bezpośrednio na pracowników zaliczanych do załóg statków.

W Polskiej Marynarce Handlowej płace załogi określa obowiązująca umowa zbiorowa. Płaca załóg składa się zazwyczaj

z wynagrodzenia zasadniczego, dodatku zagranicznego (gdy statek pływa do obcych portów lub między obcymi portami — wysokość tego dodatku zależy od grupy uposażeniowej i okresu czasu rejsów poza polskim portem macierzystym), dodatku za wysługę lat i dodatku za specjalne czynności i kwalifikacje, na przykład za nadzór nad urządzeniami chłodniczymi statku, za pracę na zbiornikowcach itd. Osobno oblicza się wynagrodzenie za godziny nadliczbowe oraz przyznane premie.

Szczegółowe sposoby obliczania wynagrodzenia dla poszczególnych grup płac, poszczególnych funkcji, niekiedy w zależności od wielkości statku, ilości załogi, pasażerów, specjalnych urządzeń, rodzaju pracy itp. określają szczegółowo obowiązujące w danym czasie umowy zbiorowe i umowy indywidualne, jeśli chodzi o kapitanów i niektórych oficerów.

Przy kalkulowaniu kosztów płac należy uwzględnić odpowiedni procent na pokrycie płac członków załóg zastępujących chorych lub urlopowanych kolegów.

W Polskiej Marynarce Handlowej sprawy wyżywienia regulują dość szczegółowo umowy zbiorowe, które albo wyliczają racje wszystkich wchodzących w rachubę artykułów żywnościowych, albo też wyznaczają najważniejsze artykuły dając co do reszty możliwość wolnego wyboru.

Można też wyznaczyć kwotę pieniężną, jaką ma armator wysygnować dziennie na wyżywienie dla jednego członka załogi. Ten sposób stosuje się w niektórych flotach kapitalistycznych, nawet z takimi odchyleniami, że daje się kapitanowi całą sumę (tj. iloczyn dni przez liczbę ludzi przez dzienną stawkę) do rozliczenia, ale bez obowiązku oszczędzania na tych kosztach. System ten, mający dla indywidualnego przedsiębiorstwa dodatnie strony, lecz ujemne dla załóg, został odrzucony we flotach socjalistycznych.

We flocie naszej nie chodzi bowiem o oszczędzanie na wyżywieniu marynarza, lecz o niedopuszczanie do marnotrawstwa.

Przedsiębiorstwo ponosi na rzecz załogi lub za załogę pewne świadczenia, jak przede wszystkim ubezpieczenia socjalne oraz ubezpieczenie życia, zdrowia i mienia załogi, utrzymanie rezerwy marynarskiej itd. W myśl polskiego ustawodawstwa po-

nosi je obecnie w całości przedsiębiorstwo żeglugowe. Są one obliczane przeważnie od brutto zarobków załogi.

Zaopatrzenie członków załogi, na przykład w odzież ochronną, mydło itp., jest w znacznej mierze uregulowane i określone umowami zbiorowymi.

**KOSZTY UTRZYMANIA TECHNICZNEJ SPRAWNOŚCI STATKU.** Koszty te składają się z następujących pozycji:

- 1) klasa,
- 2) konserwacja i bieżące remonty,
- 3) materiały rozchodowe.

W obliczeniach wynikowych i kalkulacjach wstępnych pozycja „koszt klasy“ obejmuje właściwie wydatki dwojakiego rodzaju, a mianowicie: koszty związane z uzyskaniem i utrzymaniem takiego stanu statku, by mu przyznano odpowiednią klasę i, co stanowi ów drugi rodzaj wydatków, koszty za samo przyznanie odpowiedniej klasy, to znaczy za przegląd techniczny i wystawienie albo przedłużenie ważności odpowiedniego dokumentu.

Przyznanie statkowi klasy oznacza stwierdzenie przez instytucję klasyfikacyjną technicznej zdatności żeglugowej statku i jego wyposażenia.

Mimo że instytucje klasyfikacyjne nie są nigdzie urzędami, wydane przez nie atesty klasyfikacyjne stanowią dokument, na którym powszechnie polegają władze państwowe, osoby prawne i fizyczne.

Z podmiotów gospodarczych największe znaczenie ma klasa dla zakładów ubezpieczeniowych, które właśnie według klasy statku, ale uwzględniając i szereg innych momentów, wyznaczają stawkę ubezpieczeniową za przyjęcie do ubezpieczenia zarówno samego statku, jak i ładunków na nim przewożonych.

Klasyfikacji, a więc nadzorowi, inspekcji i technicznemu oszacowaniu, podlega cały statek, to jest kadłub, maszyny, urządzenia pomocnicze i wyposażenie.

Tak na przykład w często słyszczanym powiedzeniu, że statek posiada klasę 100 A 1 Rejestru Lloyd'a, pierwsza liczba 100 określa odpowiednio dobry stan stalowego kadłuba, litera A dobry stan maszyn, a cyfra 1 na końcu wskazuje, że statek posiada pełny

wymagany komplet odpowiedniej jakości wyposażenia i urządzeń pomocniczych (kotwic, łańcuchów, wind kotwicznych itp.).

W symbolu R | S litery RS oznaczają, że klasę ustalił Morski Rejestr ZSRR; cyfra licznikowa 4 podaje okres w latach, na jaki przyznano klasę, natomiast cyfra 1 w mianowniku oznacza, że kadłub i wyposażenie statku odpowiada pod wszelkimi względami przepisom klasyfikacyjnym i wymogom Rejestru. W przypadku gdy wyposażenie pod pewnym względem nie odpowiada wymogom Rejestru, zamiast jedyńki stawia się pod kreską znak minusowy.

Statek nowy kupuje się z klasą przyznaną mu na podstawie stałego nadzoru wykonywanego przez inspektorów instytucji klasyfikacyjnej podczas budowy statku na stoczni. Badają oni zarówno materiał, jego jakość i ilość zużyty, jak i wykonanie konstrukcji pod względem zgodności z planami, które muszą odpowiadać przepisom budowy statków wydawanym przez daną instytucję klasyfikacyjną.

Ponieważ statek w normalnej, bezawaryjnej eksploatacji zużywa się, psuje gdzieś, obłuznia w łączeniach, musi być co 4 lata od wejścia w eksploatację poddany na stoczni szczegółowemu przeglądowi technicznemu. Po usunięciu zauważonych przez inspektorów towarzystwa klasyfikacyjnego wad klasa statku zostaje odnowiona.

Statki starsze — czego nie można zdefiniować podaniem konkretnej granicy wieku, gdyż „starość” różnych statków przychodzi z różnym wiekiem — lub statki, które miały poprzednio poważniejszą awarię, trzeba poddawać przeglądom częściej. Zrozumiałe jest, że oprócz okresowych przeglądów statek musi odnowić klasę po każdym wypadku, po każdej awarii, która naruszyła jego poprzednio posiadaną zdolność do uprawiania żeglugi, czyli właśnie klasę.

Przy przeglądach statku kontroli podlegają także urządzenia napędowe. Natomiast same kotły, jeśli chodzi o parowce, muszą być poddawane częstym, po 8 latach nawet corocznym inspekcjom, jako że są częścią urządzenia napędowego specjalnie wystawionego na zużycie, a grożące bardzo poważnymi następstwami w razie wybuchu, nieszczelności itp. Wymaga tego polskie ustawodawstwo ze względu na bezpieczeństwo żeglugi i ludzi w niej zajętych.

W bezpośredniej łączności z kosztami klasy stoją koszty konserwacji i bieżących remontów, gdyż koszty te są ponoszone między innymi po to, by zabezpieczyć statek przed zbyt szybkim zużywaniem i w celu usuwania wszelkich drobnych, nagminnie powstających szkód, które jednak przy dalszym istnieniu mogłyby doprowadzić do poważnych mankamentów i do awarii.

Pozycja kosztów konserwacji i bieżących remontów jest zaliczana do kosztów z góry przewidzianych, zupełnie normalnych, eksploatacyjnych, podobnych na przykład do tak niezbędnych kosztów jak olej w obrabiarce. Bez ciągłej konserwacji, bez bieżącego naprawiania statku i poszczególnych jego części prędko wyszedłby on ze stanu używalności, potem przy dalszym zaniedbaniu nadając się już tylko do pocięcia na złom.

Typowym kosztem konserwacji jest malowanie statku, jego kadłuba, nadbudówek, smarowanie lin itp. Do kosztów bieżących remontów należą wszelkie naprawy, uzupełnienia, wymiana szybko zużywających się części.

Do kosztów konserwacji i bieżących remontów można by także zaliczyć niektóre wydatki z innych pozycji kosztów, jak na przykład część robocizny zużywanej właśnie przy pracach konserwacyjnych, lecz nie czyni się tego rozdziału w praktyce. Osobno też uwzględnia się rozchód tak zwanych materiałów gospodarczych, o czym powiemy niżej.

Niektórzy wolą bieżące zużycie pewnych artykułów, jak na przykład farb, lin, w maszynowni szmat, pakul czy zmiękczacza do wody, a w ładowniach — drewna sztauerskiego, wyodrębnić księgowo w osobną pozycję nazywaną: materiałami gospodarcze, materiały rozchodowe lub jeszcze inaczej. Są to wydatki materiałowe łatwo obliczalne na podstawie rachunków dostawców; ponadto zużycie ich można w stosunkowo łatwy sposób ustalić w odpowiednich normach zużycia.

Jak już wspomniano, materiały te zużywa się częściowo na konserwację i bieżące remonty. To znaczy: gdyby zechciano precyzyjnie obliczać każdą poszczególną pozycję kosztów, musiano by wtedy przy kalkulacji odliczać odpowiednią kwotę, na przykład za farby od „kosztów materiałów gospodarczych”, a obciąża-



żyć nią konto „koszty konserwacji“. Ale wtedy trzeba by konsekwentnie na konto „koszty konserwacji“ dopisać odpowiednią część kosztów robocizny za pracę wykonywaną przy konserwacji statku, by móc zupełnie dokładnie obliczyć sumę kosztów konserwacyjnych. Ponieważ takie rozliczenia kosztów byłyby połączone ze specjalnymi obliczeniami, kontrolą itp., nie stosuje się ich zazwyczaj.

**KOSZTY OGÓLNOZAKŁADOWE.** Do kosztów ogólnozakładowych zalicza się wynagrodzenie personelu lądowego przedsiębiorstwa, jego zaopatrzenie i świadczenia ponoszone na jego rzecz: koszt biur (czynsze za lokale biurowe, magazyny i inne lub amortyzacja własnych budynków), wyposażenie ich w inwentarz (jeżeli chodzi o inwentarz długotrwały, kosztem jest amortyzacja danego przedmiotu), dochodzą koszty zaopatrzenia biur w odpowiednie materiały biurowe, światło, opał, utrzymania ich w należyтым porządku, koszty transportu i podróży, opłaty na rzecz poczty (dość wysokie w przedsiębiorstwie żeglugowym), wydatki na reklamę (za granicą), reprezentację i wiele innych, które są uwzględniane w planach kont księgowości.

Duże koszty administracji powstają często zupełnie niepotrzebnie z powodu wadliwej organizacji przedsiębiorstwa. Technika pracy w przedsiębiorstwie żeglugowym różni się w wielu szczegółach od pracy innych przedsiębiorstw. Ciągłe kontaktowanie się z zagranicą w celach informacyjnych, w sprawach bieżącej eksploatacji swych statków czy też w celu zawierania umów przewozu wymaga oprócz szczególnie wykwalifikowanego personelu administracyjnego także specjalnego stylu pracy.

Praca w działach eksploatacyjnych administracji przedsiębiorstwa żeglugowego charakteryzuje się tym, że dotyczy ona dysponowania statkiem, który przeważnie znajduje się z dala od siedziby biura i pracownicy administracyjni często nie mają możliwości sprawdzenia wykonania swych dyspozycji, a orientują się o nim tylko ze sprawozdawczości statku, z jego informacji, z wiadomości od agentów i przedstawicieli w obcych portach, w końcu z obrachunków wynikowych. Jest to kierowanie warsztatem pracy, którego w dużej części czasu eksploatacyjnego nie widzi się. Kierowanie takie wymaga oczywiście kosztów.

**KOSZTY PALIWA.** Obecnie praktycznie wszystkie statki morskie poruszane są za pomocą napędu mechanicznego. Napędem tym są bądź silniki parowe, bądź spalinowe. Jako silniki parowe mogą być zastosowane maszyny parowe lub turbiny parowe.

Siłę potrzebną do napędzania silników uzyskuje się przez spalanie paliwa albo w kotłach — przy silnikach parowych, albo wprost w cylindrach silnika — przy silnikach spalinowych.

Bez względu na rodzaj zastosowanego na statku silnika potrzebne więc jest paliwo. Paliwo może być stałe (węgiel kamienny, znacznie rzadziej brunatny lub drewno) lub płynne (różne produkty ropy naftowej zależnie od zastosowania). Zastosowanie takiego czy innego rodzaju silnika i takiego czy innego rodzaju paliwa ma duże znaczenie w eksploatacji statku.

Stwierdzić tylko trzeba, że do poruszania statku potrzebne jest paliwo, że ilości zużywanego paliwa są duże, a jego koszt stanowi bardzo poważną pozycję w kosztach eksploatacji statku. Ponieważ zużycie paliwa oblicza się według norm dziennego zużycia, tym samym ilość paliwa zużytego w podróży zależy od jej długości. W konsekwencji i koszt paliwa waha się z podróży na podróż.

Podobnie jak koszty paliwa oblicza się koszty smarów i wody. W stosunku do kosztów paliwa nie stanowią one wysokiego odsetka. Na danym statku zużycie smarów stoi w pewnym stałym stosunku do zużycia paliwa. Stąd też w praktyce koszt smarów i wody oblicza się w uproszczony sposób. Znając zużycie paliwa oblicza się zużycie smarów i z kolei ich koszt. Wynik obliczenia daje wystarczająco dokładny koszt zużycia smarów i wody.

**KOSZTY W PORTACH ZAŁADOWANIA I WYŁADOWANIA**  
Na koszty w portach załadowania i wyładowania składają się:

- 1) opłaty portowe obciążające statek,
- 2) opłaty agencyjne.
- 3) koszty załadowania i wyładowania, jeżeli obciążają one statek w myśl umowy przewozu.
- 4) inne wydatki, rozliczane zazwyczaj poprzez maklera, jak na przykład koszty rzeczoznawców, koszty drobne (telegramy, przejazdy itd.).

Istnieje kilka systemów opłat portowych, jednakże w wszystkich można odróżnić opłaty obciążające ładunek i obciążające statek.

Opłaty portowe obciążające statek można podzielić na takie, które są odpłatą za efektywnie wykonaną usługę na rzecz statku, na przykład opłata pilotowa, holownicza, cumownicza.

Inne opłaty są właściwie należnością za wejście statku do portu w ramach eksploatacji handlowej i korzystania z urządzeń technicznych, organizacyjnych, gospodarczych i prawnych w porcie. Takimi opłatami jest na przykład: opłata zwana tonnażową lub opłata za wejście i za wyjście, opłata przystaniowa i inne. W polskich portach łączy się te opłaty w jedną, w innych natomiast rozbijają się na szereg innych pozycji, na przykład na osobną opłatę za boje i światło, na opłatę na dom marynarza itd.

Podstawą wymiaru opłat są różne jednostki. Na przykład opłata za wejście i wyjście (tonnażowa) bywa pobierana w większości portów od tonnażu rejestrowego netto, natomiast opłata za holowanie jest obliczana od tonnażu rejestrowego brutto, z tym jednak że w wypadku tych opłat stosuje się pewne dodatki i opusty, na przykład dodatek za holowanie w niedziele lub w święta, za niepotrzebne przetrzymanie pilota lub holownika (za przedwczesne „zamówienie”), a opusty za wielokrotne zawinięcie do portu.

W portach, gdzie nasze przedsiębiorstwo żeglugowe nie posiada własnych oddziałów, dalszym wydatkiem jest tak zwana opłata agencyjna. Jest to wynagrodzenie maklera klarującego (agenta portowego) za rozłączanie opieki nad statkiem, reprezentowanie jego interesów i załatwianie w obcym porcie formalności w imieniu armatora i kapitana. Wysokość opłat agencyjnych ustalają taryfy zrzeszeń maklerskich.

W ruchu liniowym stały przedstawiciel linii żeglugowej (agent) bywa zazwyczaj wynagradzany jedynie w formie prowizji od frachtów, w której mieści się wynagrodzenie za pośredniczenie w zawarciu umów przewozu i opłata agencyjna.

O kosztach załadowania i wyładowania mowa będzie w następnym rozdziale.

Stojąc w portach załadowania, docelowych lub podróży, statek ponosi jeszcze różne koszty, przeważnie za usługi rozliczane za pośrednictwem maklera, na przykład liczenie i kontrola

ładunku przy przyjmowaniu go lub wydawaniu, koszty przejazdów, wizyty lekarskie (poza opłatą za kontrolę sanitarną), ekspedycja korespondencji statkowej i inne drobne.

**KOSZTY SPECJALNE.** Do kosztów specjalnych zalicza się takie wydatki, które zależą od warunków konkretnego rejsu, a których nie ponosi się zawsze i których nie zaliczono do innej pozycji kosztów, na przykład opłaty za przejście przez kanał morski, koszty pilotażu pozaportowego (bo portowy pilotaż zaliczamy do opłat portowych) i inne wydatki specyficznie przywiązane do danego rejsu, a nie zaliczane do innej pozycji (np. koszt lodolamacza, budowy dodatkowych grodzi, specjalnych przepierzeń, koszt dezynfekcji po jakimś towarze itd.).

Prócz tego armator pokrywa różne prowizje. Tak na przykład przedsiębiorstwo żeglugowe zawiera umowy o przewóz za pośrednictwem polskiego maklera frachtującego; makler ten z kolei może posługiwać się obcymi maklerami, którzy zastrzegają sobie prowizję od kwoty frachtu w zapośredniczonym rejsie. Wysokość tej prowizji waha się w granicach od 1.25% przy surowcowych ładunkach masowych do 2.5%, przy drobnicy w ładunkach całostatkowych, a do 10% w ruchu liniowym; z tym jednak że zależnie od koniunktury na kapitalistycznym rynku frachtowym prowizją dzielą się kilku maklerów lub też każdy z nich żąda dla siebie pełnej prowizji. Sprawy te uzgadnia się podczas pertraktacji o zawarcie umowy przewozu.

Mniej więcej to samo dotyczy prowizji inkasowych pobieranych przez maklerów, gdy starają się oni o ściąganie należności frachtowych od kontrahentów umowy przewozowej. Wysokość tej prowizji bywa ustalana za granicą przez zrzeszenia przedsiębiorstw maklerskich.

#### KOSZTY STAŁE

Podział kosztów na stałe i zmienne nie został dotychczas przez naukę rozstrzygnięty.

Tymczasem w naszej i w radzieckiej praktyce żeglugowej dla codziennej pracy, dla kalkulacji i kontroli ten jak gdyby księgowy i właściwie umowny podział kosztów wykazuje bardzo konkretne zalety. Wiadomo bowiem, że pewne koszty powstają dzie-

w dzień bez względu na to, czy statek stoi w porcie, czy płynie ku portowi docelowemu. Stąd koszty te nazywamy kosztami stałymi. Powstają one ciągle, bieżąco, każda godzina „życia” statku jest nimi obciążona.

Na przykład koszty zasadniczego ubezpieczenia casco są nakładami, które wydatkuje się raz za pewien okres, kwota wydatkowana obciąża więc równomiernie cały ten okres.

Ale dodatkowa premia ubezpieczeniowa, na przykład za podróż poza dozwoloną strefę, obciąża wyłącznie dany rejs i jest przywiązana wyłącznie do niego. Nie można rozkładać kosztów tego dodatkowego ubezpieczenia na przykład na cały kwartał. Jest to bowiem wydatek jednorazowy, niezależny od czasu trwania podróży.

Tymczasem koszty stałe (jak np. wspomniane zasadnicze ubezpieczenie statku) są właśnie ściśle zależne od czasu trwania rejsu. Im dłużej on trwa, tym wyższy przypada na niego koszt stały. Im krócej trwa rejs, im więcej czasu da się zaoszczędzić podczas niego, tym niższy koszt obciąża podróż, tym większa nadwyżka pozostaje z frachtu.

Widać jednak, że zaliczanie pewnych pozycji (grup) kosztów w całości do kosztów zmiennych czy stałych jest trudne. Na przykład w ramach pozycji „koszty załogowe” można mówić o pewnej kwocie przypadającej na każdy dzień jako bezwzględnie stałej i o pewnej dalszej kwocie (np. za nadgodziny załogi), która powstaje tylko w specjalnych okolicznościach, a więc już nie dzień w dzień w równej wysokości i nie bez względu na to, co statek robi.

Trudność i gospodarcza nieopłacalność (niecelowość) rozbijania każdego kosztu na koszt stały i zmienny doprowadziła do pewnych uproszczeń, na przykład takich, że całe planowane roczne koszty załogowe uważa się za koszty stałe i po podzieleniu ich sumy przez liczbę dni eksploatacyjnych danego statku otrzymujemy dzienny koszt stały załogi.

W praktyce uznaje się niżej wymienione koszty za koszty stałe. Koszty te w wysokości zaplanowanej na cały rok na dany statek dzieli się przez liczbę dni eksploatacyjnych danego statku, w wyniku czego otrzymuje się dzienny koszt stały danego statku.

Kosztami stałymi są:

- 1) amortyzacja,
- 2) ubezpieczenie (zasadnicze),
- 3) koszty załogowe,
- 4) koszty utrzymania technicznej sprawności statku,
- 5) koszty ogólnozakładowe.

Inne koszty — i to zarówno w żegludze trampowej, jak i liniowej — są uznawane za koszty zmienne, obciążają bowiem tylko poszczególne rejsy i nie powstają dzień w dzień; nie można więc rozliczać ich na każdy dzień okresu eksploatacyjnego. Są to: koszty paliwa, koszty w portach załadowania i wyładowania oraz koszty specjalne\*.

Jak widać więc, walka o czas w żegludze morskiej to walka o obniżkę kosztu przewozu morzem. A obniżka kosztu wszelkich procesów produkcyjnych, w tym także przewozów morzem, to jeden z podstawowych obowiązków w ekonomice socjalistycznej. Nie ma bowiem socjalizmu bez uprzemysłowienia kraju. A nie może być nowoczesnego uprzemysłowienia bez nowych inwestycji. Inwestycje natomiast można wznosić przede wszystkim z akumulacji. Akumulację zaś uzyskujemy z nadwyżek wartości produkcji ogólnospołecznej ponad koszty tejże produkcji. Czyli: im niższe koszty produkcji, tym większa akumulacja, im niższe koszty przewozów morskich, tym wyższy udział naszej żeglugi morskiej w tworzeniu ogólnonarodowej puli akumulacji.

Dlatego walka o czas w żegludze morskiej stanowi — poprzez walkę o obniżkę kosztów przewozu — element walki o powiększenie akumulacji naszego społeczeństwa.

Stąd też w ustroju socjalistycznym przywiązuje się wielką wagę do zagadnień czasu w żegludze morskiej, w szczególności do czasu załadowania i wyładowania, ponie-

\* Jednak także pomiędzy wymienionymi kosztami zmiennymi możemy wysledzić pewne wyjątki. Na przykład na parowcach tę część paliwa, którą spala się co dzień także podczas postoju statku w porcie (na ogrzewanie pomieszczeń mieszkalnych, do pracy osprzętu okrętowego, „na utrzymanie pary” w kotłach itp.), trzeba by właściwie określić jako koszt stały, a dopiero nadwyżkę spalaną podczas przebiegu w morzu jako koszt zmienny. Dla uproszczenia praktyka zalicza całość kosztów paliwa do kosztów zmiennych.

waż podczas prac przeładunkowych często zachodzi niepotrzebne a jakże kosztowne marnotrawienie czasu.

Ochronę przed stratą czasu podczas przeładunku dają między innymi przepisy umowne, zwyczajowe i postanowienia ogólnokrajowego prawa, regulujące zagadnienia czasu przeładunku. Właśnie tym normom umownym, zwyczajowym i prawa krajowego poświęcony jest niniejszy rozdział.

Gospodarze uzasadnienie walki o czas musi stanowić nieodzowny wstęp do omówienia norm prawnych o czasie przeładunku. Normy prawne ujawniają swe prawdziwe oblicze, swą intencję i sens istnienia właśnie dopiero na tle zjawisk gospodarczo-społecznych, na tle wchodzących w grę interesów klasowych. Dlatego jeszcze często będzie trzeba powracać do spraw ekonomicznych związanych z przeładunkiem, szczególnie do kalkulacji kosztów przewozu i udziału kosztów stałych w ogólnych kosztach przewozu.

#### POCZĄTEK OKRESU ŁADOWANIA

OKRES ŁADOWANIA to okres czasu, jaki przewoźnik daje załadowcy na dokonanie prac załadunkowych bez specjalnego wynagrodzenia, to jest w ramach normalnego wynagrodzenia za przewóz.

Gdy prace załadunkowe wykonuje przewoźnik lub przedsiębiorstwo, któremu przewoźnik zlecił wykonanie załadunku, przez okres załadowania rozumie się czas, w jakim załadowca powinien dostawić towar, a przewoźnik załadować i zasztauować go.

A więc okres ładowania (załadowania) powinien wystarczyć na całość prac załadunkowych łącznie z zasztauowaniem lub roztrymowaniem ładunku i zabezpieczeniem go.

Prace zabezpieczające sam statek, jak na przykład zamknięcie i uszczelnianie luków, klarowanie i zabezpieczanie osprzetu przeładunkowego statku itp., nie należą do prac załadunkowych i nie muszą być wykonane w okresie ładowania.

Natomiast jeszcze w okresie załadowania powinny być przedstawione i doręczone kapitanowi wszelkie dokumenty dotyczące ładunku, jak na przykład konosamenty, ewentualnie potrzebne zaświadczenia celne, certyfikaty zdrowia, świadectwa pochodzenia towaru i inne.

Do prac załadunkowych nie zalicza się również prac przy ładunku, mających na celu raczej zabezpieczenie statku niż samego ładunku, aczkolwiek niekiedy są wykonywane razem z pracami załadunkowymi. Tak na przykład budowa grodzi wzdłużnych przy przewozie zbóż nie jest pracą przeładunkową i nie musi być wykonana w ramach okresu załadowania — chyba że umownie uzgodniono inaczej. Tak samo gdy zamiast budowania grodzi przykrywa się zboże załadowane luzem kilkoma warstwami worków ze zbożem (by uniemożliwić przesypanie się zboża przy przechyłach na fali), praca ta ma miejsce w pierwszym rzędzie ze względu na statek (bo bez takiego zabezpieczenia statek nie posiadałby pełnej zdatności do żeglugi), a tylko pośrednio dla towaru. Dla samego towaru bowiem przykrywanie go warstwami worków nie jest potrzebne, lecz wymaga tego bezpieczeństwo statku, na którym towar ma być przewieziony. Także i w tym wypadku — jeżeli umownie nie uzgodniono czego innego — czas zajęty na napełnianie i sztautowanie worków w odpowiedni sposób nie należy do okresu załadowania.

Przy załadowaniu mamy okres załadowania, przy wyładowaniu okres wyładowania. Dla określenia obu, lecz częścię dla pierwszego, używa się również wyrażenia *okres ładowania*. Dokładniejsze jest wyrażenie *okres załadowania*.

Kiedy rozpoczyna się okres załadowania?

Odpowiedź na to pytanie musi uwzględnić różne sytuacje, a mianowicie:

- gdy moment rozpoczęcia okresu załadowania reguluje umowa przewozu (np. czarterpartia lub warunki konosamentowe);
- gdy nie ma wyraźnych postanowień umownych i gdy musimy sięgnąć do zwyczajów portowych i prawa ogólnokrajowego.

Gdy mamy w umowie przewozu klauzulę regulującą moment rozpoczęcia okresu załadowania, sprawa jest zazwyczaj jasna. Weźmy na przykład dobry przykład z czarteru „Nubalwood“. Klauzula 6 ust. 3 brzmi w tłumaczeniu:

„Z zastrzeżeniem postanowień klauzuli 3(b) i 9(e) okres załadowania rozpocznie się o godz. 14, jeżeli statek będzie gotowy do załadowania (bez względu na to, czy będzie stał przy nabrzeżu, czy nie) i pisemne zawiadomienie o gotowości zo-

stanie oddane załadowcy lub jego przedstawicielowi przed godz. 10 — oraz z początkiem \* następnego dnia powszedniego, jeżeli zawiadomienie zostanie doręczone po godz. 10 w ramach zwyczajowych godzin urzędowania; lecz gdyby prace zostały wszczęte wcześniej, okres ładowania będzie liczony od tego momentu”.

Klauzula 3(b), na którą powołuje się powyższe postanowienie czarterpartii, ustala tak zwaną datę ładowania, to jest pierwszy dzień, w którym może rozpocząć się okres ładowania — oraz datę anulowania, to jest ostatni dzień, w którym statek może zgłosić swą gotowość do załadowania (gotowość przyjęcia ładunku) i musi być przyjęty przez załadowcę \*\*, jeśli przewoźnik uprzednio dopełnił wszystkich ustalonych obowiązków umownych i zwyczajowych o zgłoszeniach przypuszczalnego terminu przybycia.

Czarterujący może odstąpić od umowy (czyli anulować umowę) po dacie anulowania, a ponadto może jeszcze żądać odszkodowania poniesionych strat, jeżeli opóźnienie statku poza uzgodniony dzień anulowania zostało zawnione przez przewoźnika lub ludzi, którymi się posługuje w eksploatacji statku. Sam fakt opóźnienia statku pozwala domniemywać zawnienie przewoźnika i jest rzeczą przewoźnika udowodnić brak winy.

Przy przewozach niektórych towarów masowych, jak na przykład węgla i rudy, z okresem czasu pomiędzy datą ładowania a datą anulowania pokrywa się również okres ważności tak zwanego stemu. Stem jest potwierdzeniem sprzedającego towar lub załadowcy, że określony ładunek będzie gotowy do załadowania w porcie w podanym okresie czasu \*\*\*.

\* W wierszu 85 „Nubaltwoodu” zasza omyłka drukarska. Tekst powinien brzmieć: „... and with the commencement of the next working day...” (słowa „with” brak w formularzu).

\*\* Półgodzinne przekroczenie daty (terminu) anulowania zostało w jednym z wyroków uznane jako dopuszczalne i nie upoważniało czarterującego do wykorzystania sytuacji i do odstąpienia od umowy.

\*\*\* Okres czasu pomiędzy datą ładowania i datą anulowania nie ma w polskiej terminologii specjalnego określenia, zresztą tak samo jak w innych językach. Tak na przykład w angielskim języku używa się na ten okres czasu określenia „lay days”, mimo że oznacza on właściwie okres ładowania. Laydays po angielsku, Liegetage po niemiecku mają więc w praktyce dwa znaczenia. Porównaj Gross-Holwinski: Czartery, str. 50 i 54 (odnośniki).

Natomiast wymieniona klauzula 8(e) postanawia, że okres ładowania nie może zacząć się przed spłynięciem łodów w porcie załadowania (i oczywiście na wodnych drogach dojazdowych), a mówiąc dokładnie: może rozpocząć się w 48 godzin (na trzeci dzień rano) po otwarciu żeglugi w porcie i na wodach łączących składy drewna i miejsce postoju statku.

Jak więc widać z powyższego, moment początkowy okresu załadowania jest w czarterze „Nubaltwood” zupełnie dokładnie sprecyzowany. Rozwiązanie to warto uszeregować.

1. Armator (przewoźnik\*) lub kapitan statku na siedem dni powszednich przed przypuszczalnym przybyciem statku do portu załadowania zawiadamia o tym załadowcę. Dzień, na który „statek” zgłasza swą gotowość, powinien leżeć pomiędzy datą ładowania a datą anulowania.

2. Po przybyciu do portu lub na redę portu (ten drugi wypadek został przewidziany w klauzuli 6 ust. 5 \*\*) i po przygotowaniu statku do przyjmowania ładunku kapitan osobiście lub częściej za pośrednictwem maklera zawiadamia pisemnie załadowcę o gotowości statku do ładowania. W przypadku istnienia przeszkód wejścia do portu (wymienionych w klauzuli 6 ust. 5) przyjmuje się, że statek jest gotowy do załadowania z chwilą przybycia na redę portu — lub tak blisko niego, jak można było bezpiecznie dotrzeć — i można o tym zawiadomić załadowcę.

3. A. Jeżeli pisemne zawiadomienie o gotowości statku do załadowania zostanie doręczone załadowcy przed godziną 10 — od rozpoczęcia urzędowania w biurze, a więc w naszych portach od godziny 8 — to okres załadowania zaczyna się o godzinie 14 tego samego dnia.

\* Pojęcie i istota armatora są oczywiście zupełnie inne niż przewoźnika morskiego. Jednakże najczęstszym wypadkiem w praktyce jest właśnie ten, że armator statku występuje zarazem jako przewoźnik. Kapitałistyczni armatorzy bowiem bardzo nie lubią, gdy ktoś inny (ów przewoźnik) dokonuje przewozów ich statkami, gdyż muszą się dzielić zyskami jeszcze z drugim przedsiębiorcą. Dlatego to właśnie we wszystkich czarterach — poza jedynym wyjątkiem radzieckiego czarteru „Sowflot”, w którym te przeciwieństwa oczywiście nie występują — mowa jest o armatorze (shipowner) jako o przewoźniku. Stąd też w praktyce, a za nią i w niniejszej książce mowa jest o armatorze w znaczeniu przewoźnika.

\*\* Ustęp ten postanawia, że w przypadku kiedy przewidziane w nim przeszkody uniemożliwiają wejście statku do portu, to mimo to będzie się uważało, że statek wszedł do portu.

B. Jeżeli zawiadomienie to zostało oddane załadowcy pomiędzy godziną 10 a końcem urzędowania w biurze (czyli do godz. 16 w naszych portach, w soboty do godz. 14), okres załadowania zaczyna się następnego dnia powszedniego rano, w naszych portach w myśl zwyczaju stwierdzonego przez Komisję Zwyczajów Handlowych przy Polskiej Izbie Handlu Zagranicznego o godzinie 7 rano.

C. Jeżeli prace załadunkowe rozpoczynają się wcześniej, aniżeli wynikało z punktów A i B, okres załadowania liczy się od momentu rozpoczęcia załadunku na statku (a nie od rozpoczęcia prac na lądzie, bo te z reguły poprzedzają prace na statku). Okres czasu od doręczenia załadowcy zawiadomienia o gotowości ładowania do rozpoczęcia okresu ładowania nazywa się czasem wolnym (*free time*).

Powyższe jest dość typowym załatwieniem sprawy, chociaż na pewno nie najprostszym. Pod tym względem góruje nad czarterem „Nubaltwood“ radziecki czarter „Sowfłot 1951“ zarówno koncepcją, jak i sformulowaniem. Bardziej skomplikowany przykład czarteru „Nubaltwood“ wymaga więcej wyjaśnień. Często bowiem zachodzą komplikacje wskutek na przykład opóźnienia statku, braku zawiadomienia o dacie przybycia lub zgoła wskutek różnorodnej interpretacji słów i zwrotów. Niektóre z tych zwrotów wymagają wyjaśnień.

Zawiadomienie o przybyciu. W żegludze trampowej, w której nie zawsze można z góry na pewien okres naprzód ustalić porty i daty zawinięcia statków, z reguły uzgadnia się w czarterach, że załadowca zostanie powiadomiony o dacie przybycia statku lub o dacie gotowości statku do załadowania na pewien czas przedtem.

W czarterze ustala się pierwszy możliwy dzień ładowania i ostatni dzień, do którego czarterujący zobowiązuje się czekać na statek; okres ten wynosi w praktyce co najmniej 10 dni (w żegludze bliskiego zasięgu, np. przy przewozach między portami Morza Bałtyckiego i Morza Północnego), a w żegludze oceanicznej sięga 30 dni i nawet więcej. Jasne jest więc, że załadowca nie chce lub nawet nie może trzymać ładunku w porcie w pogotowiu przez cały ten okres — na przykład z powodu braku odpowiednich składów. z powodu psucia się towaru, gdy leży na wolnym powietrzu lub

co jest najczęściej przyczyną, z powodu kosztów takiego magazynowania. W naszej gospodarce planowej niepotrzebne trzymanie całostatkowego ładunku w porcie oznaczałoby zmniejszenie płynności obrotu materiałowego i pieniężnego, zmniejszenie wykorzystania inwestycji portowych, podwyższenie kosztów przerzutu masy towarowej.

Dlatego też w drodze umownej zobowiązuje się przewoźnika do zawiadomienia załadowcy lub innej w czarterze podanej osoby o dacie przybycia statku do portu załadowania lub o dacie gotowości statku do przyjmowania ładunku na określoną liczbę dni naprzód.

Niektóre umowy (przede wszystkim czartery) i zwyczaje niektórych portów wymagają nawet kilkukrotnego zawiadamiania o dacie przybycia statku lub o dacie gotowości statku do przyjmowania ładunku. Stąd też rozróżnia się w praktyce:

1. Zawiadomienie orientacyjne, czyli a proksymatyczne o dacie przybycia statku lub o przypuszczalnej dacie gotowości do przyjęcia ładunku (*approximate notice of loading readiness* lub *of arrival at loading port* — *aproksymatiwne uwiedomienie o gotowności statku*).

2. Zawiadomienie definitywne o konkretnej dacie gotowości statku do załadowania ładunku (*definite notice* — *definitywne uwiedomienie*).

3. Zawiadomienie o wyjściu z ostatniego portu, z którego statek podąża do umówionego portu załadowania. Ponieważ zawiadomienie to wysyła się z reguły telegramem, bywa ono zwane „telegramem o wyjściu“ (*sailing telegram* — *telegramma o wypłynięciu*).

Odmianą telegramu o wyjściu — tak zwanego popularnie „sailingu“ — jest telegram o przypuszczalnym czasie przybycia, a więc zawiadomienie precyzujące moment przybycia nie tylko co do dnia, ale możliwie także co do pory dnia. W praktyce nazywa się taki telegram ETA (*expected time of arrival* — przewidywany czas przybycia). W czarterach dodaje się wtedy, na ile godzin przed przybyciem statku telegram powinien być wysłany lub powinien dojść do adresata. Najczęściej zastrzega się 24 lub 48 godzin przed przybyciem.

4. Zawiadomienia o opóźnieniach statku, a więc korygujące uprzednio wymienione rodzaje zawiadomień.

Najpoważniejsze skutki prawne wywołuje zawiadomienie definitywne, chociaż także pozostałe wymienione zawiadomienia mogą być źródłem sporów i roszczeń, lecz zdarza się to stosunkowo rzadko.

Zawiadomienie orientacyjne właściwie nie zobowiązuje armatora (jako przewoźnika) do niczego konkretnego. Podaje ono jedynie orientacyjną, przybliżoną, czyli aproksymatywną datę przybycia statku (lub datę zgłoszenia gotowości do załadowania — zależnie od tekstu odnośnej klauzuli). Ponieważ wysyłka takiego zawiadomienia ma miejsce na 7 do 14 dni przed spodziewanym dotarciem statku do portu załadowania, a więc o taki okres czasu przedtem, że w ciągu tego czasu może zajść jeszcze wiele wypadków, dlatego od takiej informacji nie można wymagać daleko idącej precyzji.

Gdyby jednak czarterujący — jako kontrahent przewoźnika z umowy przewozu — lub załadowca jako poszkodowany chcieli wnieść pretensje z powodu strat wywołanych mylnym zawiadomieniem aproksymatywnym, musieliby udowodnić winę armatora. Jest to dość trudno przeprowadzić i mogłoby mieć miejsce na przykład w jaskrawych przypadkach dowodnie umyślnego wprowadzenia w błąd.

Inny charakter ma już zawiadomienie definitywne. Nie ma co do niego jakichś stanowionych przepisów prawa morskiego\*, lecz zwyczajowo wyrobiły się pewne zaprawy, które przyjęte są przez zainteresowanych w obrocie żeglugowym. Przede wszystkim zawiadomienie definitywne jest uważane za coś dokładniejszego, za zobowiązanie konkretyzujące jeden z punktów umowy przewozu. Prowadzi to w konsekwencji do wniosku, że niezgodność rzeczywistego terminu zgłoszenia się statku do załadunku z datą podaną w zgłoszeniu definitywnym stanowi naruszenie zobowiązania przewoźnika. Reklamujący powinien przed-

\* Wszystkie rodzaje zawiadomień podlegają jednak ogólnym przepisom prawa cywilnego o oświadczeniach woli. Tak na przykład art. 44 przepisów ogólnych prawa cywilnego (ustawa z dnia 18.7.1950 r.) postanawia:  
§ 1. Oświadczenie woli, które ma być złożone innej osobie, jest złożone z chwilą, gdy doszło do tej osoby w taki sposób, że mogła o nim powziąć wiadomość.  
§ 2. Odwołanie takiego oświadczenia jest skuteczne, jeżeli doszło jednocześnie z nim lub wcześniej.

stawić jedynie ogólne stwierdzenie, że armator (jako przewoźnik) nie dotrzymał definitywnego terminu i domniemywa się winę armatora. Jest więc wtedy rzeczą armatora udowodnić, że opóźnienie zostało wywołane przyczynami pozostającymi poza jego kontrolą i poza sferą możliwości oddziaływania na nie. Dopiero przeprowadzenie takiego dowodu zwalnia armatora od odpowiedzialności za straty spowodowane opóźnieniem statku.

Umownie lub zwyczajowo można jednak zmienić, ograniczyć lub rozszerzyć tę zasadę.

Tak na przykład w czarterze „Polcon“ przewiduje się, że armator pokryje jedynie powstałe koszty przestojowego wagonów i barek, jeżeli dopuści się wprowadzenia w błąd (*misrepresentation — wwooditienije w zabłudzenije*) co do daty definitywnej gotowości do załadowania ładunku\*. Załadowca musi więc wykazać błędność zawiadomienia wbrew obiektywnym przesłankom.

Z drugiej strony znane są zwyczaje portowe (np. w fińskich portach drzewnych) potwierdzone w niedawnych wyrokach sądowych, obciążające armatora stratami powstałymi na skutek spóźnienia się statku poza definitywną datę (np. kosztami dodatkowego składowania, ponownego podwożenia ładunku pod statek) i to bez względu na przyczyny tego opóźnienia — chyba że miał miejsce wypadek siły wyższej. Ale zwykła niepogoda — na przykład deszcz wstrzymujący wylądowanie ładunku w uprzednim rejsie — nie jest uznawany za siłę wyższą (por. str. 108).

Czartery drzewne „Baltwood“, „Nubaltwood“ i „Propcon“ odznaczają tak nieprzychylnie dla armatorów zwyczajem przez zamieszczenie klauzuli, która reguluje sprawę odmiennie, a więc tym samym uchyla stosowanie zwyczajów dla przewozu objętego daną czarterpartią.

Trzeci rodzaj zawiadomień, to jest telegramy o wyjściu i telegraficzne ETA są uzupełnieniami poprzednich dwu rodzajów zawiadomień. Nie mają one jednak charakteru „zgłoszeniowego“ tak jak zgłoszenie definitywne. Jeżeli jednak załadowca poniesie

\* Warto zauważyć, że praktyka, a za nią niniejsza książka, mówi na przemian o „definitywnym zawiadomieniu o dacie przybycia“ (czy też o gotowości statku do załadowania) oraz o „zawiadomieniu podającym definitywną datę przybycia statku“ mając na myśli to samo. Ten drugi zwrot jest jednak bardziej właściwy, bo chodzi o stopień skonkretyzowania daty, a nie rodzaju zawiadomienia.





Określenie linii dalekomorskich, bliskiego zasięgu i najkrótszych podaje mapka na rysunku 1.

Niektóre noty zabukowania stwierdzają wyraźnie, że przewoźnik nie gwarantuje podanego terminu gotowości statku do przyjmowania ładunku ze względu na „nieprzewidziane zdarzenia“. Ma to miejsce szczególnie w liniowej żegludze dalekiego zasięgu i w odniesieniu do portów o prymitywnych urządzeniach, gdzie nigdy nie wiadomo, czy statek nie zostanie przetrzymany.

W związku ze składaniem zawiadomień o dacie przybycia lub o gotowości statku do załadowania strony umawiają się, na jaki czas przed tą datą zawiadomienie powinno nastąpić. Gdy mówimy, że zawiadomienie „powinno nastąpić“, oznacza to, że zawiadomienie powinno dojść do adresata na umówioną liczbę dni czy godzin naprzód w taki sposób, aby mógł on powziąć o nim wiadomość.

Jeżeli statek przybędzie przed terminem podanym w zawiadomieniu, uważa się jak gdyby statek przyszedł do portu o czasie podanym w zawiadomieniu. Jeżeli zawiadomienia mówią wyraźnie lub mają na myśli nie termin przybycia do portu, lecz termin gotowości statku do załadowania (co w rzeczywistości zachodzi dużo częściej i wynika ze sformułowania odnośnej klauzuli czarterowej o składaniu zawiadomień), uważa się, że statek był gotowy do przyjęcia ładunku dopiero od chwili podanej w zawiadomieniu, mimo że mógł już wcześniej przybyć, przygotować się do załadunku i zawiadomić o tym załadowcę.

**RODZAJE DNI.** Przy uzgadnianiu okresu, o jaki zawiadomienia powinny poprzedzić faktyczne przybycie statku lub jego gotowość do załadowania (a także przy podawaniu norm przeładunkowych — o czym później) rozróżnia się „różne“ dnie i „różne“ godziny. Mianowicie:

1. **Dnie, dnie kalendarzowe, dnie bieżące** — to dobowe okresy 24-godzinne następujące po sobie bez żadnych przerw i opuszczeń (*days, calendar days, consecutive days, running days — nieprerwyjnyje, spłosznyje dni*). Jedyną różnicą jest przeważnie punkt początkowy „dnia kalendarzowego“ i „dnia bieżącego“; ten ostatni może rozpocząć się także w ciągu doby

(np. o godz. 7 rano, o godz. 15 itp.), podczas gdy „dzień kalendarzowy“ zaczyna się o północy i trwa do północy.

2. **Dnie powszednie, dnie robocze** — to 24-godzinne okresy dobowe, ale z wyłączeniem niedziel i świąt (*working days — budnicznyje dni*). Jako dnie świąteczne poza niedzielami uznano w Polsce: Nowy Rok — 1 stycznia, Trzech Króli — 6 stycznia, drugi dzień Wielkanocy, Święto Pracy — 1 maja, Boże Ciało, Narodowe Święto Odrodzenia — 22 lipca, Wniebowzięcie Najświętszej Marii Panny — 15 sierpnia, Wszystkich Świętych — 1 listopada, Boże Narodzenie i drugi dzień Bożego Narodzenia — 25 i 26 grudnia. Przy przeładunku węgla i w obrocie z Centralą Węglową dniem świątecznym jest również dzień św. Barbary — 4 grudnia.

W niektórych krajach kapitalistycznych, szczególnie Ameryki Południowej, liczba dni świątecznych jest trudna do ustalenia, zmienia się bowiem z roku na rok, a zamieszanie stąd pochodzące jest nieraz wykorzystywane do celu uzyskania od armatorów lub czarterujących dodatkowego wynagrodzenia za prace świąteczne. Doprowadziło to na przykład czarter „Nubaltwood“ do taksatynowego wyliczenia 14 dni, jakie strony umownie określają jako święta. Przyjęcie w czarterze takiej listy dni anuluje — dla celów obliczania okresów ładowania — wszelkie inne — czy to zwyczajowe, czy nawet urzędowe — listy dni świątecznych. Tak więc polski czarterujący powinien wykreślić odnośną uwagę w czarterze „Nubaltwood“, jeżeli chce, żeby dnie świąteczne obowiązywały według powyższego spisu.

3. **Pełne dnie** — to doby od godz. 00 do godz. 24 (*clear days*). Na przykład: w piątek otrzymujemy zawiadomienie, które zostaje doręczone w myśl umowy na 3 pełne dni przed terminem gotowości statku do załadowania. Liczymy więc sobotę (od godz. 00 do 24, bo piątek nie ma już „pełnej“ doby), niedzielę, poniedziałek i dopiero na wtorek statek może być zgłoszony. Z połączenia pełnych dni i dni powszednich otrzymuje się pełne dnie powszednie (*clear working days*), które oznaczają w powyższym przykładzie, że doby niedzielnej nie liczy się (jeżeli w reszcie dni nie ma świąta) i że w konsekwencji w zawiadomieniu można zgłosić statek na środę.

Jeżeli z umowy nie wynika co innego, każde zawiadomienie powinno dojść do adresata w godzinach biurowych, a więc w konsekwencji tylko w dnie powszednie. Zawiadomienie doręczone poza godzinami urzędowania lub w dzień świąteczny uważa się za dostarczone następnego dnia powszedniego rano z początkiem urzędowania. Na przykład: zawiadomienie na 3 pełne dni robocze (czyli powszednie, tak samo jak w poprzednim przykładzie) doszło w piątek już po godzinach urzędowania. Uważa się więc, że zostało doręczone następnego dnia, czyli w sobotę o godz. 8 rano. Sobota ta nie będzie jednak już pełnym dniem; i nie zaliczymy jej. Niedziela jako dzień świąteczny również nie będzie zaliczona. Zaczniemy więc liczyć: poniedziałek (od godz. 00 do 24), wtorek (tak samo), środa i dopiero na czwartek można statek zgłosić. Armatorzy i ich maklerzy muszą więc bacznie uważać nie tylko na dzień wysyłania zawiadomienia, lecz także na godzinę, tak aby umożliwić poczcie doręczenie zawiadomienia w godzinach urzędowania.

Niektóre czartery ze stosowanych u nas, na przykład „Polcon“ i „Orecon“, zawierają pod tym względem pewną niejasność, dającą możliwość interpretacji, że zawiadomienia o dacie gotowości statku do załadowania mogą być doręczane również poza godzinami urzędowania. Wynika to stąd, że w klauzuli o zgłoszeniu definitywnego terminu gotowości statku nie zaznaczono, czy ma ono dotrzeć w godzinach urzędowania, natomiast podkreślono to w klauzuli o składaniu kapitańskiego zawiadomienia o gotowości do załadowania (*notice*).

Rozumując a contrario można by wysuwać taki wniosek: przy klauzuli o składaniu zawiadomienia o gotowości do załadowania zastrzeżono, że zawiadomienie to ma być doręczone w określonych godzinach; jeżeli więc tego nie uczyniono w klauzuli o zawiadomieniu o terminie przybycia statku i gotowości do załadowania, to można przypuszczać, że zawiadomienie to może być doręczone również poza godzinami służbowymi.

Tego rodzaju interpretacja przy „Polconie“ mogłaby wynikać także ze względów praktycznych, ponieważ wiadomo, że biura portowe załadowców węgla w polskich portach pracują całą dobę i że wobec tego mogą przyjąć zawiadomienia w każdej chwili. Ale

warto zauważyć, że jeżeli zawiadomienie dotrze po północy, a więc z rozpoczęciem nowej doby, to dnia tego nie można uznać za „pełny“.

W zasadzie więc każde zawiadomienie powinno być doręczone w godzinach urzędowania, a w przypadku doręczenia poza godzinami biurowymi powinno być uważane za przyjęte następnego powszedniego dnia rano.

Ponieważ walka o czas w żegludze morskiej w czasach dzisiejszych nie ogranicza się jedynie do dni i dób, lecz w rachubę wchodzi godziny, a nawet minuty (te ostatnie np. przy obliczaniu przestoju i przestoju), praktyka wyrobiła pewne „odmiany“ godzin.

Mamy więc zwyczajne godziny, zwane też godzinami bieżącymi (*running hours, consecutive hours*), to jest godziny 60-minutowe następujące po sobie bez żadnych przerw.

Godziny robocze, a raczej (ze względów językowych) godziny urzędowania lub godziny biurowe (*working hours, office hours* lub *business hours*) uwzględniają tylko czas pracy — w pierwszym wypadku (*working hours*) przeważnie czas pracy robotników przeladunkowych, w drugim zaś (*office i business hours*) godziny pracy biur i urzędów. Rozróżnienie to jest ważne, bo w niektórych portach praca przeladunkowa trwa na przykład 16 godzin (dwie zmiany — np. w portach niemieckich) lub 24 godziny (trzymianowy system — jak na przykład u nas), podczas gdy urzędowanie w biurach trwa tylko 8 godzin.

Dla przykładu: w myśl „Nubaltwood“ klauzula 3c, czarterujący powinien telegraficznie oświadczyć w przeciągu 12 godzin biurowych od otrzymania zapytania armatora, czy przyjmie statek po dacie anulowania, czy też nie. „Powinien telegraficznie oświadczyć“ oznacza wyjątkowo w tym wypadku, że czarterujący powinien wysłać, powinien nadać telegram w oznaczonym terminie. Jeżeli więc zapytanie armatora dojdzie do czarterującego w piątek o godz. 14, to na przykład w naszych polskich warunkach liczymy: piątek 2 godziny (bo urzędowanie w biurach trwa do godz. 16), sobota 6 godzin (od godz. 8—14 — bo w sobotę obowiązuje u nas tylko 6-godzinny dzień pracy), niedzieli nie

liczymy w ogóle, bo nie ma urzędowania w dni świąteczne, poniedziałek 4 godziny licząc od godz. 8. A więc odpowiedź czarterującego musi być nadana najpóźniej w poniedziałek do godz. 12.

PRZYBYCIE. Z podanego na str. 65—66 brzmienia klauzuli w czarteru „Nubaltwood“ widać, że dla oznaczenia początku okresu załadowania potrzebne jest zdefiniowanie momentu przybycia statku do portu załadowania.

Tak na przykład w polskich portach zarządzenie Gdańskiego Urzędu Morskiego z r. 1948 uznawało, że statek przybył do portu z momentem mijania latarni wejściowych na molach (falochronach) ochraniających wejście do portu.

Z administracyjnego punktu widzenia mogło to być bez wątpienia słuszne. Ale z gospodarczego i praktycznego punktu widzenia statek mijający latarnie wejściowe do portu nie jest jeszcze obiektem, na którym można by zacząć pracę, z którym można swobodnie porozumieć się. Dlatego morskie prawo cywilne — w braku innej umowy lub zwyczaju portowego — mówi, że statek przybył do portu, jeśli stanął w obrębie portu (przy nabrzeżu, przy dalszych itp.). Wymagane jest więc stanięcie (uniętruchomienie) statku i przycumowanie go w miejscu ładowania.

To jest ogólna reguła, którą często zmieniają zwyczajowe normy, a jeszcze częściej umowne klauzule w czarterach i w konsamentach. Tak na przykład w wielu jeszcze portach, szczególnie w Afryki Zachodniej i Wschodniej, przeladowuje się towary na rzemie, bo „port“ po prostu nie posiada nabrzeży lub też głębokość wody przy nabrzeżach jest za mała, by wielki statek mógł przybić do nich. Są to tak zwane porty plażowe (*beach ports*). W miejscowościach tych uważa się, że statek przybył z momentem rzucenia kotwicy (lub kotwic) w miejscu normalnie służącym do tego, naprzeciw przystani, z której podpływają lichtugi i łodzie.

Wybór konkretnego miejsca, do którego statek ma przybić przysługuje w zasadzie przewoźnikowi (kapitanowi) z ograniczeniami, które wypływają z celowości i praktyczności obrotu morskiego, a które znajdują swój wyraz w przepisach prawa morskiego oraz w umownych i zwyczajowych ograniczeniach na rzecz załadowcy.

Tak więc przy statku zacarterowanym (czyli statku, którym umowiono przeprowadzić przewóz, a umowę nazwano „czarterem“) i we wszystkich tych przypadkach — bez względu na formę umowy przewozu — gdy przedmiotem umowy przewozu jest ładunek całookrętowy, prawo wskazania miejsca załadowania przysługuje załadowcy.

Statki drobnicowe (liniowe) nie są natomiast zobowiązane cumować w miejscu wybranym przez poszczególnego załadowcę, chyba że konkretna umowa lub zwyczaj danego portu to przewidują. Tak więc w niektórych portach bałtyckich, na przykład w Lubece, załadowca dostawiający do przewozu lokalnej linii dozwozowej przesyłkę o ciężarze ponad 50 tonn ma prawo wyznaczenia miejsca ładowania i statek powinien być podstawiony we wskazanym miejscu — jeżeli jest ono „dogodne“, to znaczy wolne, dostępne i bezpieczne.

W polskich portach Regulamin w §§ 173 i 174 ustala zasadę, w myśl której załadowca — a przy wylądowaniu odbiorca (osobno!) — może zażądać od statków drobnicowych (nie czarterowanych) jednorazowego dodatkowego przeholowania po przesyłkę, której wielkość wynosi co najmniej około 10% nośności lub pojemności ładowni danego statku (por. str. 134).

Jest to jednak we wszystkich powyższych przypadkach tylko prawo załadowcy, nie zaś obowiązek i załadowca może, lecz nie musi z tego prawa skorzystać.

Gdy załadowca nie korzysta z tego uprawnienia w przewidzianym czasie lub gdy wskazane przez załadowcę miejsce ładowania nie jest dogodne (wolne i bezpieczne) w opinii kapitana statku, statek musi być podstawiony w innym stosownym miejscu przy nabrzeżu, wybranym przez kapitana statku, by można było zgłosić gotowość statku do załadowania. W zasadzie (jeśli umowa lub zwyczaj nie przewidują czego innego) musi więc statek stanąć przy nabrzeżu, aby można było powiedzieć, że statek przybył do portu — chyba że normalnym miejscem ładowania danego towaru nie jest nabrzeże (np. w pewnych portach przy załadunku drewna z barek lub z wody).

Zasadę tę liczne czartery zmieniają w drodze umownej, na przykład przez wyraźne zastrzeżenie, że statek będzie mógł zgło-

się gotowość do załadowania bez względu na to, czy będzie przy nabrzeżu, czy nie (*...whether in berth or not* — np. w czarterach „Polcon”, „Orecon”, „Baltwood”, „Propcon” i w innych). Umownie wolno bowiem wszystko dowolnie uzgodnić, jeżeli danej kwestii nie reguluje pewien przepis prawny w sposób imperatywny lub jeżeli umowa stron nie narusza porządku i zasad współżycia w naszym społeczeństwie.

Tak na przykład czarter „Nubaltwood” zastrzega w wierszach 84—85, że

„okres załadowania zacznie się o godz. 14, jeżeli statek będzie gotowy do załadowania (bez względu na to, czy będzie stał przy nabrzeżu czy nie), a pisemne zawiadomienie o gotowości zostanie doręczone załadowcy lub jego przedstawicielowi przed godz. 10...”.

A dalej w wierszach 89—91:

„...gdyby coś stało na przeszkodzie statkowi w wejściu do portu, do basenu lub do doku portowego, lub w przybyciu do lub przed miejsce załadowania (*...at or off loading place*) z powodu każdej innej przyczyny poza pogodą lub niezdatnością statku (*inefficiency*), będzie się uważało statek jako gotowy przy nabrzeżu z chwilą przybycia do lub przed port, lub tak blisko niego, jak tylko statek mógł dojść, a okres załadowania będzie się liczył jak wyżej”.

Widzimy więc, że w czarterze „Nubaltwood” uzgadnia się w drodze umownej pewne fikcje, za pomocą których statek jest określany jakoby przybył do portu, podczas gdy w rzeczywistości statek może znajdować się poza administracyjnym obszarem portu i jego redy. Takie rozwiązanie jest bardzo dogodne dla armatorów, stąd też mawia się, że „Nubaltwood” to czarter „armatorski”, to znaczy korzystny dla armatorów (przewoźników).

Przykładem czarteru „nie-armatorskiego”, a więc korzystnego dla czarterującego, załadowcy czy odbiorcy, jest na przykład „Esparto-Charter” (w wersji z r. 1951). Esparto to specjalny rodzaj trawy, którą po wysuszeniu, a więc w formie siana prasuje się w bele. Okręgi z nadwyżką produkcji takiego siana w stosunku do zapotrzebowania wysyłają wielkie ilości tego ładunku do okręgów z rozwiniętą hodowlą, a nie posiadających wystarczającą

ilości pasz własnych. Tak na przykład esparto jest eksportowane z całej północnej Afryki, podczas gdy centra importowe znajdują się w północno-zachodniej Europie.

Esparto-Charter przewiduje w jednej z klauzul, że okres ładowania będzie liczony

„z wyłączeniem... dni... w których statek nie znajduje się przy normalnym nabrzeżu espartowym” (tzn. takim, przy którym normalnie składa się i ładuje się esparto).

Tym sposobem klauzula powyższa jest w istocie swą i w swych skutkach podobna do klauzuli o kolejce (*turn-clause*), ponieważ okres ładowania nie zacznie się liczyć prędzej, nim statek nie zostanie postawiony przy owym „normalnym nabrzeżu espartowym”.

I tak na przykład uważa się za „normalne nabrzeże espartowe” (cytujemy jedynie ważniejsze porty północno-afrykańskie, w których ładuje się najczęściej prasowanego siana esparto):

w portach Oran i Bone	— 1 nabrzeże.
w portach Sfax i Sousse	— 2 nabrzeża.
w portach Bougie i Philippeville	— wszystkie nabrzeża.

Zacytowane rozwiązanie czarteru „Nubaltwood” spełnia zarazem rolę „klauzuli o zapełnieniu (przepełnieniu) portu” — (*congestion clause* — *uśłowicie o zakuporkie*). Z ogólnej zasady — że statek powinien być przy nabrzeżu, by móc spełnić jeden z podstawowych warunków gotowości do załadowania — wynika, że jeżeli statek nie znajdzie wolnego miejsca przy nabrzeżu, nie może on zgłosić gotowości do załadowania, a więc w konsekwencji nie może rozpocząć się okres załadowania. Klauzula o kongestii, czyli o zapełnieniu (przepełnieniu) portu przerzuca natomiast na czarterującego ryzyko postoju statku w oczekiwaniu na wolne miejsce przy nabrzeżu.

Zwyczaję portów radzieckich przychylają się do ogólnej zasady i dają statkowi możliwość zgłoszenia gotowości statku do załadowania (do przyjęcia ładunku) dopiero po przydzieleniu statkowi miejsca przez władzę portową, po przycumowaniu statku do tego miejsca i po spełnieniu pewnych dalszych wymogów, o których mowa będzie później.

W innych portach, na przykład we francuskim porcie Nantes zwyczaj pozwala na zgłaszanie statku z redy. Także w portach państw skandynawskich obowiązuje zasada, w myśl której za wiadomości o gotowości statku do ładowania może być doręczona mimo niemożności uzyskania dla statku nabrzeża z powodu przepełnienia portu „lub podobnej przyczyny, której przewoźnik nie mógł uwzględnić w chwili zawierania umowy“.

W polskich portach (§ 42 Regulaminu) makler klarujący zawiadamia ekspedytora o gotowości statku do przyjęcia (lub wydania) ładunku po przybyciu statku, lecz (§ 44) statku nie uważa się za gotowy do załadowania lub wyładowania przed ukończeniem odprawy wejściowej. Odprawa statku następuje zasadniczo tylko w porcie (jedynie kontrola sanitarna bywa przeprowadzana na redzie — § 36) i „odbywa się przez całą dobę nie wyłączając niedziel i świąt (§ 37).

A więc przepełnienie w naszych portach uniemożliwiając wprowadzenie statku do portu i dokonanie odprawy wyklucza zarazem możliwość zgłoszenia gotowości statku do ładowania.

Jeżeli władza portowa przydzieli dla statku nabrzeże, przy którym załadowanie umówionego ładunku jest niemożliwe — na przykład z powodu braku torowisk lub bezpiecznego dojazdu na nabrzeże — uważa się, że statek nie stoi przy nabrzeżu, a w każdym razie nie jest gotowy do załadowania. Dopiero umowne lub zwyczajowe postanowienia mogą zmienić tę zasadę, na przykład zastrzeżenie, że „czas czekania na nabrzeże wlicza się do okresu ładowania“ („Gencon“ klauzule 5 i 6), ale na przykład w polskich portach statek musiałby być co najmniej formalnie gotowy do przyjęcia ładunku (tzn. wklarowany, po kontrolach itp.).

Wspomniano, że gdy umowa przewozu została sporządzona w formie czarterpartii lub gdy zakontraktowano całookrętowy ładunek, statek powinien być podstawiony w miejscu wskazanym przez załadowcę — jeżeli załadowca wykorzystuje przysługujące mu prawo wskazania dokładnego miejsca załadowania.

Załadowca taki może wskazać statkowi tylko miejsce dostępne (do którego można bezpiecznie dopłynąć i odpłynąć), w o l n e (a więc o zwolnienie miejsca wyznaczonego przez załadowcę mu-

si on sam się starać) i bezpieczne; słowem — musi ono być „d o g o d n e“.

Bezpieczeństwo miejsca załadowania ocenia kapitan statku według własnego uznania. Jeżeli ocena ta przeczy obiektywnym faktom (np. kapitan uważa pewne miejsce za niewystarczająco bezpieczne bez konkretnych ku temu przesłanek), to jest mimo to rzeczą załadowcy lub czarterującego udowodnić złą wolę lub rażące niedbalstwo kapitana, by móc wyciągnąć dalsze konsekwencje wobec przewoźnika. Domniemanie każe bowiem przypuszczać, że kapitan statku jest najbardziej kompetentną osobą do oceniania warunków, w jakich jego statek ma się znaleźć przy przeładunku.

KLAUZULA „LUB TAK BLISKO, JAK STATEK MOŻE BEZPIECZNIE DOJŚĆ“. Powyższe ogólne zasady są często w czarterach i w konosamentach zmieniane przez zaznaczenie, że przewóz ma nastąpić z umówionego portu „lub tak blisko niego, jak statek będzie mógł bezpiecznie dojść zawsze pływając“ (or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat). Zastrzeżenie takie spotyka się w większości czarterów — także na przykład w „Scwfłocie“ — a nawet w notach zabukowania (np. we wzorcowym formularzu noty zabukowania p. n. „Onlinebooking“). Zastrzeżenia tego nie znajdujemy jedynie w nielicznych czarterach, jak na przykład w używanym u nas czarterze rudowym „Orecon“ — ale jedynie w stosunku do portów załadowania.

Należy podkreślić ściśle określoną i ograniczoną moc działania tego zastrzeżenia — chociaż z drugiej strony, gdy kontrahent przewoźnika z umowy przewozu nie zna dobrze warunków technicznych portu załadowania, warto przestrzec przed tą klauzulą. Uprawia ona bowiem przewoźnika — w przypadku, gdy statek nie może bezpiecznie dotrzeć do umówionego portu załadowania — do podejścia tylko na bezpieczną odległość (np. do pobliskiego portu) i zażądać tam załadowania ładunku. Prowadzi to z reguły do konfliktów (niemożność dostawienia ładunku — stać roszczenie o fracht martwy — dodatkowe koszty itd.).

Jednakże przyczyny zwalniające statek w myśl tej klauzuli od przybycia do umówionego portu załadowania czy ewentualnie umówionego miejsca załadowania muszą mieć charakter co

najmniej długotrwały oraz być nie przewidziane. W chwili zawierania umowy przewoźnik nie może wiedzieć, że przeszkoda dotarcia do umówionego portu czy miejsca już istnieje lub będzie istniała.

Przyczyną zwalniającą statek z obowiązku dotarcia do umówionego portu nie będzie więc zalodzenie portu (bo występuje sezonowo i przemijająco), za małą głębokość portu lub dróg wodnych wiodących do niego (bo, zdaniem naszym, dopuszczalne zanurzenie powinien normalnie rzetelny przewoźnik znać — jeżeli podejmuje się przewozu z danego portu), sezon odpływów (tzw. *neap tides* — kwadraturnyje priliwy) itp.

Przyczyną, która natomiast zwolni statek od obowiązku dotarcia do umówionego portu i do umówionego miejsca załadowania, jest na przykład długotrwałe zepsucie się śluz w porcie lub w kanale wiodącym do portu bez widoków na szybką naprawę, zablokowanie kanału lub portu na przykład przez zatopiony u jego wejścia statek lub przez obsunięcie się ziemi, przepelnienie portu nie rokujące rozładowania „korka” w stosownym czasie itp.

Warto w związku z tym zauważyć, że w jednym z orzeczeń sądu uznał 5-tygodniowy okres czasu potrzebny na usunięcie (nieprzewidzianej) przeszkody dotarcia do portu za przekraczający ramy „stosownego czasu czekania”. Wypadki takich postojów zdarzają się w obecnych czasach na przykład w portach La Platy, wschodniej Australii i w innych. Jest to jednak wyjątkowe orzeczenie w tym zakresie.

Jak już zauważono, przyczyna powstrzymująca statek od przybycia do umówionego portu, a uprawniająca go do szukania innego bezpiecznego miejsca czy portu „tak blisko jak statek będzie mógł bezpiecznie dojść” nie może istnieć w chwili zawierania umowy, ani nie może być pewna, że zaistnieje; musi być nie przewidziana; przyczyna ta może być jednak prawdopodobna. Oznacza to, że armator (jako przewoźnik) może wiedzieć o prawdopodobieństwie zaistnienia takiej przeszkody — bo na przykład zdarza się ona w tym porcie od czasu do czasu, a nawet dość często — lecz nie chroni go omawiana klauzula, gdy jest oczywiste, że sytuacja nie pozwoli statkowi dotrzeć do uzgodnionego portu.

Jeżeli w umowie przewozu (a potem w czarterze lub w nocie zabukowania) zastrzeżono nie tylko port (miejscowość) załadowania w ogólności, lecz także miejsce załadowania, na przykład basen lub odcinek (część) portu czy nawet konkretne nabrzeże, to przybycie statku uważa się za fakt dokonany dopiero z chwilą przycumowania statku przy nabrzeżu w umówionym basenie, w danej części portu albo przy wymienionym nabrzeżu.

Jednakże i tę zasadę można zwyczajowo lub umownie zmodyfikować. Tak na przykład jeżeli uzgodniono w czarterze jako port załadowania Gdańsk — Za Mostami lub Gdańsk — Motława, to w myśl dawniejszego zwyczaju statek może zgłosić gotowość do załadowania stojąc w Nowym Porcie.

**GOTOWOŚĆ DO ZAŁADOWANIA.** Rozpoczęcie okresu załadowania jest uwarunkowane i musi być poprzedzone przygotowaniem się statku do przyjęcia ładunku, czyli zapewnieniem gotowości do załadowania, oraz zawiadomieniem załadowcy o tym fakcie. Zasady tej nie zmienia się w czarterach.

Jedynie w notach zabukowania i w konosamentach znajduje się często zastrzeżenie, że statek nie będzie zawiadamiał załadowców o swym przybyciu i że towary powinny w pogotowiu czekać na statek. Ma to z reguły miejsce w regularnym ruchu liniowym. Ale i wtedy — jeżeli towar znajduje się przed załadowaniem w rękach załadowcy — musi praktycznie biorąc nastąpić zawiadomienie załadowcy o przybyciu statku (może to wprawdzie nastąpić przez to, że sam załadowca będzie zapytywał, czy statek już nadszedł); lecz klauzula taka ogranicza ostrość zasady, w myśl której statek musi być najpierw gotowy do załadowania, nim zawiadomi o tym załadowcę. Poza tym wspomniana klauzula jest podstawą do szczególnego uregulowania kwestii początku okresu ładowania. Zasadniczo więc okres załadowania może się rozpocząć:

1) po doprowadzeniu statku do takiego stanu, by mógł wykazać się wszelkimi podstawowymi cechami gotowości do załadowania — zwanej też gotowością do przyjęcia ładunku i 2) po zawiadomieniu o tym załadowcy.

Podstawowymi cechami definiującymi statek jako gotowy do załadowania są:

1) obecność statku w porcie — zasadniczo przy nabrzeżu, ale gdy w umowie zastrzeżono inaczej lub gdy miejsce załadunku może wskazać załadowca (jak to ma miejsce przy statkach przewożących ładunek na podstawie czarteru lub przewożących cało-  
statkowy ładunek), statek nie musi koniecznie stać przy nabrzeżu, a w myśl wielu omawianych już czarterów może stać nawet na redzie przed portem;

2) taki stan statku pod względem formalno-prawnym i technicznym, by na żądanie załadowcy prace załadunkowe mogły rozpocząć się bez zwłoki.

Względem formalności — prawne wymagają, by statek załatwił wszelkie formalności administracyjne, celne, sanitarne wymagane przez różne władze działające na terenie portu, by statek był „wklarowany“ („zaklarowany“). „Klarować statek“ oznacza właśnie załatwianie wszelkich wymaganych formalności. Stąd też makler, który w r e c z a armatora i kapitana w załatwianiu tych spraw, nazywany jest maklerem klarującym.

Techniczną gotowość do załadunku statek posiada wtedy, gdy z punktu widzenia techniki załadunkowej jest w stanie w każdej chwili rozpocząć przyjmowanie ładunku. Musi więc mieć przygotowane ładownie do przyjęcia danego, umówionego ładunku; musi je więc najpierw oczyścić, ewentualnie wymyć lub nawet wydezynfekować i wysuszyć. Statek nie jest gotowy do załadunku, póki jeszcze ma towary do wyładunku w danym porcie. Luki powinny być w zasadzie odkryte, a rozpornice wyjęte, windy przygotowane, a osprzęt przeładunkowy odpowiednio umocowany. W praktyce wystarcza, gdy prace te są tak dalece zaawansowane, że na żądanie załadowcy będzie można rozpocząć załadunek bez większej zwłoki.

To są zasady ogólne, które można zwyczajowo lub umownie uregulować inaczej. Na przykład przez pewien czas istniał w polskich portach zwyczaj, że statki przychodzące z rudą nie musiały być przed zgłoszeniem swej gotowości w pełni technicznie gotowe do wyładunku, lecz mogły zgłosić gotowość zaraz po wklarowaniu statku, byleby były technicznie gotowe do wyładunku następnego dnia rano, gdy zaczynał się okres wyładunku.

Rozwiązanie takie (i podobne) narzuca praktyka. Byłoby bowiem niezdrowo kazać statkowi czekać do następnego dnia rano z otwartymi lukami, tym bardziej że gdyby odbiorca zechciał wcześniej rozpocząć wyładunek, to otworzenie i odkrycie luków na statkach rudowych jest kwestią najwyższą na przykład godzinny pracy.

Statki liniowe powinny być zasadniczo gotowe do załadunku, zarówno pod względem formalnym, jak i technicznym, nim doręczą zawiadomienia o swej gotowości do przyjmowania przesyłek. Lecz przesyłki drobnicowe (niecałokrotowe) powinny być dostawione do załadunku bez żadnej zwłoki (*unverzüglich* — jak się wyraża niemieckie prawo morskie). Ogólną tę zasadę noty zabukowania i konosamenty, na które noty zabukowania się powołują, wzmacniają dalszymi umownymi klauzulami, o których później.

Odmienne umowne rozwiązania znajdują się bardzo często w czarterpartiach. Tak na przykład z klauzuli czarteru „Nuball-wood“ cytowanej na str. 65—66 wynika, że

„...gdyby coś stało na przeszkodzie statkowi w wejściu do portu... z powodu... (itd.), będzie się uważało statek jako gotowy przy nabrzeżu z chwilą przybycia do lub przed port (do portu lub na redę portu)...“.

A więc gdy z jakiegokolwiek przyczyny „poza pogodą lub niezdatnością statku“ (np. zepsuciem się maszyn, zakaźną chorobą na pokładzie itp.) statek nie może wejść do portu, traktuje się go jako stojący przy nabrzeżu i gotowy do załadunku pod względem formalnym i technicznym — i wolno mu o tym zawiadomić załadowcę.

Podobne rozwiązanie, chociaż niekiedy odmienne w szczegółach, zawierają inne stosowane u nas czartery, jak na przykład „Polcon“ klauzula 5 (por. Gross-Holowiński str. 184) także określająca czas, w którym uważa się za zawiadomienie o gotowości do załadunku za złożone. Mimo niewykazania w rzeczywistości gotowości do załadunku (ani pod względem formalnym, ani technicznym) uważa się w myśl „Polconu“, że statek jest gotowy i przyjmuje się zawiadomienie za złożone, mimo że załadowca mógłby nawet nie wiedzieć o przybyciu statku na redę.

Klauzula ta chroni więc armatora w możliwie najszerszym zakresie.

Są to wszystko umowne i zwyczajowo dozwolone odchylenia od generalnej zasady, że statek powinien być najpierw gotowy do załadowania ładunku czy poszczególnych przesyłek (pod względem formalno-prawnym i technicznym), a dopiero potem może zawiadomić o tym załadowcę.

Zawiadomienie takie zwie się w praktyce *notisem kapitanańskim* (*captain's notice — kapitanskoje uwiedomlenije*), ponieważ w dawnych czasach zawiadomienie to składał załadowcy sam kapitan. W dobie obecnej wyręcza go w tym makler statku (makler klarujący). Niektórzy kapitanowie jednak — raczej z przyzwyczajenia, ale także dla kontroli i ewentualnego regresu wobec maklera — składają takie zawiadomienie na ręce swego maklera, szczególnie wtedy gdy makler został narzucony przez czarterującego (*charterer's agent — agent frachtowatiela*).

Zawiadomienie o gotowości statku do załadowania (*notis kapitanański*) powinno być doręczone załadowcy, jeżeli jest on przewoźnikowi znany. Nazwisko załadowcy podaje się przeważnie w umowie przewozu. Gdy tego nie uczyniono i jeżeli przewoźnik nie został powiadomiony o nazwisku załadowcy, należy złożyć zawiadomienie o gotowości do załadowania samemu frachtującemu<sup>\*</sup> lub czarterującemu w dzień powszedni w normalnych godzinach urzędowania.

Zawiadomienie, które doszło po godzinach urzędowania lub w dzień świąteczny, przyjmuje się jako doręczone następnego dnia powszedniego rano.

Forma zawiadomienia nie jest ściśle przepisana i wobec tego ważna jest każda forma zawiadomienia — byleby było jasne, o co chodzi. Wystarcza więc w zupełności zawiadomienie ustne, telefoniczne, listowne, telegraficzne itp. Ustawodawstwa morskie starszego typu przewidywały możliwość — gdy załadowca nie był znany — publicznego ogłaszania gotowości do załadowania, na przykład w lokalnej gazecie.

\* Należy podkreślić, że termin „frachtujący” stosowany jest w naszej praktyce. Natomiast wielu autorów polskich nazywa frachtującego „wysyłającym”. Należy zważyć, by nie mieszać wysyłającego (czyli frachtującego) z załadowcą.

I znowu są to tylko ogólne zasady, które stosuje się, gdy nie ma w danym porcie zwyczajów lub gdy nie uregulowano danej sprawy w umowie o przewóz. Tak na przykład czarter „Polcon” stwierdza, że godzinami, w których załadowca przyjmuje *notis*, są godziny od 9 do 16 (także w soboty), mimo że normalne godziny urzędowania w polskich portach zaczynają się o godz. 8, a w sobotę trwają tylko do godz. 14 — co obowiązuje w przypadku wszystkich innych czarterów i umów „konosamentowych” w żegludze liniowej, które w tym względzie nie zawierają postanowienia.

Oprócz tego duża liczba czarterów (np. „Orecon”, „Sowflot”, „Propcon”, „Polcon”, „Baltwood”, „Nubaltwood”, „Africanphos” i inne) wymagają doręczenia pisemnego zawiadomienia o gotowości statku do przyjmowania ładunku. Łączy to się niekiedy, szczególnie w przewozach ładunków masowych, z tak zwanym zamawianiem konkretnej ilości ładunku, czego żąda się ze względów dowodowych również na piśmie. W polskich portach w myśl § 42 Regulaminu należy zawsze składać *notis* na piśmie.

„W przypadku stwierdzenia... że statek nie jest gotowy do przyjęcia ładunku, *notis* uważa się za niebyły” (§ 43 Regulaminu).

Dopiero po prawidłowym złożeniu zawiadomienia o gotowości statku do załadowania może w zasadzie rozpocząć się okres załadowania.

**POCZĄTEK OKRESU ZAŁADOWANIA.** Dopiero teraz można dać odpowiedź na zagadnienie postawione w tytule niniejszego rozdziału, to jest kiedy rozpoczyna się okres ładowania.\*

Zasadniczo okres załadowania (a także wyładowania — o czym później) zaczyna się następnego dnia rano po dniu, w którym doszło do załadowcy w godzinach pracy zawiadomienie kapitanańskie o gotowości statku do załadowania.

W krajach, w których z mocy prawa lub w portach, w których z mocy zwyczaju nie wlicza się do okresu ładowania niedziel i świąt, okres ładowania zaczyna się rano następnego dnia pew-

\* W rozdziale niniejszym omawiamy zasadniczo zagadnienia czasu przy załadunku; uwagi te jednak odnoszą się także do podobnych sytuacji przy wyładunku.



szedniego po dniu, w którym załadowca został powiadomiony o gotowości statku. O państwach i portach, w których dni świątecznych nie wlicza się do okresu ładowania, mowa jest na str. 119 i następnym.

„Rano” oznacza w porannych godzinach dnia, z rozpoczęciem zmiany roboczej. W polskich portach jest to godz. 7, w niektórych portach szwedzkich na Bałtyku w okresie letnim godz. 8, a w okresie zimowym 8,30, w angielskich portach Hull i Londyn godz. 8 itd.

Znowu jest to tylko ogólna zasada, którą zwyczaj portowe i umowy często zmieniają. Tak na przykład ogólne zwyczaje portów radzieckich (bo istnieją jeszcze zwyczaje poszczególnych portów) przewidują — co powtarza (jako umowną klauzulę) radziecki czarter „Sowflot” — że okres ładowania liczy się od godziny 13 tego samego dnia, gdy doręczono pisemne zawiadomienie przed południem. Jeżeli doręczono je po godz. 12, lecz przed zakończeniem urzędowania w biurach, okres ładowania liczy się od rana następnego dnia powszedniego — przeważnie od godz. 8. Zwyczaj ten nie dotyczy statków zacarterowanych na przewóz drewna z radzieckich portów czarnomorskich, w których okres ładowania zaczyna się następnego dnia powszedniego po dniu doręczenia zawiadomienia bez względu na godzinę doręczenia (tzn. bez różnicy czy przed godz. 12, czy po godz. 12 — ale w ramach godzin urzędowania).

Ale zwyczaje przyjmują niekiedy inną formę. Jednym ze znanych zwyczajów, szczególnie przy załadunku rud i fosfatów na Bałtyku, na Morzu Śródziemnym i w innych basenach morskich — odnośnie początku okresu ładowania — jest tak zwane ładowanie w kolejności, „w kolejce” (*in turn, in regular turn — w poriadku oczereci*).

Ładowanie w kolejności oznacza, że okres ładowania zaczyna się dopiero z chwilą zwolnienia nabrzeża załadunkowego przeznaczonego dla danego towaru przez poprzednio ładowany statek. „Kolejkę” statków ustala się normalnie według kolejności przybycia statków do portu lub na jego redę, gdzie zazwyczaj statki czekają, aż przyjdzie ich kolej.

Niektóre czartery (a jak już podkreślano: normy umowne mają pierwszeństwo przed zwyczajami) ograniczają jednak maksymalny czas czekania w kolejce na przykład do „48 godzin bieżących” (por. str. 121) od przybycia statku i zgłoszenia go (np. „African-phos”), po których zaczyna się okres ładowania bez względu na to, ile statków stoi w kolejce. W czarterze „Orecon”, w którym również znajduje się klauzula o ładowaniu w kolejności (tzw. *turn clause*) — ale tylko w odniesieniu do portów Lulea, Oxelösund i Narwik — nie ma ograniczenia długości trwania kolejki.

Gdy przewoźnik chce obejść zwyczaj czekania w kolejce w portach, w których zwyczaj ten obowiązuje, musi uczynić zastrzeżenie w umowie „free of turn”, czyli: wolny od kolejki. poza kolejką. Okres ładowania zaczyna się wtedy normalnie: następnego dnia rano lub o godzinie uzgodnionej w umowie.

Innym ważnym zwyczajem i zastrzeżeniem umownym w czarterach jest wspomniana już klauzula, w myśl której uważa się statek za przybyły i gotowy do załadowania już z chwilą przybycia przed port na redę (*at or off the port*), jeżeli nie może on wejść do portu.

Starsze wyroki sądów i starsi autorzy wyciągali z tego wniosku, że statek nie musi być zgłoszony załadowcy i że okres ładowania zaczyna się bez zawiadomienia załadowcy o tym. Nie wydaje się to słuszne, bo z brzmienia i przeciwstawienia klauzuli na przykład czarteru „Nubaltwood” (por. str. 66) na pewno wynika, że statek można uważać za gotowy do ładowania z chwilą przybycia na redę, lecz by mógł zacząć się okres ładowania, załadowca musi być o tym zawiadomiony w godzinach urzędowania.

Powyższe obowiązuje także przy zastrzeżeniu, że statek podejdzie do miejscowości i miejsca załadowania „tak blisko niego, jak statek będzie mógł bezpiecznie dojść”. Jeżeli rzeczywiście zaistniały przyczyny uzasadniające niedojście statku do umówionego miejsca załadowania (czy wyładowania), statek powinien przygotować się do ładowania w najbliższym bezpiecznym miejscu i powinien zawiadomić o tym załadowcę. Dopiero wtedy może zacząć się okres ładowania.

Wiele formularzy czarterowych zawiera umowne postanowienia precyzujące dokładnie punkt początkowy okresu ładowania w za-

Tablica 1  
Początek okresów załadowania według formularzy czarterów  
spotykanych w portach polskich

Lp.	Formularz czarterowy	Gdy zawiadomienie o gotowości do załadowania zostaje doręczone w dzień powszedni	Okres załadowania zaczyna się
1	„ORECON” (w portach poza Lulea, Oxelösund i Narwik)	od rozpoczęcia urzędowania (godz. 9) do godz. 12	o godz. 13
		między godz. 12 a godz. 17	następnego dnia powszedniego o godz. 6
		w sobotę między godz. 9 a 14	w poniedziałek o godz. 6
2	„POLCON”	między godz. 9 a 16	następnego dnia powszedniego o godz. 7
3	„SOWFLOT 1951”	od rozpoczęcia urzędowania do godz. 12	o godz. 13
		między godz. 12 a zakończeniem urzędowania	następnego dnia powszedniego o godz. 8
4	„GENCON”	od rozpoczęcia urzędowania do godz. 12	o godz. 13
		między godz. 12 a zakończeniem urzędowania	następnego dnia powszedniego o godz. 6
5	„BALTWOOD”	według zwyczajów portu	
6	„NUBALTWOOD”	od rozpoczęcia urzędowania do godz. 10	o godz. 14
		między godz. 10 a zakończeniem urzędowania	następnego dnia powszedniego rano
7	„PROPCON”	według zwyczajów portu	

leżności od momentu złożenia zawiadomienia o gotowości statku do załadowania. Tablica 1 podaje umowne rozwiązania w formularzach często spotykanych w naszych portach.

Niektóre zwyczaje i czartery postanawiają, że okres ładowania zaczyna się w pewną określoną liczbę godzin po zgłoszeniu gotowości do załadowania. Tak na przykład w radzieckich portach drzewnych Bałtyku i Morza Białego okres załadowania zaczyna się w 24 godziny po wręczeniu załadowcy (w godzinach urzędowych) pisemnego zawiadomienia o gotowości statku do załadowania. Do tych 24 godzin nie wchodzi oczywiście doby świąteczne (od godz. 00 do godz. 24).

Natomiast czarter dla przewozu ropy i jej produktów w zbiornikowcach pod nazwą „Tank Vessel Voyage Charter Party” przewiduje w klauzuli 7 odnoszącej się do obu końców podróży (a więc zarówno do załadowania, jak i do wyładowania):

„Okres ładowania zacznie się z chwilą, gdy statek będzie gotowy do przyjęcia względnie wyładowania ładunku, jeżeli kapitan zawiadomi o tym przedstawiciela czarterującego na 6 godzin naprzód...”

Jak widać, jest to specjalne rozwiązanie, możliwe przy obecnej technice eksploatacji zbiornikowców i sposobach przeładunku ładunków płynnych. Statek więc nie musi być technicznie gotowy do załadowania, gdy zgłasza się załadowcy („przedstawicielowi czarterującego”), byleby był gotów w ciągu 6 godzin; okres załadowania zaczyna się po 6 godzinach od momentu zawiadomienia. Zawiadomienie takie zawiera również zobowiązanie, że statek będzie za 6 godzin gotowy do przyjęcia ładunku, to znaczy że załadowca może wymagać, by statek był gotów na podaną godzinę.

W portach naszych, w których zmiany robocze w porcie zaczynają się o godz. 7, 15 i 23, inne godziny rozpoczęcia okresu ładowania wydrukowane w formularzach czarterowych są przeważnie poprawiane właśnie na godziny rozpoczęcia zmiany roboczej.

Należy podkreślić, że okres ładowania nie może zacząć się prędzej, nim statek nie jest całkowicie gotowy do przyjmowania lub wydawania ładunku. W konsekwencji czas zużyty na przykład na otwieranie luków, zdejmowanie pokryw lukowych, wyjmowa-

nie rozpornic, przygotowywanie statkowego osprzętu przeładunkowego itp. nie wchodzi do okresu ładowania i nim te prace nie zostaną wykonane, okres ładowania nie może się rozpocząć.

Z konosamentami sprawa przedstawia się inaczej. Kilka spotykanych w polskich portach konosamentów nie reguluje sprawy początku ładowania zdając się na zwyczajowe przepisy składające się na tak zwane warunki liniowe (*liner terms — linieinyje ustowija*).

Większość konosamentów zawiera jednak konkretne postanowienia co do początku okresu ładowania, znaczenie bowiem często używanego wyrażenia „warunki liniowe“ w swym pełnym brzmieniu i wyraźnym tekście nie jest zupełnie dokładnie sprecyzowane.

WARUNKI LINIOWE. Pierwszą wyraźną próbę zdefiniowania całokształtu warunków liniowych daje projekt konosamentu liniowego Konferencji Bałtyckiej\* pod nazwą „Conlinebill“ (konosament nr 1) po drugiej serii poprawek z sierpnia 1952 r.\*\* Warunki te w odniesieniu do okresu ładowania odpowiadają klauzulem konosamentów, tak że można przyjąć, że większość obecnych konosamentów liniowych zawiera w sobie co do początku i trwania okresu ładowania „warunki liniowe“ w sformułowaniu Konferencji Bałtyckiej. Musimy więc je poznać.

Podtytuł konosamentu „Conlinebill“ brzmi: „Warunki liniowe zatwierdzone przez Bałtycką i Międzynarodową Konferencję Żeglugową“.

Konosament ten przewiduje co do czasu przeładunku w klauzuli 8 (to samo w standardowej nocie zabukowania pod nazwą „Conlinebooking“ tej samej Konferencji — jako umowy przewozu w żegludze liniowej):

„Zaladowanie i wyładowanie może się rozpocząć bez uprzedniego zawiadomienia“. A dalej: „Kupiec (*the merchant* — w znaczeniu zainteresowanego ładunkiem, czyli przy załado-

\* Pełne brzmienie tego zrzeczenia armatersko-maklerskiego brzmi: Bałtycka i Międzynarodowa Konferencja Żeglugowa (The Baltic and International Maritime Conference) z siedzibą w Kopenhadze.

\*\* Pierwotny projekt konosamentu „Conlinebill“ ogłoszono po długich dyskusjach w 1949 r. W 1950 r. ukazał się poprawiony projekt, który jednakże również został poddany krytyce i w 1952 r. wydano wzór z jeszcze dalszymi — a wydaje się, że nie ostatecznymi — poprawkami.

waniu: frachtujący i załadowca) lub jego przedstawiciel dostawi towary, gdy statek będzie gotowy do załadowania...“

A więc:

1. W myśl warunków liniowych Konferencji Bałtyckiej statek nie musi zgłaszać załadowcom gotowości do załadowania. Mówimy „statek“, a nie „statek liniowy“, ponieważ spotyka się umowy (czartery) zastrzegające stosowanie warunków liniowych także w stosunku do statków nielinowych.

2. Towary powinny być dostawione i przygotowane do załadowania tak, by z chwilą kiedy statek jest gotowy do przyjmowania ładunku, prace załadunkowe mogły się bez żadnej zwłoki rozpocząć. I od tej chwili zaczyna biec okres załadowania.

Rozwiązania takie dla załadowania zawierały dotychczas tylko nieliczne konosamenty (np. polski konosament nr 2, klauzula 20 w połączeniu z klauzulą 10); natomiast dla wyładunku prawie wszystkie konosamenty zastrzegają właśnie taki sposób uregulowania kwestii.\*

W polskich portach, podobnie zresztą jak w większości innych, punkt 2 (powyżej) doznaje pewnego ograniczenia w tym sensie, że okres załadowania nie zaczyna się dokładnie z chwilą, kiedy statek gotów jest do prac przeładunkowych, ale (§ 45 Regulaminu) „pracę przy statkach rozpoczyna się z uwzględnieniem istniejących zmian roboczych w porcie“, a więc o godz. 7, 15 lub 23. Jedynie „w wyjątkowych przypadkach Zarząd Portu może rozpocząć pracę na statkach od i w czasie przerwy na zmianie, o ile makler (klarujący) zgłosi takie żądanie co najmniej na 2 godziny przed przerwą“.

INNE WYMOGI. Jeżeli zawiadomienie o gotowości do załadowania zostanie oddane, nim statek rzeczywiście jest gotowy do przyjęcia ładunku, lub jeżeli w międzyczasie zaszło coś, co uczyniło statek niezdatnym do załadowania (np. uszkodził się osprzęt przeładunkowy statku, zamoczy się ładownia itp.), to gdy statek znowu będzie gotowy, kapitan po raz wtóry powinien złożyć zawiadomienie.

\* Numer cytowanych konosamentów odpowiada liczbie porządkowej w zestawieniu konosamentów na str. 328 i następnych.

Jeżeli załadowca poniesie szkodę wskutek przedwczesnego lub błędnego zawiadomienia o gotowości statku, powinien mu ją przewoźnik odszkodować, chybaby udowodnił, że ani on sam, ani osoby, za które odpowiada (załoga statku, makler itd.) nie ponoszą winy. Na przykład załadowca zamówił robotników na oznaczoną godzinę, a tymczasem nie mieli oni pracy z powodu braku gotowości statku.\*

Przedwczesne zgłaszanie gotowości statku zdarza się w praktyce dość często i „uchodzi” przewoźnikom, jeżeli w chwili rozpoczynania prac przeładunkowych statek może wykazać się wszelkimi cechami gotowości do ładowania. Warto jednak pamiętać o wymienionej zasadzie na wypadek poniesienia z tego powodu strat przez załadowcę lub gdy czarterujący chce wyzyskać to w innych celach (np. w celu odstąpienia od umowy czarterowej, gdy statek nie jest gotowy do załadowania przed upływem terminu anulowania).

Z drugiej strony, gdy rozpoczyna się prace załadunkowe przedziej (wcześniej), niżby to wynikało z umownego, zwyczajowego czy kodeksowego przepisu, istnieje obecnie ogólnie przyjęte zapatrywanie, że okres ładowania zaczyna się liczyć od momentu faktycznego rozpoczęcia prac na statku.

Jednak w niektórych państwach lub portach urobiły się odmienne zwyczaje i orzecznictwo sądowe. Tak na przykład w jednym z wyroków we Francji stwierdzono, że czas przed rozpoczęciem ładowania „nawet gdy jest wykorzystywany, nie wlicza się nigdy do okresu ładowania”. Ale już w innym wypadku w porcie Rouen sędzia uznał, że powinno się wliczać do okresu ładowania połowę czasu zużytego przed umownym terminem początku okresu ładowania.

\* W związku z tym warto przytoczyć interpretację Polskiej Izby Handlu Zagranicznego o liczeniu czasu okresu ładowania, gdy statek nie wydał jeszcze całego ładunku importowego, a rozpoczyna ładowanie towaru eksportowego: „Załadowanie towaru na statek rozpoczyna się w zasadzie dopiero po całkowitym opróżnieniu jego ładowni i po daniu notisu o gotowości do załadowania. W przypadkach gdy technicznie możliwy jest jednoczesny załadunek i wyładunek, statek może z tego skorzystać jedynie za zgodą załadowcy i odbiorcy. W tym przypadku strony powinny same ustalić sposób liczenia czasu”.

W portach radzieckich w myśl zwyczaju okres ładowania nie zaczyna się wcześniej przez przedterminowe rozpoczęcie prac przeładunkowych. Podobnie ma się rzecz w państwach skandynawskich, lecz umownie (np. w czarterze „Polcon”) można oczywiście tę zasadę zmienić.

W portach polskich sprawa ta została rozstrzygnięta opinią Polskiej Izby Handlu Zagranicznego ogłoszoną w następującym sformułowaniu:

„W razie rozpoczęcia prac przeładunkowych przed terminem obowiązującym, liczy się zwyczajowo w portach polskich czas efektywnie przepracowany, o ile umowa stron nie reguluje tego inaczej”.

Jest to słuszne rozwiązanie, bo z jednej strony daje możliwość załadowcy wykorzystania czasu przed rozpoczęciem okresu ładowania, a z drugiej strony skraca postój statku w porcie. Warto jednak dodać, że w myśl tego zwyczaju szybsze rozpoczęcie przeładunku nie oznacza absolutnego rozpoczęcia okresu ładowania, bo w wypadku kiedy rozpoczęte wcześniej prace zostaną przerwane jeszcze przed nadejściem umownego czy zwyczajowego terminu rozpoczęcia okresu ładowania, przerywa się również zaliczanie czasu do okresu ładowania.

Do 1951 r. przy przeładunku węgla w polskich portach (w ramach czarteru „Baltcon”) zaliczano zwyczajowo do okresu ładowania tylko połowę rzeczywiście przepracowanego czasu w okresie przed umownym początkiem okresu ładowania.

Tego rodzaju postanowienia zwyczajowe są w wielu czarterach uchylane poprzez specjalne klauzule. Tak na przykład formularz „Nubaltwood” z góry przewiduje w klauzuli 6, ust. 3, że

„jeżeli praca będzie rozpoczęta prędzej (niżby to wynikało z postanowień cytowanych w tabeli na str. 92 pod nr 6), czas będzie liczony od takiego rozpoczęcia”.

W tym przypadku (odmiennie, niż to jest w zwyczaju polskich portów), gdy raz się rozpocznie prace, okres załadowania zaczyna biec bez względu na to, czy wykorzysta się cały okres poprzedzający umowny punkt początkowy okresu załadowania.

Podobnie postanawia czarter rudowy „Orecon“, podczas gdy czarter węglowy „Polcon“ zawiera postanowienie zgodne ze zwyczajem polskich portów, a czarter drzewny „Baltwood“ pozostawia sprawę zwyczajom odnośnego portu.

Określiwszy więc początek okresu ładowania można przejść do zasad obliczania długości trwania tego czasu.

#### DŁUGOŚĆ OKRESU ŁADOWANIA

Nie ma nowoczesnego prawa morskiego, które by generalnie dla wszystkich portów danego państwa regulowało długość okresu ładowania. I słusznie: różnorodność towarów, różnorodność warunków technicznych i technologii procesów przeładunkowych nie pozwalają na takie ogólne rozwiązanie. Niektóre kodeksy, szczególnie starsze, dają jednak pewne wskazówki, odnoszące się do okresu ładowania, na przykład co do zaliczania lub niezaliczania dni sztormowych, dni świątecznych, obliczania przestoju itd.

Najlepsze — bo najpraktyczniejsze — jest rozwiązanie sprawy w Związku Radzieckim. Radziecki kodeks morskiej żeglugi handlowej — podobnie jak nasz projektowany kodeks morski — nie zajmuje się w ogóle techniczno-eksploatacyjnymi zagadnieniami przeładunku, jak na przykład obliczaniem czasu przeładunku czy podziałem kosztów. Czynią to jednak oficjalne zwyczaje portów radzieckich, ogłoszone przez Wszechzwiązkową Izbę Handlową (w Moskwie), do których odsyła kodeks morskiej żeglugi handlowej ZSRR w art. 89 o długości okresu ładowania i w art. 90 o przestoju i przestojowym.

O zwyczajach i ich znaczeniu w państwie kapitalistycznym i socjalistycznym mowa jest gdzie indziej (por. str. 17). Tutaj należy tylko podkreślić celowość takiego postawienia sprawy. Przepisy bowiem odnoszące się do przeładunku mogą zmieniać się, mogą i powinny ulegać poprawkom w miarę rozbudowy urządzeń, ulepszania organizacji, stosowania nowych metod pracy itp. Podczas gdy kodeks morski stanowi ustawę ramową, którą może zmienić tylko odpowiedni organ władzy państwa, to zwyczaje wynikające z codziennej praktyki, są stwierdzane na operatywnie działających komisjach Izby Handlowej i nie są otoczone taką powagą i „niezmiennością“ jak ustawy i dekrety. Zwyczaje mogą

dotyczyć poszczególnych basenów morskich, poszczególnych portów, a nieraz nawet tylko określonych części portu.

Tak więc istnieją w Związku Radzieckim ogólne zwyczaje obowiązujące we wszystkich portach oraz zwyczaje specjalne, odnoszące się do przeładunku tylko określonych towarów w poszczególnych portach.

Taką samą sytuację znajdujemy także u nas, gdzie zwyczaje są stwierdzane i ogłaszane przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego.

Podobnie — z punktu widzenia formalnego — jest w szeregu państw kapitalistycznych, w których jednakże zwyczaje stanowią często zagadkę, nie są należycie zebrane ani ogłoszone i przez to są niejednokrotnie wykorzystywane do wyzyskiwania słabszych lub nieorientowanych kontrahentów. Często dopiero w wypadku sporu okazuje się, że istnieje rzekomy zwyczaj. Nawet kapitalistyczna publicystyka fachowa skarży się na to (zob. np. drukowany okólnik Konferencji Bałtyckiej z lutego 1953 r. o rzekomych zwyczajach przy wyładunku zboża w Dublinie, Irlandia).

Dlatego też znakomita większość morskich umów przewozu — zarówno czarterów, jak i konosamentowych warunków przewozowych — zawiera postanowienia umowne odnośnie długości okresu ładowania. Postanowienia te wprawdzie często powołują się na zwyczaje portowe, lecz również często wyraźnie wykluczają ich stosowanie. Jak bowiem wiadomo, kolejność ważności norm prawnych w zakresie czasu przeładunku\* przebiega następująco: najpierw idą postanowienia umowne (jeżeli nie przeczą przepisom bezwzględnie obowiązującym lub jeżeli nie naruszają porządku i zasad współżycia społecznego), następnie uzupełniają je zwyczaje, a w końcu dopiero prawo morskie i inne normy prawa cywilnego. Tak więc jeżeli w czarterze lub w konosamencie zamieszczono klauzulę regulującą daną sprawę odmiennie od zwyczaju, zastosowanie ma postanowienie umowne. Dopiero gdy danej sprawy nie uwzględniono w umowie, odwołujemy się do obowiązujących zwyczajów.

FAST AS CAN. Prawie wszystkie konosamenty liniowe, a także

\* To samo dotyczy kolejności stosowania postanowień umownych, zwyczajowych i ustawy w zakresie zagadnień kosztów przeładowania.

kilka czarterów (np. „Baltwood”, „Propcon”) zawierają klauzulę postanawiającą, że towar będzie ładowany

„tak szybko, jak statek jest w stanie przyjmować: („as fast as the vessel can receive”)

w różnych wariantach. Uznany skrótem tej klauzuli jest „fac” (*fast as can — jak można skoreje* — por. str. 312).

Klauzula „fac” oznacza praktycznie, że załadowca powinien dostawiać towar z szybkością dyktowaną przez statek; górną granicą tej szybkości jest zdolność przeładunkowa osprzętu okrętowego i urządzeń przeładunkowych spoza statku — jeśli są używane — oraz warunki pracy w ładowniach statku i ogólne możliwości techniczne danego portu.

Jest to więc klauzula oddająca dyspozycję organizacyjno-techniczną nad przeładunkiem w ręce przewoźnika, czyli praktycznie biorąc, w ręce kierownictwa statku — nawet, gdy w myśl umowy prace przeładunkowe wykonuje załadowca — i załadowca musi dostosować się do wyznaczonego tempa w ramach technicznych możliwości statku i portu.

Należy podkreślić, bo armatorzy usiłują niekiedy to negować, że przy klauzuli „fac” odgrywają rolę również techniczne warunki portu. Tak więc na przykład armator nie może żądać załadowania zboża z barek elewatorów pływającym, jeżeli w danym porcie nie ma takiego urządzenia; nie może żądać pracy w nocy, jeżeli w danym porcie nigdy nie pracuje się nocą.

Nieemożność dostosowania się do podyktowanego — a technicznie osiągalnego na danym statku i w danym porcie — tempa przeładunku uprawnia przewoźnika do żądania przestoju. Kapitan musi jednak z a r a z i k a ż d o r a z o w o stwierdzać fakt opóźnień, czekania, przerw pracy, powolności pracy itp. Nie wystarcza jeden ogólny protest, a w każdym razie jest bez wartości protest składany po zakończeniu prac przeładunkowych, jeżeli w czasie trwania prac kierownictwo statku nie kwestionowało konkretnych przypadków wstrzymania pracy lub równoznacznego faktu. Każda przerwa, każde opóźnienie, każde zwolnienie tempa prac powinno przy klauzuli „fac” być natychmiast stwierdzane i potwierdzane, jeżeli już nie przez samego załadowcę lub jego przedstawiciela, to przez rzeczoznawcę.

Kapitan nie może jednak stosować, ani wymagać stosowania szybkich metod przeładunku, które uszkadzają ładunek. Tak na przykład w jednym z sądzonych przypadków kapitan zlecił przeładunek fasoli luzem za pomocą elewatora ssącego. Fasola wskutek tarcia w rurach elewatora, a potem spadania z impetem do ładowni wykazała uszkodzenia. Za całą powstałą stąd szkodę zasądono przewoźnika z uzasadnieniem, że klauzula „fac” nie może prowadzić do tego, by z chęci szybszego przeładunku stosowano metody i urządzenia uszkadzające ładunek. Należało stosować kubły napelniane i wysypywane ręcznie.

Klauzula stwierdzająca, że przeładunek powinien następować „tak szybko, jak statek jest w stanie przyjmować” bez żadnego dalszego dodatku, wyprzedza w zasadzie wszelkie zwyczaje portowe, ponieważ w sposób wyczerpujący podaje konkretne umowne uregulowanie pewnego zagadnienia.

Takie postawienie sprawy jest korzystne dla armatorów (jako przewoźników morskich), a nieraz bardzo kłopotliwe dla załadowców; stąd też próbuje się w niektórych portach zaprowadzić zwyczaje uzupełniające klauzulę „fac”. Zwyczaje nie mogą oczywiście znieść przyjętej w umowie klauzuli. Lecz na przykład w naszych portach stwierdzono i ogłoszono opinię, w myśl której klauzula „tak szybko, jak statek jest w stanie przyjmować (wydawać)” jest interpretowana następująco:

„tak szybko, jak statek mógłby przyjmować (wydawać), nie szybciej jednak, niż to przewidują zwyczajowe normy przeładunkowe.

To znaczy, że klauzula „fac” (nawet bez żadnego dalszego dodatku) jest u nas ograniczana zwyczajowymi normami przeładunkowymi.

Tego rodzaju rozwiązania zwyczajowe i tendencje interpretacji spowodowały, że w większości konosamentów, w klauzuli o przeładunku dodaje się po zdaniu „...fast as can”...

„...notwithstanding any custom of the port” itp., co oznacza: „...bez względu na jakikolwiek zwyczaj portu”. Dopiero w ten sposób wyklucza się definitywnie ingerencję zwyczajów portowych z interpretacji klauzuli „fac”.

Dla porządku, by nie pozostawić żadnej wątpliwości, oficjalnie opinie i zwyczaje portów polskich definiują:

1. Klauzula „as fast as ship can“ oznacza, że załadowanie lub wyładowanie powinno przebiegać tak szybko, jak to jest możliwe, zgodnie z technicznymi możliwościami statku, istniejącymi warunkami technicznymi portu i obowiązującymi normami, przepisami i zwyczajami portowymi.

2. Warunki techniczne portu nie obejmują siły roboczej.

3. Jeżeli w umowie przewozu zastrzeżono klauzulę „as fast as ship can“, armator powinien wyrazić zgodę na wyładunek bezpośredni na wagony, jeśli odbiorca zachowa przy odbiorze towaru taką szybkość, z jaką statek towar wydaje.

4. Klauzula „as fast as can“ jest klauzulą dotyczącą szybkości przeładunku, nie odnosi się więc do momentu rozpoczęcia czasu przeładunku ani do przerw ustalonych przez prawo, zwyczaj lub umowę stron.

Opinię pod punktem 3 cytujemy dlatego w tym miejscu, ponieważ jeżeli zasada taka ma odnosić się do wyładowania, to nie widać przyczyn, dlaczego by nie miała obowiązywać także przy załadowaniu.

Jak wiadomo, przeładunek bezpośredni ze statku na wagony lub z wagonów kolejowych jest z reguły powolniejszy aniżeli przeładunek towarów z magazynów. Zwyczaj ten praktycznie oznacza, że przeładunek bezpośredni przy klauzuli „fac“ może tylko wtedy mieć miejsce, gdy można mu zapewnić taką samą szybkość jak przy przeładunku z ramp magazynowych lub z barki, lub gdy zgodzi się na to kapitan albo przedstawiciel statku. W celu uniknięcia późniejszych nieporozumień lepiej w takich wypadkach uzyskać od kapitana odpowiednie oświadczenie, wyrażające zgodę na przeładunek bezpośredni.

FAC AS CUSTOMARY. Starsze konosamenty oraz niektóre czartery, jak na przykład wymieniane już formularze „Baltwood“ i „Propcon“, zawierają następujące sformułowanie klauzuli o normie przeładunku:

„...as fast as the vessel can receive according to the customs of the port“, czyli

„...tak szybko, jak statek jest w stanie przyjmować według zwyczajów portu“.

Zdanie „...according to the customs of the port“ jest zastępowane krótszym zwrotem „...as customary“ — wedle zwyczaju, który ma to samo znaczenie.

Wokół klauzuli „fac as customary“ istnieje szereg kontrowersji. Tak na przykład niektórzy autorzy uważają, że cytowane wyżej dodatki do klauzuli „fac“ dotyczą jedynie sposobu, metod przeładunku, ale nie szybkości. A więc kapitan mógłby zażądać wykonywania prac tylko takimi urządzeniami i takimi sposobami i tylko w takich relacjach, jakie są zwyczajowo stosowane przy danym towarze w tym porcie.

Taka interpretacja nasuwa się na tle sformułowania klauzuli 13 pkt A „Propconu“ przy wyładowaniu, gdzie jest powiedziane: „...in the customary manner“ — w sposób zwyczajowy. A więc wynikałoby, że przeładunek ma następować „tak szybko, jak statek jest w stanie“, lecz w sposób zwyczajowy. Dodatek do klauzuli fac „in the customary manner“ nie miałby więc tego samego znaczenia, co „as customary“ lub „according to the customs of the port“, bo mówi i ogranicza się do sposobu (*manner*) przeładunku.

Natomiast zdaniem pewnej liczby orzeczeń sądowych i arbitrażowych wszystkie te trzy dodatki do klauzuli „fac“ włączają do jej interpretacji wszelkie zwyczaje portowe o przeładunku — a nie tylko dotyczące metod i sposobów przeładunku — w szczególności zwyczaje ustalające normalną, zwyczajową normę przeładunkową dla danego towaru.

Interpretacja całej klauzuli wyraża się wtedy w powiedzeniu, że przeładunek ma się odbywać tak szybko, jak statek jest w stanie przyjmować lub wydawać towar, lecz nie szybciej, niż to przewiduje zwyczajowa norma przeładunkowa.

Jeżeli więc zwyczajowa norma przeładunku pewnego towaru w danym porcie jest niższa niż faktyczna zdolność przeładunkowa urządzeń portowych czy okrętowych, załadowca jest zobowiązany wywiązać się z zadania jedynie w ramach normy zwyczajowej.

Rozwiązanie to Polska Izba Handlu Zagranicznego zatwierdziła jako zasadę dla polskich portów wydając opinię następującej treści:

„W przypadku zastrzeżenia w czarterpartii klauzuli „as fast as ship can load according to the custom of the port“, przy

ładunkach całostatkowych mają zastosowanie normy za — lub wyladunkowe ustalone przez Zarząd Portu“.

Jeżeli załadowca (właściwie: czarterujący lub frachtujący) przyjął na siebie w drodze umownej zobowiązanie zorganizowania i opłacenia prac załadunkowych wraz ze sztutowaniem ładunku (*free in and stowed* — por. str. 186), to przy klauzuli „fac“ i „fac as customary“ zobowiązany on jest do przeładunku na wszelkie zdadne do pracy luki. Brak robotników nie jest wytłumaczeniem w takim wypadku i przestoje oblicza się za taki czas, jaki można było zaoszczędzić pracując równomiernie przez wszystkie luki.

Gdy prace przeładunkowe są rozdzielone pomiędzy załadowcę i przewoźnika, a więc przy umowie na warunkach „fas“, „fob“, „free in“ (por. str. 168, 176, 182) — brak robotników u załadowcy uzasadnia przestoje przy klauzuli „fac“ i „fac as customary“ tylko wtedy, jeżeli przewoźnik może udowodnić, że statek był gotowy przyjmować ładunek w większej ilości (np. poprzez wszystkie luki), a więc że miał lub efektywnie mógł mieć odpowiedni sprzęt przeładunkowy i ludzi potrzebnych do odbioru, kontroli, do obsługi, sztawerki i zabezpieczenia towaru.

Każdy zleceniodawca Zarządu Portu — to znaczy zarówno przewoźnik, jak i zainteresowany ładunkiem — udzielający zlecenia na prace przeładunkowe, na które istnieje ustalona lub umówiona norma przeładunkowa, ma według § 197 Regulaminu regres w stosunku do Zarządu Portu „...za spowodowanie przestoju statków z powodu niedotrzymania normy przeładunkowej z braku robotników lub odpowiedniego sprzętu“.

Tempo przeładunku przy „fac“ i „fac as customary“ musi w każdym razie uwzględnić czas potrzebny na kontrolę towaru i jego ilości lub miary, lub ciężaru, jeżeli w kontroli takiej zainteresowany jest przewoźnik. Jeżeli na przykład kontrola dotyczy danych, które mają być wpisane do konosamentu, a za których prawdziwość przewoźnik odpowiada, to wówczas czas zajęty na taką kontrolę nie stanowi „straty czasu“ w rozumieniu klauzuli „fac“. Jest natomiast taką stratą czasu na przykład próbobranie w celach gantkowej ekspertyzy towaru.

Zasadę tę opublikowano jako opinię PIHZ panującą w polskich portach. Opinia ta brzmi:

„Jeżeli ważenie towaru względnie inne manipulacje załadowcy lub odbiorcy przy przeładunku na statek lub ze statku powodują zwolnione tempo pracy, armatorowi (przewoźnikowi) przysługuje w oparciu o klauzulę „as fast as the ship can“ prawo zażądania przyspieszenia przeładunku oraz zastosowania prawnych konsekwencji, którymi zagroził“.\*

**NORMA PRZEŁADUNKOWA** Drugim, lepszym, bo dokładniejszym sposobem określania długości okresu ładowania jest umowne lub zwyczajowe przyjmowanie konkretnie uzgodnionej lub wyznaczonej zwyczajowo normy przeładunkowej.

Norma jest to zadanie, minimalny wynik, jaki strona zobowiązuje się osiągnąć w (przeważnie) określonym okresie czasu.

Norma przeładunkowa — to znaczy norma załadowania lub norma wyladowania — wyraża ilość ładunku, jaką zobowiązuje się przeładować w określonej jednostce czasu licząc od rozpoczęcia okresu ładowania.

Normy przeładunkowe podaje się w różnych jednostkach miar towarów (np. w jednostkach ciężaru, objętości, liczby), w odniesieniu do pewnej podstawy technicznej pracy przeładunkowej (np. w odniesieniu do jednego luku statku, do całego statku) oraz w stosunku do różnych jednostek czasu (a więc np. na zmianę roboczą, na dobę, na dzień pogodny, na dzień powszedni itp.).

Składowymi elementami normy przeładunkowej są więc:

- 1) towar i jego ilość,
- 2) podstawa technologiczna pracy przeładunkowej,
- 3) jednostka czasu.

Każdy z tych trzech elementów jest wyrażany w innych jednostkach.

Ilość towaru podajemy w znanych jednostkach ciężaru (tonny metryczne, tonny angielskie długie i krótkie itp.), objętości (metry sześciennie, standardy, sążnie przestrzenne, hektolitry, busz-

\* Wydaje się, że w cytowanym sformułowaniu opinii niepotrzebnie mowa jest o konsekwencjach, którymi przewoźnik zagroził, a więc zastrzegł w umowie, ponieważ przestoje należy się przewoźnikowi za przestój z mocy samego prawa i nie musi wynikać z umowy.

Oprócz tego — ważenie lub inna manipulacja (np. przeliczanie sztuk przesyłki) nie stanowi straty czasu przy klauzuli „fac“, jeżeli w takim ważeniu lub w danym rodzaju manipulacji zainteresowany jest przewoźnik na przykład ze względu na ustalenie ilości towaru, od którego płatny jest fracht, w celu wyliczenia się z konosamentowej ilości, za którą odpowiada itp.



le itd.), ilości (sztuki — np. przy przewozie bydła) i innych możliwych.

Jak już zaznaczono, normę przeładunkową podaje się w odniesieniu do jednego luku (otworu lukowego) lub do całego statku. Gdy nie podano tego, wolno się przeważnie dorozumiewać, że chodzi o normę na cały statek — chyba że sama liczba określająca normę daje oczywistą wskazówkę, że norma odnosi się do luku.

Norma na luk pomnożona przez liczbę luków danego statku nie zawsze daje normę na cały statek (patrz str. 121 i następne).

Gdy podano normę na pracujący luk (*per working hatch*), to według orzecznictwa angielskiego oblicza się okres załadowania według najwyższej ilości towaru, jaka przechodzi przez jeden z luków statku. A więc długość okresu załadowania oblicza się w tym przypadku przez podzielenie „największego“ luku przez normę na luk pracujący.

Inną rzeczą jest zastrzeżenie, że norma odnosi się do luku zdającego do pracy, do luku w pełni zdającego do przeprowadzenia przeładunku (*per workable hatch*). Chodzi w tym przypadku o to, by przyjmowano przy obliczaniu długości okresu ładowania tylko takie luki statku, których wymiary, wyposażenie itp. pozwalają na bezpieczne rozwinięcie odpowiedniej szybkości pracy. Niekiedy mówi się o „dostępnych“ lukach, o lukach stojących do dyspozycji (*available hatch*), co ma wykluczyć z komputacji długości okresu ładowania luki na przykład zajęte przez innego załadowcę.

Zwyczaj radzieckich portów drzewnych jako jedyne ze znanych nam precyzyjnie definiują, jakie luk powinien mieć wymiary i jakie wyposażenie w sprzęt przeładunkowy, aby mógł być uznany za normalny luk zdający do pracy. Powinien on mieć minimalne wymiary 16 stóp na 24 stopy (tj. około 4,80 m × 7,20 m) oraz co najmniej jedną windę i bom o udźwigu 2 tonn lub więcej. Przy załadunku drewna w postaci tarcicy lub słupów, gdy chodzi przede wszystkim o długość luku i gdy szerokość luku nie odgrywa tak zasadniczej roli, wystarcza według zwyczajów radzieckich szerokość 14 stóp, by zakwalifikować luk jeszcze jako w pełni zdający do pracy.

W innych portach nie ma tak dokładnie sprecyzowanych wymogów i strony zazwyczaj zastrzegają umownie, że armator (przewoźnik) poda wymiary luków statku, a czarterujący oświadczy w stosownym czasie, czy uważa wszystkie luki (albo których luków nie uważa) za w pełni zdające do pracy. Wymogi żądane przez zwyczaj radziecki można przyjąć za najwłaściwszy obiektywny wskaźnik zdatości luków do pracy przy drewnie długim.

Luków zasobni paliwowej ani tak zwanych luków pomiarowych na statkach ochronnopokładowych (*shelterdecker* — *szeltierdecznoje sudno*) nigdy nie wlicza się do liczby luków dla obliczenia długości okresu ładowania. Mogą natomiast ewentualnie wejść w rachubę luki rezerwowych zasobni bunkrowych, jeżeli są wystarczająco duże i umożliwiają normalny przeładunek. Nie są one jednak zaliczane do luków ładunkowych (*cargo-hatches*) i z reguły nie są lukami w pełni zdającymi do pracy.

Trzecim elementem normy przeładunkowej jest czas. Norma przeładunkowa jest bowiem podawana jako pewna ilość ładunku, która ma być przeładowana na luk lub na cały statek w pewnej jednostce czasu.

Stosuje się najbardziej różnorodne jednostki czasu dla określenia norm przeładunkowych, kryjące w sobie w odniesieniu do portów państw kapitalistycznych wiele punktów spornych i pułapek.

Najprostszą i najczęściej stosowaną jednostką czasu, a mimo to nie wszędzie zupełnie dokładnie sprecyzowaną, jest dzień. Mówiąc o pewnej normie przeładunkowej na dzień rozumie się jako dzień okres 24 godzin; a więc każde 24 godziny od rozpoczęcia okresu ładowania są jednym „dniem“. Gdy na przykład okres załadowania rozpoczął się w myśl czarteru o godz. 13, to do następnego dnia godz. 13 mamy jeden dzień, do dalszego dnia godz. 13 drugi dzień itd. Lecz od tak pojętych dni odlicza się pewne przerwy.

**PRZERWY OKRESU ŁADOWANIA.** Według ustawodawstw większości krajów uzasadnione jest wyodrębnianie i niezaliczanie do okresu ładowania przerw w pracy spowodowanych przyczynami, które uniemożliwiały wszelki przeładunek. A więc muszą to być przyczyny, które przerwały prace przeładunkowe na

wszystkich statkach w porcie, przy wszelkich towarach — a nie tylko przy danym ładunku.

Na przykład deszcz jest przeszkodą przy przeładunku cementu, ale nie jest przyczyną, która by w ogóle uniemożliwiła przeładunek wszelkich towarów (np. węgla) i wobec tego deszcz nie przerywa okresu ładowania wyrażonego w dniach. Ale na przykład sztorm, podczas którego w całym porcie jest niebezpiecznie pracować przy jakichkolwiek towarach, przerywa oczywiście dnie okresu ładowania.

Ale nie tylko takie ogólnie działające przyczyny przerywają czas okresu ładowania. Także przyczyny oddziałujące tylko na daną pracę przeładunkową mogą uzasadnić przerwanie i niezaliczanie odnośnego czasu do okresu ładowania, lecz przyczyny te muszą kwalifikować się jako siła wyższa (*Act of God*, *force majeure* — *stichijnoje diejstwiije*). Siła wyższa musi dotyczyć w tym wypadku prac przeładunkowych danego procesu przeładunkowego. Nie wystarcza natomiast, gdy z jakiegokolwiek przyczyny — choćby nawet kwalifikowanej jako siła wyższa — nie dostawiono przesyłki do załadunku. Strata czasu spowodowana brakiem towaru, który ma być załadowany, obciąża czarterującego poza wypadkami, gdy przed załadowaniem przypadkowo zaginie ładunek zindywidualizowany w umowie, to znaczy opisany nie tylko co do swego rodzaju i jakości, lecz określony konkretnie i dokładnie: który przedmiot (z wielu podobnych) jest przedmiotem umowy — na przykład inwentarz Cyrku nr 6.

Pojęcie siły wyższej jest często źle rozumiane i z reguły w razie jakiegokolwiek przeszkody w wykonaniu zobowiązania słyży się powołanie na „siłę wyższą”. Warto więc przypomnieć, że istote siły wyższej stanowią dwa nieodłączne elementy:

- 1) nieprzewidywalność danego zdarzenia.
- 2) niezapobiegalność danemu zdarzeniu.

Stąd też niepogoda (deszcz, wiatr, burza itp.) nie jest nigdy siłą wyższą, chyba że przybrała formę zjawiska niespotykanego na danych obszarach morskich. Dlatego zwykła niepogoda z deszczem, opadem śnieżnym, wiatrem, falą itp. nie przerywa okresu ładowania, chyba że

- a) uniemożliwia wszelki przeładunek,

- b) umowa albo zwyczaj wyklucza dnie niepogodne z okresu ładowania.

A więc w zasadzie dnie niepogodne wchodzą do okresu ładowania, lecz zwyczaj i konkretna umowa mogą zastrzec co innego, na przykład przez podanie, że dana norma przeładunkowa rozumie się na pogodny dzień (*per weather working day* lub *weather permitting day* — *pogodnyj dzień*).

Z okresu załadowania wyłącza się wtedy przeważnie tylko ten okres czasu, podczas którego przeładunek musiał być wstrzymany wskutek niepogody (lub siły wyższej). Siła wyższa przerywa jednak okres ładowania tylko wtedy, gdy uniemożliwia w sposób nieprzewidziany prace przeładunkowe i nie ma innych sposobów wszczęcia lub kontynuowania ich w danym porcie.

Zwyczajnie niektórych portów, szczególnie angielskich i norweskich, postanawiają, że jeżeli w danym dniu stracono więcej niż połowę czasu pracy (a więc np. powyżej 4 godzin przy jednozmianowym — 8-godzinnym — dniu pracy przeładunkowej), dnia tego nie liczy się w ogóle.

W portach radzieckich, w których obowiązuje ogłoszony zwyczaj niezaliczania dni niepogodnych (właściwie: czasu niepogodnego) do okresu ładowania przy ładowaniu ładunków wrażliwych na wilgoć, odlicza się od okresu ładowania cały okres trwania niepogody plus 3 godziny. To znaczy: po ustaniu deszczu daje się jeszcze 3 godziny na przygotowanie do dalszego toku pracy. Po upływie tych 3 dodatkowych godzin okres ładowania biegnie dalej bez względu na to, czy podjęto pracę. Spory co do początku i końca okresu niepogody rozstrzyga w ZSRR autorytatywnie kapitan portu. Jeżeli prace przeładunkowe kontynuuje się przed upływem tych 3 dodatkowych godzin, mimo to odlicza się je od okresu ładowania.

W portach, w których system pracy przeładunkowej jest 3-zmianowy, na przykład w naszych portach, rozwiązanie takie byłoby najlepsze, gdyż jest praktyczne, jasne, mobilizuje pracowników portu i statków.

Konkretne umowy mogą jednak zmienić ogólną zasadę i zwyczajowe postanowienia. Tak na przykład w czarterze „Nubaftwood” interpretacja dnia pogodnego brzmi: jest to dzień, w którym pogoda nie przeszkadza w pracach załadunkowych lub wył-

dunkowych. Lecz sposób obliczeniowego wyłączenia przerw nie-pogodowych jest w „Nubaltwood“ zupełnie specjalny, a mianowicie: jeżeli przerwy nie pogodowe zajęły na dzień pracy mniej niż połowę czasu pracy, przerw tych nie uwzględnia się w ogóle. Jeżeli przerwy nie pogodowe trwały na dzień pracy więcej aniżeli połowę czasu pracy, liczy się, że wykorzystano tylko pół dnia. Za „czas pracy“ uważa się normalną i zwyczajową długość wszystkich zmian roboczych na dobę.

Jeżeli chce się podkreślić, że mają być liczone wszystkie dni bez przerwy, uzgadnia się normę przeładunkową na bieżący dzień (*per running day — na nieprerwanyj dzień*), co przekreśla możliwość odliczania okresu nie pogody (oraz dni świątecznych — o czym mowa dalej) pomimo ewentualnych zwyczajów.

Dalsze przerwy w okresie ładowania stanowią dni świąteczne. Listę dni świątecznych obowiązujących w polskich portach podano na str. 75. W polskich portach w myśl zwyczaju ogłoszonego przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego jako „dzień świąteczny“ (właściwie jako umowną dobę świąteczną) dla obliczania przerw okresu ładowania uważa się 24 godziny począwszy od godz. 23 dnia poprzedniego (a więc np. soboty) do godz. 23 dnia świątecznego. Jest tak dlatego, że nocna zmiana robocza w porcie, czyli I zmiana, zaczyna się właśnie o godz. 23, z tym że ostatnia III zmiana (zaczynająca się o godz. 15) kończy się o godz. 23. Dnie przedświąteczne, na przykład soboty, liczone są u nas jako całe dni. Jedynie w wigilię Bożego Narodzenia (24 grudnia) praca trwa tylko do godz. 15.

W portach radzieckich dzień przedświąteczny liczy się jedynie jako trzy czwarte doby. W portach państwa Israel świąteczna przerwa sabatowa trwa zwyczajowo od piątku godz. 14.30 do niedzieli godz. 6.30. Niedziela nie jest tu dniem świątecznym. W portach Arabii Saudyjskiej i innych krajach mahometańskich dniem świątecznym są piątki, ale przerwa w pracy liczy się przeważnie (np. w portach Jeddah, Akaba i innych) od północy do północy.

Trzeba się jednak zastanowić nad zagadnieniem, czy rzeczywiście dni świąteczne są wyłączone z okresu ładowania. W myśl niemieckiego i angielskiego prawa morskiego oraz prawa tych krajów, w których wymienione prawa miały wpływ na ustawodawstwo morskie (jak np. dawniej niemieckie prawo morskie w Polsce,

a dotychczas w Turcji, angielskie prawo morskie w Kanadzie i innych dominiach), dni świąteczne wchodzą do okresu ładowania — jeżeli zwyczaj portowe lub konkretna umowa nie przewidują przeciwnie.

Ze znanych ustawodawstw morskich właściwie tylko prawa skandynawskie (fińskie, szwedzkie, duńskie i norweskie) wyraźnie wykluczają dni świąteczne z okresu ładowania. Natomiast co do innych państw, a często w zastosowaniu tylko do niektórych portów danego państwa, trzeba doszukiwać się odpowiedzi na postawione pytanie w zwyczajach oraz w orzecznictwie sądowym i arbitrażowym.

Tak więc w większości portów angielskich zwyczaj wyklucza święta z okresu ładowania. Na terenie francuskim i belgijskim wyroki sądowe ustaliły zasadę, że dniami okresu ładowania powinny być w zasadzie (bo umownie można ustalić inaczej) tylko dni powszednie. W portach holenderskich i niemieckich sytuacja jest dość niejasna i — co gorsza — zmienna; na ogół dni świąteczne wyłącza się z okresu ładowania.

Właściwe rozwiązanie sprawa ta znalazła na terenie ZSRR. Radzieckie prawo morskie wprawdzie nie zajmuje się tym technicznym — może jak na ogólnokrajowy kodeks wycinkowym, aczkolwiek ważnym dla praktyki — zagadnieniem, lecz czynią to konsekwentnie z wielką precyzją zwyczaj ogłoszone przez wspomnianą już Wszechzwiązkową Izbę Handlową. W myśl radzieckich zwyczajów obowiązujących we wszystkich radzieckich portach nie wlicza się do okresu ładowania niedziel, świąt i dni wypoczynkowych ustanowionych przez państwo i władze miejscowe. Dzień przed dniem wolnym od pracy uważa się za trzy czwarte normalnego dnia roboczego. Czyli że w portach o 3-zmianowym systemie pracy, a więc we wszystkich znacniejszych portach radzieckich, okres ładowania przerywa się w sobotę (czy w inny dzień przedświąteczny) o godz. 18.

Ponadto w radzieckich portach drzewnych na Bałtyku i na Morzu Białym przerwa świąteczna kończy się dopiero w dzień poświąteczny o godz. 8 rano. W myśl zwyczajów w radzieckich portach drzewnych wyłącza się więc cały okres czasu od godz. 18 w przeddzień święta, cały dzień świąteczny i 8 godzin dnia poświątecznego. Tych 8 godzin poniedziałkowych w innych portach

nie odlicza się, jak na przykład w czarnomorskich portach zbożowych i rudowych. Przy ładowaniu węgla w radzieckich portach Morza Czarnego i Azowskiego nie wlicza się do okresu załadowania czasu od godz. 13 w sobotę do godz. 7 w poniedziałek — czasu tego nie wlicza się nawet gdyby go wykorzystywano (*even used*); zastrzeżenie takie ma niezmiernie ważne znaczenie, gdy równocześnie zastrzeżono (jak to właśnie z reguły ma miejsce w portach radzieckich) premię za pośpiech za cały zaoszczędzony czas (por. str. 149).

Jednakże, jak już zaznaczono, sytuacja nie jest wszędzie tak jasno postawiona jak w portach radzieckich i kontrahenci umów przewozowych często w umowie dla pewności zastrzegają (by uniknąć nieporozumień), czy dni świąteczne mają być wyłączone z okresu ładowania.

Tak na przykład częstym zwrotem spotykanym w czarterpartiach jest, że niedziele i dni świąteczne wyklucza się z okresu ładowania (*sundays and holidays excepted*). To samo można wyrazić przez podanie normy przeładunkowej na dzień roboczy, na dzień powszedni (*per working day*).

Z drugiej strony, gdy chce się w umowie podkreślić, że dni świąteczne mają być zaliczane do okresu ładowania, uzgadnia się normę przeładunkową na bieżący dzień (*per running day*). W tym przypadku oznacza to, że do okresu ładowania wchodzi nie tylko dni świąteczne, ale także dni niepogodne.

Jeżeli więc chce się, by zaliczano do okresu ładowania dni świąteczne, ale by odliczano niepogodę, uzgadnia się normę na pogodny bieżący dzień (*per running weather permitting day*). Jeżeli znowu chce się wykluczyć z okresu ładowania dni świąteczne, a nie przerywać go w czasie niepogody (np. przy warunkach niewrażliwych na wiłgoc), zastrzega się normę przeładunkową na bieżący dzień powszedni (*per running working day*). Oczywiście odlicza się przerwy pracy wywołane siłą wyższą lub przerwy omówione uprzednio pod punktem 1.

Ustawowe, zwyczajowe lub umowne wyłączenie dni świątecznych z okresu ładowania oznacza, że przewoźnik morski (praktycznie biorąc kapitan statku) nie musi zgodzić się na dokonywanie przeładunku w dzień świąteczny. Praca świąteczna powoduje bowiem także dla statku dodatkowe koszty, gdyż załoga nie może

być zwolniona, musi otrzymać dodatkową płacę itd. Ale z drugiej strony skrócenie postoju statku w porcie obniża koszty stałe statku, przyspiesza wykonanie planu przewozów, a więc jest korzystne.

Dlatego umowy zawierają często klauzule stanowiące odstępstwo od powyższej ogólnej zasady przeważnie w tym sensie, że statek jest zobowiązany przyjmować ładunek także w dni świąteczne, niekiedy jednak pod pewnymi warunkami.

Tak na przykład czarter „Propcon“ w klauzuli 5 ust. 3 postanawia, że załadowcy będą uprawnieni (*...shall have liberty...*) do pracy w dniach wyłączonych od pracy i poza zwyczajnymi godzinami pracy (dotyczy to portów, w których nie pracuje się na 3 zmiany przez całą dobę) za zapłatą wszelkich dodatkowych wydatków statku łącznie z nadgodzinami oficerów i załogi — i cały zużyty czas będzie wliczony do okresu ładowania; to znaczy: godzinny czas pracy w dni świąteczne wejdą do okresu ładowania.

Czarter „Polcon“ w klauzuli 4 ust. 4 postanawia krócej: niedziele i święta nie liczą się, chyba że będą wykorzystane (*unless used*); w tym przypadku liczone będą w naszych portach tylko efektywne godziny pracy (*effectively used hours to count*).

Przy niektórych starszych czarterach węglowych, jak na przykład przy „Baltconie“ używanym w naszych portach do 1951 r. i nadal stosowanym w obrocie Morza Północnego, obowiązywała zwyczajowa zasada (realizowana także w naszych portach), w myśl której do okresu ładowania zaliczano jedynie połowę godzin pracy świątecznej. Była to pewnego rodzaju premia dla załadowcy.

Także konosamenty zawierają umowne klauzule dotyczące przeładunku w dni świąteczne. Tak na przykład konosament Polskich Linii Oceanicznych (konos. nr 2) w klauzulach 10 i 20 o załadowaniu i wyładowaniu postanawia, że prace przeładunkowe mają być prowadzone

„jeżeli armator (w znaczeniu przewoźnik) tak sobie życzy zarówno w dzień, jak i w nocy oraz w niedziele i święta... bez względu na jakiegokolwiek przeciwny zwyczaj poszczególnych portów“.

A więc przy równocześnie zastrzeżonym przeładunku na warunkach „fast as can“ (por. str. 100), okres ładowania ulega przerwie przy stosowaniu tej klauzuli jedynie w razie zaistnienia przyczyn

takich, które uniemożliwiają w ogóle wszelki przeładunek i częściowo w przypadku sily wyższej oraz niepogody, ale tylko w stosunku do towarów wrażliwych na wilgoć. Wszystkie inne przerwy nie zawinione przez statek obciążają frachtującego (praktycznie biorąc obciążają załadowcę) lub odbiorcę przy wylądowaniu.

Bieg okresu załadowania i wylądowania ulega przerwaniu oczywiście także we wszystkich tych przypadkach, gdy przyczyna przerwy leży w sferze odpowiedzialności statku, to znaczy także wtedy, gdy przerwa nie tylko została wprost zawiniona przez „statek“ (tj. przez armatora statku, przewoźnika i osoby, którymi oni posługują się w eksploatacji statku i wykonywaniu przewozów), ale również, gdy występuje ona „po stronie“ statku, w obrębie spraw, organizacji i urządzeń stojących pod pieczęą statku.

Na przykład gdy urządzenia przeładunkowe mają być w myśl umowy, zwyczaju lub ustawy postawione przez statek do dyspozycji ładującego, a ulegną uszkodzeniu bez czyjejkolwiek winy (z przypadku), to spowodowana tym przerwa w pracach przeładunkowych nie wchodzi do okresu ładowania. Tak samo będzie, gdy uszkodzenie sprzętu zostało zawinione przez zupełnie obce osoby trzecie (tzn. poza osobami związanymi ze „statkiem“ w tym szerokim znaczeniu, bo wtedy okres ładowania zawsze ulega przerwaniu oraz poza czarterującym, załadowcą, frachtującym i osobami związanymi z nimi).

Jeżeli przerwa prac przeładunkowych spowodowana jest przyczynami zaistniałymi z winy statku, frachtujący lub czarterujący i załadowca — a w porcie wylądunkowym odbiorca — mogą okres ładowania przedłużyć o czas stracony, a ponadto mogą żądać odszkodowania poniesionych strat (np. wskutek przestoju wagonów, niewykorzystania robotników przeładunkowych itp.). Reklamujący stratę musi udowodnić konkretny przypadek zawinienia takiej przerwy przez „statek“.

Na przykład: kapitan zlecił bunkrowanie statku, co ze względu na powstający przy tym pył węglowy uniemożliwia załadunek. Mamy w tym przypadku przerwę prac przeładunkowych z winy statku i statek odpowiada za tę przerwę i za jej konsekwencje. Lub też: kapitan statku drobnicowego pozwolił jednemu załadowcy załadowywać towar, nim ukończono wylądowanie, co przeszkadzało

odbiorcy w odbiorze swego towaru; za opóźnienie i inne straty odpowiada statek.

W tym pierwszym przykładzie (przerwa z powodu bunkrowania) nie wystarczy, że kapitan zawiadomił i przestrzegł załadowcę, że przeładunek będzie musiał być przerywany, ponieważ mimo takiego powiadomienia załadowca lub przedsiębiorstwo przeładunkowe mogą ponieść pewne straty (np. przestój wagonów), które obciążają wtedy przewoźnika. Dopiero gdy załadowca wyrazi zgodę na przerywanie prac przeładunkowych, zwolni to przewoźnika od odpowiedzialności, ale czas przerwy nie wchodzi oczywiście do okresu ładowania.

W związku z tym warto zauważyć, że czarter „Polcon“ dla przewozów węgla z portów polskich w klauzuli 4 ust. 7 przewiduje, że: „Okres załadowania nie będzie przedłużony o czas zużyty na bunkrowanie (węgla), nawet jeżeli bunkrowanie będzie miało miejsce podczas załadowywania (ładunku), chyba że kapitan poleci dostawę paliwa w określonym czasie podczas ładowania ładunku. Wszelki czas zużyty na holowanie w celu bunkrowania nie będzie wliczany do okresu załadowania“.

A więc w czarterze „Polcon“, jeżeli pozostawia się polskiemu załadowcy możliwość wyznaczenia momentu bunkrowania, okres załadowania nie ulega przerwie na skutek bunkrowania węgla. Czas natomiast zużyty na ewentualne przeholowanie statku z miejsca, w którym ładowano na statek ładunek, do miejsca, gdzie statek ma otrzymać paliwo — i z powrotem — nie wchodzi do okresu załadowania.

Przy statkach liniowych, które zastrzegają, że okres ładowania zaczyna się natychmiast po przybyciu statku do portu, spotyka się przypadki, że po przybyciu do portu statek lub jego przedstawiciel żąda od załadowcy — częściej jednak przy wylądunku od odbiorcy — pewnych gwarancji, na przykład gwarancji bankowej za fracht lub zobowiązania awaryjnego z gwarancją zakładu ubezpieczeniowego, i do czasu przedstawienia takiej gwarancji kapitan wstrzymuje przeładunek.

W przypadkach takich, jeżeli żądany dokument jest przedstawiony kapitanowi lub przedstawicielowi statku w możliwie najkrótszym czasie, czasu tego nie wlicza się do okresu ładowania. Tak na przykład przewoźnik nie może wymagać, by mu przedsta-

wiono gwarancję bankową tego samego dnia, jeżeli zażądał jej w godzinach popołudniowych, w których banki już nie urzędują. Jeżeli natomiast frachtujący lub odbiorca wiedzieli przed przybyciem statku o tym, że będzie potrzebna gwarancja (bo np. zastrzeżono to w umowie lub makler zawiadomił uprzednio zainteresowanych o wypadku awarii wspólnej), to muszą przygotować ją na przyjazd statku. Wszystko to odnosi się jednak tylko do tych przypadków, w których wymaganie gwarancji jest rzeczywiście prawnie uzasadnione.

Spotyka się jeszcze kilka specjalnych przyczyn przerw pracy przeładunkowej, które jest nieraz trudno zakwalifikować do uprzednio omawianych, a które z reguły uwzględniane są w osobnych klauzulach czarterów i konosamentów. Chodzi na przykład o strajki i lokauty w portach państw kapitalistycznych, o przypadki spełnienia portów, o wypadek wojny i inne.

O możliwości strajków w portach kapitalistycznych musimy ciągle pamiętać, ponieważ strajki mogą dotknąć nasze statki, a także wtedy, gdy występujemy jako czarterujący w stosunku do obcego statku. Bowiernak tak zwane klauzule strajkowe bardzo często przerzucają ryzyko przestoju statku i ładunku na kontrahenta przewoźnika, szczególnie przy wyładowaniu.

Tak na przykład w większości konosamentów liniowych zastrzeżono:

„jeżeli sytuacja, o której mowa w niniejszej klauzuli (strajki, lokauty, choroby zakaźne, zalodzenie itd.), może być przewidziana, lub jeżeli statek nie może z tych powodów bezpiecznie i bez zwłoki dojść lub wejść do portu załadowania lub musi być naprawiany, przewoźnik może odstąpić od umowy...”

W ten sposób przewoźnik zabezpiecza swoje interesy przed stratą czasu w porcie objętym strajkiem, bo może do niego w ogóle nie zachodzić lub z niego wyjść, jeżeli już tam przybył.

Strajk przerywa bieg okresu ładowania.

Dlatego też w czarterach sprawa strajków znajduje dokładniejsze uregulowanie. Klauzula strajkowa znajduje się również w „Polconie” dla portów załadowania oraz w „Oreconie” dla portów wyładowania, mimo że chodzi tu o nasze porty, w których samo wyrażenie „strajk” ulega zapomnieniu. Klauzula ta może się jednak odnosić do sytuacji w polskich portach, gdy załoga

obcego kapitalistycznego statku ogłosi strajk, na przykład na znak solidarności ze strajkiem toczącym się w ich kraju macierzystym. Wypadki takie zanotowano już kilkakrotnie.

Natomiast klauzula strajkowa odnosząca się do portów kapitalistycznych, a więc w „Polconie” do portów wyładowania (jeżeli nie są portami krajów socjalistycznych), w „Oreconie” do portów załadowania, jest oczywiście aktualna i należy na nią zwrócić baczną uwagę.

W „Oreconie” w klauzuli 19, a podobnie również w „Genconie” (wiersze 109—119) przewidziano:

„jeżeli istnieje strajk lub lokaut wpływający na załadowanie ładunku, gdy statek jest gotowy wybrać się do portu załadowania lub podczas drogi, lub po przybyciu tam — kapitan lub armator mogą prosić czarterującego o oświadczenie, że zgadza się uznać okres ładowania jak gdyby nie było strajku czy lokautu. Jeżeli czarterujący nie dał takiego oświadczenia na piśmie (ewentualnie telegramem — gdy potrzeba) w przeciągu 24 godzin, armator jest uprawniony odstąpić od umowy. Jeżeli już załadowano część ładunku, statek musi przewieźć go (z tym, że fracht jest płatny tylko od załadowanej ilości)...”

A więc w tym przypadku czarterujący może, lecz nie musi, przejąć na siebie ryzyko postoj statku z powodu strajku.

Bardziej niekorzystna dla armatora (przewoźnika) jest klauzula 9 czarteru „Baltwood” oraz identyczna klauzula 8 czarteru „Propcon” i klauzula 9 czarteru „Nubaltwood” — które przewidują, że umowa zostaje rozwiązana dopiero „po sześciu bieżących dniach kalendarzowych” od dnia przyścia statku do portu objętego strajkiem (ust. c). Jeżeli strajk wybuchnie, gdy już załadowano część ładunku, statek musi odczekać dalszych sześć dni i dopiero potem może wyruszyć w umówioną podróż z załadowaną częścią ładunku, lecz może sobie dobrać inny ładunek w tym samym lub pobliskim porcie do dowolnego portu przeznaczenia (ust. d).

Jedyną niedogodnością dla odbiorcy jest w tym przypadku to, że może otrzymać przewiezioną część ładunku z opóźnieniem, lecz oprócz tego obowiązują armatora (przewoźnika) warunki czarteru, w szczególności umówiona stawka frachtowa, uzgodniona norma przeładunkowa, ewentualne premie za pośpiech itd.

Jeżeli zacarterowano statek za fracht ryczałtowy (*lump-sum freight — fracht za wsio sudno*), w takich przypadkach należy się armatorowi jedynie proporcjonalna część za faktycznie przewieziony ładunek w stosunku do ładowności statku („ładowności“ pod względem ciężaru, czyli nośności i pod względem objętości, czyli pojemności ładowni i ładunku pokładowego w zależności od tego, od jakiej jednostki miary płaci się fracht). Ładowność tę podaje się we wstępnej klauzuli umowy czarterowej, na przykład w wierszu 3 czarterów „Baltwood“ i „Oreccn“ oraz w wierszu 4 czarterów „Nubaltwood“ i „Propcon“.

Strajk może być uważany za siłę wyższą tylko wtedy, gdy odpowiada istotnym cechom siły wyższej, to znaczy jeżeli jest nieprzewidziany i nie można mu zapobiec. Wtedy mają zastosowanie zasady takie same jak przy sile wyższej, ze zmianami jedynie wynikającymi z umownych klauzul.

Jeżeli natomiast czarterujący wiedział o istnieniu strajku w porcie w chwili zawierania czarteru lub strajk taki został proklamowany — a więc gdy był „przewidziany“ — to czarterujący ponosi konsekwencje bezproduktywnego przestoju statku. Jednakże gdy czarterujący przestrzegł armatora przy zawieraniu umowy o istnieniu lub zapowiedzeniu lub o poważnym prawdopodobieństwie strajku, zastosowanie mają zasady jak gdyby strajk ten był siłą wyższą z ewentualnymi zmianami i uzupełnieniami umownymi.

Mówiliśmy powyżej o strajku mając na myśli jedynie strajk portowych robotników przeładunkowych (dokerów) i pracowników obsługi portowej, na przykład dźwigowych, załóg lichtug itp., ale nie na przykład kolejarzy na kolei dowozowej lub robotników w fabryce dostawcy ładunku.

W niektórych portach w okresach szczytowego natężenia ruchu zdarza się przepełnienie portów, czyli tak zwana w żargonie żeglugowym „kongestia“ od ang. *congestion — zakuporka*. Znane są z tego niektóre wielkie porty Ameryki Południowej, Australii i Wschodniej Afryki.

Zasada ogólna mówi, że statek musi przybyć do wnętrza portu, by przygotować się do załadowania, nim zgłosi załadowcy gotowość do załadowania. A bez zgłoszenia gotowości do załado-

wania nie może rozpocząć się okres załadowania. Przepełnienie portu wstrzymuje więc rozpoczęcie okresu ładowania.

Tę ogólną zasadę zmienia umownie stosowane (a omówione uprzednio na str. 91) sformułowanie klauzuli o porcie załadowania, które przewiduje możliwość zgłoszenia gotowości do załadowania po przybyciu statku do portu lub na jego redę (*at or off the port*). W tym przypadku okres załadowania zacznie biec, a czarterujący chcąc powołać się na siłę wyższą musi udowodnić, że przepełnienie portu było nieprzewidziane i że załadowanie innymi sposobami — szczególnie za pomocą lichtug na redzie — jest niemożliwe (np. z powodu braku odpowiednich lichtug lub kruszenia się towaru przy podwójnym przeładunku itp.).

W portach radzieckich istnieje oficjalnie ogłoszony zwyczaj, w myśl którego

„Zawiadomienie o gotowości do ładowania uważa się za wręzione prawidłowo tylko wtedy... gdy statek... znajduje się w miejscu wyznaczonym mu na załadowanie lub wyładowanie ładunku“.

Czyli że w przypadku, gdy radziecka władza portowa nie wyznaczy statkowi miejsca na załadowanie i nie wpuści statku do portu — choćby właśnie z powodu przepełnienia itp. — statek nie może zgłosić gotowości do załadowania i okres załadowania nie zacznie się. Jednakże, jak już zauważono, klauzule umów przewozowych idą przed zwyczajami.

Inne przyczyny specjalne wstrzymujące wykonanie przewozu są z reguły uwzględniane w dodatkowych klauzulach konsamentowych i czarterowych; są to na przykład: wojna lub groźba wybuchu konfliktu, zalodzenie portu lub wodnych dróg dojazdowych. Warto może jedynie zaznaczyć, że podczas gdy brak robotników lub urządzeń przeładunkowych, o które miał się postarać załadowca, nie może z zasady być przyczyną przerwy okresu załadowania (bo nie jest w każdym razie siłą wyższą), to brak robotników w całym okręgu na skutek na przykład mobilizacji lub zarekwirowania urządzeń przez władze może być przypadkiem zwalniającym załadowcę, a właściwie czarterującego albo frachtującego, od zobowiązania terminowego załadowania ładunku.

INNE JEDNOSTKI CZASU DLA OZNACZANIA OKRESU ZAŁADOWANIA. Z uprzednich uwag widać, że podanie normy przeła-

dunkowej na „dzień“ ma różne znaczenie, że pewne dni i okresy wyłącza się i że nie wchodzi one do okresu ładowania. W związku z tym zostały wymienione różne rodzaje dni, jak na przykład dzień pogodny, dzień powszedni itd. Nie wyczerpały one ani w połowie listy spotykanych jednostek czasu dla określenia i obliczania długości okresu ładowania. O niektórych dalszych warto jeszcze wspomnieć, szczególnie o różnego rodzaju godzinach.\*

Tak na przykład wiele kłopotu sprawia interpretacja zwrotów:

- 1) „dzień roboczy o 24 godzinach“ (*working day of 24 hours*).
- 2) „dzień o 24 godzinach roboczych“ (*day of 24 working hours*).
- 3) „dzień roboczy o 24 godzinach bieżących“ (*working day of 24 consecutive hours*).
- 4) „dzień o 24 bieżących godzinach roboczych“ (*day of 24 consecutive working hours*).

Zwrot pod punktem 1 oznacza według starszego orzecznictwa, że każde 24 godziny, w których można było pracować, uważa się za jeden „dzień“. A więc nie wchodzi do takich dni czas niepogody, jeżeli nie można było dokonywać przeładunku danego towaru; nie wchodzi także święta, bo nie stanowią dnia roboczego. Ponadto — i co najważniejsze — zalicza się do tak rozumianych „dni“ jedynie tyle godzin, ile w danym porcie trwa praca przeładunkowa. Jeżeli więc pracuje się dziennie tylko przez jedną 8-godzinną zmianę, to jeden „dzień roboczy o 24 godzinach“ rozkłada się co najmniej na trzy doby (bo na każdą dobę wypada jedynie 8 godzin, które składają się na „dzień roboczy“) i to, jeśli poszczególne zmiany robocze nie były przerywane przez deszcz itd.

Zwrot pod punktem 2 wydaje się oznaczać to samo.

Natomiast zwroty pod punktem 3 i 4 różnią się bardzo istotnie od poprzednich. Oznaczają one, że „dzień“ (w tym znaczeniu = doba) i „dzień roboczy“ składają się z pełnodobowej pracy, że statek musi być przygotowany na przeładunek za dnia i w nocy — ale nie w święta, bo w punkcie 3 mowa jest o dniu roboczym, czyli powszednim, a w punkcie 4 o godzinach roboczych, które

\* Opuszczamy więc nieaktualne dla nas na przykład „surf day“ oznaczający dzień z takim stanem pogody i morza, że przeładunek na redzie nie jest możliwy i bezpieczny (spotyka się np. w afrykańskich przystaniach załadowniczych) lub „colliery day“ oznaczający dzień pracy kopalni (spotyka się np. w Anglii, gdzie kopalnie i porty obchodzą różne dni świąteczne).

w większości państw i portów (por. str. 77) nie występują w dni świąteczne. Przerw spowodowanych niepogodą nie wyłącza się, bo mowa jest o godzinach bieżących, czyli następujących po sobie bez przerw.

Żeby jednak nie wliczać do okresu ładowania przerw z powodu niepogody, ustala się normę przeładunkową na:

„dzień roboczy o 24 godzinach bieżących, jeśli pogoda pozwoli (*per working day of 24 consecutive hours, weather permitting*).

lub też na:

„roboczy dzień pogodny o 24 godzinach bieżących“ (*weather permitting working day of 24 consecutive hours*).

A więc w zwrotach pod punktami 1 i 2 „dzień“ ma znaczenie czysto obliczeniowe jako 24 godziny pracy (które mogą występować w kilku różnych dniach), podczas gdy w zwrotach wymienionych w punktach 3 i 4 „dzień“ oznacza dobę i reszta zdania stanowi uzupełniające określenie tej doby, zdefiniowanie takiego „dnia“.

„Working hours“ = godziny robocze odnoszą się jedynie do okresów pracy. „Consecutive hours“ = godziny bieżące są to godziny następujące po sobie w zasadzie bez żadnych przerw, lecz gdy służą do określenia „dnia“, nie liczy się tych godzin (tych okresów czasu), które wchodzi do „dni“ wyłączanych z okresu ładowania. Tak więc gdy umówiono okres ładowania w dniach pogodnych, to godziny bieżące ulegają przerwaniu na czas trwania niepogody. Takie samo znaczenie ma „running hour“.

Ogólnie warto wskazać, że wyżej wymienione i im podobne zwroty mogą mieć w różnych portach różne znaczenie i w razie wątpliwości lepiej zawsze uzyskać od kontrahenta autorytatywne wyjaśnienie jeszcze przed zawarciem umowy. Bowiem zagadnienia obliczania długości okresu ładowania stanowią, jak się wyraził niedawno jeden z autorów, „nigdy nie wysychające źródło sporów prawnych“.

NORMA PRZEŁADUNKOWA NA „NAJWIĘKSZY“ LUK. Mimo istnienia tego zagadnienia od wielu lat i mimo powstania sporów na jego tle i ogłoszenia szeregu wyroków sądowych i arbitrażowych sprawa tak zwanego „największego luku“ właściwie do dzisiaj nie jest jednolicie interpretowana.



Chodzi mianowicie o to, że jeśli norma przeładunkowa została ustalona na 1 luk, to długość okresu ładowania można obliczyć bądź stosując zasadę „największego luku“, bądź zasadę przeciętnej na luk.

„Największy luk“ to luk, przez który przechodzi do ładowni (przy wyładunku — z ładowni) największa ilość ładunków w stosunku do pozostałych luków statku\*.

Różnicę między dwoma sposobami obliczenia najlepiej wskazuje następujący przykład.

Na statek o 4 lukach ładuje się umówionych 2 000 tonn ładunku; poprzez luk I — 430 tonn, poprzez luk II — 550 tonn; do tylnej ładowni, do której wiodą luki III i IV, wysypano resztę towaru, to jest 1 020 tonn, lecz bez kontroli, ile przeszło przez poszczególne luki; w tym przypadku dzieli się całą załadowaną do ładowni ilość ładunku, to jest 1 020 tonn przez liczbę luków, czyli 2 — i otrzymujemy średnią 510 tonn na luki III i IV. „Największym lukiem“ jest więc luk II — 550 tonn. Jeżeli normę załadunkową umówiono w wysokości na przykład 100 tonn na luk i na dzień, to długość okresu ładowania wynosi  $550 : 100 = 5,5$  dnia.

Według zasady przeciwnej do zasady „największego luku“ obliczenie przebiegałoby następująco: norma załadunkowa wynosi 100 tonn na luk; ponieważ statek ma 4 luki, norma ta w przeliczeniu na cały statek wynosi  $100 \times 4 = 400$  tonn na dzień; ponieważ ładuje się 2 000 tonn towaru, długość okresu załadowania wynosi 5 dni. A więc w rezultacie pół dnia mniej.

Jak widać z powyższego przykładu, zasada „największego luku“ jest korzystna dla charterujących, zasada przeciętnej — dla armatorów.

Zwolennicy zasady „największego luku“ twierdzą, że jeżeli umawia się normę właśnie na jeden luk, a nie na cały statek, to nie można dawać tego samego czasu na przeprowadzenie prac przeładunkowych przez mały luk i przez największy luk, bo wtedy norma rzeczywista na największym luku wypadła wyższa

\* Ujęcie słów „największy luk“ w cudzysłowie ma podkreślić, że nie chodzi tu o największy luk pod względem wymiarów (długości i szerokości), lecz właśnie o to, przez który z luków danego statku przechodzi największa ilość ładunku.

aniżeli umówiona. W powyższym przykładzie negowanie zasady „największego luku“ oznaczałoby, że norma na najmniejszym luku I wynosiłaby  $430 : 5 = 86$  tonn, a na największym luku II osiągnęłaby  $550 : 5 = 110$  tonn na dzień, czyli w pierwszym przypadku mniej, a w drugim więcej niż uzgodniona norma na luk.

Armatorzy z kolei wychodzą z założenia, że luki, przez które ma przejść największa ilość ładunku, mają z reguły największe rozmiary, co technicznie umożliwia osiągnięcie wyższego tempa przeładunku aniżeli ustalona „przeciętna“ norma; również praca w większej ładowni jest łatwiejsza niż w małej.

I jednemu i drugiemu rozumowaniu nie można odmówić słuszności. Zasadę „największego luku“ podtrzymuje większość autorów omawiających zagadnienie przeładunku. Podtrzymują je również dość liczne orzeczenia i to zarówno w krajach „armatorskich“ (np. Dania, Anglia), jak i w krajach „kupieckich“ (np. Francja, Belgia) oraz w Związku Radzieckim. W radzieckich portach czarnomorskich — Cherson i Kercz — zasada „największego luku“ została podniesiona do rzędu oficjalnego zwyczaju obowiązującego we wszystkich przypadkach uzgodnienia normy przeładunkowej na luk, chyba że w y r a ż n i e zastrzeżono w umowie inny sposób obliczania długości okresu ładowania.

Jednak w niektórych portach (m. i. w zachodnio-europejskich) istnieją zwyczaje nie uwzględniające zasady „największego luku“ przy przeładunku pewnych ładunków masowych (tarcicy, kopalniaków).

W portach polskich, zgodnie z interpretacją Polskiej Izby Handlu Zagranicznego (ogłoszonej w Biuletynie PIHZ nr 2 str. 8—9), przy podaniu normy przeładunkowej na luk normę na statek oblicza się przez przemnożenie normy na luk przez liczbę luków na statku. W portach polskich obowiązuje więc zasada przeciętnej normy lukowej przy przeładunku towarów wszelkiego rodzaju.

A w ogóle dla jasności lepiej podawać normę na statek, szczególnie gdy wiadomo, ile ma luków. Gdy nie wiadomo, ile luków będzie miał zakontraktowany statek, dobrze jest podawać dwie normy (jak to często czynią np. oferty na przewóz cementu): jedną dla statku o 4 lukach, a drugą wyższą dla statku o 5 lukach.

Sprzeczności na tle obliczania długości okresu ładowania według normy na luk spowodowały, że w „ogólnych warunkach” do czarteru „Nubaltwood” wyraźnie zastrzeżono pod punktem 4:

„...normę na statek oblicza się przez pomnożenie liczby luków zdalnych do pracy przez normę na luk”.

A więc przy stosowaniu czarteru „Nubaltwood” strony umowy nie porzucają zasadę obliczania długości okresu ładowania według „największego luku”.

Trzeba zaznaczyć, że ogólną zasadą prawa jest niejasne sformułowania umowy interpretować zwięźajaco, na niekorzyść tego, kto formułował tekst umowy. Ponieważ większość formularzy czarterowych została opracowana i wydana przez zrzeszenia armatorskie (jak np. przez Izbę Żeglugową Zjednoczonego Królestwa lub wspomnianą Konferencję Bałtycką), niejasności interpretowano by w sądzie niekorzystnie dla armatorów.

Gdy umówiono i wpisano w czarterze pewną przeciętną normę (*average rate*) na cały statek, oznacza to, że podana norma ma być przeciętną w przeliczeniu na jednostkę czasu (na dzień itp.); załadowca może nie dotrzymać wyznaczonej normy w jednym dniu i przekroczyć ją w innym dniu, byleby przeciętnie na wszystkie dni okresu ładowania wypadła co najmniej uzgodniona (w formie normy) wydajność prac przeładunkowych.

**PODSTAWA OBLICZANIA DŁUGOŚCI OKRESU ŁADOWANIA WEDŁUG NORM.** Rozpatrzenia wymaga jeszcze zagadnienie podstawy, to znaczy ilości ładunku, którą przyjmujemy jako bazę przy obliczaniu długości okresu ładowania.

W praktyce przyjmuje się przeważnie ilość ładunku rzeczywiście załadowanego lub wyladowanego jako podstawę do obliczenia długości okresu ładowania. Nie zawsze jest to jednak słuszne, ponieważ należy uwzględnić pytanie, czy ilość ta odpowiada umowie o przewóz i ilości ładunku, od której oblicza się wynagrodzenie przewoźnika.

Ilość rzeczywiście załadowanego ładunku jest przeważnie zgodna z ilością umowną. Gdy jednak załadowca dostawia do przewozu mniej towaru, niż przewiduje umowa, przewoźnik otrzymuje

fracht martwy. Okres ładowania powinno się wtedy obliczać z uwzględnieniem ilości przewidzianej w umowie do przewiezienia, a nie od ilości rzeczywiście załadowanego ładunku.

Należy stwierdzić, że podstawą dla obliczenia długości okresu wyladowania jest ta ilość ładunku, od której oblicza się fracht i fracht martwy należny przewoźnikowi. Natomiast dla okresu załadowania może przy szczególnych warunkach umownych co do zapłaty frachtu zajść mała różnica i wtedy podstawą jest ilość załadowana (konosamentowa) plus ilość, od której przewoźnik otrzymuje fracht martwy. Pomiędzy ilością konosamentową i wyladowaną mogą bowiem z różnych przyczyn zajść różnice.

Przy towarach masowych przewożonych na podstawie umów czarterowych ilość ładunku jest przeważnie określana jako „pełny ładunek” w ramach pewnych granic. Także do „pełnych ładunków” ma zastosowanie powyższa ogólna zasada.

Wątpliwości wzbudza jednak często zagadnienie, ile konkretnie wynosi ów „pełny ładunek” (*a full and complete cargo*) dla obliczenia różnicy, od której należy się przewoźnikowi fracht martwy. Nie ma ustalonej jednolitej zasady w tym zakresie. Najczęściej brano w sądach za podstawę podaną lub wynikającą z umowy ilość minimalną pełnego ładunku; na przykład, gdy umówiony pełny ładunek określono jako „1000 tonn 5%”, więcej lub mniej” (dorożumiewa się, w braku przeciwnego zastrzeżenia, że oznacza to: 5% więcej lub mniej w opcji armatora), to dla obliczenia frachtu martwego przyjmuje się pełny ładunek jako 950 tonn. W pewnej liczbie przypadków sądy przyjęły ilość przeciętną pomiędzy wymienioną w czarterze ilością minimalną i maksymalną, a stosunkowo rzadko przyjmuje się jako podstawę do obliczenia frachtu martwego ilość „zamówioną” przez kapitana do załadowania, co wydawałoby się najsluszniejsze.

Mimo, że załadowca działa jako przedstawiciel czarterującego lub wysyłającego w zakresie dostawy ładunku do przewozu, to nie jest on jednak stroną umowy przewozu i nie może w konsekwencji zmienić jej warunków, na przykład umówić z kapitanem inną ilość lub inny rodzaj ładunku, inne miejsce lub inny port załadowania, nie może pozwolić na zmianę treści konosamentu w stosunku do formularza umówionego itd. Jednakże w pewnym zakresie akty prawne załadowcy wiążą czarterującego, na przykład

oświadczenie załadowcy wobec statku „że więcej ładunku nie zostanie dostarczone na statek”.

Gdy statek został z charterem ryczałtowym z przeładunkiem według pewnej normy dobowej (na jeden luk czy na cały statek), to okres ładowania liczy się od całej c z y s t e j nośności statku przy przewozie danego ładunku, a nie od mniejszego ładunku rzeczywiście załadowanego, nie wykorzystującego jednak tej nośności.

Odmienne (umowne) uregulowanie powyższego zagadnienia spotyka się rzadko. Tak na przykład w czarterze „Nubaltwood” podstawą dla obliczenia długości okresu załadowania (a także wyładowania, co odpowiada powyższej zasadzie) jest ilość ładunku dowiezionego, od którego płatny jest fracht. Rozwiązanie takie ma specyficzne uzasadnienie (por. str. 144), ale ogólnie nie może być uznane za właściwe. Załadowca nie może bowiem obliczyć długości okresu załadowania, dopóki nie dowie się, ile ładunku zostało dowieszone i wyładowane w porcie docelowym. Poza tym gdy statek utraci po drodze część ładunku, na przykład ładunek pokładowy drewna, obliczenie okresu załadowania może wykazać przestój, mimo że statek mógł być szybkościowo załadowany.

**INNE SPOSOBY OKREŚLANIA DŁUGOŚCI OKRESU ŁADOWANIA.** Jest praktycznie niemożliwe zebrać wszystkie stosowane sposoby wyznaczania długości okresu ładowania. Samo bowiem podanie odmian jednostek czasu i ich różnych interpretacji w różnych portach zajęłoby za dużo miejsca. Stąd też lepiej skoncentrować się na pewnych zasadach, na pewnych systemach wyznaczania długości okresu ładowania. Niektóre z nich należy zacytować z powodu stosunkowo częstego występowania w naszej praktyce.

Oprócz przeładunku na warunkach „tak szybko jak statek jest w stanie” oraz obliczania długości okresu ładowania według pew-

\* W związku z tym warto zaznaczyć, że czartery węglowe „Polcon” i „Baltcon” zawierają specjalne klauzule, w myśl których czarterujący nie odpowiada za przestój statku spowodowany przeszkodą w dostawie węgla zaistniałą na linii kolejowej (dowozowej) i nie jest on zobowiązany starać się o obejście tej przeszkody w sposób nadzwyczaj kosztowny; wystarczą wysiłki normalne i „reasonable”. Jednakże brak wagonów kolejowych nie stanowi przyczyny wyłączającej odpowiedzialność za przestój i za fracht martwy.

nej normy przeładunkowej istnieje trzeci podstawowy system ustalania długości okresu ładowania, a mianowicie: uzgadnianie i podawanie długości okresu ładowania w formie konkretnej, a b s o l u t n e j liczby znanych jednostek czasu. Jednostkami tymi mogą być wszelkie omówione uprzednio i inne jednostki czasu.

Uzgadnia się wtedy, że okres załadowania lub wyładowania — lub też oba razem — będzie trwał tyle a tyle jednostek czasu (... dni powszednich, pogodnych dni powszednich, godzin, godzin bieżących itp.).

Jest to najprostszy system określania długości okresu ładowania i może być celowo stosowany szczególnie wtedy, gdy wiadomo, jak wielki jest ładunek i jakiego typu statek będzie go brał (ile luków, z jakim osprzętem itp.); ten drugi moment nie jest tak ważny jak ilość ładunku.

Stąd też spotyka się zapotrzebowanie na przykład na statek typu „Liberty” z 12 dniami powszednimi „na wszelkie cele” (12 *working days for all purposes*). Oznacza to, że okres załadowania i wyładowania ma razem wynosić 12 dni (dób) powszednich.

Podział czasu umówionego łącznie na załadowanie i wyładowanie należy wyłącznie od czarterującego. Kapitan statku — lub inna osoba podpisująca konosament — powinni w tych przypadkach z a w s z e wpisać do konosamentu czas zużyty na załadowanie, tak by odbiorca wiedział z góry, ile pozostało mu wolnego czasu na dokonanie wyładunku. Przestój powstaje dopiero po wykorzystaniu całego umówionego czasu.

Przewoźnika w zasadzie nie obchodzi, w jakim stosunku umówiony czas będzie podzielony pomiędzy załadowanie i wyładowanie, powinien on jednak na konosamencie wyraźnie zaznaczyć, ile czasu wykorzystano do chwili podpisania tego dokumentu. Jeżeli chodzi o rozliczenie czasu pomiędzy załadowcą i odbiorcą, to na przykład w ZSRR istnieje zapatrywanie, że całkowity czas powinien być dzielony po połowie; natomiast skandynawskie prawa morskie mówią ogólnikowo: „Jeżeli umówiono łączny czas na załadowanie i wyładowanie, nie można zużyć na załadowanie więcej czasu niż część, która pozostawi jeszcze stosowny okres czasu na wyładunek”.

Szczególną odmianą systemu wyznaczania długości okresu ładowania w formie określenia go absolutną liczbą jednostek czasu

są tak zwane tablice okresów załadowania, zwane potocznie „skalami“ (od ang. *loading scale*), czego nie należy mieszać ze skalami zanurzenia statku przy różnym obciążeniu, czyli z tak zwanymi skalami załadowania.

Tablica okresów załadowania podaje dla ładunków różnej wielkości konkretną długość okresu załadowania, przy czym wielkość ładunku podaje się w pewnych grupach (od... do...) i podany okres załadowania dotyczy wszelkich ładunków w danej grupie wielkości.

W naszych portach znana jest tablica okresów załadowania przy załadunku węgla i koks. Tablice takie stosuje się także w innych portach, szczególnie właśnie przy załadunku rud, węgla, koks itp. Poniżej podana jest dla przykładu porównawcza tablica okresów załadowania węgla w portach polskich i zachodnio-europejskich. Wykazuje ona wyższość techniczną i organizacyjną naszych portów przy załadunku węgla (r. 1953).

Przy ładunku węgla tonn	Okres załadowania w godzinach			
	Porty polskie	Rotterdam Antwerpia	Brema Hamburg	Tyne
do 500	48	48	48	48
500—1 000	59	60	60	60
1 000—1 500	69	72	72	72
1 500—2 000	79	84	84	84
2 000—2 500	86	96	96	96
2 500—3 000	93	108	108	108
3 000—3 500	102	120	120	120
3 500—4 000	111	132	132	132
4 000—4 500	120			144
4 500—5 000	129	144	144	156
na każde następne 500	+6	według indywidualnych umów		

**OGÓLNE ZASADY DOTYCZĄCE DŁUGOŚCI OKRESU ZAŁADOWANIA.** Okres załadowania czy to obliczany według pewnej normy przeładunkowej, czy też podany w formie konkretnego okresu czasu pozostaje do dyspozycji załadowcy, który może go wykorzystać w całości aż do ostatniej minuty, może pracować raz szybciej, a raz wolniej itd.

Ponieważ jednak często załadowcy kończą prace załadunkowe przed upływem okresu załadowania, a w interesie armatorów jest szybsze wyruszenie w podróż, powstały zwyczaje — szczególnie w drzewnych (ale także i w innych) portach ZSRR, Finlandii i Szwecji — znoszące tę ogólną zasadę, jeżeli chodzi o termin przedstawienia i dostarczenia kapitanowi statku wymaganych dokumentów ładunkowych.

Jak bowiem już uprzednio stwierdzono, konosamenty powinny być kapitanowi przedstawione do podpisu w okresie załadowania (jeżeli nie podpisuje ich agent przewoźnika) i dostarczone powinny mu być wszelkie potrzebne papiery dotyczące ładunku. Zdarzało się, że po ukończeniu prac załadunkowych załadowca nie spieszył się z wystawieniem i przedłożeniem konosamentów — „bo miał jeszcze czas“ — i statek stał w porcie nieproduktywnie.

Wspomniane zwyczaje ograniczają więc okres czasu, jaki może upłynąć (w ramach okresu załadowania) od zakończenia fizycznych prac załadunkowych do chwili przedstawienia dokumentów ładunkowych. W razie przekroczenia tego okresu czasu mimo niewykorzystania całego okresu załadowania przewoźnikowi należy się w myśl tych zwyczajów przestoje tak samo, jak gdyby załadowca przekroczył okres załadowania. Czas na przygotowanie i doręczenie wszelkich dokumentów wynosi na przykład w Biedniańsku 4 godziny, gdy statek ładuje przy nabrzeżu, a 8 godzin, gdy pobiera ładunek na redzie.

Są to jednak wyjątkowe zwyczaje; ogólnie obowiązująca zasada, że załadowca może dowolnie — ale bez szykan — wykorzystać okres ładowania do ostatniej chwili jego trwania. Jeżeli załadunek ukończono i załatwiono wszystkie z tym związane sprawy i formalności przed końcem okresu ładowania, to oczywiście załadowca nie może żądać, aby statek stał w porcie aż do końca okresu ładowania.

Okres załadowania jest stawiany do dyspozycji załadowcy, a okres wyładowania osobno do dyspozycji odbiorcy i nie można łączyć tych okresów czasu — chyba że zastrzeżono to umownie przez uzgodnienie, że okresy ładowania będą „odwracalne“ (zamiennalne, ang. *reversible*).

W przypadku umówienia zamiennalności okresu załadowania i wyładowania oblicza się osobno okres załadowania i osobno

okres wyładowania oraz bilansuje się czas przestoju z czasem zaoszczędzonym.

Nie można więc obliczać okresu załadowania i wyładowania razem i odejmować sumy czasu zużytego razem na załadowanie i wyładowanie, ponieważ (jak zobaczymy) czas zaliczany do okresu ładowania często nie pokrywa się z czasem uznawanym jako przestój lub z czasem zaoszczędzonym. Na przykład: niedziele i dni świąteczne przeważnie nie wchodzą do okresu ładowania, lecz są uwzględniane przy obliczaniu czasu przestoju.

Przykład: okres załadowania wynosi 3 dni | według umowy  
okres wyładowania wynosi 6 dni | zamienialne

Załadunek trwał od czwartku do poniedziałku, to znaczy 5 dni, czyli statek przeszedł na 2 dni przestoju. Natomiast wyładunek trwał od wtorku do soboty, czyli 5 dni; czas zaoszczędzony wynosi jednak 2 dni, ponieważ okres wyładowania miał wynosić 6 dni, czyli — wyłączając niedzielę — od wtorku do poniedziałku włącznie. Jeżeli więc wyładunek został ukończony w sobotę, to (w braku odmiennej specjalnej umowy) zaoszczędzono niedzielę i poniedziałek, razem 2 dni.

Bilansując przeciwstawiamy więc 2 dni przestoju przy załadowaniu 2 dniom zaoszczędzonym przy wyładowaniu, co oznacza, że odrobiono stratę czasu powstałą przy załadowaniu i że statkowi nie należy się przestojowe. Powyższa kalkulacja czasu zmienia się jednak w przypadku zastrzeżenia premii za przyspieszenie przeładunku jedynie za zaoszczędzony czas pracy (*for working time saved*), ponieważ wtedy niedziela przy wyładunku nie liczy się jako dzień zaoszczędzony.

Nie można w powyższym przykładowym przypadku obliczyć sumy okresów załadowania i wyładowania, to znaczy  $3 + 6 = 9$  dni i odjąć od niej sumy czasu zużytego na załadunek i wyładunek. to znaczy  $5 + 5 = 10$  dni. Otrzymalibyśmy bowiem w tym przypadku 1 dzień przestoju.

Nie można również rozumować w ten sposób: statek przeszedł przy załadunku 2 dni na przestój, a więc na wyładunek mamy zamiast 6 dni tylko 4 dni. Ponieważ wyładunek trwał 5 dni, statek był w sumie 1 dzień na przestoju. I ten sposób obliczania zamienialnych okresów załadowania i wyładowania jest niewłaściwy.

Umowne zastrzeżenie o „odwracalności“ okresów ładowania można stosować zarówno przy okresach ładowania obliczanych według pewnej normy przeładunkowej, jak też i wtedy gdy podano okresy załadowania i wyładowania w formie konkretnie określonego czasu w dniach, godzinach itp.

Zasadniczo, gdy w dwu (lub więcej) portach przesyłki dostawiają lub odbierają różni załadowcy lub odbiorcy, oblicza się odrębnie w każdym z tych portów czas ładowania i związane z nim kwoty przestojowego czy premii za przyspieszenie przeładunku.

Jeżeli ten sam załadowca lub czarterujący ładuje w ramach jednej umowy ładunek (lub dostawia go do załadunku) w dwu lub więcej portach, okresy załadowania dla poszczególnych partii można sumować i uważać je za „odwracalne“. Podobnie ma się rzecz z okresem wyładowania przy uzgodnieniu kilku portów wyładunkowych, jeżeli odbiorca jest ten sam. Armatorzy negocjują tę zasadę i jest ona sporna.

Tak na przykład w jednym z przypadków sądzonych w 1950 r. w Anglii statek miał przewidziane w czarterpartii dwa porty wyładunkowe. W jednym z nich — jeżeli obliczać okres wyładowania według uzgodnionej normy i ilości rzeczywiście wyładowanego towaru — statek przeszedł na przestój. Natomiast w drugim porcie odbiorca wyładowywał krócej, niżby wynikało z normy. Ładunek odbierał w obu portach ten sam odbiorca. Zawyroковано, że w celu obliczenia przestojowego należy czas przestoju w pierwszym porcie umniejszyć o czas zaoszczędzony w drugim porcie. Zasadę tę warto pamiętać, gdyż może ona mieć zastosowanie w naszych portach.

Okres ładowania obliczany według pewnej normy przeładunkowej bywał w myśl starszych ustawodawstw zaokrąglany i podawany w całkowitych dniach. Jednakże praktyka nowoczesna, najpierw poprzez odpowiednie umowne zastrzeżenia, a obecnie jako zasadę samą z siebie zrozumiałą, ustaliła jako obowiązującą metodę obliczania długości okresu ładowania dokładnie w dniach (dobach), godzinach i minutach.

Tak samo okres ładowania zostaje przedłużony (właściwie przesunięty) o czas uwzględnianych przerw w dokładnym

wymiarze, ale z uwzględnieniem zwyczajowych lub umownych reguł obliczania przerw. Tak na przykład, jak już wspomniano, w portach radzieckich przerwa deszczowa jest obliczana następująco: czas niepogody z dokładnością możliwie do pełnych minut plus 3 godziny. Dokładnie o taki czas zostaje przesunięty koniec okresu ładowania.\*

Innym przypadkiem rzeczywistego przedłużenia okresu ładowania jest obliczanie tak zwanych godzin akumulatywnych (*accumulative hours*). Uwzględnianie ich musi wynikać ze znanego zwyczaju (np. w węglowych portach Anglii) lub też musi być zastrzeżone umownie, jak na przykład w starym „Baltconie”, a obecnie w „Polconie” (wiersz 31):

„Jeżeli statek nie będzie gotowy do ładowania w przeciągu 48 godzin po dacie definitywnej, przyznane będą dodatkowo 24 godziny okresu ładowania”.

Te dodatkowe 24 godziny okresu ładowania nazywa się właśnie godzinami akumulatywnymi. Uzasadnienie stosowania ich przy załadunku węgla w polskich portach wynika z techniki przeładunku bezpośredniego i organizacji dowozów węgla z kopalń do portów (por. Gross-Hołowiński: „Czartery”, rozdział o „Polconie”, str. 179).

Zasada, że okres załadowania przedłuża się o rzeczywisty czas trwania przerwy, bywa nieraz atakowana w portach, w których pracuje się na jedną 8-godzinną zmianę. Mianowicie: gdy przerwa (np. deszczowa) wypadnie akurat podczas pracy (tzn. podczas zmiany roboczej), a umówiono normę przeładunkową na dzień o 24 godzinach bieżących (tzn. gdy wlicza się całą dobę do okresu ładowania), to załadowcy i odbiorcy na przykład w argentyńskich, chilijskich i innych portach mnożą czas przerwy przez 3 dla obliczenia czasu przedłużenia okresu załadowania lub wyładowania. Procedura taka nie ma uzasadnienia. Jeżeli załadowca lub odbiorca może pracować tylko 8 godzin na dobę, to normę przeładunkową powinien uzgadniać na dzień o 24 godzinach roboczych z zaznaczeniem, że godzin roboczych na dobę jest tylko 8.

\* Powiedzenie, że okres ładowania „przedłuża się” jest niezupełnie poprawne w omawianym przypadku, ponieważ do okresu ładowania dodaje się tylko tyle czasu, ile trwała przerwa, a więc długość okresu ładowania jest taka sama, jedynie jego punkt końcowy zostaje przesunięty na później.

**CZAS I KOSZTY PRZEHOLOWANIA.** Od miejscowości lub od portu załadowania należy odróżnić miejsce załadowania, którym jest ściśle ograniczona i określona przestrzeń nabrzeża przeładunkowego — na przykład w porcie gdyńskim przy Nabrzeżu Indyjskim pod elewateorem — lub przestrzeń wodna — na przykład w porcie gdańskim „za Mostem” przy dalbie 34 i 35. Miejsce załadowania określa więc możliwie zupełnie dokładnie, gdzie statek stoi (lub ma stać) dla dokonania przeładunku.

Jeżeli w umowie nie zastrzeżono inaczej, przyjmuje się, że statek będzie podstawiony do przeładunku tylko w jednym miejscu załadowania (lub w jednym miejscu wyładowania).

Jeżeli umowa została zawarta w formie czarterpartii (bez względu na to czy dotyczy całostatkowego, czy tylko częściowego ładunku) oraz przy każdej formie umowy, której przedmiotem jest przewóz całookrętowego ładunku, załadowcy przysługują prawo wyznaczenia miejsca załadowania. Zwyczaje portowe (a również konkretne umowy, np. noty bukowania) takie uprawnienie mogą przyznać także dla załadowcy ładującego niecałostatkowe partie towarów (por. str. 79).

W pozostałych przypadkach — to znaczy gdy przewóz nie jest wykonywany na podstawie czarteru, gdy nie chodzi o całostatkowy ładunek, gdy zwyczaj ani umowa nie przewidują przeciwnego oraz gdy załadowca nie realizuje prawa wyboru miejsca — miejsce ładowania wybiera przewoźnik.

Powyższe ograniczenia pochodzą stąd, że ładowanie w kilku miejscach, czyli w konsekwencji przeholowywanie statku z jednego miejsca na inne, powoduje dla przewoźnika stratę czasu i pociąga dodatkowe koszty (np. koszty holownika, pilota, nadgodzin załogi itp.). Stąd też, gdy załadowca jest gotów ponieść koszty przeholowania i zaliczyć zużyty na to czas do okresu ładowania, kapitan statku zazwyczaj jest skłonny przeholować statek pomimo braku zastrzeżenia w umowie i w zwyczajach; w myśl prawa skandynawskiego statek w takim przypadku jest nawet zobowiązany przeholować.

A więc gdy w czarterpartii i w umowach innego rodzaju nie zastrzeżono czego innego, statek może stanąć w jednym miejscu ładowania, a ewentualnie zużyty czas na dodatkową zmianę miejsca ładowania wlicza się do okresu ładowania.

Jeżeli więc czarterujący lub frachtujący (na podstawie noty bukowania) chce zapewnić sobie prawo wskazania kilku miejsc załadowania, musi to specjalnie zastrzec w umowie — chyba że w danym porcie istnieje odpowiedni zwyczaj. Umawia się na przykład w czarterach, że statek będzie ładował „w 2—3 miejscach Gdańska” („2—3 loading places“); do czarterpartii wpisuje się wtedy port załadowania (lub wylądowania) z odpowiednią cyfrą na przykład „2/3 Gdańsk“\*. W tym przypadku zarówno koszty, jak i czas przeholowań obciążają statek.

Ten sam efekt mogą mieć odpowiednie zwyczaje portowe. Na przykład zwyczaje radzieckich portów drzewnych na północy przewidują, że statek ładujący do 500 standardów drewna (tętego) może być 3-krotnie przeholowywany na żądanie załadowcy, a statki większe nawet 4-krotnie. Koszty spowodowane tymi przeholowaniami obciążają więc w wymienionych portach armatorów, a zużyty na to czas uznaje się za przerwę okresu ładowania.

Zagadnieniem tym zajął się w naszych portach Regulamin z lipca 1953 r. w odniesieniu do statków drobniowych przewożących przesyłki na podstawie konosamentów. W odniesieniu do przesyłek przewożonych na podstawie czarteru decydują warunki czarteru, a w braku szczegółowych postanowień umownych zastosowanie mają ogólne zasady dotyczące statków czarterowanych.

Regulamin postanawia, że na żądanie zainteresowanej strony — za zgodą Zarządu Portu — statek powinien być przeholowany poza swą normalną bazę ładunkową jeden raz „w każdej podróży”, to znaczy jednorazowo przy wylądunku i jeden raz przy załadunku. „Każde następne holowanie wymaga dodatkowego porozumienia stron” (§ 174). „Także statki o ładowności powyżej 6 000 tonn powinny być przeholowane dla załadunku lub wylądunku towarów” według porozumienia maklera klarującego w imieniu statku (tzn. przewoźnika) i ekspedytora jako załadowcy lub odbiorcy ładunków; „przy uzgadnianiu obie strony powin-

\* Cyfrę przed (lub za) portem załadowania lub wylądowania należy odróżnić od cyfry stawianej przed (lub za) strefą załadowania lub wylądowania. „2—3 ECUK” oznacza bowiem, że czarterującemu przysługuje prawo wyznaczenia dwu do trzech portów załadowania na wschodnim wybrzeżu Anglii (*East Coast of the United Kingdom*), ale w każdym z tych portów załadowca może wyznaczyć tylko jedno miejsce załadowania, jeśli w innym miejscu umowy lub zwyczaje danego portu nie przewidują czego innego.

ny brać pod uwagę 1) dobro towaru, 2) możliwości podstawienia towarów pod statek oraz 3) stratę czasu dla statku“ (§ 173 ust. 2).

Poza tymi przypadkami statek powinien być przeholowany na koszt armatora, a czas zużyty na to nie wchodzi do okresu ładowania, gdy statek wydaje lub przyjmuje do przewozu następujące rodzaje przesyłek (§ 173 ust. 1):

1. Towary wybuchowe; są one z reguły składowane w osobnych bunkrach, oddalonych od zwyczajnych magazynów towarowych i przeładowywane w odrębnych częściach portu.

2. Towary przyjmowane lub wydawane z chłodni portowych, jeżeli partia towarowa obejmuje przynajmniej 50 tonn towarów mrożonych lub 100 tonn towarów chłodzonych.

3. Towary mające specjalne i odrębne bazy magazynowe, jak na przykład skóry surowe. Sporną kwestią jest, czy statek musi być przeholowany z przesyłką wymienionych towarów o każdej wielkości, czy też — podobnie jak w pktcie 4 — wymagana jest pewna minimalna wielkość przesyłki. Regulamin nie daje wyraźnej odpowiedzi na to pytanie, a interpretacja sformułowania Regulaminu kazałaby przypuszczać, że obowiązek przeholowania statku nie jest uwarunkowany żadnym minimalnym limitem partii towarów mających specjalną bazę magazynową. Takiemu zaprzywianiu wydaje się jednak przeczyć intencja autorów Regulaminu.

4. Wszelkie inne towary, jeżeli w sumie zajmują one co najmniej wymienioną część (przeciętnie około 10%) ładowności statku — albo pod względem nośności, albo pod względem pojemności

Dla statków o nośności	Dolna granica ciężaru lub objętości przesyłki uprawnijająca do żądania (jednorazowego) prze- holowania statku wynosi	
	tonn	tonn lub stóp sześciennych
do 500	50	8 000
501 do 1 000	100	12 000
1 001 do 2 000	150	20 000
2 001 do 3 000	250	25 000
3 001 do 4 500	350	30 000
4 501 do 6 000	500	40 000

ładowni (należy dorozumiewać się: pojemności ładowni w belach) — według danej tabliczki.

Przerwę okresu ładowania na przeholowanie uwzględnia się w efektywnej wysokości bez żadnych dalszych doliczeń. Statek w nowym miejscu nie musi składać ponownie formalnych zawiadomień o gotowości do ładowania, jeżeli obsługuje go tam ten sam załadowca. Statek musi jednak być gotowy do przyjmowania ładunku zarówno pod względem technicznym, jak i formalnym (por. str. 86), by okres ładowania mógł biec dalej.

#### PRZESTÓJ I PRZESTOJOWE

**OKREŚLENIE I ISTOTA PRZESTOJU I PRZESTOJOWEGO.** Czas, o który przekroczono okres ładowania, nazywa się przestojem. Przejście jest więc okresem przedłużenia okresu ładowania, stanowi dłuższe niż umowne, zwyczajowe lub ustawowe zaabsorbowanie statku w związku z przeładunkiem i ze związanymi z nim innymi pracami i sprawami (dostarczeniem papierów ładunkowych itp.).

Przewoźnikowi należy się za przestój statku wynagrodzenie zwane przestojowym.

Gdy statek zostaje przetrzymany w innych okolicznościach, to znaczy poza postojem w związku z przeładunkiem, nazywamy to przetrzymaniem statku (*detention — zadierżka*), za które należy się przewoźnikowi odszkodowanie.

Wprawdzie odszkodowanie za przetrzymanie ustala się w charakterach w wysokości przestojowego, jakie należałoby się za przestój tej samej długości, niemniej jest to odszkodowanie (umowne), a nie wynagrodzenie tak jak właściwe przestojowe. Także gdy nie umówiono wysokości odszkodowania za przetrzymanie (*damages for detention*), sąd przy obliczaniu tego odszkodowania wyjdzie z reguły z umownej kwoty przestojowego.

Rozróżnienie takie ma jednak konkretne znaczenie. Istnieją bowiem różne teorie co do istoty przestojowego. Teorie te obejmują przestojowe w następujących alternatywach:

- 1) jako odszkodowanie,
- 2) jako kara umowna,
- 3) jako wynagrodzenie za usługę.

Wszystkie wymienione wyżej kierunki teoretyczne, a także

dalsze\* mają swą charakterystyczną bazę. Praktyka nasza opowiada się za koncepcją, że przestojowe jest wynagrodzeniem za konkretną usługę, za czekanie statku dłużej aniżeli powinien.

Gdyby przestojowe miało być odszkodowaniem, musiałby przewoźnik ponieść szkodę, tymczasem przestojowe przy załadunku należy mu się bez względu na to, czy przewoźnik w ogóle poniósł na skutek przestoju jakąkolwiek szkodę i bez względu na to jak wysoką. Przestojowe należy mu się w umówionej wysokości (lub w zwyczajowej wysokości, gdy nie umówiono stawki przestojowego w umowie, co praktycznie nie zachodzi) bez względu na to, czy kwota przestojowego przewyższa jego straty, czy też nie wystarczy na ich pokrycie.

Gdyby przestojowe miało być karą konwencjonalną, czyli umowną, musiałoby wynikać z umowy, musiałoby być każdorazowo zastrzeżone w umowie. Poza tym „zastrzeżenie kary umownej nie odbiera dłużnikowi możliwości obrony, że nie ponosi on winy niewykonania zobowiązania“ (z orzeczenia polskiego Sądu Najwyższego z 1953 r.). Tymczasem przestojowe należy się przewoźnikowi z mocy samego prawa, a nawet gdyby w umowie przewozu w ogóle nie wspomniano o przestojowym. Przestojowe należy się przewoźnikowi bez względu na to, czy kontrahent jego ponosi winę za to, że statek przeszedł na przestój.

Dlatego też wydaje się, że najprostszym rozwiązaniem jest pojmowanie przestojowego w porcie załadunku jako wynagrodzenia za usługę polegającą na tym, że statek stoi i czeka dłużej, aniżeli powinien. Przestojowe upodabnia się wtedy do frachtu — bo fracht jest wynagrodzeniem za usługę przewozową — i uzyskujemy uzasadnienie dla podobnego traktowania frachtu i przestojowego jako należności przewoźnika, które może on realizować poprzez prawo zastawu na ładunku.

Inne pojmowanie przestojowego w porcie załadunku — jak na przykład w prawach kręgu anglosaskiego, które holdują koncepcji przestojowego jako odszkodowania — doprowadza do tego, że dla zabezpieczenia należności przestojowego nie można w konsekwencji przyznać przewoźnikowi prawa zastawu, jak to ma miejsce właśnie w ustawodawstwach typu anglosaskiego.

\* Porównaj M. Duliniec: *Istota prawna przestojowego*. Toruń 1952; rękopis.



Pojmowanie przestojowego jako wynagrodzenia nie przeszkadza oczywiście temu, że na przykład za szczególnie długie przetrzymanie statku przy załadunku (np. powyżej 10 dni razem w portach załadowania i wyładowania, „Gencon“ klauzula 8 w połączeniu z klauzulą 7) można zastrzec pełne odszkodowanie za przetrzymanie. Ale obowiązek zapłaty odszkodowania za przetrzymanie statku przy załadunku musi wynikać z umowy; w przeciwnym razie przewoźnik otrzymuje tylko przestojowe.

Przetrzymanie statku w innych okolicznościach — na przykład nieterminowe wskazanie przez czarterującego opcyjnego portu załadowania, wskutek czego statek stał bezczynny — powinno być odszkodowane według przepisów prawa cywilnego i obowiązek zapłaty odszkodowania nie musi być w umowie zastrzegany. Jako odszkodowanie należy się przewoźnikowi pełna na skutek przetrzymania poniesiona strata, a więc także i utracony zysk. Sędzia określający odszkodowanie za przetrzymanie statku praktycznie określi je najczęściej w wysokości umówionego przestojowego, jakie należałoby się przewoźnikowi za przestój tej samej długości — chyba że efektywna szkoda jest wyższa.

**OBLICZANIE PRZESTOJOWEGO.** „Przestojowe“ ma w potocznej mowie dwojakie znaczenie: 1) jako dzienna (dobowa) stawka przestojowego oraz 2) jako suma przestojowego należna za cały przestój.

Każdy formularz czarterowy przewiduje klauzulę o przestojowym albo zostawiając wolne miejsce, w które wpisuje się stawkę przestojowego danego konkretnego statku, albo przewidując stawkę za jednostkę tonnażową (pojemnościową), co dotyczy wtedy wszystkich statków czarterowanych na warunkach danego formularza czarterowego. Jednostką tą jest z reguły tonna rejestrowa brutto. Ten ostatni sposób stosują także konosamenty i zwyczaje portowe, na przykład portów radzieckich, gdzie ustalona dobowo stawka przestojowego dla statków trampowców wynosi 1 szyling od każdej BRT.

Sumę przestojowego otrzymujemy przez przemnożenie czasu przestoju przez stawkę przestojowego. Stawka przestojowego jest z reguły podawana za dzień (w znaczeniu 24 godzin), lecz spotyka się również stawki godzinowe.

W dawniejszych czasach uznawano, że przestojowe należy się za każdy rozpoczęty dzień przestoju. Jednakże obecnie wraz ze zdrożeniem statków i dziennych kosztów ich utrzymania dzienne stawki przestojowego są tak wysokie, że stało się zasadą, że przestojowe oblicza się według dni i ich części (*pro rata*, proporcjonalnie), czyli w dobach, godzinach, a nawet minutach.

Przestojem jest całkowity okres czasu przekroczenia okresu ładowania upływający bez żadnych przerw od momentu zakończenia okresu ładowania. A więc do przestoju są wliczane także niedziele, dni niepogodne itd., choćby nie wchodziły one do okresu ładowania. Przestój nie przerywa się nawet na skutek siły wyższej, strajków itp.

Do okresu przestoju nie należy jedynie czas, w którym załadowca nie mógł ładować z przyczyn zależnych od statku. A więc odlicza się na przykład czas nieobecności statku przy nabrzeżu załadunkowym, gdy statek przeholowano do bunkrowania.

Na temat przestoju ukuto powiedzenie: „Gdy raz przeszedłeś na przestój, zawsze na nim pozostaniesz”.<sup>\*</sup> Słowo „zawsze“ należy oczywiście rozumieć tylko w tym sensie, że cały czas od upływu okresu ładowania do ostatniego momentu przestoju statku jest zaliczany do przestoju i że cały ten czas stanowi podstawę obliczenia przestojowego. „Dzienna“ stawka przestojowego powinna być rozumiana jako kwota należna za 24 godziny przestoju.

Dopuszczalne są jednak umowne zmiany powyższych zasad. Tak na przykład formularz czarterowy dla przewoźów ładunków płynnych na zbiornikowcach motorowych (Tank Motor Vessel Voyage C/P) w klauzuli 8 postanawia między innymi:

„...gdyby w porcie załadowania lub wyładowania przypadkowo miało miejsce opóźnienie spowodowane pożarem lub zepsuciem się urządzeń należących do czarterujących, stawka przestojowego zostanie obniżona na...“;

w miejsce kropek wstawia się zwyczajowo stawkę o połowę niższą od stawki za „normalny“ przestój.

Przestój liczy się aż do chwili zakończenia załadunku i załatwienia formalności związanych z ładunkiem, jak na przy-

<sup>\*</sup> Jest to parafraza angielskiego powiedzenia „once on demurrage — always on demurrage“.

kład odprawy celnej, przedstawienia konosamentów i doręczenia innych dokumentów ładunkowych.

Załadowanie kończy się z chwilą umieszczenia towaru w ładowni w sposób zabezpieczający go podczas podróży morskiej; a więc towar musi być roztrzymowany, zasztauowany i zabezpieczony.

Nie stanowi więc ukończenia załadunku wpuszczenie do ładowni „ostatniego unosu“ czy wsypanie „ostatniego chwytaka“ towaru, jeżeli towar ten musi być jeszcze roztrzymowany czy zasztauowany i to bez względu na to, kto — załadowca czy przewoźnik — organizuje i (lub) opłaca prace sztauerskie na statku.

Jeżeli przestojowe stanowi wynagrodzenie za przestój (a nie odszkodowanie), to strata przewoźnika spowodowana przestojem przy załadowaniu, a przewyższająca kwotę przestojowego nie jest uwzględniana. Na przykład w przypadku, gdy na skutek przestoju przy załadowaniu statek nie może wziąć pełnego ładunku ze względu na nastanie okresu zimowego i obowiązywanie podczas niego zimowej linii ładunkowej (położonej, jak wiadomo, poniżej letniej linii ładunkowej, tzn. pozwalającej na mniejsze zanurzenie statku i w konsekwencji na zabranie mniejszego ładunku aniżeli w okresie letnim trwającym na Bałtyku od 1. IV do 30. X), to przewoźnik otrzyma jedynie zwyczajnie obliczone przestojowe, a stratę frachtu ponosi sam.

Inaczej jest w prawach anglosaskich: tam armator otrzyma w takim przypadku oprócz przestojowego całą różnicę frachtu pomiędzy większym (letnim) a mniejszym (zimowym) ładunkiem, minus koszty, jakie poniosłoby w związku z przewozem tej brakującej ilości ładunku.

Przy przeładunku na warunkach „tak szybko jak statek jest w stanie“ przestojem jest ten czas, o który przedłużył się załadunek z przyczyn leżących w sferze odpowiedzialności załadowcy (por. str. 100). Przestój może więc powstać zarówno na statkach czarterowanych, jak i na liniowych statkach przewożących przesyłki na podstawie noty zabukowania i warunków konosamentowych.

Jednakże na statkach drobnicowych przyjmujących nieraz setki różnych i odrębnych przesyłek od wielu załadowców sprawa wygląda nieco odmiennie niż na statku ładującym towar w myśl

czarteru od jednego lub co najwyżej kilku załadowców. Statek przewożący drobnicę nie może czekać z powodu pojedynczej przesyłki. Jeżeli zabukowana przesyłka drobnicowa nie zostanie dostawiona bez zwłoki (por. str. 87), statek może odplynąć i ma prawo do frachtu martwego.

Jeżeli statek drobnicowy czeka na przesyłki z własnej woli, nie ma podstaw żądania przestojowego, bo przysługuje mu właśnie prawo odjechania bez przesyłki i roszczenia za nią frachtu martwego. Dopiero gdy statek drobnicowy czeka dłużej na żądanie załadowcy, żądanie takie można przyrównać do zobowiązania za platy przestojowego. A więc przy statkach przyjmujących towary do przewozu na podstawie not zabukowania — czyli, praktycznie biorąc, przede wszystkim na statkach liniowych — przestój w zasadzie nie powinien powstać, bo w razie niedostawienia przesyłki w przepisany czas statek może odplynąć (i otrzymuje fracht martwy za brakującą część przesyłki). Wyjątkiem są przypadki, gdy załadowca zgadza się na przestój i zapłatę przestojowego oraz gdy przestój powstaje przy klauzuli „tak szybko jak statek jest w stanie“ w trakcie przeładunku (np. powolny załadunek, nie na wszystkie dostępne luki itp.).

Konosament wzorcowy „Conlinebill“ zawiera postanowienia szczegółowe. I tak przewiduje on przypadek, że kilku wysyłających lub załadowców — lub odbiorców przy wylądowaniu — spóźnia się z dostawą przesyłek; w tym przypadku płacą oni przestojowe w stosunku do frachtu za daną przesyłkę; czyli mała przesyłka wysyłana w daleką podróż może być obciążona wyższym udziałem przestojowego niż duża przesyłka ekspedycowana do bliższego portu. Przestojowe za odnośną przesyłkę nie może według „Conlinebill“ przekraczać kwoty frachtu.

Tam gdzie nie ma takiego zastrzeżenia umownego, wysokość przestojowego nie jest ograniczona żadnym limitem z punktu widzenia prawnego. W praktyce przewoźnik nie dopuści do powstania wyższego przestojowego od wartości przesyłki zabezpieczającej jego należności.

**PŁATNOŚĆ PRZESTOJOWEGO.** Dłużnikiem, na którym ciąży obowiązek zapłacenia przestojowego powstałego przy załadowaniu, jest czarterujący lub wysyłający (frachtujący) jako kontrahenci przewoźnika z umowy przewozu.

W praktyce jednak przestojowe ponosi przeważnie załadowca, który zobowiązuje się do tego w umowie zawartej z czarterującym lub wysyłającym, a więc poza umową przewozu.

W każdym razie, gdy załadowca wzbrania się uścić lub zabezpieczyć kwotę przestojowego, kapitan powinien ją wpisać do konosamentów, gdyż tylko wtedy będzie mógł jej żądać od odbiorcy i realizować przysługujące przewoźnikowi prawo zastawu na przesyłce.

Ale zasadniczo dłużnikiem za przestojowe przy załadunku jest czarterujący lub wysyłający i przewoźnik może zwrócić się do nich z roszczeniem, jednakże nie ma w stosunku do nich rzeczowego zabezpieczenia, jakie ma wobec posiadacza konosamentu, gdy w konosamencie wpisano przestojowe.

Gdy czarter zawiera tak zwaną *cesser clause* (por. Gross-Hołowiński, str. 22) lub zastrzeżenie, że „wszelkie spory winny być załatwione przed podpisaniem konosamentu“ („...w przeciwnym razie uważa się je za niebyłe“), to w przypadku odmowy zapłaty przestojowego przez załadowcę kapitan — lub agent, jeżeli on podpisuje konosamenty — powinien bezwzględnie zaznaczyć w konosamencie roszczenie o przestojowe, bo inaczej przewoźnik nie miałby żadnej praktycznej podstawy dla dochodzenia swej należności.

W braku zastrzeżeń umownych przyjmuje się, że przestój powstały w jednym porcie przy załadunku dokonywanym przez kilku załadowców lub odbiorców ładujących lub wyladujących homogeniczne (jednorodne) towary, rozlicza się pomiędzy nich w proporcji do ilości towaru. Zachodzi to często przy wyladunku drewna przewożonego na warunkach starszych formularzy czarterowych.

Spośród wielu załadowców czy odbiorców przestojowe płaca oczywiście tylko ci, którzy spowodowali przestój. Przewoźnik nie może więc wymagać zapłaty przestojowego na przykład od ostatniego załadowcy, jeżeli opóźnienie spowodował pierwszy z nich. Każdemu z załadowców wymienionych w (jednej) umowie należy bowiem obliczyć osobny okres ładowania. Okresy ładowania poszczególnych załadowców mogą się pokrywać, jeżeli możliwe jest równoczesne przyjmowanie przesyłek od kilku załadowców. Poza

tym okres ładowania jednego załadowcy może przylegać bezpośrednio do następnego okresu bez żadnej przerwy między nimi. Czyli że suma okresów ładowania poszczególnych załadowców może równać się całemu okresowi ładowania wynikającemu z warunków danej umowy.

Przy wyladunku należy w ten sam sposób traktować każdego odbiorcę z odrębnym konosamentem.

Gdy nie wiadomo, który z załadowców (lub odbiorców) spowodował przestój, sądy dotychczas rozdzielały całkowitą kwotę przestojowego według ilości towaru dostawianego (lub odbieranego) przez każdego z nich.

Jeżeli długość okresu ładowania jest sprecyzowana i obie strony, to jest statek i załadowca, mogą dokładnie obliczyć, kiedy okres ładowania skończy się, czyli kiedy rozpocznie się przestój, formalne zawiadomienie załadowcy przez kapitana lub przez maklera w jego zastępstwie, że statek przechodzi na przestój, nie jest konieczne.

Jednakże, gdy zanoszą się na przestój, aby uniknąć nieporozumień, lepiej zawsze dla pewności ostrzec załadowcę, że w wymienionym dniu o podanej godzinie zacznie się liczyć przestój.

Gdy punkt końcowy okresu ładowania nie jest pewny lub nie da się dokładnie wyznaczyć — na przykład przy klauzuli „tak szybko jak statek jest w stanie“ — zawiadomienie jest nie z b e d n e (por. str. 100).

W niektórych portach Francji, Włoch i innych krajów europejskich zawiadomienie o rozpoczęciu przestoju jest wymagane przez zwyczaj portowe w każdym przypadku. Brak odwrotnego protestu ze strony załadowcy oznacza przyznanie i potwierdzenie faktu i terminu przejścia statku na przestój.

PRZESTOJOWE W CZARTERZE „NUBALTWOOD“. Zagadnienia przestojów i przestojowego urastają nieraz do poważnych problemów. Przykładem tego jest niezmiernie charakterystyczna dla stosunków kapitalistycznych historia i przyczyny narodzin interesującej koncepcji rozwiązania problemu licznych przestojów w żegludzie drzewnej. Przedsięwzięcie to znalazło swe uzewnętrznienie w formie specjalnego towarzystwa ubezpieczeniowego i formularza czarterowego „Nubaltwood“ z 1951 r. Ponieważ nasza

gospodarka narodowa pośrednio partycypuje w realizacji tej koncepcji, warto ją przedstawić chociażby w zarysie.\*

Przez okres międzywojenny formularz czarterowy „Baltwood” spełniał rolę najważniejszego, „zalecanego” formularza umownego dla czarterowania statków pod przewozy miękkiej tarcicy z rejonu bałtycko-skandynawskiego do Wielkiej Brytanii, Irlandii i Zachodniej Europy. Jednakże po II wojnie zmieniły się stosunki, zaostrzyły się sprzeczności z jednej strony pomiędzy kapitalistycznymi przedsiębiorcami, a z drugiej także pomiędzy nimi a masami pracującymi. W zakładach drzewnych Finlandii i Szwecji po II wojnie wybuchały kilkakrotnie strajki, a w portach wyladunkowych Anglii poza tym, że wybuchały także strajki, zmniejszyła się katastrofalnie wydajność pracy przeladunkowej.

W tym stanie rzeczy mnożyły się nieporozumienia i spory na tle przestojów statków, metod obliczania tych przestojów i kryteriów, jakimi strony powinny się kierować. Formalnym źródłem tych sporów było sformułowanie klauzuli 6 i 15 w czarterze „Baltwood”, które zamiast zastrzeżenia konkretnych norm załadunkowych i wyladunkowych przewidywały, że załadowanie ma przebiegać „wedle zwyczajów portowych”, a wyladowanie „tak szybko jak statek jest w stanie wydawać ładunek”.

Przestoje statków stały się nagminne zarówno w portach załadunkowych, jak i w portach docelowych. W szczególności angielscy odbiorcy musieli opłacać nie tylko przestojowe powstałe w ich portach przy wylądowaniu, ale nieraz także przestojowe z portu załadowania wpisane do konosamentów. Inaczej bowiem statek odmawiał wydania ładunku. Załadowcy często nie chcieli pokryć przestojowego powstałego w porcie załadowania, zwłaszcza wtedy, gdy mieli zastrzeżenia co do jego słuszności lub wysokości i pozostawiali sprawę do załatwienia odbiorcy, który był z reguły czarterującym i zarazem importerem drewna.

W 1948 r. powstał pierwszy projekt nowego formularza czarteru drzewnego. Pod koniec roku 1950 rozpoczęły się pertraktacje pomiędzy związkiem angielskich kupców drewna a Izbą Żeglugową

\* Dalsze szczegóły zobacz Hilary Gross, Jan T. Hołowiński: „Nubaltwood” — czarter dla przewozów tarcicy miękkiej. Warszawa 1954; rękopis powielany, wyd. Polska Izba Handlu Zagranicznego.

Zjednoczonego Królestwa ukończone na wiosnę 1951 r. Po krótkim okresie przygotowawczym wprowadzono nowy formularz pod nazwą „Nubaltwood” do przewozów drewna ze Szwecji i Finlandii (od 16 lipca 1951 r.), a wkrótce potem z całego Bałtyku i z Norwegii. W 1952 r. także nasze przedsiębiorstwa przeszły na stosowanie wyłącznie nowego formularza czarterowego przy przewozach tarcicy z Polski do Anglii i Irlandii.

Znaczenie i oryginalność „Nubaltwood” nie ogranicza się jednak tylko do przewozów drewna, bo tę samą koncepcję można by wykorzystać także w przewozach innych towarów. Jego wielką nowość — to klauzula 20, której celem jest zmniejszenie ryzyka opłacania przestojowego. Polega ona pokrótce na następującym rozwiązaniu: założono specjalne towarzystwo ubezpieczeń wzajemnych, do którego odbiorcy wpłacają ustaloną kwotę pieniężną od każdego standardu drewna im dostarczonego. Pieniądze te zbiera się na jeden wielki fundusz, z którego wypłaca się armatorom odszkodowania za przestój, a załadowcy i odbiorcy zważają się z obowiązku zapłaty przestojowego.

Kwotę płaconą na rzecz „towarzystwa” w porozumieniu ze związkiem kupców drewna. Oni to bowiem płacą dodatek i to bez względu na to, kto opłaca fracht (czy czarterujący-załadowca, czy odbiorca). Dodatek ten płaci się w jednakowej wysokości od standardu ładunku bez względu na to, czy powstał przestój, czy nie i bez względu na jego wysokość.

Jak więc już pośrednio stwierdzono, celem wydania nowego formularza czarterowego było zlikwidowanie źródła ciągłych sporów na tle czasu przeladunku i związanego z tym przestojem i przestojowego. W tym celu trzeba było ustalić chociażby dla najważniejszych portów załadunkowych i wyladunkowych konkretne normy przeladunkowe. Szczególnie w fińskich i szwedzkich portach załadunkowych wahania wydajności pracy przeladunkowej przy drewnie, a szczególnie przy tarcicy, były przykre i najbardziej nieoczekiwane. Walka klasy robotniczej o poprawę swego bytu wyrażała się w częstych przerwach pracy, w zmniejszeniu wydajności pracy i urzędzeń — tak że często dotrzymywane. A normy te były zupełnie niewystarczające z punktu widzenia statku. Podczas gdy

w naszych portach już od dawna (w każdym razie od dwudziestych lat XX w.) dotrzymywano i przekraczano normę dzienną na luk w wysokości 25 standardów bez specjalnego żądania, to w portach fińskich i szwedzkich operuje się dotychczas takimi liczbami jak 12 — 18 standardów w zależności od sortymentu i wymiarów ładowanej tarcicy.

Zasadniczą myślą i intencją nowego formularza umowy czarterowej jest jednak chęć zabezpieczenia interesów armatorów przed stratami powstającymi na skutek powolnego załadunku i wyładunku przez przyznanie im bezspornego prawa do przestojowego, czego nie dawały w sposób wyraźny sformułowania klauzul 6 i 15 starego czarteru „Baltwood“.

Znalezione rozwiązanie sprawy jest bez wątpienia oryginalne, jednak nie kryje jego społecznego wyrazu. Bowiem całe opisane ubezpieczenie armatorów od przestojowego na koszt odbiorcy, to nic innego, jak przerzucenie ryzyka i strat eksploatacyjnych armatorów na konsumentów drewna w formie podwyższenia ceny. W końcu płaci za to ubezpieczenie człowiek potrzebujący drewna na budulec, na meble czy do podobnego celu. Ale dla przedsiębiorców rozwiązanie takie jest bardzo dogodne. Czarterującego i załadowcę zwalnia się w ogóle z ryzyka i odpowiedzialności za przestojowe, a odbiorca-importer nie płaci wyższej kwoty przestojowego niż ustalony dodatek. Groźba ta i odpowiedzialność ciążyąca dotychczas bezpośrednio na danym odbiorcy została obecnie rozłożona na wszystkich odbiorców.

W takim rozwiązaniu widać więc rzeczywiście elementy ubezpieczenia; ubezpieczenie jest wszak właśnie rozłożeniem ryzyka straty na wielką liczbę podmiotów, którym pewne ryzyko zagraża. Dopłata do frachtu jest więc w tym przypadku w istocie swą premią ubezpieczeniową.

Armator natomiast odszkodowanie za przestój otrzymuje od „towarzystwa“ (którego zresztą jest członkiem) bez względu na to, czy dopłata odbiorcy w danym rejsie pokrywa jego roszczenie, czy nie.

Dla zarządzania funduszem, jaki tworzy się z bieżących dopłat i dla gospodarowania nim w odpowiedni fachowy sposób, założono specjalne „towarzystwo“ pod nazwą „United Kingdom Timber Trade Shipowners Demurrage Assocation Limited“, co oznacza:

towarzystwo ubezpieczeń wzajemnych od przestojowego armatorów uprawiających żeglugę drzewną do Zjednoczonego Królestwa, towarzystwo z ograniczoną odpowiedzialnością. Siedzibą jego jest Londyn, gdzie też w myśl przepisów angielskiego prawa o spółkach z ograniczoną poręką zostało zarejestrowane. Towarzystwo nie posiada żadnego kapitału zakładowego. Zarząd jego składa się z rady zarządzającej (*Management Committee*), w skład której wchodzi wybrani armatorzy oraz jeden przedstawiciel angielskiego związku kupców drzewnych.

Postępowanie o otrzymanie odszkodowania za przestój jest ujęte w pewne reguły (*rules*), które przewidują między innymi:

1. Armator (jako przewoźnik) chcący należeć i korzystać z ubezpieczenia w „towarzystwie“ musi stosować przy przewozach drewna do Anglii wyłącznie formularz czarterowy „Nubaltwood“ oraz trzymać się reguł wydanych przez „towarzystwo“.

2. Armator zapisujący się do „towarzystwa“ wypełnia i podpisuje odpowiednią deklarację oraz opłaca wpisowe.

3. W umowie przewozu (spisanej na formularzu „Nubaltwood“) musi znajdować się zastrzeżenie o przestojowym z równoczesnym podaniem normy załadowania i normy wyładowania oraz wysokości przestojowego. Dane te muszą odpowiadać normom uzgodnionym ze związkiem kupców drzewnych dla poszczególnych portów oraz przestojowemu wyznaczonemu dla statków różnej wielkości i typu. Należy podać normy załadowania i wyładowania jak i przestojowe obowiązujące w dniu zawarcia umowy przewozu. Normy te są ogłaszane drukiem w „zestawieniach norm załadunkowych, wyładunkowych i przestojowego“.

4. O zawarciu umowy przewozu należy zawiadomić „towarzystwo“ na przepisany formularz (*fixture-report*). W myśl klauzuli 18, wiersz 219 i następne obowiązek zawiadomienia „towarzystwa“ o zawarciu umowy obciąża czarterującego, lecz w praktyce również przewoźnika.

5. Roszczenia o odszkodowanie za przestój muszą być zgłoszone w ciągu 3 miesięcy od ukończenia wyładunku; do zgłoszenia należy dołączyć wszelkie podkładki i dowody powstania przestoju. W szczególności należy przedstawić zestawienie czasu ładowania (*time-sheet*), sporządzone na przepisany formularz i podpisane przez zainteresowanych.

6. Warunkiem dla wypłaty odszkodowania za przestój jest zapłacenie przez odbiorcę wyznaczonej dopłaty. Warunek ten jest zupełnie zrozumiały, jeżeli przyrówna się całą koncepcję „towarzystwa“ do działalności zwykłego zakładu ubezpieczeń.

7. Ponieważ w myśl klauzuli 20, wiersz 227, dopłatę dla „towarzystwa“ inkasuje makler (agent) armatora (przewoźnika), stąd też wobec „towarzystwa“ armator odpowiada za wpływ odpowiedniej sumy.

Do ugruntowania czarteru „Nubaltwood“ w obrocie żeglugowym na Bałtyku przyczyniły się również i nasze porty. W portach naszych strajki w ogóle nie są spotykane, a przestoje powstają niezmiernie rzadko. Tak na przykład w 1952 r. na 45 statków ładujących tarcicę w Gdańsku-Gdyni żaden nie przeszedł na przestój, podczas gdy „towarzystwo“ zainkasowało od odbiorców zagranicznych około 5 tys. funtów ang. w formie dopłat.

Do czasu, gdy dopłata pobierana od odbiorców była wysoka (np. w ciągu drzewnego sezonu lat 1951 i 1952 wynosiła ona 7 szylingów od standarda, co równało się około 5% frachtu za przewóz tarcicy z rejonu Morza Bałtyckiego do wschodnich wybrzeży Anglii), znajdowali się czarterujący, którzy unikali nowego formularza. W wyniku pozytywnych doświadczeń w pierwszych latach, szczególnie w portach polskich, gdzie nie było przestojów, od roku 1953 obniżono dopłatę do 2 szylingów od standarda. Jest to kwota, za którą czarterującym (przeważnie są oni zarazem odbiorcami ładunków, czyli płatnikami dopłaty) opłaca się pozbyć kłopotu i ryzyka powstania przestoju i z nim związanych obciążeń. Niestety zła obsługa statków w portach szwedzkich i fińskich pociągnęła za sobą w 1954 r. ponowną zwykłą stawkę za dopłatę do 4 szylingów.

#### PREMIA ZA POŚPIECH

Za przestój statku poza okres ładowania należy się przewoźnikowi z mocy prawa przestojowe. To znaczy, że przewoźnikowi należy się ono nawet wtedy, gdy w umowie przewozu nie wspomniano o przestojowym; wysokość jego ustala w takim przypadku sędzia (jeśli sprawa zostanie skierowana do sądu) kierując się

zwyyczajową stawką przestojowego lub stawką, jaką w danym czasie uzgadniano dla podobnych statków.

W każdym razie za przestój (w przypadku statków drobnicowych przestojem będzie tylko ten okres dłuższego postoju statku, na który załadowca zgodził się — por. str. 141) przewoźnikowi zawsze należy się przestojowe, choćby nie zastrzeżono tego w umowie.\* Przestojowe jest bowiem wynagrodzeniem za usługę (polegającą na tym, że statek stał i czekał dłużej, aniżeli powinien) i przewoźnikowi należy się za to wynagrodzenie.

Inaczej ma się rzecz z premią za pośpiech, zwaną też dokładniej premią za przyspieszenie załadowania lub wylądowania (*dispatch-money* lub *despatch-money* — *dispacz*). Z mocy prawa nie istnieje obowiązek zapłaty tej premii. Obowiązek ten może wynikać jedynie z konkretnej umowy lub zwyczajów.

Zwyczaję dotyczące placenia premii za pośpiech są raczej wyjątkowe.\*\* Takim wyjątkiem wydają się być radzieckie porty, w których przy ładowaniu pobiera się regularnie premię za pośpiech, ale z tą samą regularnością zastrzega się tę premię w czarterach; tak więc właściwie nie wiadomo, czy mamy do czynienia ze zwyczajem, który dodatkowo akcentuje się w umowach przewozu, czy też z powtarzającymi się odrębnymi umowami zawierającymi klauzulę „dyspaczową“. Zastrzeżenie bowiem w umowach pewnej klauzuli świadczy raczej o nieistnieniu zwyczaju — bo wtedy nie trzeba by było robić zastrzeżenia w umowie. Jednakże w przypadkach, w których premia za pośpiech nie ma być w portach radzieckich wypłacana, czarterpartie w praktyce wyraźnie to zastrzegają.

A więc poza wyjątkiem znanych radzieckich portów nigdzie indziej zwyczaju o obowiązku placenia premii za pośpiech nie stwierdzono, co oznacza, że w braku umownego zastrzeżenia

\* Jednakże według praw typu angielskiego przewoźnikowi nie przysługuje za przestojowe prawo zastawu na przewożonym ładunku i trzeba je zastrzec w umowie; czyni się to w tak zwanej „*lien clause*“, czyli w klauzuli o prawie zastawu.

\*\* Zdanie to oparto na dostępnym przeglądzie orzecznictwa morskigo z różnych państw z lat 1924—1940 i 1949—1953.

przewoźnik nie jest obowiązany opłacić premii za przyspieszenie przeladunku.

Premię za pośpiech płaci przewoźnik swemu kontrahentowi z umowy przewozu lub też osobom wymienionym w umowie: najczęściej samemu załadowcy lub odbiorcy. Premię tę płaci on — jeżeli się do tego zobowiązał — za to, że prace przeladunkowe zostały ukończone prędzej, aniżeli wynosi okres ładowania. Przewoźnik daje premię za to, że statek jego jest krócej przetrzymany przy przeladunku, aniżeliby mógł być trzymany na zasadzie umowy i że może prędzej przystąpić do wykonania przewozu. Można tym samym uniknąć pewnych kosztów i może wcześniej zacząć następny przewóz, a więc wykonać przedterminowo swój plan, osiągnąć dodatkowe wpływy frachtów, polepszyć wskaźniki eksploatacyjne.

Zdawałoby się, że wobec tego jest słuszne, aby przewoźnik płacił premie za przyspieszenie przeladunku. Niektórzy twierdzą nawet, że premia za pośpiech powinna być za wszystkie płacona, ponieważ tak jak za dłuższe ładowanie statku należy się przewoźnikowi przestoje, tak za ładowanie krótsze niż umowny okres ładowania on z kolei powinien wypłacać premię. Z powodu przestoju statku przewoźnik bowiem z reguły ponosi pewne straty, pewne koszty, a dzięki szybszemu przeladunkowi zaoszczędza on pewne koszty (koszty stałe, por. str. 62—63) i uzyskuje możliwość wykonania dodatkowej podróży.

Tego ostatniego zdania nie można jednak generalizować. W szczególności w żegludze bliskiego zasięgu, na niedalekie odległości, zaoszczędzenie czasu przy przeladunku nie zawsze daje wymienione korzyści. Na przykład w żegludze nieregularnej statek musi być w myśl czarteru zgłaszany do załadowania na określony dzień, na pewien czas przed tym dniem. Jeżeli na przykład statek ma być zgłoszony do załadowania definitywnie na 8 dni naprzód, to zaoszczędzenie dnia przy wyladowaniu w uprzednim rejsie nie daje przewoźnikowi żadnych większych korzyści, ponieważ następny ładunek może on otrzymać dopiero w zgłoszonym dniu, który musiał podać już uprzednio (a więc nim wiedział o zaoszczędzeniu czasu wyladowania).

Dlatego to armatorzy statków zatrudnionych w krótkich rejsach, na przykład bałtyckich, tak stanowczo sprzeciwiają się klauzulom o premii za pośpiech. Natomiast na dalszych trasach przewoźnicy dużo łatwiej dają się nakłonić do płacenia premii za pośpiech. W rejsach trwających kilkanaście dni zaoszczędzenie dnia przy przeladunku z reguły oznacza, że następny rejs będzie mógł być wcześniej rozpoczęty.

Chociaż klauzule o premii za przyspieszenie przeladunku znajdują się w umowach na różnorakie przewozy, nie można ustalić reguły, kiedy i na jakie przewozy można lub powinno się nakładać „dyspacz”; zależy to bowiem od sytuacji, od układu sił kontrahentów, od interesu gospodarki narodowej.

Tak na przykład przeprowadzone w okresie powojennym doświadczenia przy przewozach pewnego surowca do Polski wskazywały na to, że armatorzy (jako przewoźnicy) w przypadku zastrzeżenia w czarterach premii za pośpiech w polskim porcie wyladunkowym żądali o 5—6,5% wyższego frachtu aniżeli przy czarterach bez klauzuli „dyspaczowej”. Późniejsze obliczenia za pewien okres czasu wykazały, że wypłacone przez armatorów premie za pośpiech wynosiły 3,8% w stosunku do sumy zainkasowanych przez nich frachtów. Tak więc z tych o 5 do 6,5% wyższych frachtów zapłaconych armatorom przez nasz przemysł (przeważnie obcym armatorom, z krajów kapitalistycznych) porty nasze otrzymały w formie premii za szybki przeladunek jedynie 3,8% — czyli że w obrachunku bilansowym z punktu widzenia całej gospodarki narodowej zastrzeżenie premii za pośpiech nie było w tym przypadku korzystne i poniechano stosowania jej przy tych przewozach.

Z drugiej strony znane są przykłady, gdzie celowo i w sposób przemyślany zastosowana premia za przyspieszenie przeladunku dała naszej gospodarce wpływ dodatkowych dewiz, umożliwiła statkom szybsze wykonanie ich zadań i była czynnikiem aktywizującym pracowników portu i żeglugi. Dlatego przy rozpatrywaniu zagadnień premii za przyspieszenie przeladunku nie można kalkulować wpływów i wydatków, aktywów i pasywów na ograniczonym odcinku, lecz trzeba analizować sprawę z punktu widzenia całej gospodarki narodowej.

**OBLICZANIE PREMII ZA POŚPIECH.** Premię za pośpiech oblicza się podobnie jak przestojowe: stawka premii pomnożona przez odpowiednią liczbę jednostek czasu zaoszczędzonego.

Stawkę premii za pośpiech należy każdorazowo zastrzeżać w umowie. Wynosi ona przeważnie połowę stawki przestojowej. W portach radzieckich art. 90 kodeksu morskiej żeglugi handlowej oraz ogólny z wyjątkami stwierdzają, że premia za pośpiech powinna równać się połowie przestojowej. Tak więc, jeżeli zastrzeżono premię za pośpiech, ale nie uzgodniono jej wysokości, można zawsze przyjąć 50% przestojowego.

Jeżeli chodzi o pytanie, jaki czas należy brać za podstawę obliczenia premii za przyspieszenie przeładunku, to w braku innego konkretnego umownego przepisu przyjmuje się, że premia należy się za cały zaoszczędzony czas bez jakichkolwiek odliczeń. Za zaoszczędzony czas uważa się wtedy całą różnicę czasu pomiędzy momentem zakończenia przeładunku i punktem końcowym okresu ładowania — bez względu na to, jakie dni i jakie godziny wchodzi do okresu ładowania.

Na przykład: jeżeli okres ładowania obliczany w dniach powszednich ma upłynąć w poniedziałek, a prace związane z przeładunkiem i formalności związane z ładunkiem ukończono w sobotę, to mimo że niedziela nie wchodzi do okresu ładowania, dla obliczenia czasu zaoszczędzonego liczy się godziny sobotnie od chwili ukończenia przeładunku, całą niedzielę i czas w poniedziałek do godziny, o której miał się skończyć okres ładowania.

Gdy okres ładowania uzgodniono obliczać w dniach pogodnych, czas zaoszczędzony nie przedłuża się o dni niepogodne po ukończeniu przeładunku. Na przykład: przeładunek ukończono we wtorek, a okres ładowania — gdyby nie było żadnych przerw niepogodowych — trwałby jeszcze do czwartku. Dla obliczenia premii za pośpiech przyjmuje się jako czas zaoszczędzony resztę godzin wtorku, całą środę i czwartek bez względu na to, czy w tym zaoszczędzonym okresie była pogoda, czy nie. To znaczy: nie można by doliczyć jeszcze jednego dnia, gdyby na przykład środa była niepogodna.

Premię za pośpiech — podobnie jak przestojowe — oblicza się za dobę (= 24 godziny) i proporcjonalnie za godziny i minuty.

Powyższe odnosi się do umów, w których zastrzeżono premię za pośpiech bez sprecyzowania, za jaki czas będzie się ją obliczało oraz w tych przypadkach, gdy potwierdzono w umowie, że premia będzie należna za cały zaoszczędzony czas (*for all time saved*).

Inne rozwiązania muszą być wyraźnie zastrzeżone umownie lub wynikać ze znanych zwyczajów portowych. Tak na przykład w radzieckich portach zbożowych basenu czarnomorskiego zwyczaj podkreśla, że premia należy się za cały zaoszczędzony czas.

Gdy przeładunek następuje w kolejności (*in turn*, por. str. 90), a czas czekania w kolejce ograniczono do konkretnej cyfry godzin, to „zaoszczędzonego“ czasu czekania w kolejce nie uwzględnia się przy obliczaniu premii za pośpiech.

Najczęściej spotykane zastrzeżenie, odmienne od ogólnej zasady postanawia, że premia za pośpiech należy się za zaoszczędzony czas pracy (*for working time saved*). W tym przypadku nie wlicza się do zaoszczędzonego czasu wszystkich tych okresów, które nie weszłyby do okresu ładowania. Na przykład: okres ładowania zastrzeżony w dniach powszednich kończy się w poniedziałek, lecz przeładunek ukończono w sobotę. Premię za pośpiech oblicza się za resztę godzin sobotnich i za godziny poniedziałkowe, ale nie za niedzielę, bo ta nie wchodziła do okresu ładowania, czyli do czasu pracy.

Nieraz spotyka się jeszcze dalsze umowne kombinacje obliczania czasu zaoszczędzonego dla komputacji premii za pośpiech. Tak na przykład zastrzega się okresy załadowania i wyładowania jako odwracalne (por. str. 129) dla obliczenia ewentualnego przestojowego, lecz jako nieodwracalne dla obliczenia premii za pośpiech, szczególnie gdy ma być ona płacona tylko na jednym końcu podróży (a więc albo w porcie załadowania, albo tylko w porcie wyładowania).\*

\* W związku z tym warto zacytować opinię Polskiej Izby Handlu Zagranicznego dotyczącą klauzuli 9 formularza czarterowego „Mediterranean Iron Ore 7 C“ dla przewozu rud żelaznych z Morza Śródziemnego:

„Na podstawie klauzuli 9 (brzmiejącej w oryginale: *Charterers to have the right to average the days for loading and discharge*) czarterujący ma prawo zsumować czas przeznaczony na załadowanie i wyładowa-



Przy obliczaniu premii za pośpiech podstawę dla obrachunku stanowi czas zaoszczędzony, czyli czas pomiędzy faktycznym ukończeniem prac przeładunkowych a końcem okresu ładowania. Termin zakończenia okresu ładowania oblicza się na podstawie ogólnych, zwyczajowych i umownych zasad, omówionych uprzednio.

Może się więc zdarzyć, że czas zaoszczędzony jest dłuższy niż cały okres ładowania. Przykład: warunki czarteru są następujące: okres ładowania wynosi 48 godzin roboczych; okres ładowania zaczyna się o godz. 7 rano następnego dnia powszedniego po zgłoszeniu gotowości do załadowania (lub wyładowania); w przypadku rozpoczęcia prac przeładunkowych wcześniej do okresu ładowania zalicza się jedynie połowę efektywnej pracy (tzn. w okresie poprzedzającym początek okresu ładowania). Wyniki były takie: statek rozpoczęło ładować w dniu doręczenia zgłoszenia o godz. 10 i ukończono o godz. 22.

Obliczenie czasu zaoszczędzonego przebiega następująco: statek zgłoszono jako gotowy do załadowania w sobotę o godz. 9; okres ładowania zaczyna się więc w poniedziałek o godz. 7; statek ładowano efektywnie w sobotę 12 godzin (od godz. 10 do 22), czyli że do okresu ładowania wlicza się 6 godzin; okres ładowania trwałby więc jeszcze 42 godziny robocze (48 minus 6) licząc od poniedziałku godz. 07, czyli do godz. 01 w środę. Czas zaoszczędzony wynosi więc: 2 godziny w sobotę (od godz. 22 do 24), 24 godziny niedzielne, 24 godziny poniedziałkowe, 24 godziny wtorkowe, 1 godzina środy; r a z e m czas zaoszczędzony 75 godzin.

Przykład ten jest zupełnie realny, gdyż podobne przypadki miały miejsce nawet w naszych portach przy załadunku węgla na warunkach starego „Baltconu“, gdy zastrzeżono premię za cały zaoszczędzony czas ładowania.

nie i przy obliczaniu premii za pośpiech odjąć od tej sumy czas faktycznie zużyty na załadowanie i wyładowanie.

Dla uniknięcia wygórowanej premii za pośpiech zaleci można armatorom uzupełnianie odnośnej klauzuli czarterowej dodatkiem „in order to avoid demurrage only“ (jedynie dla obliczania przestoju) ograniczając tym sposobem prawo czarterującego do kompensaty czasu załadunkowego i wyładunkowego wyłącznie w celu uniknięcia przestoju.

Z zasady, że okres załadowania jest dawany odrębnie dla załadowcy, a okres wyładowania osobno dla odbiorcy na dokonanie prac przeładunkowych, wynika, że na każdym z końców podróży należy o d r ę b n i e obliczać przestoje i premie za pośpiech.

Rozliczanie następuje więc w kwotach pieniężnych przestoju i premii za pośpiech, a nie w godzinach przestoju i czasu zaoszczędzonego. Przykład: w porcie załadowania powstał przestój 12 godzin; stawka przestoju wynosi zł 6 000 za dobę; przestoje wynoszą więc zł 3 000. W porcie wyładowania zaoszczędzono 18 godzin; stawka premii za pośpiech wynosi zł 3 000 za dobę (połowę stawki przestoju); premię obliczamy więc na zł 2 250. W sumie przewoźnik powinien otrzymać zł 750.

Ten zasadniczy sposób odrębnego rozliczania przestoju i premii za pośpiech w portach załadowania i wyładowania można umownie zmieniać, na przykład przez zastrzeżenie, że okresy załadowania i wyładowania są „odwzajemne“ (por. także sformułowanie klauzuli 9 czarteru rudowego 7 C na str. 153—154 w odnośniku).

Inaczej jest, gdy zastrzeżono kilka portów załadowania, w których ta sama osoba ponosi przestoje i otrzymuje premię za pośpiech. Wtedy przestój w jednym porcie załadowania może być kompensowany przez zaoszczędzenie czasu w drugim porcie załadowania i obrachunek następuje w jednostkach czasu, a nie w kwotach przestoju i premii za pośpiech. Na przykład: w pierwszym porcie załadowania powstał przestój 12 godzin (załadowca nie był przygotowany, nie mógł dostać barek dla przewiezienia towaru itd.); w drugim porcie załadowania zaoszczędzono 18 godzin. Czarterującemu, który zastrzegł sobie premię za pośpiech przy załadunku (a więc w obu portach załadowania), należy się per saldo premia za pośpiech za 6 godzin. Tak samo postępuje się, gdy w umowie zastrzeżono kilka portów wyładowania, w których ta sama osoba ponosi przestoje i otrzymuje premię za pośpiech.

#### ZAGADNIENIA CZASU PRZY WYŁADOWANIU

Jak już powiedziano uprzednio, wiele spraw związanych z czasem wyładowania jest uregulowanych identycznie lub podobnie

jak odpowiadające temu kwestie przy załadunku. Wszędzie tam, gdzie przy omawianiu załadunku używano terminu „okres ładowania”, „przeładunek” itp. i nie podkreślano, że odnosi się to jedynie do spraw załadunku, można przyjąć, że takie samo rozwiązanie przypisujemy odnośnej sprawie przy wyładunku.

Tak na przykład okres wyładunku oblicza się w ten sam sposób jak okres załadunku, jego początek, przerwy, normy wyładunkowe są identycznie uregulowane jak przy załadunku. Zamiast zawiadomienia o gotowości do załadunku mamy tu zawiadomienie o gotowości do wyładunku, do wydania ładunku. Kryteria definiujące statek jako gotowy do wyładunku są takie same jak określające gotowość do załadunku (por. str. 85).

Tylko niektóre sprawy związane z czasem przy wyładunku wykazują pewne, zresztą niewielkie, różnice. Na przykład klauzula, że statek ma dojść do docelowego portu wyładunku „lub tak blisko jak statek może bezpiecznie dojść *always afloat*” (zawsze pływając — a więc bez osiadania na dnie) ma w stosunku do portu wyładunku następujące znaczenie:

A. Jeżeli dotarcie do portu docelowego jest możliwe w sposób bezpieczny po zastosowaniu pewnych zabiegów, na przykład po wyładunku małej części ładunku, po zamówieniu dodatkowego holownika lub lodołamacza (jeżeli nie umówiono się co do tych spraw oddzielnie), to klauzula omawiana nie ma żadnego wpływu na zobowiązanie przewoźnika-statku dopełnienia do umówionego portu docelowego. Koszty i straty związane ze stosowaniem tych zabiegów obciążają w całości przewoźnika.

B. Dopiero gdy bezpieczne dojście do umówionego portu wyładunku jest praktycznie biorąc w ogóle niemożliwe, omawiana klauzula ma zastosowanie i statek może żądać odebrania ładunku w innym bezpiecznym porcie, położonym najbliżej umówionego portu wyładunku. Dalszy transport obciąża wtedy odbiorcę.

W obu powyższych przypadkach, szczególnie w wymienionym pod A, chodzi o dotarcie do portu (miejscowości) wyładunku. Gdy statek wchodzi do portu lub podchodzi do nabrzeża wybranego przez załadowcę lub odbiorcę, nie odpowiadają oni za ewen-

tualne uszkodzenia statku. Jeżeli odbiorca w ramach swych uprawnień (por. str. 79) nie wskaże dogodnego miejsca wyładunkowego w stosownym czasie, statek może przybić do zwyczajowego miejsca wyładunkowego w porcie i będzie uznany za gotowy do wydania ładunku. Jeżeli jednak statek nie może przybić do żadnego miejsca wyładunkowego w porcie, bo na przykład wszystkie nabrzeża są przepełnione, statek nie może zgłosić gotowości do wyładunku i okres wyładunku nie rozpocznie się (por. jednak wyjątki od tej zasady na str. 119).

W naszych portach odbiorca ładunku lub przesyłki jest z reguły znany. Natomiast w portach państw kapitalistycznych może się zdarzyć, że konosament ani czarterpartia nie podają odbiorcy. W takim przypadku należy gotowość do wyładunku ogłosić publicznie w myśl zwyczajów danego portu, a więc na przykład w prasie miejscowej lub na specjalnej tablicy ogłoszeń w izbie handlowej itp. oraz zawiadomić o tym czarterującego lub wysyłającego.

W konosamentach liniowych zastrzega się przeważnie, że wyładowanie może nastąpić bez uprzedniego zawiadomienia. Zastrzeżenie takie jest dopuszczalne i ważne.

Niemniej równocześnie podaje się często na konosamentach, kogo należy zawiadomić o nadejściu przesyłki (tzw. *notify address*). Ma to miejsce szczególnie wtedy, gdy konosament wystawia się na okaziciela i odbiorcą w prawnym znaczeniu jest na przykład bank, a faktycznym odbiorcą — w technicznym znaczeniu — jest importer. Jako „*notify address*” podaje się wtedy właśnie tego importera lub jego spedytora portowego.

Jeżeli odbiorca nie odbiera swego ładunku lub przesyłki w stosownym czasie, przewoźnik może wyładować towary i złożyć je do przechowania w swoim imieniu i do swej wyłącznej dyspozycji. Dodatkowymi kosztami wyładunku (dodatkowymi — ponad te, które przewoźnik miał ponieść w myśl umowy przewozu) oraz kosztami składowania przewoźnik może obciążyć towar i realizować należność w drodze wykonania prawa zastawu.

Za „stosowny czas” należy uznać okres wyładunku, z tym że przy wyładunku przesyłki drobnicowej okres wyładunku nie jest właściwie ściśle ograniczony, ponieważ odbiorca powinien

zgłosić się i odebrać swą przesyłkę drobnicową bezzwłocznie po zawiadomieniu.

W omawianym wyżej przypadku przewoźnik może wyładować przesyłkę — lub też może zamiast tego czekać na odbiór przesyłki przez odbiorcę zawiadomionego o przybyciu przesyłki, a powstające przestoje obciąża odbiorcę i przewoźnik może na przesyłce realizować przysługujące mu prawo zastawu.

Jeżeli nie zdołano ustalić odbiorcy, a na publiczne ogłoszenie nikt nie zareagował oraz gdy odbiorca wręcz odmówił przyjęcia przesyłki (całostatkowej lub drobnicowej), statek powinien wyładować przesyłkę możliwie bez dopuszczenia przestoju i zawiadomić o tym frachtującego lub czarterującego.

W liniowym ruchu drobnicowym warunki konosamentowe przewoźnika często przewidują, że wyładowaniem przesyłek zajmuje się przewoźnik we własnym zakresie („z urzędu” — *d'office*), że czyni to „tak szybko jak statek jest w stanie”, bez potrzeby zawiadomienia odbiorców o gotowości do wydania przesyłek. W tym przypadku oczywiście nie może powstać przestój.

Jeżeli jednak odbiorca zgłasza się i odbiera swą przesyłkę pod statek i w związku z tym hamuje prace wyładunkowe, będzie winien przestoje.

Wzorcowy konosament liniowy „Conlinebill” wprowadza ponadto dodatkowe postanowienia. Tak na przykład „czas stracony na czekanie na nabrzeże” również wchodzi do przestoju. Postanowienie to jest bardzo dogodne i wygodne dla przewoźników liniowych i w każdym razie nie wchodzi w ramy pojęcia „warunki liniowe” (por. str. 94); zostało też w „Conlinebill” podane w klauzulach dodatkowych (*additional clauses*) o charakterze opcyjnym.

Dalsze postanowienie omawianego konosamentu zastrzega:

„jeżeli opóźnienie (wydaje się, że chodzi tu nadal o czas stracony na czekanie na nabrzeże) jest spowodowane przyczynami poza kontrolą zainteresowanego ładunkiem, od przestoju odliczy się 24 godziny”.

Powyższe klauzule dotyczą zarówno wyładowania, jak i załadowania i były zamieszczone w „Conlinebill” pod wrażeniem długich przestojów na redach przed niektórymi portami pozacarpajskimi, przepełnionymi przez długie okresy czasu.

Powyższy przegląd potwierdza stwierdzenie, że zagadnienia czasu wyładowania są w znakomitej większości spraw uregulowane tak samo jak załadowanie. Stąd też uwagi wypowiedziane w poprzednich punktach niniejszego rozdziału odnoszą się także do spraw czasu wyładowania. Jediną poważniejszą różnicę stanowi alternatywny charakter przestojowego.

Przestojowe w porcie załadowania zdefiniowano jako (w zasadzie jedyn e) wynagrodzenie statku za dłuższe absorbowanie go poza okres załadowania (por. str. 136). Przy wyładowaniu natomiast przestojowe jest — jak gdyby — minimalnym wynagrodzeniem; gdyby bowiem straty przewoźnika spowodowane przestojem poza okres wyładowania przekroczyły kwotę przestojowego, może on żądać odszkodowania w pełnej wysokości. To znaczy przy wyładowaniu przewoźnik ma do wyboru: żądać umówioną lub zwyczajową kwotę przestojowego lub rościć odszkodowanie za spowodowane przez przestój straty, których wysokość musi odpowiednio udokumentować.

Dłużnikiem odszkodowania lub przestojowego za przestój po okresie wyładowania jest odbiorca ładunku bez względu na to, czy ponosi winę za powstanie przestoju. Przewoźnik może i powinien realizować przysługujące mu prawo zastawu na przesyłce za kwoty przestojowego. Dopiero gdy przewoźnik udowodni, że nie mógł zrealizować przestojowego w drodze realizacji prawa zastawu na przesyłce, może żądać odnośnych kwot od frachtującego jako kontrahenta przewoźnika z umowy przewozu (chyba że umowa zawiera tzw. *cesser clause* lub jej podobną).

#### ZESTAWIENIE CZASU ŁADOWANIA

Rozliczenie czasu ładowania, zaoszczędzenie, wykorzystanie lub przekroczenie okresu ładowania wykazuje zestawienie czasu ładowania (*time-sheet — list ucziota wremieni pieregruzki*). Zestawienie czasu ładowania podaje przeważnie równocześnie obliczenie ewentualnego przestojowego lub premii za pośpiech.

Nie ma żadnej ustalonej formy zestawień czasu ładowania i maklerzy, przedsiębiorstwa przeładunkowe, armatorzy, załadowcy

stosują różne formularze lub też podają potrzebne dane w niestandardyzowanej formie. Nie chodzi bowiem o formę, lecz o wynik, czyli o stwierdzenie, czy okres ładowania został przekroczony, czy też zaoszczędzono część czasu.

Nie przeszkadza to jednak faktowi, że pewne przedsiębiorstwa lub instytucje wymagają stosowania specjalnych wzorów dla zestawień czasu ładowania. Tak na przykład przy stosowaniu czarteru „Nubaltwood“ towarzystwo ubezpieczające armatorów od strat przestoju (por. str. 146) uzależnia wypłatę odszkodowania za przestój od przedstawienia podpisanego przez obie strony zestawienia czasu ładowania sporządzonego na przepisany formularz.

Także niektórzy nasi załadowcy, na przykład węglowi, stosują ujednolicony formularz, ściśle odpowiadający technice organizacyjnej przeładunku węgla i koksu oraz warunkom załadowania w myśl czarteru „Polcon“.

Jakie dane są niezbędne, aby zestawienie czasu ładowania spełniało swą rolę w sposób celowy? Odpowiedź na to pytanie nie może być dana w sposób jednolity dla każdego przypadku, trzeba bowiem odróżnić co najmniej takie szczegóły, jak te, czy mamy do czynienia ze statkiem liniowym ładującym na warunkach „tak szybko jak statek jest w stanie“, czy ze statkiem, na który ładuje się towar według pewnej normy przeładunkowej, czy zastrzeżono zawiadomienie załadowcy lub odbiorcy, wreszcie czy statek może sam organizować przeładunek. Warto jednak uszeregować dane potrzebne do zestawienia czasu ładowania.

**CZAS PRZYBYCIA STATKU.** Podanie czasu przybycia statku do portu lub na jego redę może być potrzebne tylko wtedy, jeżeli u m o w a wiąże z tym faktem jakieś następstwa dotyczące okresu ładowania. Tak na przykład w klauzuli 5 „Polconu“ postanowiono:

„Jeżeli coś (poza... przyczynami wyłączonymi w czarterze) stoi na przeszkodzie, aby statek wszedł do portu po przybyciu na redę portu przed godz. 13 w dzień powszedni, będzie się uważało, że zawiadomienie o gotowości do załadowania (notis kapitański) zostało wręczone tego samego dnia po-

wszedniego i okres ładowania zacznie się liczyć w myśl postanowień klauzuli 4“.\*

Widać więc, że w tym konkretnym przypadku ustalenie i podanie czasu (dnia i dokładnej godziny) przybycia statku na redę może mieć znaczenie. Jeżeli statek przybywa w opisanej sytuacji na redę portu gdzieś około godz. 13, dobrze będzie ustalić zupełnie dokładną godzinę na przykład z kapitanem portu i uzyskać od niego potwierdzenie, by uniknąć późniejszych nieporozumień. Przez podanie czasu przybycia statku po godz. 13 przewoźnik może stracić cały dzień powszedni (obok dni świątecznych w pośrodku), gdyż początek okresu załadowania zacznie się z powodu tego o dzień później; zrozumiałe jest więc, że kapitan statku będzie usiłował udowodnić, że przybył na redę tuż przed godz. 13.

Z wzorcowego formularza konosamentowego „Conlinebill“ cytowano już klauzulę (por. str. 158), w myśl której przewoźnikowi należy się przestojowe także wtedy, gdy statek czeka w porcie lub na jego redzie na wolne nabrzeże. A więc ustalenie i podanie czasu przybycia statku do portu lub na jego redę, czyli momentu od którego statek czeka na nabrzeże, ma konkretne znaczenie i powinno w konsekwencji być uwzględnione w zestawieniu czasu ładowania.

**CZAS ZŁOŻENIA ZAWIADOMIENIA O GOTOWOŚCI DO ZAŁADOWANIA LUB WYŁADOWANIA.** We wszystkich przypadkach, w których rozpoczęcie okresu ładowania jest uzależnione od doręczenia załadowcy lub odbiorcy zawiadomienia o gotowości statku do przyjęcia lub do wydania ładunku, podanie w zestawieniu czasu (daty i godziny), kiedy zawiadomienie to efektywnie dotarło w przepisanej formie (na piśmie, telefonicznie itp.) do odpowiedzialnej osoby, stanowi jeden z ważniejszych szczegółów zestawienia czasu ładowania.

\* Oryginalny tekst angielski klauzuli 5 „Polconu“ (wiersze 53-54) brzmi: „If the Vessel is prevented from entering the port (not due to strikes or any other causes excepted in the Charter) after arriving off the port before 1 p. m. on a working day, notice of readiness (Captain's Notice) shall be regarded as handed in the same working day and time shall commence to count as provided in clause 4.“

Moment doręczenia zawiadomienia decyduje o terminie początkowym okresu ładowania (por. w związku z tym tabelę na stronie 92). Bardzo ważne dla przewoźnika jest na przykład, żeby zdążyć z doręczeniem notisu przed ukończeniem urzędowania w biurach. Często bowiem zawiadomienie może odebrać dyżurujący pracownik także poza godzinami urzędowania (jak np. w naszych portach), lecz wtedy uważa się je za wręcone następnego powszedniego dnia rano; może to w konsekwencji odsunąć początek okresu ładowania o całą dobę, a jeżeli w pośrodku leży jeszcze dzień świąteczny, nawet o 2 doby.

Potwierdzając powyższe, § 42 Regulaminu polskich portów stwierdza, że „ekspedytor podpisując notis zaznacza godzinę przyjęcia notisu do wiadomości“, zaś § 43 uzupełnia powyższe w następującym sensie:

Przyjęcie notisu powinno nastąpić w godzinach biurowych: notis oddany (tzn. doręczony) po tych godzinach uważany jest jako przyjęty następnego dnia roboczego (powszedniego), chyba że czarter stanowi inaczej.

Jaką stratę ponosi armator-przewoźnik z powodu bezczynnego postoju statku uprzytomnimy sobie, gdy obliczymy koszty stałe statku, a więc te wydatki, które powstają dzień w dzień bez względu na to, co statek robi (por. str. 63). Tak na przykład dzienne koszty stałe parowca o nośności 2 500 tonn, o prostej konstrukcji i bez specjalnego wyposażenia wynoszą około \$ 420 według kształtowania się kosztów w 1954 r.

Nie dziw więc, że gospodarka czynnikiem czasu w żegludze morskiej decyduje o rentowności eksploatacji. Nieraz warto trochę wyteżyć maszyny, aby zdążyć przed „krytyczną“ godziną, innym znów razem nie warto wykorzystywać nawet średniej mocy maszyn, gdy na przykład statek może dojechać do portu w dzień świąteczny, w którym i tak w danym porcie nikt nie przyjmie zawiadomień i nie rozpocznie prac przeładunkowych.

Zestawienie czasu ładowania statków liniowych, które zastrzegają w konosamentach, że przeładunek może być rozpoczęty bez zawiadomienia zainteresowanych ładunkiem, nie może w konsekwencji zawierać wzmianki o czasie doręczenia zawiadomienia.

Ale w zamian tego nabiera znaczenia podany termin przybycia statku do portu lub na jego redę.

**PRZEBIEG ŁADOWANIA.** Sposób notowania przebiegu ładowania zależy ściśle od warunków umownych ładowania (czarterowych, konosamentowych, zwyczajowych itp.), przede wszystkim od tego, jakie dni i godziny wchodzi lub jakie dni i godziny nie wchodzi do okresu ładowania.

Przykład. Norma przeładunkowa została umówiona w dniach powszednich, to znaczy z wyłączeniem niedziel i innych świąt, chyba że pracuje się w te dni, bo w tym przypadku liczy się tylko efektywny czas pracy. Zestawienie czasu sporządzone jest z uwzględnieniem zwyczaju obowiązującego w portach polskich, zgodnie z którym doba świąteczna liczy się od godz. 23 dnia poprzedniego do godz. 23 dnia świątecznego. W zestawieniu czasu ładowania notuje się:

Data	Dzień	Od godziny do godziny	Do okresu ładowania ulicza się	U w a g i
1. III	piątek	7—24	17 godzin	
2. III	sobota	00—23	23 godziny	
2. III	sobota	23—24	—	niedziela zaczyna się o godz. 23 poprzedniego dnia
3. III	niedziela	00—7	—	święto
3. III	niedziela	7—15	8 godzin	efektywna praca
3. III	niedziela	15—23	—	święto
3. III	niedziela	23—24	1 godzina	niedziela kończy się o godz. 23
4. III	poniedziałek	00—24	24 godziny	

i tak dalej

Gdyby w umowie przewozu postanowiono liczyć okres ładowania w „pogodnych dniach powszednich“ i z zaliczeniem tylko połowy efektywnego czasu przepracowanego w niedziele i święta, to przebieg przeładunku w zestawieniu czasu ładowania byłby notowany następująco:

Data	Dzień	Od godziny do godziny	Do okresu ładowania wlicza się	U w a g i
1. III	piątek	7—24	17 godzin	
2. III	sobota	00—10	10 godzin	
2. III	sobota	10—12.30	—	deszcz
2. III	sobota	12.30—23	10,30 godzin	
2. III	sobota	23—24	—	zalicza się do niedzieli
3. III	niedziela	00—8	—	święto
3. III	niedziela	8—16	4 godziny	efektywna praca
3. III	niedziela	16—23	—	święto
3. III	niedziela	23—24	1 godzina	zalicza się do poniedziałku
4. III	poniedziałek	00—10	10 godzin	
4. III	poniedziałek	10—14	—	bunkrowanie uniemożliwiające ładowanie
4. III	poniedziałek	14—24	10 godzin	

i tak dalej

W obu powyższych przykładach okres ładowania zaczynał się liczyć od godz. 7 rano następnego dnia powszedniego po dniu.

w którym doręczono załadowcy lub odbiorcy notis kapitański o gotowości statku do przyjmowania lub do wydawania ładunku i przyjęto równocześnie, że prace przeładunkowe nie zostały rozpoczęte przed tym terminem.

Zestawienie czasu ładowania kończy się na dniu i na godzinie, w której załadowanie lub wyładowanie ukończono. Co do tego, kiedy dokładnie kończy się załadowanie zobacz str. 140. Podobnie przy wyładowaniu za punkt końcowy uważa się moment opuszczenia poza statek ostatniego unosu, ostatniego chwytaka towaru, zabrania ze statku rzeczy odbiorcy (wagi, sprzętu pomocniczego itp.) i załatwienia formalności odbiorczych.

Natomiast dalsze prace, jak na przykład czyszczenie ładowni, dezynfekowanie jej lub odwonienie (dezodoryzacja), uporządkowanie osprzętu przeładunkowego, pozamykanie, przykrycie czy zabezpieczenie luków w międzypokładach i na górnym pokładzie itp., są to wszystko czynności nie należące do właściwego wyładowania. W konsekwencji czas zużyty na te czynności nie obciąża odbiorcy i nie zostaje wliczony do okresu ładowania.

Obowiązujący w naszych portach Regulamin podkreśla w § 209, że:

„Otwieranie ładowni przed załadunkiem i zamykanie po wyładunku należy do statku“.

Statek może więc po zakończeniu właściwych prac przeładunkowych stać jeszcze przez pewien czas przy nabrzeżu w celu wykonania dodatkowych prac wymienionych powyżej. Dlatego też zestawienia czasu podają zwykle prócz czasu (dnia, godziny) właściwego zakończenia wyładowania, także czas odbicia statku od nabrzeża, czas wyklarowania lub wyruszenia w następną podróż.

Przeprowadzając zapisy w sposób odpowiadający warunkom kodeksu morskiego, umów przewozu i zwyczajom powinno się uzyskać w zestawieniu czasu ładowania obliczeniowy (niekoniecznie rzeczywisty) obraz przebiegu prac przeładunkowych w zakresie wykorzystania czasu okresu ładowania.

**WYLICZENIA WYNIKOWE ZESTAWIENIA CZASU ŁADOWANIA.** Pod umiowanie godzin w rubryce „do okresu ładowania wlicza się“ daje tak zwany „czas zużyty“ na ładowanie. Po-

równanie „czasu zużytego“ z czasem „dozwolonym na ładowanie“, czyli z okresem ładowania, wskazuje, o ile przekroczono okres ładowania lub też, ile czasu zaoszczędzono.

Za czas przekroczenia okresu ładowania należy się przewoźnikowi przestojowe, które najlepiej obliczyć i podać na zestawieniu czasu ładowania. Za zaoszczędzony czas oblicza się premię za pośpiech tylko wtedy, gdy taką premię zastrzeżono w umowie.

Nie ma reguły, kto sporządza zestawienia czasu ładowania, nie ma bowiem prawnego obowiązku spisywania zestawienia czasu. Zestawienie czasu ładowania sporządza więc w praktyce ta strona, w której interesie leży wykazanie dokładnej długości czasu zużytego na ładowanie dla wyciągnięcia z tego dalszych konsekwencji. Konsekwencjami są przede wszystkim roszczenia o przestojowe ze strony przewoźnika lub roszczenia o premię za przyspieszenie przeładunku stawiane przez drugą stronę. Nierzadko więc zestawienie czasu ładowania sporządzają obie strony, a czasem — co gorsza — każda ze stron w inny sposób i z innym wyliczeniem wynikowym. Wtedy musi nastąpić uzgodnienie różnic.

Zestawienie czasu ładowania powinno być w zasadzie podpisane przez obie strony, to znaczy przez przewoźnika, a najczęściej w jego zastępstwie przez kapitana statku lub przez maklera klarującego oraz przez załadowcę lub przez odbiorcę przy wyładunku.

Jeżeli jedna ze stron kwestionuje zapiski o przebiegu ładowania lub o innych szczegółach, lub nie zgadza się ze sposobem obliczania czasu „zużytego“ i „dozwolonego“, powinna to zaznaczyć na zestawieniu czasu ładowania i podpisać zestawienie „pod protestem“ odnośnie danych szczegółów.

Mimo że nie ma prawnego obowiązku sporządzania zestawień czasu ładowania i żadne ustawodawstwo nie wspomina nawet o nich, stanowią one formalny dokument dowodowy będący podstawą roszczeń o przestojowe lub o premię za przyspieszenie przeładunku. W ramach czarteru „Nubaltwood“ odpowiednio sporządzone i potwierdzone zestawienie czasu ładowania jest podstawowym i najważniejszym dokumentem, który musi być dołączony do wniosku o wypłatę odszkodowania za przestój.

Zestawienie czasu ładowania stanowi więc rozliczenie, obrachunek i bilans wszelkich zobowiązań wynikających z umowy przewozu, a związanych z zagadnieniami czasu przeładunku.

#### Rozdział IV

### KOSZTY PRZEŁADUNKU

#### ZWYCZAJE PORTOWE

Omawiając sprawy czasu przeładunku wspomniano o zwyczajach portowych, które ustalały pewne sposoby obliczania okresu ładowania, podawały terminy początkowe okresu ładowania i rozstrzygały niektóre sporne interpretacje.

Jeszcze większy wpływ mają zwyczaje portowe na zagadnienia kosztów przeładunku. Wpływ ten jest jak gdyby bardziej „dotkliwy“, bardziej bezpośredni w odczuciu go przez zainteresowane strony. Pochodzi to stąd, że strata czasu dla statku oznacza wprawdzie z reguły bardzo wyraźną szkodę, lecz armator nie odczuwa jej tak „boleśnie“, tak bezpośrednio — jak na przykład przy dodatkowym obciążeniu go kosztami załadunku — ponieważ nie wydaje w tym przypadku gotówki, nie wypłaca efektywnie pieniędzy. Stratę czasu — tak rozumie armator — można jakoś odrobić; może w następnym porcie statek zostanie szybciej obsłużony. Natomiast dodatkowy koszt przeładunku, który trzeba na miejscu zapłacić przedsiębiorstwu przeładunkowemu, wyrwa armatorowi wprost „z kieszeni“ pewne kwoty; stąd też w terminologii angielskiej koszty takie nazywane są „out-of-pocket expenses“.

Dlatego to właśnie zwyczaje portowe dotyczące kosztów przeładunku mają największy ciężar gatunkowy. Dotyczy to zarówno socjalistycznego armatora, jak kapitalistycznego przedsiębiorcy okrętowego, aczkolwiek każdego z nich w zupełnie odmienny sposób, co jest wynikiem podstawowego prawa socjalizmu i podstawowego prawa współczesnego kapitalizmu. Prywatny przewoźnik goni za zyskiem, maksymalnym zyskiem i. jeśli tylko

może, będzie zwalczał niedogodny zwyczaj, który odbiera mu część zysków, na przykład przez podwyższenie kosztów przeładunku. Natomiast socjalistyczne przedsiębiorstwo żeglugowe widzi w podwyżce obciążającego go kosztu przeładunku naruszenie swego planu finansowego, odpływ dewiz z gospodarki narodowej, zmniejszenie socjalistycznej akumulacji; przedsiębiorstwo nasze będzie więc również przeciwne takiemu zwyczajowi.

Niniejszy rozdział o kosztach przeładunku jest stosunkowo krótki właśnie z tego względu, że w sprawy podziału kosztów przeładunku wkroczyły w wielkim stopniu zwyczaje portowe. Zwyczaje te są bardzo różnorodne; poświęcone im są bieżące wydawnictwa, ponieważ zwyczaje ulegają zmianom i poprawkom. W naszym kraju zwyczaje portów polskich są, jak wspomniano, ogłaszane przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego (PIHZ), zwyczaje natomiast portów zagranicznych są często omawiane w czasopiśmie i biuletynach krajowych, a przede wszystkim — w zagranicznych.

W rozdziale niniejszym więc nacisk większy będzie położony na pewne ogólne zasady, podczas gdy cytowane zwyczaje będą służyć jedynie jako ilustracja.

#### ZASADY OGÓLNE PODZIAŁU KOSZTU ZAŁADOWANIA I KLAUZULA F. A. S.

Nie wszystkie kodeksy morskie zajęły się zagadnieniem podziału kosztu prac przeładunkowych, lecz te, które to uczyniły (np. prawa państw skandynawskich, niemieckie, holenderskie, tureckie, angielskie prawo sędziowskie itp.), przeprowadzają podział procesu przeładunkowego na:

- przy załadunku — 1) dostawę towaru pod burtę statku,  
2) załadowanie,  
przy wyładunku — 1) wyładowanie,  
2) odbiór (odtransportowanie) ładunku spod burty statku.\*

\* Terminu „odbior” nie należy w tym miejscu utożsamiać z odbiorem w sensie prawnym, gdy oznacza on przejęcie posiadania i gdy łączy się z zwyczajem z formalnym pokwitowaniem „odbioru”. Tutaj natomiast chodzi o odbiór w sensie odtransportowania, odebrania ładunku spod burty i odwiezienie go na przykład do magazynu.

Stosownie do tego podziału procesu przeładunkowego ustawodawstwa te obciążają załadowcę kosztami dostawy towaru aż pod burtę statku, a odbiorcę kosztami odbioru ładunku spod burty. Całe koszty natomiast załadowania oraz wyładowania ponosi przewoźnik. W tym znaczeniu do kosztów załadowania wchodzi oczywiście także koszty zasztautowania i zabezpieczenia towarów w ładowni (wraz z wszelkimi niezbędnymi do tego materiałami pomocniczymi), a przy wyładowaniu — koszty rozsztautowania ładunku.

Powyższe zasady obowiązują we wszystkich tych przypadkach, gdy konkretna umowa lub zwyczaj portowy nie stanowi inaczej. Rozwiązanie to jest ważne także dla terenu polskiego.

Rozdział kosztów przeładunku według powyższej zasady jest określany jako F. A. S. od pierwszych liter słów angielskiego zwrotu „free alongside (ship)”, czyli franco lub wolny — należy dorozumiewać: wolny od kosztów dla przewoźnika — do chwili postawienia towarów pod burtą (dosłownie: wzdłuż burty) statku (*franko u borta sudna*).

Jeżeli więc podaje się, że dana stawka frachtowa za przewóz rozumie się od F. A. S., oznacza to, że załadowca obowiązany jest dostawić przesyłkę do miejsca wzdłuż burty (czyli właśnie F. A. S.) i że dopiero dalsza manipulacja ładunkowa obciąża przewoźnika. Oznacza to w konsekwencji, że z kwoty otrzymanego frachtu przewoźnik musi w tym przypadku pokryć koszty załadowania od F. A. S. Przy innych klauzulach, jak na przykład *free in, free in and stowed*, o których mowa jest w dalszych punktach, stawka frachtowa przewoźnika obejmuje tylko tę część kosztów załadowania, jaka pozostaje po dostawieniu przesyłki przez załadowców *free in*, czyli franco (wolne od kosztów) do wnętrza statku. *free in and stowed*, czyli wolny (dla przewoźnika) załadunek i sztautowanie itd. Omawiane w niniejszym rozdziale klauzule określają więc, kto i w jakiej części ponosi koszty przeładunku. Jeżeli na przykład czarterujący zawiera umowę na warunkach *free in*, musi liczyć, że osobno poniesie koszty załadowania. Gdy natomiast przewoźnik oferuje stawkę F. A. S., musi uwzględnić, że poniesie koszty załadowania ładunku od F. A. S. i stosownie do tego wykalkuluje stawkę frachtową. Przy wyładowaniu mamy tę samą sytuację.



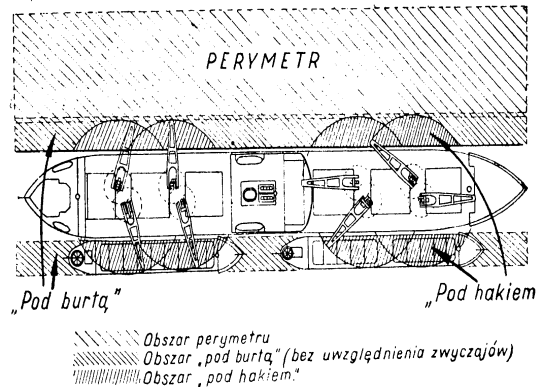
z tym tylko że poszczególne klauzule dotyczące wyładowania oznaczają, od jakiego momentu koszty wyładowania obciążają odbiorcę (czy też innego zainteresowanego ładunkiem — w każdym razie nie przewoźnika).

**KLAUZULA F. A. S.** Zasadę i klauzulę F. A. S. sprecyzowały gdzieś zwyczaj portowe, a w innych przypadkach musiały sądy dochodzić własnej interpretacji. Biorąc zwrot „dostawić pod burtę” lub „wzdłuż burt” dosłownie należałoby zawyrokować, że załadowca ma dostawić towar na miejsce położone koło statku, przy jego burtach i na tym kończyłyby się zadania załadowcy, kończyłyby się czynności, za które płaci załadowca.\* Uważa się przy tym przeważnie, że towar powinien być dostawiony tak blisko statku, żeby był w zasięgu urządzeń przeładunkowych statku. Jak wiadomo, bomy i dźwigi okrętowe wychylają się poza burty statku i — w zależności od konstrukcji osprzętu i wielkości statku — mają zasięg nawet do 8 m od burt statku.

W portach antwerpijskich wyrobiło się w związku z tym pojęcie tak zwanego perymetru statku, to jest obszaru nabrzeża koło burt statku, w granicach którego uważa się według tamtejszego zwyczaju, że towar został ułożony nie tylko „pod burtą” (F. A. S.), ale nawet na statku (*free on board*, zob. str. 176). Perymetr statku to zasadniczo obszar prostokątny, którego jeden bok stanowi nabrzeże, przy którym stoi dany statek, na całej długości statku od dziobu aż do rufy. Natomiast szerokość tego obszaru — „głębokość” perymetru, czyli maksymalna odległość od krawędzi nabrzeża, przy którym stoi statek — zależy od rodzaju (uzbrojenia) nabrzeża. Tak więc na przykład głębokość perymetru na nabrzeżu z otwartymi placami składowymi wynosi do 60 m, nie dalej jednak jak do torów kolejowych znajdujących się poza zasięgiem dźwignów nabrzeżnych. Gdy na nabrzeżu znajduje się skład lub hangar portowy, głębokość perymetru powiększa się o całą szerokość tego składu lub hangaru i obejmuje również tor kolejowy przy „odładowej” stronie składu — jeżeli tam taki jest itd. (rys. 2).

\* Podział kosztów dostawy towaru przy klauzuli F. A. S. (przy burtce statku) w stosunkach pomiędzy państwową centralą handlu zagranicznego a jej krajowym dostawcą (np. fabryką, kopalnią itp.) precyzują §§ 23, 17 i 18 „Ogólnych warunków dostawy towarów przeznaczonych na eksport”, rozdz. IX o dostawie towaru (Zarządzenie Przewodniczącego PKPG z dnia 1.6.1951. Biuletyn PKPG nr 18, poz. 170).

Klauzula F. A. S. oznacza zasadniczo, że formowanie unosów i zaczepianie ich na haku urządzenia przeładunkowego należy już do czynności statku, do czynności, których koszt obciąża przewoźnika.



Rys. 2. Obszar perymetru, obszar „pod burtą” i „pod hakiem” (pod bomek) przy przeładunku za pomocą osprzętu okrętowego — bez uwzględnienia zwyczajów

Tak na przykład w portach bałtyckich przy załadunku drewna na warunkach F. A. S. pracownik, który obwiązuje stropem poszczególne unosy i zahacza pętlę na hak, należy do okrętowej brygady sztawerskiej, wynagradzanej przez przewoźnika.

W portach radzieckich wyrażenie „alongside” — u borta — stenogramowane jako F. A. S. — ma następujące znaczenie:

statek przy załadunku otrzymuje towar pod burtą w pętli, w zasięgu osprzętu statkowego; przy wyładunku statek dostawia towar tak samo pod burtą.

A więc w portach radzieckich przy klauzuli F. A. S. załadowca dostawia towar pod burtę, formuje unos i obwiązuje go pętlą lub stawia towar na szecie, lub w siatce oraz zahacza unos na haku.

Bez względu na zwyczajowe różnice co do kosztów formowania unosów i zahaczania unosów na urządzeniu przeładunkowym można stwierdzić, że koszty użycia urządzenia przeładunkowego obciążają przy klauzuli F. A. S. w całości przewoźnika. Ma on jednak w związku z tym całkowitą wolność wyboru urządzenia prze-

ładunkowego i nawet zwyczaj (umowna klauzula F. A. S. ma bowiem pierwszeństwo przed zwyczajem) nie może mu w tym przypadku narzucić używania na przykład portowych dźwigów zamiast wind statkowych.

Obsługę wind opłaca konsekwentnie również przewoźnik, chyba że umownie zastrzeżono przeciwnie. Czyni się to często w formie dodatku do jednej z klauzul, że „obsługę wind z ładu opłaca załadowca — odbiorca”. W niektórych portach, między innymi także w naszych, przepisy (a więc nie zwyczaje, ale zarządzenia o charakterze administracyjnym, których nie można umownie zmienić) nie pozwalają członkom załogi obsługiwać wind okrętowych, lecz polecają zatrudniać ludzi „z ładu”.

W portach kapitalistycznych wymienione przepisy uważane są jako „przepisy związkowców zawodowych”. W portach naszego państwa przepisy portowe nie zezwalają na obsługę wind przez członków załóg ze względu na bezpieczeństwo pracy. Główną przyczyną jest tu niemożność bezpośredniego, jasnego i szybkiego porozumienia się robotnika z obcym marynarzem obsługującym windę; w takich warunkach nie trudno o wypadek.\* W radzieckich portach nie ma zakazu obsługiwania osprzętu okrętowego przez członków załóg statku.

Z zasady klauzuli F. A. S. wynika, że wszelkie koszty załadowania lub wyładowania do momentu dotknięcia przez towar nabrzeża lub lichtugi obciążają przewoźnika. Jednakże koszty ważenia ładunku, liczenia go i kontrolowania nie obciążają przewoźnika, chyba że czynności te są wykonywane na jego zlecenie.

Przy wyładunku drewna za pomocą wind okrętowych koszty dodatkowego pokazywacza (tzw. *call-boy*) również obciążają przewoźnika. Dodatkowy pokazywacz jest potrzebny, na przykład gdy winda okrętowa i windziarz jest zasłonięty przez ładunek pokładowy; wtedy znaki głównego pokazywacza, którego normalne stanowisko jest pomiędzy burtą a zrębnicą lukową, nie są widoczne

\* Znaki dawane rękami przez tak zwanego pokazywacza dźwigowemu lub obsługującemu windy (tzw. *winczmanowi* lub *windziarzowi*) są szeroko rozpowszechnione w świecie i mają chyba wszędzie to samo ustalone znaczenie. Mimo istnienia takiej „międzynarodowej” mowy pomiędzy pokazywaczem a obsługą wind niezbędna jest znajomość języka dla wytłumaczenia bardziej skomplikowanych ruchów wind dźwigu i dla szybkiego porozumienia się w wypadkach nagłych.

dla windziarza i znaki te powtarza dodatkowy pokazywacz, stojący w bezpośrednim polu widoczności windziarza.

W niektórych umowach przewozu, szczególnie w umowach dotyczących towarów masowych, przewożonych w przesyłkach całookrętowych zastrzega się, że ładunek ma być wydany przez statek F. A. S., ale że prace przeładunkowe wykona odbiorca. Dodaje się wtedy z reguły (w każdym razie: *p o w i n n o* się dodać) po jakiej stawce, jakim kosztem — obciążającym wszak przewoźnika — będzie wyładunek wykonany.

W tym zakresie czarter węglowy „Polcon” przewiduje nawet dwie alternatywne możliwości. W klauzuli 11 punkt A (wiersz 87) wpisuje się umówioną stawkę kosztu przeładunku, która obejmuje jednak tylko podstawowe koszty, to znaczy robociznę i dźwigowe; osobno dochodzą natomiast różne dodatki, jak na przykład koszty socjalne, dodatek za nadgodziny itp. Podana w punkcie B (wiersz 90) stawka za tonnę obejmuje absolutnie wszystkie koszty wyładowania.

Klauzula F. A. S. ma swe odpowiedniki w innych językach. Na przykład:

w języku	zwrot „pod burtą statku” oznacza
rosyjskim	<i>u борта судна, vedol борта</i>
angielskim	<i>alongside of the ship</i>
francuskim	<i>le long du bord sous palan (pod bomem)</i>
niemieckim	<i>längsseits des Schiffes</i>
szwedzkim	<i>vid fartygs sida (do burty statku)</i>
holenderskim	<i>by der Borth (obok burty)</i>
włoskim	<i>sotto palanco (pod bomem)</i>

Można przyjąć, że na ogół tam, gdzie nie nadaje się powyższym wyrażeniom szczególnego znaczenia, mają one wszystkie tę samą treść. Wprawdzie biorąc dosłownie zwroty „*sous palan*” i „*sotto palanco*”, czyli „pod bomem” wykazują pewną różnicę w stosunku do „pod burtą”. „Pod burtą” lub też „wzdłuż burty” oznacza — tam gdzie zwyczaj nie postanawia inaczej — że ła-

dunek powinien być dostawiony w jakimkolwiek miejscu wzdłuż burt statku, niedaleko burt (w bliskim perymtrze statku), podczas gdy „pod bomem“ musi oznaczać: pod burtą, ale w zasięgu bomów statku, w miejscu, gdzie bez przesuwania statku lub towaru unos może być zaczepiony na renerach osprzętu przeładunkowego (*under ship's tackle*).

Ponieważ jednak w myśl zwyczajów w bardzo wielu portach (radzieckich, angielskich, francuskich i innych) także przy klauzuli „wzdłuż burt“ (F. A. S.) towar ma być postawiony w zasięgu osprzętu przeładunkowego, klauzulę tę można więc — praktycznie biorąc — przeważnie utożsamiać z klauzulą „pod bomem“.

STAWKI BIEŻĄCE. W alternatywie A „Polconu“ na kropkach w wierszu 87 można zamiast podawania konkretnej cyfry kosztu wpisać słowa „według taryfy“ lub częściej: „po stawce bieżącej“ (*at tariff cost* lub *current rate*). Szczególnie ten ostatni zwrot — stawki bieżące — powtarza się często w obrocie morskim.

Stawki bieżące za przeładunek są pobierane przez przedsiębiorstwa przeładunkowe we wszystkich tych przypadkach, gdy wyraźnie zastrzeżono ich stosowanie w umowie przewozu oraz wtedy, gdy nie uzgodniono wysokości wynagrodzenia (ceny) za przeładunek. Stawki bieżące stanowią jak gdyby z wyjątkiem ceny za usługi przeładunkowe.

Stawki bieżące za sztauowanie i przeładunek różnych towarów, nieraz z rozbićciem na poszczególne relacje oraz z uwzględnieniem różnorodnych metod pracy (w zależności od wyboru urządzeń portowych lub osprzętu okrętowego) są przeważnie ogłaszane drukiem. Stawki bieżące obejmują najczęściej tak zwaną „sztauerkę“ w szerokim znaczeniu tego słowa (por. str. 14) jako po prostu tę część operacji przeładunkowych, którą zleca wykonać i opłaca statek.

W naszych portach w taryfie stawek bieżących szeroko rozumiana „sztauerka“ obejmuje przeładunek od nadburcia do ładowni wraz z zasztauowaniem (w wąskim znaczeniu), to znaczy zawiera w sobie pół opłaty dźwigowej. Taryfa stawek bieżących obejmuje normalne prace przeładunkowe wykonywane w normalnych warunkach. Gdy statek zamawia prace na dzień świąteczny, musi on oczywiście ponieść wyższe koszty pracy niedzielnej i świątecznej. Także za prace nie związane z przeładunkiem, jak na przy-

kład otwieranie lub zamykanie luków, czyszczenie ładowni, taryfa stawek bieżących przewiduje specjalne wynagrodzenie za każdą roboczogodzinę robotnika i osobno za roboczogodzinę przodownika.

Widać z powyższego, że obowiązująca w naszych portach taryfa stawek bieżących opiera się na rozdziale kosztów przeładunku według klauzuli f. o. b.

Dla zilustrowania omawianego zagadnienia podano w tablicy 2 wysokość „stawek bieżących“ za sztauerkę (w szerokim znaczeniu) dla różnych grup towarowych w kilku wybranych portach Morza Północnego i Bałtyku. Stawki bieżące w portach Antwerpii.

Tablica 2  
Porównanie taryf sztawerskich („current rates“)  
stosowanych w niektórych portach zagranicznych (na 1953 r.)\*

Lp.	Grupa towarowa	Koszt sztawowania (w szerokim znaczeniu) w złotych dewizowych za tonnę**							Przy załadunku lub upładowaniu
		Antwerpia	Rotterdam i Amsterdam	Hull	Hamburg	Brema	Lubeka	Sztokholm	
1	Towary w belach	3,63	2,48	2,09	2,96	2,61	1,62	3,25	za-
2	Towary workowane	3,58	1,58	2,57	2,40	2,04	1,22	2,62	za-
3	Towary w beczkach	3,61	2,01	2,63	1,94	2,34	1,66	2,92	za-
4	Zelazo i stal	5,11	2,17	2,27	3,04	2,73	1,48	2,82	za-
5	Metale kolorowe	3,56	1,76	2,10	2,34	2,32	1,32	2,10	wy-
6	Skóry surowe	8,60	3,80	5,00	3,77	2,80	1,40	4,27	wy-
7	Drobnica inna	5,26	2,73	3,57	2,27	2,12	2,30	3,25	za-
8	Kopra luzem	6,80	1,60	2,99	2,00	2,10	3,15	3,00	wy-
9	Zboże (elewatorem)	0,66	1,48	1,40	1,86	0,54	0,69	1,59	wy-
10	Drewno — tarcica****	3,37	2,53	3,49	2,61	2,50	2,58	2,86	wy-

\* Na podstawie opracowania Andrzeja Borne.

\*\* 4 złote dewizowe = 1 dolar amerykański.

\*\*\* Zgodnie z tytułem tablicy podano także dla portu antweperskiego ogólną taryfę stawek sztawerskich. Należy jednak zaznaczyć, że — w przeciwieństwie do pozostałych wymienionych portów — taryfa ta ma w Antwerpii stosunkowo rzadkie zastosowanie wobec zawierania indywidualnych umów z przedsiębiorstwami przeładunkowymi, zazwyczaj po dużo niższych stawkach. Nierzadkie są na przykład opusty 60% od podanych stawek.

\*\*\*\* Stawki dla drewna podawane na jednostkę objętości przeliczone dla konsekwencji na stawkę za tonnę. Stawka w porcie Sztokholm rozumie się za załadowanie.

Rotterdam, Amsterdam i Hull zbudowane są na zasadzie klauzuli F. A. S., natomiast w reszcie cytowanych portów na zasadzie f. o. b.

OVERSIDE DELIVERY (LIVRAISON SOUS PALAN). W niektórych portach (np. egipskich, południowo-amerykańskich, szczególnie zachodniego wybrzeża) tak zwane „alongside delivery” lub „overside delivery”, lub „livraison sous palan” ma szczególne znaczenie. Chodzi mianowicie o to, że na podstawie kalkulacji konsumentowych (np. „Conlinebill”, por. str. 94) lub na podstawie interpretacji warunków liniowych w odnośnych portach cały wyładunek organizuje przewoźnik albo jego agent aż do chwili złożenia przesyłek w magazynach, czyli że prace te przekraczają normalne granice linii „pod burtą”. Jeżeli fracht został opłacony do F. A. S., to za dodatkowe prace, przekraczające granice „pod burtą”, przewoźnik często inkasuje od odbiorcy specjalną opłatę.

Jeżeli więc w tych portach odbiorca chce odebrać swój towar „pod burtą” we właściwym znaczeniu tej klauzuli — na przykład bezpośrednio ze statku na swoją lichtugę — to zastrzega „alongside delivery clause” lub „overside delivery clause”, czyli dostawę towaru przez statek „pod burtą”. Statek nie może wtedy wyładować danej przesyłki do magazynów, lecz musi zawiadomić odbiorcę o nadejściu przesyłki i wydać mu ją pod burtą, tak jak odbiorca sobie tego życzy (np. na wagon kolejowy lub — częściej — na własną lichtugę). Przewoźnikowi klauzula taka psuje nieco organizację prac wyładunkowych, odbiorca natomiast oszczędza pewne koszty; toteż fracht bywa nieraz trochę wyższy przy zastrzeganiu klauzuli „livraison sous palan” w powyższym znaczeniu.

#### KLAUZULA F. O. B.

Klauzula f. o. b. jest często cytowana i często zastrzegana w umowach przewozu morskiego, aczkolwiek nie jest prawdziwie „morską” klauzulą, bo przeszła do żeglugi z umów kupna-sprzedaży i jest dlatego często mieszana i źle rozumiana.

Skrót f. o. b. stanowi pierwsze litery zwrotu „free on board”, co dosłownie oznacza: franco statek, wolny aż do chwili, gdy towar znajdzie się na statku (*franko bort*). Klauzula f. o. b. jest zasadniczo klauzulą określającą warunki dostarczenia towaru przez

sprzedającego w handlu morskim. W żegludze nie była ona stosowana — jest jej niejako narzucona, dopiero do niej przenika i nie jest w niej jeszcze „zadomowiona”. Dlatego też klauzula f. o. b. nie ma w żegludze całkowicie ściśle i jednolicie sprecyzowanego znaczenia.

Nieporozumienia stwarzało od dawna pytanie: kiedy towar znajduje się na statku w myśl tej klauzuli? Jedni uważali, że towar musi znaleźć się na statku, to znaczy musi być co najmniej przeniesiony i złożony na pokładzie statku. Inni udowodniali, że przerywanie procesu przeładunkowego — przez składowanie towaru na pokładzie statku — jest nieekonomiczne, bo urządzenie przeładunkowe może przenieść unos prosto do wnętrza ładowni i w konsekwencji dopiero tam towar znajduje się „na statku”. Różnice były tak częste, że sprawą zajęła się Międzynarodowa Izba Handlowa, która wydała reguły interpretacyjne dotyczące między innymi klauzuli f. o. b., znane pod skrótem „Incoterms” (wersje z 1936 r. i 1953 r.). Według „Incoterms” sprzedawcę towaru obciążają przy klauzuli f. o. b. wszystkie koszty przeładunku aż do momentu przejścia towaru ponad nadburciem statku. „Incoterms” dotyczą więc interpretacji klauzuli f. o. b. tylko w umowach kupna-sprzedaży. Tymczasem jednak sprzedawca, który sprzedał kupującemu towar na warunkach f. o. b. chce, by także wobec przewoźnika morskiego obowiązywała go klauzula f. o. b. Stąd też zwrot f. o. b. przeszedł również do umów przewozu morskiego. Należy jednak pamiętać o różnicy pomiędzy klauzulą f. o. b. w umowach kupna-sprzedaży a klauzulą f. o. b. w umowach przewozu.

Klauzula f. o. b. w umowach przewozu oznacza przeważnie (m. i. także w naszych portach), że koszty przeładunku są dzielone w następujący sposób: załadowcę obciążają koszty dostawienia towaru pod burtę, a przewoźnika sztatuowania w ładowni, natomiast koszty przeniesienia towaru spod burty do wnętrza ładowni są dzielone. Ponieważ przeniesienia unosu spod burty statku do jego wnętrza dokonuje urządzenie mechaniczne, koszty użycia go — jeśli chodzi o lądowe urządzenia przeładunkowe — dzieli się między załadowcę i przewoźnika po połowie. Gdy używa się statkowego osprzętu przeładunkowego, przewoźnik stawia go do dyspozycji wraz z potrzebną energią napędową, a jedynie koszt

obsługi rekrutującej się spośród robotników portowych (windziarze, gajmani) jest dzielony pomiędzy załadowcę i przewoźnika.

Tak jest w naszych portach. W innych portach natomiast zwyczaj portowe wprowadzają daleko idące zmiany (np. interpretacja klauzuli f. o. b. w porcie antwerpijskim str. 170) i trzeba koniecznie te lokalne uzanse znać, by nie narazić się na niespodzianki.

Tak na przykład w francuskim porcie Dunkierka klauzula f. o. b. w ruchu liniowym jest właściwie równoznaczna z F. A. S. — podobnie jak w Antwerpii. W Szwecji, a także w niemieckich portach Bałtyku f. o. b. oznacza, że przewoźnika obciążają koszty przeładunku od nadburcia — podobnie jak w naszych portach — jeśli chodzi o przeładunek towarów pakowanych, czyli nie ładowanych luzem. We włoskim porcie Genua statek ponosi 50% opłaty dźwigowej i koszt pracy w ładowniach statku. Dodać jednak należy, że w przypadku, gdy statek jest zacumowany przy nabrzeżu z dźwigami, zarządowi portu (tzw. *Consorzio*) należy się opłata dźwigowa bez względu na to, czy się z nich korzysta: w tym przypadku opłatę tę oblicza się za 8-godzinną „normalną” zmianę, chyba żeby zarząd portu danych dźwigów używał do innych prac. W portach szwedzkich obciążają armatora całkowite koszty przewozu robotników do miejsca pracy i z powrotem. W portach chińskich całkowite koszty przeładunku („sztauerki” sensu largo) są dzielone po połowie pomiędzy „statek” i „towar”. I tak dalej. Ilustracji najbardziej różnorodnych zwyczajów w tym zakresie mogłoby dostarczyć jeszcze bardzo wiele portów.

Jeżeli chodzi o ładunki ładowane luzem, ściślej ładunki wsypanywane, wrzucane, wlewane do ładowni statku, to f. o. b. powinno w zasadzie oznaczać, że ładunek zostanie właśnie wsypany, wrzucony na statek, czyli, praktycznie biorąc, do wnętrza statku. Niektóre jednak zwyczajnie obciążają przewoźnika pewną częścią kosztu, maskując go zresztą niekiedy pod różnymi nazwami, na przykład opłaty za ważenie, za „dobrą organizację” pracy itp.

**KLAUZULA F. O. B. I ZASZTAUOWANE.** Niespodzianek takich można się spodziewać szczególnie wtedy, gdy do skrótu f. o. b. dodano jakiś dalszy zwrot. W umowach przewozu spotyka się na przykład klauzulę „f. o. b. and stowed” — f. o. b. i zasztauowane, *franko bort* i *sztuwnka*. Klauzula ta przechodzi do umów

przewozu znowu tylko jako refleks umowy kupna-sprzedaży. Kupujący, który nabył towar od sprzedawcy na warunkach „f. o. b. i zasztauowane”, zawiera umowę przewozu z przewoźnikiem również na warunkach „f. o. b. i zasztauowane” rozumując w sposób następujący: jeżeli sprzedający zobowiązuje się dostarczyć towar w umówionym porcie i pokryć koszty załadowania do momentu, gdy towary znajdują się na statku i zostaną zasztauowane, to z morskim przewoźnikiem trzeba zawrzeć umowę przewozu na takich warunkach, by fracht obejmował koszty transportu od chwili, gdy towar znalazł się na statku i został zasztauowany.

Wszystko byłoby jasne, gdyby nie zwyczaj portowe i to co do znaczenia zwrotu „na statku — f. o. b.”, a nawet (co wydaje się, że jest już wprost za daleko idącą wolnością interpretacyjną) co do zwrotu „i zasztauowane”. Tak na przykład w zachodnio-europejskich portach „f. o. b. and stowed” jest praktycznie równoznaczne z klauzulą „free in and stowed” omówioną na str. 184.

Natomiast dla naszych portów Polska Izba Handlu Zagranicznego stwierdziła następującą zwyczajową interpretację klauzuli „f. o. b. and stowed”:

„Klauzula f. o. b. and stowed” w portach polskich oznacza, że wszelkie koszty związane z załadunkiem towaru na statek łącznie z kosztami ułożenia go w ładowni statku (sztautowanie) ponoszone są przez załadowcę, przy czym zwyczajowo w portach polskich wszelki materiał sztauersko-separacyjny winien być dostarczony przez statek, o ile osobna umowa nie przewiduje czego innego”.

W myśl powyższej interpretacji załadowcę w polskim porcie przy klauzuli „f. o. b. i zasztauowane” obciążają całkowite koszty załadowania i zasztauowania przesyłki poza kosztem materiałów separacyjno-sztauerskich. W konsekwencji załadowcę obciążają wszystkie koszty robocizny, dźwigowego, z tym jednak że statek powinien postawić do dyspozycji okrętowy osprzęt przeładunkowy wraz z energią, a obsługę wind i gaj opłaca załadowca.

Odmienne rozwiązania podziału kosztów muszą być więc dla naszych portów wyraźnie zastrzeżone w umowie, na przykład „f. o. b. and stowed but dunnage for charterer's account” — f. o. b. i zasztauowane, lecz materiały sztauerskie na rachunek czarterującego.

W związku z powyższym trzeba pamiętać, że koszty drewna sztauerskiego i innych materiałów potrzebnych do zabezpieczenia ładunku są przy przewozie niektórych towarów bardzo znaczne i że czasami drewno sztauerskie nie może być użyte więcej niż raz. Tak na przykład przy przewozie asfaltu w bębnach należy liczyć się z zabrudzeniem materiałów sztauerskich w takim stopniu, który uniemożliwia ich ponowne użycie.

Jeżeli chodzi o ładunki ładowane luzem — to znaczy ładunki wsypywane, wrzucane i wlewane do ładowni statku — to f. o. b. oznacza przeważnie, że ładunek zostanie wsypany, wrzucony, wlany do wnętrza ładowni. W konsekwencji zwrot „f. o. b. & trimmed”, czyli „f. o. b. z roztrimowaniem” oznacza, że wszelkie koszty załadowania i trymowania ponosi załadowca. Jeżeli ładunek objęty jedną umową przewozu (przy towarach ładowanych luzem umową jest najczęściej czarter) składa się z kilku przesyłek, z kilku partii towarowych, to ewentualnie potrzebna separacja należy przy klauzuli „f. o. b. and trimmed” również do załadowcy. Jednakże separacja ładunków przewożonych w myśl odrębnych umów przewozu obciąża przewoźnika, mimo zastrzeżenia w każdej umowie klauzuli „f. o. b. and trimmed”.

Tak na przykład klauzula 7 czarteru rudowego „Orecon” przewiduje, że towar zostanie dostawiony przez załadowcę „free on board” — franco statek, w tym wypadku — do środka ładowni, ale że armator (w znaczeniu przewoźnika) zapłaci załadowcy wyznaczoną stawkę od każdej załadowanej tonny na pokrycie kosztów trymowania (trimowania, którego przy rudzie praktycznie w ogóle nie potrzeba) oraz kosztów cumowania.

Także w czarterze węglowym „Polcon” klauzula f. o. b. oznacza, że ładunek zostanie wsypany do ładowni statku. Ale trymerka idzie w całości na koszt armatora. Wspomniane umowy odступują więc od ogólnej zasady, w myśl której przy klauzuli f. o. b. rozumie się przejście ładowanego towaru w obręb statku wtedy, gdy mija on „słup powietrza nad nadburciem statku” (jak to zdefiniowała opinia PIHZ). Odstępstwo to jest przy towarach załadowywanych luzem bardzo często spotykane. Okólniki maklerskie i konkretne oferty mówią wtedy: „f. o. b. ship's trimming” — f. o. b. z trymowaniem na koszt statku.

WARUNKI LINIOWE obejmują sprawy czasu przeładunku oraz kwestie podziału kosztów przeładunku. Jeśli chodzi o czas, to w myśl warunków liniowych Konferencji Bałtyckiej, ugruntowanych w większości portów świata (m. i. także w naszych) przez stwierdzone zwyczaje, przeładunek powinien się odbywać na zasadzie „tak szybko jak statek jest w stanie przyjmować lub wydawać ładunek” (por. str. 99 i nast.).

Takiej jednolitości nie ma w kwestii podziału kosztów przeładunku. Na przykład w wielkich angielskich portach warunki liniowe (zwane też niekiedy: *berth terms*) dzielą przeładunek po linii klauzuli F. A. S., w belgijskich portach po linii klauzuli f. o. b. w jej specjalnym znaczeniu (zbliżonym do normalnego F. A. S.), w niemieckich wielkich portach po linii rozszerzonej klauzuli f. o. b. (załadowcę obciążają jedynie koszty dostawienia towaru do magazynu linii żeglujowej oraz część kosztów załadownia).

Na terenie zachodnio-szwedzkim w porcie Göteborg warunki liniowe są równoznaczne z klauzulą F. A. S., natomiast w pobliskim Malmö nie odbiegają od normalnej klauzuli f. o. b. W portach wschodnich (bałtyckich) Sztokholm przyłączył się do interpretacji według klauzuli f. o. b., podczas gdy położony niżej na południe Norrköping reguluje warunki liniowe według zasad klauzuli F. A. S.

Warunki liniowe Konferencji Bałtyckiej niejasno precyzują zagadnienie kosztów przeładunku stwierdzając, że

„Ładowanie, wyladowanie i wydanie towaru będzie przygotowane (będzie zorganizowane) przez przedstawiciela przewoźnika — chyba że uzgodniono inaczej”. A dalej: „wyladowanie (*landing*), magazynowanie i wydanie będzie szło na rachunek zainteresowanego ładunkiem”.

Wydaje się, że pod reżimem warunków liniowych Konferencji Bałtyckiej koszty przeładunku mają być dzielone według zwyczajów portowych, lecz — w każdym razie — granica podziału

\* Termin „landing” ma trochę szersze znaczenie niż „discharging”, bo wydaje się obejmować również podwiezienie towaru do nabrzeża, jeżeli wyladowuje się towar ze statku na lichter.

kosztów przeładunku nie może przepięgać bardziej niekorzystnie dla przewoźnika niż przy klauzuli F. A. S. Jednakże takie rozwiązanie będzie miało zastosowanie dopiero w razie braku odpowiednich zwyczajów portowych.

W polskich portach morskich obowiązuje odnośnie omawianej sprawy następująca opinia:

„Umowy przewozowe zawarte na tak zwanych warunkach liniowych oznaczają w naszych portach w odniesieniu do rozdziału kosztów przeładunku, że przewoźnik pokrywa koszt załadunku od nadburcia i wyładunku do nadburcia“.

A więc w portach polskich warunki liniowe są odnośnie podziału kosztów przeładunku równoznaczne z klauzulą f. o. b. w interpretacji podanej uprzednio.

Przewoźnik także przy klauzuli f. o. b. (podobnie jak przy F. A. S.; por. str. 171) stara się o urządzenie przeładunkowe i wybiera odpowiednie. W razie braku urządzeń portowych statek musi postawić do dyspozycji swój sprzęt przeładunkowy, nawet bez zastrzeżenia w umowie przewozu klauzuli windowej (por. str. 188).

Powyższe zostało dla naszych portów generalnie — bez względu na klauzulę umowną odnośnie kosztów przeładunku — podkreślone w § 201 Regulaminu, który postanawia, że

„armator obowiązany jest postawić do dyspozycji Zarządu Portu odpowiednią liczbę wind statkowych i niezbędny sprzęt przeładunkowy, ponosząc odpowiedzialność za jego techniczną zdolność i gotowość do pracy“.

#### KLAUZULA „FREE IN“

Z biegiem czasu doszło do dalszych, bardzo istotnych zmian ogólnych zasad podziału kosztów załadunku. Na zmiany te wpłynęły dwa czynniki. Z jednej strony przeciwieństwo między armatorami i ich kontrahentami w ustroju kapitalistycznym na tle walki o maksymalne zyski charterujących i frachtujących do zatrzymania dla siebie gestii nad przeładunkiem, co mogło im dać dodatkowy zysk. Z drugiej strony wobec niepewnej sytuacji na tle kosztów przeładunku w różnych portach, zwłaszcza w okresie powojennym, armatorzy dążyli do przerwania tych kosztów na swych kontrahentów.

W rezultacie w ostatnich czasach coraz częściej spotyka się wprowadzenie klauzuli „free in“ do umów o przewóz. Zachodzi to zwłaszcza w trampingu. W żegludze liniowej klauzulę „free in“ stosuje się bardzo rzadko. Składają się na to dwa powody, jeden to silne stanowisko armatorów wobec drobnych, rozproszonych i nie zorganizowanych załadowców, drugi to trudność technicznego rozwiązania i zorganizowania załadunku dokonywanego na jeden statek niejednokrotnie przez kilkunastu czy kilkudziesięciu załadowców drobnych partii ładunku.

Termin „free in“ można by przetłumaczyć na język polski jako: wolny (od kosztów) do chwili dostawienia towarów do wnętrza statku. Oznacza to, że przewoźnik może liczyć się z nieponiesieniem kosztów załadowania i może w konsekwencji niżej skalkulować fracht za przewóz przesyłki.

Dokładnie biorąc — jeżeli nie wchodzi w grę zwyczaj portowe — klauzula „free in“ oznacza, że załadowca powinien dostawić towar do wnętrza ładowni statku; musi on w związku z tym postarać się o urządzenia przeładunkowe i opłacić koszt ich użycia. Koszty sztauowania, to znaczy umieszczania i zabezpieczenia towarów w ładowni ponosi jednak przewoźnik.

Ten ostatni szczegół, to znaczy ponoszenie kosztów sztauowania przez przewoźnika, armatorzy starają się niekiedy kwestionować. Tak na przykład Konferencja Bałtycka wykorzystując jeden wyrok sądowy, w myśl którego załadowca został obciążony kosztami trymerki przy klauzuli „free in (and out)“, rozreklamowała go głośno za pośrednictwem swych wydawnictw z myślą, by armatorzy wykorzystali go wobec załadowców i charterujących. Tymczasem cały szereg orzeczeń w krajach europejskich, a także doktryna prawna, idąc za głosem logiki potwierdzają, że przy klauzuli „free in“ koszty sztauowania (wraz z materiałami sztauerskimi) obciążają przewoźnika.

Praktyka maklersko-żeglugowa, by nie wprowadzać zamieszania i nie stwarzać źródeł sporu, w przeważającej mierze rozumie, że przy „free in“ sztauowanie lub trzymowanie opłaca armator. W tym celu podkreśla się jednak ten fakt przez dodatek w umowie: „free in, stowing for ship's account“ (wolna dostawa, sztauowanie na rachunek statku) lub: „free in excluded trimming“ (wolna dostawa, ale bez trzymowania). „Free in“ różni się właśnie

tym od klauzuli „free in and stowed“, że przy tej pierwszej przewoźnik opłaca sztauowanie. Dopiero dodatek „... and stowed“, czyli „... i zasztauowane“, zwalnia przewoźnika od wszelkich kosztów załadowania i zasztauowania towarów.

Zasadę powyższą podkreśla opinia PIHZ głosząca, że:

„Przy klauzuli f.i.o. (*free in and out*) statek nie ponosi kosztu załadowania ani wyładowania ładunku, zaś przy klauzuli „f.i.o. & stowed“ nie jest zobowiązany również do rozmieszczenia i umocowania ładunku“.

A więc różnicę pomiędzy „free in“ a „free in and stowed“ stanowią właśnie koszty sztauowania, czyli — jak je w tym przypadku nazywa opinia PIHZ — koszty „rozmieszczenia i umocowania ładunku“.

Jeżeli przy klauzuli „free in“ towar ma być dostawiony do wnętrza ładowni statku na koszt załadowcy, to o urządzenie przeładunkowe musi postarać się załadowca. Statek nie musi wtedy stawiać do dyspozycji załadowcy swego osprzętu przeładunkowego, ani w ogóle nie musi go posiadać. Tę zasadę można jednak zmienić w drodze zwyczaju (jak np. w portach radziwickich, polskich) lub w umowie przez zastrzeżenie klauzuli windowej (por. str. 179). Klauzulę windową zawierają nawet czartery przeznaczone dla przewozów towarów masowych, ładowanych i wyładowanych prawie wyłącznie za pomocą portowych urządzeń przeładunkowych (np. „Polcon“ przy załadunku węgla, „Orecon“ przy wyładunku rudy itp.). Windy okrętowe mogą się jednak przy tych ładunkach przydać do zastosowania specjalnych urządzeń do trzymowania, jak na przykład zgarniaczy trymerskich, zamieszczanie więc w czarterach klauzuli windowej jest celowe.

Gdy mowa ogólnie o wolnym załadowaniu (*free loading*), to podobnie jak przy klauzuli „free in“ koszty sztauowania ponosi przewoźnik. W odniesieniu do naszych portów PIHZ wypowiedziała opinię następującej treści:

„Klauzula ... w myśl której załadowca ponosi koszty ładowania towaru (*loading*), nie powinna być interpretowana jako obciążająca go również kosztami sztauowania“.

Zagranicą zasada powyższa nie jest jednolicie uznawana i dlatego w obrocie z armatorami, jeśli chodzi o załadunek w zagranicznym porcie, trzeba dodatkowo wyjaśniać klauzulę o wolnym

załadowaniu. Nawet tam, gdzie pod klauzulą „wolny załadunek“ (*free loading*) rozumie się załadowanie i zasztauowanie ładunku, dochodzą często różne obciążenia dla armatora, które czynią tę klauzulę po prostu iluzoryczną. W tym zakresie można przykładowo wskazać na port St. John na wschodnim wybrzeżu Kanady, który jest ważnym punktem załadunkowym drewna; przy załadunku kopalniaków armatorzy są obciążani różnymi kosztami (obok opłat portowych i agencyjnych) w wysokości nierzadko do 2.50 dolara od sążnia przestrzennego ładunku, co w okresach kryzysowych kapitalistycznego rynku frachtowego stanowi około 6% frachtu za przewóz do Europy.

ZAGADNIENIE WYBORU PRZEDSIĘBIORSTWA PRZEŁADUNKOWEGO. Klauzula „free in“ oraz wspomniana (a omówiona w następnym punkcie, str. 186 i nast.) klauzula „free in and stowed“ lub „... and trimmed“ dotyczy nie tylko kosztów przeładunku, lecz także sprawy wyboru, kto ma wykonać prace przeładunkowe.

Przy klauzuli F. A. S. i f. o. b. prace załadowania i sztauowania lub trzymowania leżą dyspozycyjnie w rękach przewoźnika. Przewoźnik wybiera przedsiębiorstwo, które ma wykonać prace przeładunkowo-sztauerskie.

W portach państw socjalistycznych zagadnienie to nie ma większego znaczenia wobec faktu, że prace przeładunkowe dokonuje w każdym porcie tylko jedno przedsiębiorstwo przeładunkowe.

Jednakże w portach państw kapitalistycznych kwestia wyboru odpowiedniego przedsiębiorstwa przeładunkowego łączy się z wieloma konsekwencjami. Tak na przykład przedsiębiorstwa kapitalistyczne dają przewoźnikom specjalne rabaty i zwroty, jeżeli zawierają oni tak zwane kontrakty stewedorskie. Kontrakt stewedorski jest umową, w myśl której armator na swych statkach zobowiązuje się oddawać wszelkie prace przeładunkowe danemu przedsiębiorstwu przeładunkowemu (stewedorskiemu), które w zamian za tę wyłączność udziela armatorowi rabatu od stawek bieżących (por. str. 174) lub też liczy specjalne ceny za przeładunek.

Ponieważ — jak zobaczymy później w rozdziale o odpowiedzialności za przeładunek — przewoźnik odpowiada za załadowanie oraz za sztauowanie i trzymowanie, słuszne jest, by prze-



woźnik sam organizował te prace i by sam wybierał przedsiębiorstwo do tego powołane. Jednakże kapitalistyczni czarterujący w pogoni za maksymalnymi zyskami chcą również przejmować gestię dyspozycyjną nad pracami załadunkowymi (lub wyladunkowymi). Bowierni i oni mogą mieć zawarte kontrakty stewadorskie.

Wtedy właśnie starają się oni zawrzeć umowę przewozu z klauzulą „sztauerzy czarterującego” (*Charterers' stevedores — stiw-dory frachtowatiela*). Zastrzegają oni równocześnie, że przewoźnika obciążą na przykład zwyczajowy bieżący koszt odnośnych prac. Różnicę pomiędzy stawkami bieżącymi płaconymi przez przewoźnika a stawkami płaconymi przedsiębiorstwu przeładunkowemu przechwytyją czarterujący i zatrzymują sobie jako dodatkowy zysk.

Przy klauzuli „sztauerzy czarterującego” czarterujący może wybrać przedsiębiorstwo przeładunkowe do wykonania prac lub może przeprowadzać te prace własną organizacją.

Jak już powiedziano, w braku odmiennej klauzuli umownej lub zwyczaju przy klauzuli F.A.S. i f.o.b. przewoźnik dysponuje, kto ma wykonywać prace przeładunkowo-sztauerskie. Przy klauzuli „free in” przewoźnik ma w swych rękach gestię jedynie co do prac sztauowania i zabezpieczenia ładunku. Przy klauzuli „free in and stowed” lub „.... and trimmed” czarterujący wybiera i naznacza wykonawców całkowitej operacji załadunkowej wraz ze sztauowaniem lub tryowaniem, bez potrzeby zastrzeżenia w tym względzie specjalnej klauzuli.

O gospodarczej celowości zawierania przez naszą centralę frachtową umów przewozu na warunkach „free in” i „free in and stowed trimmed” zobacz str. 253.

#### KLAUZULA „FREE IN AND STOWED” LUB „.... AND TRIMMED”

W myśl klauzuli „free in and stowed” lub „.... and trimmed” koszty całej operacji załadunkowej wraz z zasztauowaniem i zabezpieczeniem towarów oraz roztrymowaniem ładunków sypkich ponosi załadowca.

Mówiąc o „sztauowaniu” lub „tryowaniu” ładunku, uważa się, w wielu portach (ale nie we wszystkich!), że wyrażenia te obejmują

prócz prac fizycznych także koszty materiałów sztauersko-separacyjnych.

Jeśli chodzi o polskie porty, to nie ma u nas jeszcze oficjalnej interpretacji klauzuli „f. i. and stowed” czy „.... and trimmed” wydanej przez PIHZ; opierając się jednak na interpretacji klauzuli „f. o. b. and stowed” należy przypuszczać, że również przy „f. i. and stowed” materiał sztauerski powinien dostarczyć przewoźnik.

Jednakże, mimo klauzuli „.... and stowed/trimmed”, obciążają przewoźnika koszty zabezpieczenia statku i zapewnienia mu zdolności do żeglugi. Wprawdzie każde sztauowanie jest wykonywane częściowo w celu zapewnienia statkowi zdolności do żeglugi, jednakże istnieją pewne prace ładunkowe, które z punktu widzenia samego towaru mogłyby być uważane za zbędne, niemniej jednak są nieodzowne ze względu na bezpieczeństwo statku (i dopiero w dalszej konsekwencji ze względu na ładunek).

Do takich prac należy przykładowo budowa grodzi przeciwprzesypowych przy przewozie zboża luzem. Budowa takich grodzi wraz z kosztami zużytego na nią materiału idzie w całości na rachunek przewoźnika, nawet przy klauzuli „.... i roztrymowane”.

Gdy w celu zabezpieczenia ładunku zboża ładowanego luzem (zabezpieczenia przed przesypaniem) przykrywa się go kilkoma warstwami zboża w workach, to przy klauzuli „free in and stowed” koszt napełniania worków zbożem i sztauowania obciąża przeważnie załadowcę, podczas gdy worki musi dostarczyć przewoźnik. Można jednak omówić tę sprawę dokładnie podczas pertraktacji o zawarcie umowy przewozu, na przykład przez zastrzeżenie „bagging & stowing for charterers' account, ship supplying bags” (napełnianie worków i sztauowanie ich na rachunek czarterującego, ale worki dostarcza przewoźnik).

Poza tymi wyjątkami, a więc poza pracami, które wykonuje się raczej ze względu na statek aniżeli z punktu widzenia potrzeb ładunku, wszelkie koszty załadowania i zasztauowania ładunku (w wielu portach — ale nie w naszych) wraz z niezbędnymi do tego materiałami ponosi przy klauzuli „f. i. and stowed” załadowca. Rozumie się, że chodzi tu o ładunek stanowiący przedmiot jednej umowy. Jeżeli bowiem statek przewozi równocześnie kilka przesyłek, na które zawarto odrębne umowy przewozu choćby na wa-

runkach wolnego załadowania i zasztauowania, to koszty separacji jednej przesyłki od drugiej obciążają przewoźnika.

Załadowca musi więc w konsekwencji postarać się i opłacić wszelkie urządzenia przeładunkowe, a statek nie musi ich mieć nawet, chyba że zastrzeżono klauzulę o prawie używania przez załadowcę osprzętu statkowego wraz z energią (klauzulę windową).

**KOSZTY CZYNNOŚCI POBOCZNYCH.** Należy podkreślić że wszelkie prace poboczne i pomocnicze na statku nie zaliczane do prac załadunkowo-sztauerskich, obciążają przewoźnika bez względu na sposób podziału kosztów prac przeładunkowych. Tak więc także przy klauzulach „free in“ oraz przy „free in and stowed/trimmed“ takie prace, jak otwieranie i zamykanie luków, wyjmowanie i zakładanie rozpornic lukowych, przygotowywanie i porządkowanie osprzętu przeładunkowego statku (tzw. „klarowanie“ osprzętu), czyszczenie ładowni i usuwanie z nich zmiotków i odpadków itp., wszystkie należą do zadań statku. W konsekwencji, jeżeli prace te wykonują pracownicy załadowcy lub odbiorcy, lub przedsiębiorstwa pracującego na zlecenie tychże, mogą oni żądać od przewoźnika zwrotu kosztów.

Ogólną tę zasadę potwierdzają zwyczaje portowe, między innymi także w Polsce i w Związku Radzieckim. Tak na przykład ogłoszona przez PIHZ opinia głosi:

„Według naszego zwyczaju portowego, zgodnego z zagranicznymi zwyczajami w tej materii, otwieranie i zamykanie ładowni statku w związku z za- i wylądunkiem należy do obowiązków statku. O ile statek zleci wykonanie tych czynności sztauerów, ponosi koszty tej czynności“.

Dalsza opinia stwierdza:

„Wyciąganie i zakładanie rozpornic lukowych (zwanych w żargonie z niemiecką szersztokami) należy do obowiązków statku“.

Zwyczaje radzieckie podkreślają dla jasności — a na ogół wiadome jest że to samo obowiązuje wszędzie — że powyższe czynności mają być przez „statek“ wykonywane także wtedy, gdy następują podczas prac przeładunkowych, na przykład z powodu deszczu.

Natomiast w naszych portach stawki kosztu przeładunku liczone przez Zarząd Portu swemu zleceniodawcy obejmują też ewen-

tualne nakłady (robocizna, dźwig) na otwieranie i zamykanie luków także w czasie trwania przeładunku (§ 209 Regulaminu).

Sprawę zmiotków również uregulowała dla naszych portów opinia wydana przez PIHZ, wzorująca się na ogólnej zasadzie uznawanej w tym względzie.

„Przeładunek obejmuje te prace, przy wykonywaniu których towar może być zabierany urządzeniami i sprzętem przeładunkowym bez koniecznej potrzeby użycia sprzętu służącego zwyczaj do czyszczenia ładowni. Czyszczenie ładowni statku nie wchodzi w zakres prac przeładunkowych“.

Dotyczy to tych zmiotków i odpadków, których statek nie wydaje odbiorcy w ramach dostawy przesyłki. W związku z tym konosament „Conlinebill“ zobowiązuje odbiorcę do przyjęcia „proporcjonalnej części niezidentyfikowanego luźnego towaru“, który składa się z rozsypek różnych przesyłek takiego samego towaru. Zastrzeżenie takie nie może oczywiście naruszyć obowiązku przewoźnika do odszkodowania strat i kosztów w związku z rozsypaniem się poszczególnej przesyłki. W myśl dalszej opinii PIHZ:

„Przewoźnik morski ma obowiązek wydać odbiorcy towar partiami konosamentowymi, o ile nie zastrzeżono w konosamencie czegoś innego. Powyższy obowiązek przewoźnika morskigo nie jest zależny od klauzul f. o. b., f. i. o., F. A. S. itp. ustalających rozdział kosztów sztauowania“.

Przy przeładunku towarów i materiałów niebezpiecznych wymagany jest w myśl przepisów obowiązujących w polskich portach (podobnie jak w innych) nadzór i ochrona przez funkcjonariuszy portowej straży pożarnej. Jest to tak zwana asysta pożarnicza. Koszt jej na statku obciąża przewoźnika bez względu na podział kosztów przeładunku, to znaczy także przy załadunku na warunkach „free in and stowed“ jak i przy „wolnym wylądunku“ („free discharge“). Koszty asysty pożarniczej przy przeładunkach poza statkiem, na przykład przy ładowaniu towarów niebezpiecznych z magazynu do wagonu kolejowego, nie mogą oczywiście iść na rachunek statku i ponosi je dysponent towaru.

W porcie antwerpijskim natomiast koszty asysty pożarniczej przy przeładunku materiałów niebezpiecznych obciążają w myśl zwyczaju zawsze „towar“, to znaczy załadowcę lub odbiorcę.

W Southampton koszty za tak zwany „fire patrol“ płaci w całości statek.

Asystę pożarniczą holowników przy wylądunku ze zbiornikowców ropy lub jej przetworów oplaca na przykład w Dakarze i w Bari armator, w Pireusie zaś — odbiorca. Holowniki te muszą stać w pogotowiu, by w razie wybuchu pożaru natychmiast zbiornikowiec odholować.

#### KOSZTY WYŁADOWANIA

Rozwiązania zagadnienia podziału kosztów operacji wylądunkowych są w wielu szczegółach podobne do rozwiązań stosowanych przy załadunku. W pewnych detalach zmieniają się tylko zwroty. Istotną zmianą jest przede wszystkim odwrócenie kierunku przemieszczania ładunków.

Ogólna zasada, mająca zastosowanie w braku istnienia postanowienia umownego czy zwyczajowego, reguluje podział kosztów wylądowania po linii klauzuli F. A. S., co w większości portów oznacza, że statek dostawia unos z towarem poza burtę na wysokości nabrzeża lub pojazdu ustawionego wzdłuż burty tak, aby odbiorca mógł w dogodny i bezpieczny sposób odhaczyć i odebrać unos. Podział kosztów dźwigowego lub kosztu obsługi wind okrętowych jest przeprowadzany w poszczególnych portach z reguły w taki sam sposób jak przy załadunku.

Przy wylądowaniu klauzulę f. o. b. spotyka się rzadziej aniżeli przy załadunku. Spotyka się jednak przypadki notowania stawek frachtowych na warunkach f. o. b., co oznacza, że stawki frachtową objęte są koszty od f. o. b. w porcie załadunku do f. o. b. w porcie wylądowania.

W polskich portach warunki liniowe rozdzielają koszty wylądowania na zasadzie klauzuli f. o. b., to znaczy że granicę stanowi linia nadburcia. W konsekwencji prace rozsztauwania ładunku, uformowania unosów w ładowni i wyciągnięcie ich z ładowni obciążają przewoźnika, podczas gdy dalsze opuszczenie unosów z burty, odhaczenie ich i odtransportowanie (do magazynów lub t.p.) następuje na rachunek odbiorcy.

W portach polskich podana uprzednio interpretacja klauzuli f. o. b. dotyczy również wylądowania.

Odpowiednika przeciwstawnego do klauzuli „free in“ przy wylądowaniu nie ma. Nie zastrzega się bowiem samej klauzuli „free out“, którą spotyka się jedynie w połączeniu z klauzulą „free in“, lecz klauzulę „free discharge“, która oznacza wolne od kosztów (wolne dla przewoźnika) wylądowania towarów. W tak pojęte wylądowanie musi wejść również rozsztauwanie towarów w ładowni statku, uformowanie unosów i dalsze ich przeniesienie na ląd. A więc klauzula „free discharge“ jest odpowiednikiem przeciwstawnym raczej klauzuli o wolnym załadunku z zasztauowaniem (*free in and stowed*).

Odmianą klauzuli o wolnym wylądowaniu jest tak zwana klauzula turecka (*Turkey Clause*), której odpowiada również klauzula „livraison en cale“ (dostawa w ładowni). Klauzula turecka w swym typowym brzmieniu obejmuje także kwestię odpowiedzialności za wylądowanie (por. str. 276). Co do kosztów wylądowania jest ona w pełni ważna. W myśl opinii PIHZ jest ona „zwyczajowo stosowana na szlaku porty polskie — porty tureckie“.

KLAUZULA F. I. O. Często spotykaną klauzulą, stanowiącą połączenie klauzuli „free in“ oraz „free discharge“ jest postanowienie o wolnym załadunku i wylądowaniu, czyli „free in and out“ znane w skrócie jako f. i. o.

Wokół klauzuli f. i. o. ciągle jeszcze spotyka się kontrowersje. Armatorzy usiłują przeprowadzić tezę, że f. i. o. oznacza wolne załadowanie razem ze sztauwaniem i wolny od kosztów wylądunek. Temu sprzeciwia się jednak rozumowa analiza znaczenia poszczególnych członów zwrotu „free in and (free) out“. Zwrot „free out“ omówiony jest wyżej, podczas gdy zwrot „free in“ zdefiniowany został na str. 183. Klauzula f. i. o. oznacza więc, że załadowanie towaru ma iść na koszt załadowcy; sztauwanie, trzymywanie i zabezpieczenie ładunku — na koszt przewoźnika; koszty natomiast całego wylądowania (razem z rozsztauwaniem) — na koszt odbiorcy.

Dopiero przy uzgodnieniu klauzuli „f. i. o. & stowed“, czyli „f. i. o. i zasztauowane“ (lub roztrymowane), załadowcy obciąża koszt załadunku wraz z zasztauowaniem go lub roztrymowaniem.

Zeby nie pozostawić w tym względzie jakichkolwiek niejasności przytoczymy definicję z cytowanej już uprzednio opinii Polskiej Izby Handlu Zagranicznego:

„Przy klauzuli f. i. o. statek nie ponosi kosztu załadowania ani wyładowania, zaś przy klauzuli „f. i. o. and stowed“ nie jest zobowiązany również do rozmieszczenia i umocowania ładunku. Te ostatnie czynności dokonywane są jednakże według wskazówek kapitana statku, ale koszt ich ciąży na załadowcy“.

W ten sposób zdefiniowano najczęściej spotykane umowne klauzule dotyczące rozdziału kosztów przeładunku. Podano jednak tylko najbardziej typowe rozwiązania, ponieważ zwyczaje poszczególnych portów wprowadzają w tym zakresie daleko idące odstępstwa w zależności od tego, jaka grupa kapitalistycznych przedsiębiorców — jeśli chodzi o porty państw burżuazyjnych — ma przewagę i możność forsowania dogodnych dla siebie zwyczajów. Stąd właśnie szczególnie przy zagadnieniach kosztów przeładunku niezbędna jest znajomość wszelkich wchodzących w rachubę zwyczajów portowych.

**SPOSÓB WYDANIA I ODBIORU ŁADUNKU.** Na koszty wydania ładunku wpływ ma również sposób wydania ładunku przez statek i sposób odbierania przesyłek przez odbiorców.

Ładunek powinien być wydany odbiorcom w zwartych partiach konosamentowych tak, by umożliwić kontrolę ilościową i jakościową wydawanego ładunku. Odpowiada za to przewoźnik i on ponosi koszty segregowania poszczególnych przesyłek. Niektóre konosamenty zawierają jednak klauzule zastrzegające, że „wydanie przesyłek nastąpi tylko w magazynie w celu posortowania przesyłek według znaków i liczby na ryzyko i koszt odbiorcy“. O ile przerzucenie na odbiorcę kosztów sortowania jest dopuszczalne i ważne, to nieważne jest przerzucenie odpowiedzialności (ryzyka) za całość przesyłki i prawidłowość jej posortowania. Konsekwencją wymienionej klauzuli jest poza tym to, że odbiorca nie może wymagać, by ładunek wyładowywano bezpośrednio ze statku na wagony kolejowe lub samochody.

Przy przewozie ładunków masowych przewoźnicy mogą przelać umownie w czarterze swemu kontrahentowi tak zwany opust za nie ważenie (*in lieu of weighing*), wynoszący

1—2% od kwoty frachtu. Przewoźnik daje ten opust za to, że odbiorca nie waży ładunku, czyli przyjmuje go bez dokładnej kontroli, co praktycznie wyłącza możliwość reklamowania ubytku oraz przyspiesza proces przeładunkowy. W przypadku tym oblicza się fracht od konosamentowej ilości ładunku minus umówiony opust.

Gdy natomiast odbiorca przeprowadza kontrolę ciężaru wydawanego ładunku, do czego zawsze ma prawo, nie otrzymuje on wspomnianego opustu, lecz fracht jest wtedy płatny tylko od ilości ładunku rzeczywiście wydanej (stwierdzonej), chyba że umownie zastrzeżono zapłatę frachtu od ilości załadowanej (konosamentowej), a ponadto przewoźnik odpowiada za udowodniony ubytek, chyba że manko nie przewyższa procentu dopuszczalnego ubytku, czyli tak zwanej *franszyzy* przyjętej dla danego rodzaju towaru. Tak na przykład szczególnie wielki rozkurz notuje się przy przeładunku surowców nawozowych (apatytów, fosforytów itd.), gdy jest wykonywany urządzeniami nie specjalnymi.

Koszty ważenia ponosi odbiorca, lecz osobę kontrolującą wazenie z ramienia „statku“ wynagradza zawsze przewoźnik. W przypadku jednak, gdy przewoźnik odpowiada za szkodę, można do kwoty odszkodowania doliczyć także koszty kontrolnego ważenia i innych związanych z tym wydatków (np. sporządzenia atestów przez rzeczoznawcę).

Przy czarterach na przewóz „pełnego ładunku“ (por. str 125), przewoźnik nie może załadować na statek przesyłki od innego wysyłającego bez zgody czarterującego i jest zobowiązany wydać odbiorcy cały przywieziony ładunek całookrętowy. Zdarza się bowiem, szczególnie przy przewozie drewna, że wskutek pomyłek w liczeniu ładunku przy załadowaniu, a potem również przy wyładowaniu, statek wylicza się przed odbiorcą z konosamentowej ilości ładunku i pozostaje mu jeszcze pewna ilość ładunku. Nie może on zatrzymać sobie tej „nadwyżki“ czy spieniężyć jej, lecz jest zobowiązany wydać ją, a co najwyżej może żądać frachtu za przewóz większej ilości ładunku, niż wykazywał konosament.

Przy przewozach takich surowców jak na przykład ruda, węgiel itp. często zastrzega się w czarterach dla wyładowania tak zwana klauzula *ch w y t a k o w a* (*grab clause*), mocą której przewoźnik gwarantuje, że statek jest przystosowany do używania przy wyla-

dunku dźwigów z chwytakami. Klauzula taka nie odbiera jednak odbiorcy prawa użycia wind i osprzętu okrętowego, jeżeli w czarterze znajduje się klauzula windowa, lub jeżeli zastrzegają to zwyczajne lub przepisy obowiązujące w danym porcie.

Statek z ładowniami „przystosowanymi do wyładunku chwytakami“ (*suitable for grab discharge*), a więc odpowiadający wymaganiom klauzuli chwytakowej, powinien posiadać stosownie wielkie luki, a ładownie nie mogą mieć międzypokładów ani wspomników, które by utrudniały dojście szczeł chwytaka do samych burt w ładowni, poza tym podłoga i pokrywy zbiorników dennych muszą być mocne, tunel wału śrubowego musi posiadać odpowiednio silną konstrukcję, a wszelkie rury i przewody muszą być dobrze zabezpieczone.

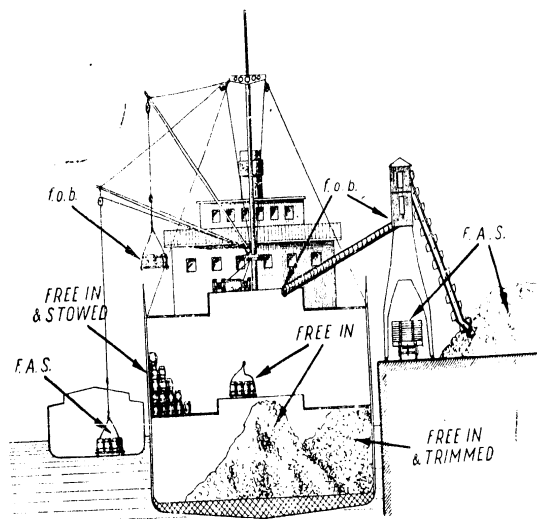
Gdy umowa przewozu nie zawiera postanowień o urządzeniach i o sposobie załadunku lub wyładunku ładunku, to zasadniczo metodę tę i urządzenie wybiera przewoźnik. Jednakże pomimo istnienia takiej zasady, przyjmuje się, że przewoźnik nie mógłby normalnie odmówić zgody na przeładunek za pomocą na przykład chwytaków, jeżeli przeładunek urządzeniami tego rodzaju jest zwykle stosowany przy danym ładunku.

**ROZWIĄZANIA SPECJALNE.** Ogólne i typowe rozwiązania podziału kosztów załadunku i wyładunku przedstawione zostały na rysunku 3. Rysunek ten pokazuje typowe rozwiązania, omawiane uprzednio, nie może więc uwzględniać odmian zwyczajowych. Rysunek ten może być odniesiony również do wyładunku, z tym oczywiście że kierunek ruchu towaru jest w tym przypadku odwrotny: towar wychodzi ze statku. Na miejsce klauzuli „free in and stowed“ lub „free in and trimmed“ musielibyśmy wstawić zwrot „free discharge“.

Klauzula F. A. S. przy wyładunku oznacza przeważnie, że statek wydaje towar zawieszony na haku urządzenia przeładunkowego na nabrzeżu lub na lichterze, tak aby pracownik odbiorcy mógł w dogodny sposób odczepić unos z haka. Przy wyładunku towarów ładowanych luzem należy, w myśl klauzuli F. A. S., wydobyc je z ładowni statku i zsypać na nabrzeże lub na lichtugi.

Przy wyładunku drewna tartego w szeregu portów angielskich zwyczajne portowe przewidują obowiązek statku do wyładunku drewna na plac składowy znajdujący się nawet poza nabrzeżem

i do ułożenia drewna w stopy, w sposób „surowy“, niezupełnie dokładny (*rough stacking*). Czartery na przewóz tarcicy, jak na przykład „Baltwood“, „Russwood“ i „Nubaltwood“ powołują się



Rys. 3. Granice podziału kosztów przy przeładunku towarów pakowanych i towarów ładowanych luzem

w związku z tym na specjalną tabelę rozdziału kosztów wyładunku (tzw. *Schedule of Apportionment*) ustaloną przez Izbę Żeglugową Zjednoczonego Królestwa jako reprezentantkę armatorów w porozumieniu z angielskim związkiem kupców drewna\*.

Specjalne przepisy co do podziału kosztów wyładunku drewna tartego w tych miejscowościach, w których nie ma „portu“ w technicznym znaczeniu (z falochronami, uzbrojonymi nabrzeżami itd.), gdzie statki dokonują przeładunku na redzie na spec-

\* Dalsze szczegóły odnośnie wymienionej „Schedule of Apportionment“ i podziału kosztów wyładunku drewna tartego w portach angielskich w pracy Gross-Holowiński: „Czartery“, str. 136 i następn.

jalne lichtugi i łodzie tubylcze. Tak na przykład w zachodnioafrykańskich portach posiadłości francuskich całe koszty lichtugowania są ponoszone przez odbiorcę poza frachtem.

Natomiast w porcie izraelskim Haifa klauzula „free out” ma następujące znaczenie: odbiorcę obciążają całe koszty rozładowania i wyładowania przesyłki, lecz przewoźnik morski ponosi 75% opłaty za najem barek i lichtug, które podwożą towary spod burty statku do nabrzeża przystani portowej. Stanowi to — jak gdyby — stwierdzenie, że przewóz nie kończy się na redzie portu docelowego, lecz dopiero z chwilą dobiecia lichtugi do nabrzeża. Przy wyładowaniu w Haifie całość statkowych ładunków na warunkach „free out” obciąża przewoźnika tylko 50% opłat za najem barek (umownie można zasady powyższe zmienić).

W Turcji, gdzie w większości portów wyładuje się również na redzie, obowiązuje zasada, że prace wyładunkowe wykonują zarządy portów, które zajmują się także dalszym przewozem towarów do brzegu i całą dalszą manipulacją. W związku z tym spotyka się w konosamentach linii lewantyńskich wymienioną uprzednio tak zwaną klauzulę turecką. Statek daje osprzęt przeładunkowy wraz z energią i z obsługą; dopuszczalne jest tu zatrudnienie członków załogi statku do obsługi wind i dźwigów okrętowych.

Przy wyładunku niektórych olejów mineralnych, a także roślinnych i tłuszczów zwierzęcych, niezbędne jest podgrzewanie ładunku w celu utrzymania go w stanie płynnym, aby możliwe było wypompowanie go. Przy załadunku towar musi być dostawiony w takim stanie płynności, aby mógł być wprowadzony do systemu rurociągowego statku i do zbiorników. Przy wyładunku obowiązek utrzymania stanu płynnego ładunku należy do zadań statku bez względu na podział kosztów wyładowania (wypompowania). Dotyczy to także tych statków, które nie mają specjalnych urządzeń do podgrzania ładunku w zbiornikach. Statki takie powinny wtedy umownie zastrzec — wbrew powyższej ogólnej zasadzie — że koszty podgrzania ładunku (pary z urządzeń ładowych, rurociągów itp.) mają obciążać odbiorcę. W każdym razie można przyjąć w braku przeciwnego podkreślenia ze strony przewoźnika, że statek ma urządzenia do podgrzania danego przewożonego ładunku i że nawet przy klauzuli o wolnym wyładowaniu

statek będzie utrzymywał ładunek w stanie zdatnym do wypompowania\*.

**KOSZTY WYŁADOWANIA PRZY TRANSAKCJACH KUPNA-SPRZEDAŻY NA WARUNKACH C. I. F. I. C. AND F\*\*.**  
Omawiając kwestie kosztów wyładowania towarów ze statku nie można pominąć dla uzyskania całokształtu obrazu zagadnienia sprawy podziału kosztów wyładowania pomiędzy sprzedającego i kupującego według zasad transakcji kupna-sprzedaży na warunkach c. i. f. oraz c. and f.

Chociaż transakcja ta reguluje stosunki prawne wyłącznie pomiędzy sprzedającym a kupującym, przy czym żadna z klauzul omawianej transakcji nie dotyczy stosunku którejkolwiek ze stron tej transakcji do przewoźnika (ujętych jedynie w umowie przewozu), to jednak znajomość tych zasad jest często konieczna dla frachtującego, załadowcy, odbiorcy oraz w pewnym (dużo mniejszym) stopniu dla przewoźnika.

Należy bowiem pamiętać, że dość często zdarza się, że ta sama osoba jest równocześnie stroną w umowie przewozu morskiego i w umowie kupna-sprzedaży zawartej na warunkach c. i. f. Stąd też niepoślednią dla niej sprawą będzie między innymi udział w kosztach wyładowania towaru w porcie przeznaczenia w rzeczonym cenie c. i. f., która zawiera zarówno opłatę za towar, jak również za fracht i pokrycie ubezpieczenia towaru.

Sprawa rozdziału kosztów wyładowania pomiędzy strony transakcji c. i. f. nie jest prosta. Przyczyna tego leży w tym, że choć transakcja ta jest już w użyciu niemal od stu lat, to jednak pomimo szeregu prac kodyfikacyjnych prowadzonych czy to przez Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego, Międzynarodową Izbę Handlową, radziecką Wszeczwiązkową Izbę Handlową, czy przez wielkie zrzeszenia handlowe, jak na przykład London Corn Trade Association i inne, nie potrafiono całkowicie ujednocnić jej zasad.

\* Wyżej powiedziane odnosi się do podziału kosztów podgrzewania stwardniałych ładunków płynnych pomiędzy przewoźnika i jego kontrahenta z umową przewozu morskiego. Zupełnie odrębnym zagadnieniem jest podział kosztów podgrzewania stwardniałych ładunków przed załadowaniem ich na statek (bo ładunek musi być statkowi dostawiony w stanie płynnym) pomiędzy sprzedającego i kupującego w myśl umowy kupna-sprzedaży.

\*\* Opracował T. M. Krzyżanowski.

Nie będziemy analizować, jak sprawa ta została ujęta w poszczególnych zbiorach reguł (np. Warszawsko-oksfordzkich, Incoterms z 1936 r. i 1953 r. w standartowych kontraktach zrzeczeń, w znolizowanych amerykańskich definicjach handlu zagranicznego z 1941 r. i innych), lecz ograniczymy się do omówienia zasad najogólniej przyjętych.

Według starszych zapatrywań sprzedawca zobowiązany w myśl zasad kontraktu c. i. f. czy c. and f. do pokrycia frachtu powinien był ponieść wszystkie koszty łączące się z tym frachtem, między innymi również dostarczenia ładunku w porcie przeznaczenia pod burtę statku (F. A. S.). To zapatrywanie przeważa dotychczas w orzecznictwie francuskim.

Na podobnym, lecz nieco zmodyfikowanym stanowisku stała się Hamburgska Izba Handlowa w 1951 r. twierdząc, że normalne koszty wyładunku (*des Herausbringens*) przy transakcji c. i. f. pokrywa sprzedawca, chyba że w porcie przeznaczenia istnieje odpowiedni wydział portowy, który przewiduje, że koszty wyładowania danej grupy towarowej ponosi kupujący.

Na odmiennym stanowisku stały Incoterms 1936 i amerykańskie definicje z 1941 r., które w zasadzie kosztami wyładowania obciążały kupującego.

Podczas gdy amerykańskie definicje czynią to w sposób wyraźny i obciążają nabywcę w sześciu i kosztami wyładowania „łącznie z wszelkimi opłatami, taksami i innymi wydatkami w wymienionej miejscowości przeznaczenia“, to Incoterms 1936 wprowadzają w tym względzie dwa zasadnicze wyjątki, które jednakże podkreślają właśnie ogólną zasadę, że koszty wyładowania pokrywa kupujący. Wyjątkami od tej zasady są przypadki, gdy 1) koszty wyładowania zostały objęte frachtem (ponoszonym przez sprzedającego) i 2) gdy towar sprzedano na warunkach „c. i. f. — landed“, w myśl których koszty wyładowania łącznie z opłatami za lichterki i kosztami złożenia towaru na nabrzeżu ponosi sprzedawca. Wyjątek pierwszy dotyczy przede wszystkim przypadków zawarcia umowy o przewóz na warunkach liniowych, w myśl których koszty wyładowania są wliczone (w całości lub częściowo, w zależności od zwyczajów danego portu wyładawczego) w stawkę frachtową ponoszoną przy transakcji c. i. f. przez sprzedawcę towaru.

Kwestię ponoszenia kosztów za wyładowanie towarów ze statku przez strony uczestniczące w transakcji c. i. f. bardziej wyraźnie uregulowały Incoterms 1953, które w zasadzie nie wprowadziły w tym względzie niczego nowego w porównaniu z poprzednim tekstem reguł z 1936 r., jednakże usunęły niedomówienia, które były przyczyną częstych sporów.

Według Incoterms 1953 kwestia kosztów wyładowania przy transakcji c. i. f. i c. and f. została wyjaśniona z dwu stron: przy wymienianiu obowiązków sprzedawcy jak również przy określaniu obowiązków kupującego.

Tak więc sprzedawca ponosi koszty wyładowania, gdy

- 1) koszty te zostały objęte frachtem morskim lub
- 2) zostały pobrane przez przewoźnika lub
- 3) zawarto transakcje na warunkach „c. i. f. — landed“.

We wszystkich innych przypadkach koszty wyładowania towaru łącznie z opłatami za lichterki ponosi kupujący. A więc według Incoterms 1953 kupujący ponosi koszty wyładowania wraz z opłatami za lichterki itp., chyba że

- 1) koszty te zostały objęte frachtem,
- 2) zostały pobrane przez przewoźnika przy zaplacie frachtu,
- 3) umówiono sprzedaż na warunkach „c. i. f. — landed“.

Jak widać z powyższego, utrzymana została zasada, że koszty wyładowania ponosi kupujący, chyba że zostały one wliczone we fracht morski (w całości — np. przy klauzuli F. A. S. czy w części — np. przy f. o. b. lub przy „liner terms“ w niektórych portach, por. str. 181) lub z góry zostały pobrane przez przewoźnika morskiego.

Wynika z tego, że przy transakcji kupna-sprzedaży na warunkach c. i. f. oraz c. and f. sprzedający ma według Incoterms 1953 zasadniczo wolny wybór i może zawrzeć umowę przewozu na jemu dogodnych warunkach w odniesieniu do kosztów wyładowania. Sprzedający ma ten wolny wybór jednak tylko „zasadniczo“ — jeśli w danym porcie w stosunku do danego rodzaju towaru nie istnieje zwyczaj dotyczący kosztów wyładowania przy transakcjach c. i. f. Zwyczaj taki spotyka się w wielu portach. Tak na przykład drewno (okrągłe) sprzedane c. i. f. Hamburg powinno być wyładowane w myśl warunków liniowych; natomiast kawa, oleje jadalne i inne towary mają być wyładowane na koszt kupu-

jącego, czyli sprzedający może umówić przewóz z wolnym (dla przewoźnika) wyładunkiem (*free discharge*). Przesyłki wyrobów emaliowanych, porcelanowych, zapalki itp. sprzedane c. i. f. francuskie porty w Afryce Zachodniej powinny być przewożone na warunkach liniowych. Jeżeli morski przewóz przesyłki zostanie umówiony przez sprzedającego na innych warunkach odnośnie wyładowania, niż to przewiduje zwyczaj, sprzedający rozlicza różnicę kosztów z kupującym.

#### KOSZTY SPECJALNE

Przedstawiony uprzednio schemat typowego rozdziału kosztów jest niestety często wypaczany przez zwyczaje powstające wśród tarć pomiędzy kapitalistycznymi przedsiębiorcami. Wystarczy na przykład przeglądnąć wydawnictwa Konferencji Bałtyckiej pod nazwą *Monthly Circular* („okólnik miesięczny“ wychodzący co dwa miesiące), aby móc stwierdzić, że w poszczególnych portach istnieją najbardziej różnorodne zwyczaje i wiele kontrowersji na ich tle pomiędzy armatorami i ich kontrahentami. Dotyczy to szczególnie różnych kosztów powstających jak gdyby specjalnie, poza „typowym“ podziałem kosztów. Wymienimy kilka takich kosztów wraz z przykładową ilustracją z różnych portów.

Mniej lub więcej dokładne reguły zwyczajowe odnośnie kosztów przeładunkowych podawane są w różnych fachowych wydawnictwach książkowych i periodycznych, lecz ulegają stosunkowo częstym zmianom i dlatego w praktyce muszą być bieżąco kontrolowane. Dlatego też nie warto cytować wszystkich możliwych rozwiązań. Tym bardziej, że są one w dostępnych nam źródłach kapitalistycznych podawane zawsze tendencyjnie. Tak na przykład gdy w cytowanych „miesięcznych okólnikach“ Konferencji Bałtyckiej omawia się pewien wyrok sądowy korzystny dla armatorów, przedstawia się go jako ogólną zasadę, słuszną, logiczną itp. Gdy natomiast wyrok wypadł niekorzystnie dla armatora, przedstawia się go jako omyłkę, jako szczególny i wyjątkowy przypadek i nawołuje armatorów do przeciwstawiania się roszczeniom drugiej strony. do podwyższania frachtów w odnośnych przewozach itd. Publikacje takie mają więc charakter stroniczy, a cel ich jest ściśle utylitarny.

KOSZTY DODATKOWE PRZY KLAUZULI F. A. S. Gdy przewoźnik zawiera umowę przewozu na warunkach F. A. S. (por. str. 170), liczy się z poniesieniem kosztów załadowania towaru spod burty statku. Zdarza się wtedy często, że na zapytanie skierowane do maklera w porcie załadowania (lub wyładowania), armator otrzymuje informację o wysokości kosztów załadowania czy wyładowania w formie stawki zasadniczej (*basic price*). Dopiero przy realizacji rachunku stwedorskiego okazuje się, że do stawki zasadniczej dochodzą jeszcze koszty, na przykład: windziarzy i liczmanów z ładu (ponieważ sztauerzy odmawiają pracy, gdy mają współpracować z członkami załóg statku), koszty najmu stropów i sprzętu, koszty straconego czasu na przykład podczas niepogody (liczone od chwili przerwania pracy do końca zmiany), koszty świadczeń socjalnych i dowozu robotników na nabrzeże. W Göteborgu przewoźnik płaci przy klauzuli F. A. S. nie tylko za obwijanie pętli unosów drewna na wagonie, lecz również za czyszczenie wagnów. W ten sposób na te koszty dodatkowe trzeba w Algierze przy wyładunku drewna doliczać 50—60% kosztu zasadniczego. W Szwecji przy wyładunku węgla armator może liczyć się z dodatkami do 45% kosztu zasadniczego. W portach fińskich armator musi wynagrodzić przedsiębiorstwu przeładunkowemu straty spowodowane niedostarczeniem na czas ładunku przez załadowcę lub nie dość szybkim odbieraniem ładunku przez odbiorcę, lub też przerwami deszczowymi. W wielu innych portach przerwy deszczowe obciążają armatora, chyba że cały przeładunek wraz z sztatuowaniem jest wykonywany na rachunek załadowcy lub odbiorcy.

W portach lub na redach, gdzie ładuje się kłocę z wody, to znaczy spławiane wodą w tratwach, musi armator liczyć się z kosztami pilnowania tego drewna po dostawieniu go „pod burta“. Szczególnie gdy ładuje się kłocę na redzie, trzeba pomocy holownika, by kłocę nie „uciekły“. W portach afrykańskich kosztami tymi obciąża się konsekwentnie armatorów, pomimo nawoływania Konferencji Bałtyckiej do oporu. Rozumuje ona, że zwrot „under ship's tackle“ (pod osprzętem statku) oznacza, że kłocę powinny zawisnąć na osprzęcie statku — co, jak widzieliśmy uprzednio przy omawianiu klauzuli F. A. S., nie wszędzie jest słuszne.



W ogóle zagadnienie kosztów holowania statków morskich oraz koszty holowania lichtug portowych (dla obsługi tychże statków) stanowi rozdział sam dla siebie. Regułą jest, że koszty te obciążają w całości armatora — lecz z licznymi wyjątkami. Szczegółową monografię na ten temat, omawiającą warunki i koszty holowania w portach radzieckich i zagranicznych opracował radziecki autor M. K. Pietrow, do którego książki pt. „Prawowycie woprosy buksirowki“ (Zagadnienia prawne holownictwa, Moskwa 1954 r.) odsyłamy po szczegóły.

Przy klauzuli F. A. S. koszty nadgodzin załogi oraz koszt droższej robocizny podczas pracy poza normalną zmianą roboczą obciążają przewoźnika — chyba że w umowie zastrzeżono inaczej. Dlatego właśnie w czarterze „Balton“ i „Polcon“, a także w innych, przewoźnicy starają się, by koszt wyładowania określić stawką obejmującą absolutnie wszystkie koszty („all-in-rates“) lub też definiują, że liczona będzie bieżąca stawka jak za normalne godziny pracy.

W myśl „Polconu“ (klauzula 11B, wiersz 92-3) „wszelkie koszty dodatkowe w związku z wyładowywaniem poza normalnymi godzinami pracy zostaną zapłacone przez tę stronę, na której żądanie praca ta jest wykonywana“. Armatorzy usiłują (przeważnie bezskutecznie) na podstawie tej klauzuli obciążyć odbiorcę również nadgodzinami załogi.

W tych portach radzieckich, w których pracuje się — podobnie jak w polskich — na trzy zmiany robocze, statek musi być przez całą dobę przygotowany do przeładunku i panuje tam ogólna zasada, że nadgodziny załogi statku ponosi sam armator. Jest to słuszne, ponieważ armator zyskuje na czasie postoju przez dokonywanie przeładunku także poza dzienną zmianą roboczą.

Ogólnie można powiedzieć, że koszt nadgodzin załogi i robotników przeładunkowych stanowi często źródło sporu. W zasadzie przy klauzuli F. A. S. powinien koszty te ponosić przewoźnik.

#### KOSZTY DODATKOWE PRZY WOLNYM PRZEŁADUNKU.

Również przy klauzuli o wolnym załadowaniu lub wyładowaniu, przy której — zdawałoby się — przewoźnik nie powinien ponosić żadnych kosztów, obciążają go różne koszty szczególne. Tak na przykład przy załadunku drewna na warunkach „free in & stowed“ ogólna reguła nakazuje, by przewoźnik dostar-

czy lub opłacił stojaki, liny, łańcuchy i ściągacze do ładunku pokładowego. Jeżeli ponadto zastrzeżono klauzulę windową bez szczególnego dodatku, to koszty obsługi wind obciążają przewoźnika, nawet gdy obsługa ta składa się z pracowników lądowych. Także wszelkie prace nie kwalifikowane jako czysto przeładunkowe idą przy klauzuli o wolnym załadowaniu lub wyładowaniu na rachunek przewoźnika — jak na przykład otwieranie i zamykanie luków, czyszczenie ładowni itd.

Także całe koszty liczenia ładunku na statku muszą być poniesione przez przewoźnika bez względu na jakąkolwiek klauzulę o podziale kosztów. W tym względzie przewoźnicy muszą niekiedy być przygotowani na zaangażowanie liczmanów z lądu za specjalną opłatą. Na przykład w angielskim porcie Hull (oraz w dalszych innych) robotnicy portowi odmawiają pracy, jeżeli liczenie towaru przeprowadzają członkowie załogi. W Dublinie przewoźnik opłaca również liczmanów lądowych, liczących towar wchodzący do magazynu.

„Statek“ nie może zachowywać się biernie przy przeładunku, nawet gdy nie on organizuje prace przeładunkowe. Jak bowiem zobaczymy w następnym rozdziale, „statek“ odpowiada za załadowanie i wyładowanie bez względu na to, kto, na czyje zlecenie i na czyj koszt wykonuje prace przeładunkowe. Oprócz tego statek musi współdziałać przy przeładunku, na przykład przez stosowne przesuwanie się wzdłuż nabrzeża za pomocą wind statkowych (ale przeholować nie potrzebuje); nawet jeżeli czas takiego przesuwania zalicza się do okresu ładowania, to przewoźnik nie może z tego tytułu rościć pretensji do zwrotu kosztów. Zasada ta została ogłoszona jako zwyczaj na przykład portów radzieckich, fińskich i innych; jest ona jednak ważna wszędzie tam, gdzie nie istnieje odmienny zwyczaj lub strony nie uzgodniły w umowie innego rozwiązania sprawy.

Również w Finlandii sąd najwyższy wydał wyrok, w myśl którego armator odpowiada za koszty powrotnego transportu drewna, którego statek nie wziął, a które „zamówił“ przy zgłaszaniu gotowości do załadowania. Według ogłoszonego nowego zwyczaju kapitan statku może (i powinien) zweryfikować ilość zamówionego ładunku po zapelnieniu ładowni; ewentualna poprawka dotyczy wtedy rozmiarów ładunku pokładowego.

W portach radzieckich, w których ładuje się częściowo na dzielnice, jak na przykład w Taganrogu, istnieje oficjalny zwyczaj, w myśl którego przewoźnik ponosi całkowite koszty powrotnego transportu towaru, którego statek nie zdołał przyjąć, a który uprzednio zamówił.

Oprócz dozoru celnego, jakiemu statki podlegają we wszystkich portach, są one niekiedy dodatkowo dozorowane przez władzę policyjną portu. W polskich portach w związku z tym nie obciążają armatora żadne koszty, natomiast na przykład w portach tureckim Iskenderum koszty wyżywienia strażnika obciążają statek.

Jeżeli umowa nie zawiera wyraźnego postanowienia o tym, kto naprawia szkody towarowe powstałe przy przeładunku, a nawet przy klauzuli „free out” naprawy tych szkód, za które odpowiada przewoźnik, muszą być wykonane na koszt statku. Tak na przykład rozsypany cement lub inny materiał (sól, azbest itp.) z uszkodzonych worków, szczególnie papierowych, zbiera się i wysypuje do naprawionych worków lub do nowych na koszt przewoźnika. Umowy przewozu (np. na cement) przewidują często, w związku z tym, że załadowca dostarczy pewną ilość pustych worków, na przykład 1 lub 2 liczby załadowywanych worków, do których wysypuje się rozsypany cement — z ewentualnym dodaniem, na czyj koszt to ma nastąpić (*re-bagging of loose cargo for... account*).

Koszt zabezpieczenia ładunków pokładowych rozkłada się przy klauzuli o wolnym załadunku ze sztawerką w sposób następujący: koszty materiałowe ponosi statek (szczególnie przy przewozie drewna: łańcuchy, ściągacze itp.), natomiast koszty robocizny — załadowca. Przy przewozie koksu na pokładzie przewoźnik buduje wyłącznie na swój koszt siatki wzdłuż nadburcia.

Jeżeli po skończonym załadunku, ale przed odprawą (przed wyklarowaniem statku), władza portowa poleca przesunąć lub przeholować statek, powstające stąd koszty ponosi armator. W naszych portach zasadę tę podkreśla § 207 Regulaminu stwierdzając:

„Po zakończeniu załadunku statku, o ile miejsce przy nabrzeżu jest potrzebne, statek powinien być natychmiast przeholowany na miejsce wskazane przez Zarząd Portu”.

W porcie Cork istnieje zwyczaj, że przy wyładunku zboża na warunkach „free out” wykonywanego nie elewATOREM, odbiorca wykonuje prace napełniania zbożem własnych worków lub kublów i obciąża przewoźnika połową kosztu tej pracy\*.

**LICHTUGOWANIE.** Szczególnie wysokie koszty powstają przez lichtugowanie towaru, to znaczy przez posługiwanie się przy przeładunku pomiędzy nabrzeżem a statkiem ogniwem pośredniczącym: lichtugą (barką, szkatą itp.). Towar przy nabrzeżu załadowywany jest do lichtugi, lichtuga podwozi go pod statek (w innym basenie portu, na redzie portu itp.) i dopiero z lichtugi ładuje się towar na statek. Proceder ten przebiega odwrotnie przy wyładunku.

W niektórych portach, na przykład zachodnio-europejskich, afrykańskich i wielu innych, lichtugowanie choćby części ładunku statku jest normalnym zjawiskiem. Lichtuga może bowiem działać jako przejściowy magazyn, na przykład dla przesyłek, które po wyładunku z jednego statku mają być załadowane na inny statek. Lichtuga pomaga odciążyć statek o za wielkim zanurzeniu, które nie pozwala mu wejść do wnętrza portu; lichtuga może też być jedynym możliwym łącznikiem pomiędzy statkiem a nabrzeżem, na przykład we wszystkich prymitywnych, małych i nieuzbrojonych portach.

Zagadnienie, czy koszty lichtugowania są ujęte w stawce frachtowej, czy też ma je ponosić dysponent towaru odrębnie, zależy przede wszystkim od konkretnych umów przewozu i zwyczajów. Tak na przykład w afrykańskich „portach” posiadłości francuskich na zachodnim wybrzeżu, w których statek drobnicowo przeładowuje przesyłki na redzie, lichtugowanie opłaca „towar”. W porcie izraelskim Haifa lichtugowanie w pewnej części obciąża przewoźnika (por. str. 196), to znaczy jest już częściowo wliczone

\* Mimo słusznej dezaprobaty kół armatorskich sąd ponownie w 1952 r. potwierdził istnienie takiego zwyczaju. Warto zaznaczyć, że odbiorca miał opcję (prawo wyboru) wyładowywania za pomocą elewatora, w którym to przypadku przewoźnik nie partycypowałby w kosztach wyładowania — i w sposób opisany powyżej, to znaczy w workach i w kublach. Widąc z tego przykładu, do jakiego stopnia zwyczaje portowe mogą zmienić istotę i intencję klauzul o kosztach przeładunku, w tym przypadku klauzuli „free delivery”.

w stawkę frachtową przewozu liniowego. W portach radzieckich lichtugowanie przejmuje na swój koszt kontrahent przewoźnika.

W odróżnieniu od powyższych zwyczajów znajdujemy również umowne rozwiązania zagadnienia. Na przykład w ciekawy sposób ściśle dostosowany do warunków portowych w Buenos Aires rozstrzyga sprawę węglowy czarter „Welshcoal”. Mianowicie odlichtowanie statku do 20 stóp zanurzenia idzie na koszt przewoźnika (i czas zajęty na to nie jest wliczany do okresu wyładowania). A więc wszelkie koszty związane z ulżeniem statkowi z zabranieniem z niego takiej części ładunku, by miał nie więcej niż 20 stóp zanurzenia, oraz z podwieszeniem tej części ładunku do nabrzeża i wyładowania go tam w myśl klauzuli F. A. S. obciążają przewoźnika. Natomiast lichtugowanie dalszej części ładunku węgla opłaca odbiorca, z tym że przewoźnika obciąża tylko jednokrotny koszt wyładowania ładunku na lichtugi w myśl normalnej interpretacji klauzuli F. A. S.

Jeżeli w konkretnym przypadku nie umówiono się co do kosztów lichtugowania, ani nie ma w tym względzie żadnego zwyczaju portowego, stosować trzeba ogólne zasady. Ogólne zasady wymagają, by ładunek został dowieziony do umówionego portu docelowego; jeżeli więc statek nie może dotrzeć do niego bez odlichtugowania części ładunku, musi na swój koszt przekazać ładunek na lichtugi w celu podwieszenia przesyłek do umówionego portu docelowego. Zasady tej nie zmienia umowne zastrzeżenie, że statek dojdzie „tak blisko jak będzie mógł bezpiecznie dojść”, jeżeli po odlichtugowaniu części ładunku statek rzeczywiście będzie mógł bezpiecznie dojść do umówionego portu.

Jeżeli statek przybył do portu załadowania lub wyładowania, a załadowca lub odbiorca wyznaczył w ramach swych uprawnień konkretne miejsce ładowania, do którego statek nie może bezpiecznie dobić i zostaje podstawiony w innym miejscu, to koszty przewozu ładunku — ewentualnie właśnie lichtugami — z tego pierwszego miejsca do miejsca postoju statku (lub odwrotnie przy wyładunku) nie obciążają przewoźnika; ponosi je zainteresowany ładunkiem.

Zasadę powyższą zmienia się umownie na przykład przez zastrzeżenie maksymalnie dopuszczalnego zanurzenia statku. Za wielkie zanurzenie statku jest bowiem najczęstszą przyczyną nie-

możliwości dotarcia do konkretnego miejsca ładowania. W przypadku podania w umowie dopuszczalnego zanurzenia statek nie może powoływać się na za wielkie zanurzenie (powyżej tego, które podano w umowie). W tym przypadku koszty potrzebnego wewnątrzportowego transportu towaru obciążają przewoźnika.

Opłaty za usługi lodołamacza, który toruje statkowi drogę, opłaca zawsze armator, jeśli opłaty takie w ogóle są pobierane. bo na przykład w radzieckich portach pomoc lodołamacza przy wchodzeniu i wychodzeniu z portu aż na wolne od lodu morze jest bezpłatna. Tylko w nielicznych portach (np. niemieckich na Bałtyku) rozdziela się „opłaty lodołamaczowe” na opłaty pobierane od statku (obliczane od tonnażu rejestrowego brutto) i na opłaty pobierane od towaru (za każdych 100 kg). Opłaty pobierane od towaru płaci zawsze załadowca lub odbiorca, z tym że przy sprzedaży towaru na warunkach f. o. b. dany port opłatę tę ponosi kupujący (czyli zagraniczny importer), przy zakupie c. i. f. — również kupujący, którym jest w tym przypadku niemiecki importer.

W fińskich portach „opłaty lodowe” od tonnażu rejestrowego netto płaci wyłącznie statek. W naszych portach w przypadku załodzenia portu lub dróg dojazdowych dodatkową opłatę holowniczą (+50%, a przy „ciężkim” załodzeniu +100% — z tym, że okresy zwykłego i ciężkiego załodzenia określa Dział Hydrograficzny Urzędu Morskiego) opłaca wyłącznie statek od swego tonnażu rejestrowego brutto.

**OPLATY ŁADUNKOWE.** Pomiędzy „kosztami w portach załadowania i wyładowania” (por. str. 59) wymieniono opłaty portowe, które dzielą się na opłaty obciążające statek i opłaty od towaru. Te ostatnie powinien ponosić wyłącznie zainteresowany ładunkiem, a nie przewoźnik. Sprawa nie nastrocza sporów do chwili, gdy czarterujący nie zobowiązuje się przejąć na siebie pewnych opłat obciążających w zasadzie statek. Zamieszanie i spory powstają na tle niejednolitej terminologii i pomieszania pojęć.

Tak na przykład gdy czarterujący przejmuje na siebie „quay dues”, to w Ameryce oznacza to opłatę za użytkowanie nabrzeża portowego. W Niemczech „quay dues” = „tonnage dues” (opłata

tonnażowa) plus „weight dues“ (opłata ładunkowa); a więc w Niemczech czarterujący zobowiązujący się ponieść „quay dues“ przejmuje w rzeczywistości tylko opłatę tonnażową, ponieważ w normalnej eksploatacji opłaty ładunkowej przewoźnik nigdy nie ponosi. We Francji sąd najwyższy podkreślił (1953 r.) że „droits de quai“ nie należy utożsamiać z anglo-amerykańskimi „quay dues“, stanowią one bowiem „opłatę żeglugową o charakterze fiskalnym, podobną do dawnych danin tonnażowych“, płatną zawsze przez statek, nawet wtedy, gdy zastrzeżono w umowie, że „quay dues“ poniesie czarterujący.

W Związku Radzieckim „quay dues“ są odpowiednikiem opłaty przystaniowej (*priczatnyj sbor, sbor za stojanku w stienki*) włączonej do jednej ogólnej opłaty tonnażowej (za wejście i wyjście). Natomiast opłaty ładunkowe nigdy nie obciążające przewoźnika zostały przetłumaczone jako „loading dues“. Podobny system opłat portowych mamy także w Polsce. Czarterujący może tu przejmować jedynie opłatę tonnażową i opłaty usługowe (pilotażową, holowniczą itp.), ale nie ładunkową, bo tej przewoźnik nigdy u nas nie ponosi.

W państwach Półwyspu Iberyjskiego i Południowej Ameryki pobierane są tak zwane podatki morskie lub daniny żeglugowe obliczane od frachtu lub od ilości towaru wyładowywanego lub załadowywanego w portach tych państw. Opłaty te, podobnie jak opłata konosamentowa, obciążają w tych krajach statek i trzeba dopiero u m o w n e g o zastrzeżenia, by przerzucić je na kontrahenta przewoźnika (por. w związku z tym listę skrótów na str. 315). Zdaniem Konferencji Bałtyckiej tak zwaną „muellaje tax“ nie powinien płacić statek — jeśli nie zastrzeżono tego wyraźnie.

Opłata ładunkowa jest też zwana „lastage money“, na przykład w „Polconie“, w myśl którego obciąża zainteresowanego ładunkiem. Opłata zwana „péage“ w francuskich portach Północnej Afryki — zbliżona swym charakterem do opłaty ładunkowej — jest płacona w zasadzie przez armatora i tylko umownie może ją przejąć czarterujący.

**TRYMOWNOŚĆ STATKU I JEJ WPŁYW NA KOSZTY TRYMOWANIA.** Załadowanie lub wyładowanie pewnego towaru wymaga różnego nakładu pracy i różnych urządzeń w zależności mię-

dzy innymi także od budowy statku, od cech konstrukcyjnych jego ładowni, luków itd. Dostępność do różnych zakątków statku jest nieraz bardzo utrudniona, co w konsekwencji nastęrcza sporo kłopotu przy umieszczaniu lub wyciąganiu stamtąd towaru.

Z reguły koszty dodatkowe przeładunku, w szczególności sztautowania lub trymowania oraz rozsztautowania, pochodzące z niekorzystnej konstrukcji statku ponosi przewoźnik. Tak na przykład dodatkowe koszty zasztatowania i rozsztatowania tarcicy z rezerwowej zasobni paliwowej, do której prowadzi stosunkowo wąski, niewygodny właz, obciążają przewoźnika nawet przy umówieniu klauzuli o wolnym załadowaniu (lub wyładowaniu) ze sztautowaniem — jeżeli przewoźnik nie przestrzegł swego kontrahenta o tym przed zawarciem umowy. Koszt ten niejednokrotnie, na przykład w porcie londyńskim przy tarcicy, wyniósł trzykrotną wysokość normalnej stawki za wyładunek.

Specjalną odmianą powyższej zasady są postanowienia co do tak zwanej t r y m o w n o ś c i statku, a raczej trymowności jego ładowni. Trymowność lub stopień trymowności określa stopień utrudnienia prac trymerskich w danych ładowniach. Stopień ten określa się na podstawie specjalnych pomiarów, według których klasyfikuje się poszczególne ładownie i cały statek jako samotrymujące, łatwo trzymujące, normalnie trzymujące i ciężko trzymujące. W zależności od klasy trymowniczej, do jakiej zalicza się dany statek (czy poszczególne jego ładownie, jeśli mają różne klasy), przewoźnik płaci odpowiednią stawkę za trymowanie.

W portach polskich obowiązują bardzo szczegółowe zasady co do klasyfikowania trymowności statków ładujących węgiel. Uwzględniają one wielkość (pojemność) ładowni oraz tak zwane odległości luków, to znaczy sumę odstępów zrzębnie luków od burt i od grodzi poprzecznych statku; a jeżeli między dwoma lukami nie ma grodzi, przyjmuje się połowę odległości pomiędzy nimi\*.

Stawki za trymowanie węgla w ładowniach poszczególnych klas trymowniczych są obliczane u nas opierając się na założeniu, że w ładowni samotrymującej do 10% ładunku wymaga trymowania

\* Szczegółowy opis i pełną tablicę klasyfikacji trymowniczej ładowni statków podaje Zygmunt Rudowski w pracy pt. „Przeładunek węgla i koks w polskich portach morskich“ (Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa 1953), str. 66—72, w której to pracy można znaleźć dalsze szczegóły.

(w rzeczywistości procent ten jest przeważnie niższy). w łatwo trzymującej 10—20 %, w normalnie trzymującej 20—30 %, a w ciężko trzymującej ponad 30 %. Stosownie do tego kształtują się koszty trzymywania węgla.

Jeżeli więc kontrahent przewoźnika przejmuje w umowie przewozu na siebie koszty załadowania lub wyładowania węgla z trymowaniem, dobrze zrobi, gdy nie czekając na przewoźnika sam będzie się domagał o informacje odnośnie klasy trymowniczej oferowanego statku. Przy zastrzeganiu w czarterze konkretnego statku armatorzy argumentują bowiem, że podając nazwę statku tym samym umożliwiają czarterującemu dowiedzenie się wszelkich potrzebnych szczegółów z odpowiednich wydawnictw (rejestrów, roczników związków armatorskich itp).

Zagadnienie trymowności statków ma z punktu widzenia technologicznego mniej więcej takie samo znaczenie przy innych ładunkach ładowanych luzem jak przy węglu, lecz dla kosztów trzymowania często nie odgrywa takiej roli jak właśnie przy węglu: na przykład przy załadunku rudy żelaznej, boksytowej itp. stopień trymowności statku jest bez większego znaczenia, lecz przy wyładunku takich towarów trymowność statku może dość wyraźnie wpłynąć na wydajność i szybkość procesu wyładunkowego. Stąd więc zagadnienia klasyfikacji trymowniczej i wpływ trymowności na koszty przeładunku mają swój oddźwięk przeważnie tylko w portach węglowych, między innymi także w naszych.

**SPOSÓB DOSTAWY ŁADUNKU.** Na koszty ponoszone przez statek przy załadunku może przy pewnych rodzajach towarów wpłynąć również sposób ich dostawy. Ogólną zasadą jest, że poszczególne przesyłki towarów powinny być dostawiane do przeładunku jako zwarte całości, tak by umożliwić statkowi załadowanie i zasztatowanie ich równocześnie z przeprowadzeniem potrzebnych czynności kontrolnych (np. liczenia sztuk, sprawdzania oznakowania itd.). Kontrola nad załadunkiem jest niezbędna między innymi z punktu widzenia późniejszego wyładunku; odbiorcy bowiem, nim potwierdzą odbiór, mogą żądać wydania im przesyłki w zwartej całości. Także kontrola wydawanego ładunku jest łatwiejsza, a więc szybsza i tańsza, jeżeli poszczególne przesyłki są załadowane w zwartych całościach.

Przy drobnicy sprawa ta jest o tyle mniej paląca, że towary są zazwyczaj oznakowane w sposób umożliwiający zidentyfikowanie przynależności poszczególnej sztuki towaru do odpowiednich przesyłek. Natomiast w przypadku przewożenia na statku kilku przesyłek drewna, zasada powyższa musi być ściśle przestrzegana.

Również przy drewnie, szczególnie w przypadku ładowania tarcicy (ale także przy papierówce i kopalniakach), dużą rolę odgrywa to, czy towar jest dostawiany w posortowanych partiach czy też pomieszany. Oczywiście drewno nie sortowane pod względem grubości, szerokości czy długości bali i desek (także co do długości kopalniaków i papierówki) ładuje się dużo gorzej, wolniej, a więc drożej, ze stratami miejsca w ładowniach statku, a więc ze zmniejszeniem wykorzystania ładowności, a w konsekwencji z obniżeniem wpływów frachtowych i wykonania planu. Stąd też na tym tle nie trudno o spory pomiędzy załodową a kapitanami statków.

Sprawę tę regulują zwyczaje albo wyraźnie stwierdzone, albo (jak np. w naszych i radzieckich portach) faktycznie stosowane bez — jak dotychczas — oficjalnego potwierdzenia w rozprawie sądowej (co by uczyniło z nich wtedy normę prawa zwyczajowego). Tak na przykład według zwyczajów w Szwecji drewno tarte I do IV klasy (klasy jakościowej) powinno być dostawiane do załadunku posortowane. Natomiast tarcica V i VI klasy może być nie sortowana. W Finlandii tarcica do V klasy włącznie powinna być sortowana. Jednakże w braku wyraźnego zastrzeżenia określenie „tarcica” lub „drewno tarte” w czarterach może oznaczać towar wszystkich klas jakościowych, a więc także gorsze gatunki drewna.

#### KOSZTY PRZEŁADUNKU SZTUK CIĘŻKICH\*

Sztuki ciężkie stanowią poważną część masy ładunków drobnych, przewożonej regularnymi liniami okrętowymi.

Termin „sztuki ciężkie” (*heavy lifts, heavy packages*) został zdefiniowany w 1929 r. w „Międzynarodowej Konwencji dotyczącej znakowania ciężaru przesyłek ciężkich przewożonych statkami”. W myśl tej konwencji każda sztuka, począwszy od 1000 kg

\* Opracował Janusz Mondalski.

(w rzeczywistości procent ten jest przeważnie niższy) w łatwo trzymującej 10—20%, w normalnie trzymującej 20—30%, a w ciężko trzymującej ponad 30%. Stosownie do tego kształtują się koszty trzymowania węgla.

Jeżeli więc kontrahent przewoźnika przejmuje w umowie przewozu na siebie koszty załadowania lub wyladowania węgla z trzymowaniem, dobrze zrobi, gdy nie czekając na przewoźnika sam będzie się domagał o informacje odnośnie klasy trzymowniczej oferowanego statku. Przy zastrzeżeniu w czarterze konkretnego statku armatorzy argumentują bowiem, że podając nazwę statku tym samym umożliwiają czarterującemu dowiedzenie się wszelkich potrzebnych szczegółów z odpowiednich wydawnictw (rejestrów, roczników związków armatorskich itp).

Zagadnienie trzymowności statków ma z punktu widzenia technologicznego mniej więcej takie samo znaczenie przy innych ładunkach ładowanych luzem jak przy węglu, lecz dla kosztów trzymowania często nie odgrywa takiej roli jak właśnie przy węglu; na przykład przy załadunku rudy żelaznej, boksytowej itp. stopień trzymowności statku jest bez większego znaczenia, lecz przy wyladunku takich towarów trzymowność statku może dość wyraźnie wpłynąć na wydajność i szybkość procesu wyladunkowego. Śląd więc zagadnienia klasyfikacji trzymowniczej i wpływ trzymowności na koszty przeładunku mają swój oddźwięk przeważnie tylko w portach węglowych, między innymi także w naszych.

**SPOSÓB DOSTAWY ŁADUNKU.** Na koszty ponoszone przez statek przy załadunku może przy pewnych rodzajach towarów wpłynąć również sposób ich dostawy. Ogólną zasadą jest, że poszczególne przesyłki towarów powinny być dostawiane do przeładunku jako zwarte całości, tak by umożliwić statkowi załadowanie i zasztatowanie ich równocześnie z przeprowadzeniem potrzebnych czynności kontrolnych (np. liczenia sztuk, sprawdzania oznakowania itd.). Kontrola nad załadunkiem jest niezbędna między innymi z punktu widzenia późniejszego wyladunku; odbiorcy bowiem, nim potwierdzą odbiór, mogą żądać wydania im przesyłki w zwartej całości. Także kontrola wydawanego ładunku jest łatwiejsza, a więc szybsza i tańsza, jeżeli poszczególne przesyłki są załadowane w zwartych całościach.

Przy drobnicy sprawa ta jest o tyle mniej paląca, że towary są zazwyczaj oznakowane w sposób umożliwiający zidentyfikowanie przynależności poszczególnej sztuki towaru do odpowiednich przesyłek. Natomiast w przypadku przewożenia na statku kilku przesyłek drewna, zasada powyższa musi być ściśle przestrzegana.

Również przy drewnie, szczególnie w przypadku ładowania tarcicy (ale także przy papierówce i kopalniakach), dużą rolę odgrywa to, czy towar jest dostawiany w posortowanych partiach czy też pomieszany. Oczywiście drewno nie sortowane pod względem grubości, szerokości czy długości bali i desek (także co do długości kopalniaków i papierówki) ładuje się dużo gorzej, wolniej, a więc drożej, ze stratami miejsca w ładowniach statku, a więc ze zmniejszeniem wykorzystania ładowności, a w konsekwencji z obniżeniem wpływów frachtowych i wykonania planu. Stąd też na tym tle nie trudno o spory pomiędzy załadowcą a kapitanami statków.

Sprawę tę regulują zwyczaje albo wyraźnie stwierdzone, albo (jak np. w naszych i radzieckich portach) faktycznie stosowane bez — jak dotychczas — oficjalnego potwierdzenia w rozprawie sądowej (co by uczyniło z nich wtedy normę prawa zwyczajowego). Tak na przykład według zwyczajów w Szwecji drewno tarte I do IV klasy (klasy jakościowej) powinno być dostawiane do załadunku posortowane. Natomiast tarcica V i VI klasy może być nie sortowana. W Finlandii tarcica do V klasy włącznie powinna być sortowana. Jednakże w braku wyraźnego zastrzeżenia określenie „tarcica” lub „drewno tarte” w czarterach może oznaczać towar wszystkich klas jakościowych, a więc także gorsze gatunki drewna.

#### KOSZTY PRZEŁADUNKU SZTUK CIĘŻKICH\*

Sztuki ciężkie stanowią poważną część masy ładunków drobnicy, przewożonej regularnymi liniami okrętowymi.

Termin „sztuki ciężkie” (*heavy lifts, heavy packages*) został zdefiniowany w 1929 r. w „Międzynarodowej Konwencji dotyczącej znakowania ciężaru przesyłek ciężkich przewożonych statkami”. W myśl tej konwencji każda sztuka, począwszy od 1000 kg

\* Opracował Janusz Mondalski.

1 tona metryczna) jest „sztuką ciężką“ i musi być zaopatrzona w widoczne napisy określające rzeczywisty ciężar przedmiotu. Odpowiednikiem tej konwencji w naszym kraju jest ustawa z dnia 31 stycznia 1935 r. „o oznaczeniu wagi na ładunkach przewożonych na statkach“\*.

W praktyce jednak, w miarę doskonalenia portowych i okrętowych urządzeń przeładunkowych, limit ciężaru określający „sztuki ciężkie“ został znacznie przesunięty i dziś rozpoczyna się przeważnie od 1 500 lub 2 000 kg, jakkolwiek rzeczywista zdolność udźwigu mechanizmów okrętowych wynosi obecnie na nowoczesnych normalnych liniowcach od 5 do 30 tonn.

Zmiana limitu wynikająca z usprawnienia techniki przeładunkowej nie narusza przepisów wspomnianej Konwencji odnośnie obowiązku znakowania każdej sztuki towaru lub pakunku powyżej 1 tonny.

Sztuki ciężkie z uwagi na trudności przeładunkowe i dodatkowe ryzyka, jakie stwarzają dla przewoźnika morskiego, przyjmowane są do przewozu przez linie okrętowe na specjalnych warunkach, odbiegających w znacznym stopniu od „warunków liniowych“ stosowanych wobec zwykłej drobnicy.

Odrębność tych warunków ujętych w drukowanych lub dodatkowych klauzulach konosamentów\*\* sprowadza się do tendencji przeliczenia części lub całości kosztów przeładunku sztuk ciężkich na załadowców lub odbiorców takich towarów.

\* Ustawa z dnia 31 stycznia 1935 r. o oznaczeniu wagi na ładunkach przewożonych na statkach (Dz. U. R. P. nr 18 z r. 1935, poz. 99) zawiera między innymi następujące postanowienia:

Art. 1. 1) Na każdej przesyłce opakowanej częściowo lub w całości, mającej tysiąc lub więcej kilogramów wagi brutto oraz na każdym innym przedmiocie teżej wagi, przeznaczonym do przewiezienia morzem lub drogą wodną śródlądową, nadanym na obszarze Rzeczypospolitej powinna być przed załadowaniem na statek z wierzchu ładunku lub w innym miejscu łatwo dostrzegalnym oznaczona waga cyframi i literami nie mniejszymi niż 8 cm długości, o barwie wybitnie odróżniającej się od barwy opakowania towaru lub od barwy towaru i nie dającej się zmyć wodą.

2) Obowiązek oznaczania wagi w sposób wskazany w ust. 1) ciąży na wysyłającym ładunek, jeśli zaś ładunek nadaje ekspedytor — na ekspedytorze.

Art. 2. W przypadkach wyjątkowych, gdy trudno jest oznaczyć ściśle wagę ładunku, wysyłający lub ekspedytor będą mogli wskazać wagę przybliżoną.

\*\* Klauzulę o sztukach ciężkich spotyka się tylko w nielicznych czarterach typu uniwersalnego, między innymi w „Genconie“, „Deutalu“, „Sovgenie“.

Typowe ujęcie zagadnienia kosztów załadunku i wyładunku sztuk ciężkich znajduje wyraz w specjalnej klauzuli (*heavy lift clause*), na przykład w konosamencie Polskich Linii Oceanicznych (linia zachodnio-europejska, konosament nr 7), która obciąża kosztami załadowania i wyładowania załadowców lub odbiorców towaru. Klauzula ta brzmi w tłumaczeniu jak następuje\*:

„Sztuki ciężkie i trudne. Sztuki i pakunki o ciężarze jednostkowym 1 500 kg i powyżej oraz sztuki i pakunki trudne (nieporęczne) do przemieszczenia za pomocą osprzętu okrętowego mają być ładowane na... koszt ich właściciela i wyładowane ze statku na... koszt odbiorcy...“.

Z treści tej klauzuli wynika, że przewoźnik morski przyjmuje sztuki ciężkie do przewozu bez ponoszenia kosztów załadunku i wyładunku dla statku.

W pewnych przypadkach spotyka się w konosamentach klauzule przeliczające tylko część kosztów załadunku i wyładunku sztuk ciężkich na załadowcę lub odbiorcę ograniczających się do tak zwanych kosztów dodatkowych (*extra expenses*).

Na niektórych liniach — szczególnie angielskich — obowiązują niekiedy klauzule, które przeliczają tylko na odbiorców koszty dodatkowe wyładunku, natomiast koszty załadunku objęte są stawką frachtową. Takie ujęcie zagadnienia podziału kosztów znajduje wyraz na przykład w następującej klauzuli:

„Consignees to be responsible for the prompt removal of the heavy packages... from alongside the steamer... and to pay all extra expenses incurred by the landing“.

Tłumaczenie brzmi:

„Odbiorca jest odpowiedzialny za szybkie usunięcie ciężkich sztuk spod burty statku... i powinien zapłacić wszystkie dodatkowe koszty związane z wyładowaniem“.

Jak z powyższego wynika, kwestia podziału kosztów przeładunku sztuk ciężkich między przewoźnika morskiego a załadowców lub odbiorców jest potraktowana bardzo indywidualnie przez poszczególne linie okrętowe w zależności od szeregu czynników,

\* Oryginalny angielski tekst brzmi następująco: Heavy and awkward lifts. — Pieces and packages weighing 1 500 kilos each and upwards and pieces and packages awkward for the ship's tackle to remove, to be loaded at proprietor's expense... and to be taken out of the ship at the consignee's expense...“

które mają bezpośredni wpływ na ich politykę frachtową. Do czynników tych w pierwszym rzędzie należy zaliczyć:

1) warunki konosamentowe obowiązujące linię okrętową, które precyzują wyraźnie zasady przewozu sztuk ciężkich;

2) taryfy frachtowe, które określają zasady kwotowania stawek za sztuki ciężkie i ustalają progresję frachtów;

3) wiążące porozumienia konferencyjne, które przewidują warunki, na jakich powinny być przyjmowane do przewozu sztuki ciężkie przez skartelizowane linie okrętowe.

Sztuki ciężkie ze względu na swój specyficzny charakter stwarzają szereg dodatkowych ryzyk dla przewoźnika morskiego, między innymi z następujących powodów:

1) niebezpieczeństwa uszkodzenia statku w czasie załadunku i wyładunku;

2) niewyzyskania przestrzeni ładunkowej na skutek niekrczystego kształtu towaru;

3) prawdopodobieństwa poniesienia dodatkowych kosztów w związku z ewentualną koniecznością przesztauowania towaru jeszcze przed przybyciem statku do portu przeznaczenia;

4) opóźnienia tempa czynności przeładunkowych.

Przed tymi ryzykami i kosztami przewoźnik morski zabezpiecza się przede wszystkim przez stosowanie w odniesieniu do sztuk ciężkich specjalnie podwyższonych stawek frachtowych oraz przez dążenie do przerzucenia na załadowców lub odbiorców kosztów załadowania i wyładowania towaru.

W portach polskich na zasadzie dotychczasowej praktyki w przypadku zabukowania partii zwykłej drobnicy na warunkach liniowych (czyli f. o. b. — por. str. 177), załadowca pokrywa koszty przemieszczenia towaru do statku i pół opłaty dźwigowej, a koszty rozmieszczenia i zabezpieczenia towaru w ładowniach statku oraz pozostałą część dźwigowego ponosi przewoźnik (por. tamże). Natomiast analogiczne koszty związane z załadunkiem i zasztauowaniem sztuk ciężkich są przez linie okrętowe całkowicie lub w znacznym procencie przerzucane na załadowców.

W praktyce ten stan rzeczy budzi zastrzeżenia ze strony załadowców i odbiorców oponujących przeciwko opłacaniu całkowitych kosztów przeładunku sztuk ciężkich.

Uzasadnieniem sprzeciwów załadowców jest po pierwsze: fakt stosowania przez linie okrętowe prawie z reguły wyższych frachtów, które są niewątpliwie ekwiwalentem dodatkowych ryzyk i kosztów, z jakimi liczy się przewoźnik sztuk ciężkich — po drugie: szereg precedensów w praktyce polskich i zagranicznych portów, w których większość linii okrętowych traktuje liberalnie załadnienie podziału kosztów załadunku i wyładunku sztuk ciężkich przyjmując na siebie całość bądź poważną część tych kosztów.

Analiza zwyczajów portów zagranicznych, w szczególności Antwerpii, Hamburga, Londynu i Kopenhagi, jak również opinie międzynarodowych organizacji żeglugowych wykazują, że w portach tych brak jest jednolitych zasad rozliczania kosztów przeładunku sztuk ciężkich między załadowcami lub odbiorcami i przewoźnikiem morskim. I tak na przykład według opinii Union des Expeditours d'Anvers koszty załadunku sztuk ciężkich ponosi strona

„która umawia się o fracht z towarzystwem żeglugowym; rozumie się, że strona ta w czasie uzgadniania frachtu będzie zmierzać do objęcia nim kosztów załadunku i opłat dźwigowych. Przyczyną, dla której załadowcy starają się, aby linia przejęła na swój rachunek koszty załadunku i opłaty dźwigowe za sztuki ciężkie jest to, że towarzystwa żeglugowe z zasady podwyższają stawki frachtowe za przewóz sztuk ciężkich“.

Nie ma więc w Antwerpii wyraźnej i jednolitej zasady podziału kosztów przeładunku sztuk ciężkich.

Również w Hamburgu nie ma określonych zwyczajów w odniesieniu do kosztów przeładunków sztuk ciężkich, gdyż sprawę tę poszczególne linie traktują rozmaicie. Taryfy warunków liniowych przewoźników dodatkową opłatę za sztuki ciężkie. Zwykle koszty zasztauowania obciążają na ogół statek.

W Londynie według opinii The Institute of Shipping and Forwarding Agents załadunek i wyładunek sztuk ciężkich, za które liczone są specjalne dużo wyższe stawki frachtowe, jest regulowany odrębną umową. Przeładunek sztuk ciężkich odbywa się z reguły na rachunek statku, a nie załadowcy czy odbiorcy.

Z cytowanych przykładów wynika wyraźnie związek między stawkami frachtowymi taryf liniowych a zasadą podziału kosztów



załadowania i sztauowania sztuk ciężkich. Przejawia się on w tym, że w przypadku kiedy przewoźnik morski pobiera wyższe stawki frachtowe za przewóz sztuk ciężkich, ponosi on wówczas równocześnie normalne koszty załadowania i sztauowania (bez specjalnych dodatków, które obciążają towar) w wysokości, w jakiej ponosiłby je przy przewozie zwykłej drobnicy.

Biorąc pod uwagę różne okoliczności wpływające na kształtowanie się polityki taryfowej zagranicznych linii okrętowych w stosunku do przewozów sztuk ciężkich nie można ustalić generalnej zasady, według której miałyby być podzielone koszty załadowania i sztauowania sztuk ciężkich między przewoźnika morskiego i załadowców lub odbiorców.

Zagadnienie to było również przedmiotem szczegółowej analizy Komisji Zwyczajów Handlowych i Techniki Obrotu Morskiego przy Polskiej Izbie Handlu Zagranicznego w Gdyni. Wydana przez nią opinia oparta na praktyce portów polskich oraz portów zagranicznych brzmi następująco:

„W przypadku opłacania przez załadowców wyższych taryfowych stawek liniowych za sztuki ciężkie, które nie mogą być załadowane własnymi urządzeniami przeładunkowymi statku, zaleca się stosowanie w drodze umów podział kosztów załadowania sztuk ciężkich według następującego klucza:

- a) statek pokrywa zwykle koszty sztauerki w rozmiarach, w jakich ponosi je przy przewozie przesyłek o ciężarze poniżej limitu określającego sztuki ciężkie;
- b) towar ponosi wszystkie specjalne dodatkowe koszty z tytułu robocizny, dźwigowego, holowania statku itp.“

Słowo „sztauerka“ w powyższej opinii PIHZ zostało użyte w szerokim znaczeniu — jako załadowanie (por. str. 14).

Opinia ta poparta jest konkretną praktyką wielu linii okrętowych współpracujących z polskimi portami.

Wypada jednak jeszcze raz podkreślić, że generalizowanie tej zasady napotyka na sprzeczki ze strony niektórych armatorów ze względu na krępujące ich porozumienia liniowe, taryfowe itp., które ustalają w każdym przypadku indywidualne zasady rozliczania kosztów załadunku i wyładunku sztuk ciężkich. Niemniej jednak w braku umownego uregulowania podziału kosztów przeładunku sztuk ciężkich podana zasada będzie miała zastosowanie.

#### ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA ZA ZAŁADOWANIE I WYŁADOWANIE I ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTWA PRZEŁADUNKOWEGO

Zagadnienia czasu przeładunku i kosztów przeładunku, aczkolwiek w wielu punktach nie wyjaśnione zadowalająco, są mimo wszystko mniej sporne aniżeli zagadnienia odpowiedzialności za przeładunek. Szczególnie od czasów Konwencji Brukselskiej z sierpnia 1924 r. „o niektórych zasadach dotyczących konosamentów“ zagadnienia odpowiedzialności za przeładunek stały się — jak to wyraził jeden z autorów francuskich — „les plus controversées“ (tj. takie, wokół których jest najwięcej starć, wiele zdań przeciwnych) dodając, że właśnie Konwencja wniosła całą tę konfuzję i zamieszanie.

Kraj nasz, a już poprzednio Związek Radziecki, przyjął zasady Konwencji Brukselskiej, czego dowodem jest, że zarówno w radzieckim kodeksie morskiej żeglugi handlowej, jak i w projektowanym polskim kodeksie morskim znajdują się artykuły będące w istocie swej tłumaczeniem Konwencji. Tym sposobem najważniejsze kraje morskie Obozu Pokoju włączyły się w akcję ujednoczenia przepisów morskiego prawa przewozowego na całym świecie i przodują w niej przez rozciągnięcie tych zasad nie tylko na konosamenty (jak to zakładała Konwencja), ale także na umowy czarterowe.

Żegluga morska nabrała charakteru międzynarodowego w takim stopniu, że te same zasady prawne, w pewnych przypadkach nawet te same przepisy prawne, jak na przykład różne konwencje, zaczynają obowiązywać w szeregu państw. Stąd też pewne zagadnienia są rozstrzygane obecnie w wielu krajach tak samo lub bardzo podobnie i dorobek prawny jednego państwa może służyć drugiemu, oczywiście ze zrozumiałymi zastrzeżeniami, wynikającymi z różnicy ustrojów społeczno-politycznych w poszczególnych krajach.

### KONWENCJA BRUKSELSKA, JEJ POWSTANIE I ZAKRES OBOWIĄZYWANIA

Stadia przedmonopolistyczne formacji kapitalistycznej dały szereg kodyfikacji prawa morskiego. Reakcją przeciw prawodawstwu okresu absolutyzmu oświeconego, narzucającego się ze swymi szczegółowymi i nużącymi przepisami, było wysunięcie na pierwszy plan zasady wolności kontraktowej partnerów umowy, czyli prawa do uregulowania stosunków pomiędzy kontrahentami za pomocą indywidualnej „swobodnej” umowy. Istotnym motywem był tu interes bogaczącej się klasy kapitalistów.

Gdy prawo koncentracji doprowadziło do zaostrzenia antagonizmów w obrębie samej klasy kapitalistów, państwo, ów „policjant” pilnujący interesów najpotężniejszej grupy klasy panującej, musiało wkroczyć i ustalić nowe normy prawne regulujące sprzeczności.

Prawa morskie z okresu XIX w. odzwierciedlają układ sił w łonie klasy kapitalistów. Prawo angielskie (np. ustawy poprzedzające, a w końcu zebrane w Merchant Shipping Act z 1854 r.) i skandynawskie (np. szwedzkie prawo morskie z r. 1864 i norweskie prawo morskie z 1860 r.) są najbardziej dogodne dla armatorów; prawo francuskie (kodeks handlowy z 1807 r., ks. II de Commerce Maritime) i niemieckie (niemiecki ogólny kodeks handlowy z 1869 r. Ks. V) chroni znów kupców towarowych.

W okresie tym armatorzy są na ogół silniejszą stroną, są partnerem dyktującym warunki umowy, do której można było jedynie przystąpić albo nie przystąpić. Były to więc w istocie, jak je nazywa radziecka nauka, umowy przystąpienia. Wpływała na to zwyczajowa koniunktura wymiany zamorskiej, zwiększająca popyt na tonnaż. Prawa morskie wieku XIX były więc w przeważającej mierze prawami armatorów.

Wpływające stąd rozbieżności interesów spiętrzyły się ze szczególną siłą w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, kraju już wówczas o wielkiej produkcji i wymianie, a bez odpowiednio wielkiej floty handlowej. Przemysł i handel oparczony przez kapitał finansowy był zagrożony w bezpieczeństwie swego stanu posiadania. Stąd też pierwszy i decydujący wyłom w zasadzie wolności kontraktowej, działającej w przewozach morskich w okresie

kapitalizmu wolnokonkurencyjnego przede wszystkim na korzyść armatorów, nastąpił w USA w tak zwanym Harter Act z 1893 r.

Harter Act ograniczał możliwość wyłączania odpowiedzialności przewoźnika za przewożone towary jedynie do wymienionych, szczególnych przypadków (przyczyn).

Harter Act dotyczył jednak tylko umów przewozu potwierdzonych konosamentem, ponieważ dokument ten jako towarowy papier wartościowy był przedmiotem obrotu bankowego, giełdowego i wymiany. W umowach przewozu o innej formie, przede wszystkim w czarterach, nadal można było uzgadniać dowolnie.

Charakterystyczne, że w tym samym czasie na terenie Europy święciła triumfy w nauce i w orzecznictwie klauzula eksoneracyjna — klauzula o zaniedbaniu — zwalnająca armatora od odpowiedzialności za wszelkie czyny i zaniedbania swego personelu i osób, którymi się posługuje w wykonywaniu umowy przewozu, a „za czyny których byłoby odpowiedzialny, gdyby nie niniejsza klauzula” (*negligence clause*, np. w czarterze „Gencon” kl. 2, wiersz 38—9). Na przełomie wieku XIX i XX Trybunał Kasacyjny we Francji, Reichsgericht w Niemczech, Izba Lordów w Anglii przy osądzeniu spraw ograniczały się jedynie do stwierdzenia istnienia w konosamencie „negligence clause”, by wyciągnąć wniosek o nieodpowiedzialności armatora bez wdawania się w dyskusję nad zagadnieniem ważności czy zasięgu takiej klauzuli.

Wśród tarć właściwych całej formacji kapitalistycznej, a szczególnie jej szczytowej fazie, to jest imperializmowi monopolów, doszło po I Wojnie Światowej do przyjęcia przez większość państw morskich zasad wytyczonych przez Harter Act bądź to przez włączenie tych zasad znanych od 1921 r. pod nazwą Reguł Haskich do ustawodawstw krajowych, bądź przez ratyfikowanie Konwencji Brukselskiej o konosamentach z 1924 r., która prawie dosłownie powtórzyła Reguły Haskie.

Decydującą rolę odegrały przy tym walki wielkich monopolów pomiędzy sobą. Za przykładem Stanów Zjednoczonych poszły bowiem w latach od 1904 do 1910 brytyjskie dominia: Kanada, Nowa Zelandia i Australia. Miały one bardzo poważny eksport do Wielkiej Brytanii, obsługiwany wyłącznie przez armatorów angielskich, którzy zasadę wolności kontraktowej wykorzystali do

tęgo, by dosłownie za nic nie odpowiadać. Wymienione dominia wprowadziły więc u siebie ustawy podobne w istocie do Harter Act, to znaczy wyłączonej możliwość umownego zastrzeżenia zwolnień armatora od odpowiedzialności za przewożone towary.

Podczas I Wojny Światowej dostawy towarowe tych dominii miały dla Anglii taką wagę, że nie trudno było wymóc na Anglii przyrzeczenie wprowadzenia zasad Harter Act do prawa angielskiego. Wtedy to, by nie dopuścić do osłabienia pozycji floty angielskiej wobec flot innych bander, angielskie koła rządowe reprezentujące interesy wielkiej finansjery bankowo-asekuracyjnej i stoczniowo-armatorskiej postarały się o to, by akcja wprowadzenia zasad Harter Act do żeglugi morskiej nabrała charakteru międzynarodowego. W ten sposób doszło do zorganizowania konferencji w Londynie i Hadze (Reguły Haskie), a potem do międzynarodowej konwencji podpisanej w Brukseli.

Lista państw, w których obecnie obowiązują zasady Reguł Haskich, przejęte do ustawodawstwa krajowego lub też w drodze ratyfikacji Konwencji Brukselskiej, obejmuje między innymi (zaczynając od Bałtyku):

Finlandię, Szwecję, Polskę, Niemcy, Danię, Norwegię, Islandię, Wielką Brytanię z Północną Irlandią i praktycznie z wszystkimi koloniami, protektoratami i terenami mandatowymi,\* Irlandię, Holandię z posiadłościami, Belgię i Kongo Belgijskie, Francję z Algerem i koloniami, Portugalię, Hiszpanię, Italię z posiadłościami, Szwajcarię, Jugosławię, Rumunię, Grecję, Węgry, Liban, Turcję, Izrael, Egipt, Indie, Cejlon, Pakistan, Burmę, Borneo, Filipiny, Japonię, Australię, Nową Zelandię, Stany Zjednoczone Ameryki Płn., Kanadę, Nową Fundlandię, Dominikę, Liberię.

Wyprzedził wszystkie kraje z zakresu zastosowania tych zasad (bo i do konosamentów i do czarterów — zob. niżej) kodeks morskiej żeglugi handlowej ZSRR.

Chile podpisało Konwencję Brukselską, lecz nie ratyfikowało jej, ani nie włączyło do prawa krajowego.

\* Zasady Konwencji nie obowiązują na Malcie i w Dominium Unii Południowo-Afrykańskiej.

Nie podpisały Konwencji i nie przyjęły jej dotychczas: Argentyna, Kuba, Meksyk, Peru, Urugwaj.\*

W Chińskiej Republice Ludowej zasady Konwencji Brukselskiej są honorowane aczkolwiek formalnie jeszcze nie obowiązują. W kraju tym prowadzone są także prace nad stworzeniem nowego własnego kodeksu morskiego.

Mapka na rysunku 4 pokazuje zasięg obowiązywania zasad Konwencji Brukselskiej na rok 1955 (gruba linia brzegowa). W razie wejścia w życie ustaw inkorporujących zasady Konwencji Brukselskiej także w innych państwach, nie naznaczonych na mapce Czytelnik może we własnym zakresie uzupełnić rysunek pogrubiając linię brzegową danego państwa.

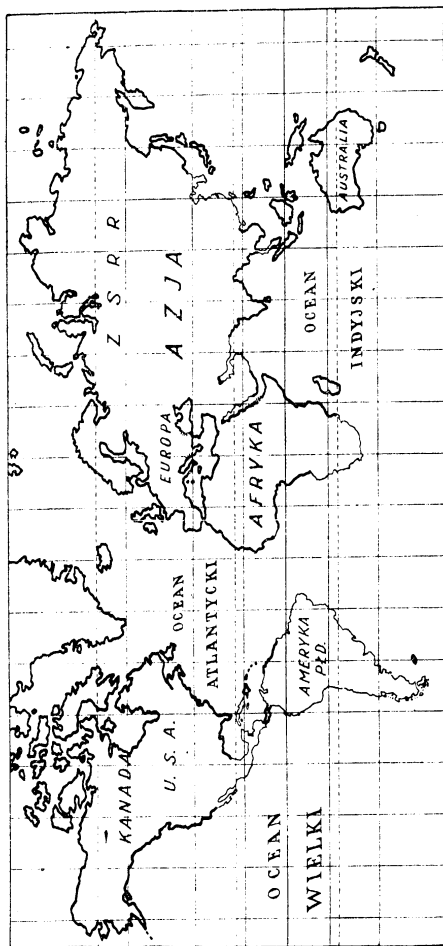
Jeżeli dodamy, że wszystkie dostępne konosamenty „liniowe” — to znaczy takie, które nie powołują się na czarterpartię, lecz same stanowią potwierdzenie warunków umowy przewozu — zawierają klauzulę włączającą w drogę umownej zasady Konwencji Brukselskiej, będzie można stwierdzić, że Konwencja stanowi w dzisiejszych czasach normę prawną o międzynarodowym, wszechświatowym zasięgu obowiązywania\*\*.

Ułatwia to dociekania. Badając bowiem Konwencję Brukselską analizować będziemy normy powszechne w międzynarodowym i wewnętrznokrajowym obrocie morskim. Ma to także i tę wielką zaletę, że śledząc orzecznictwo różnych krajów opierające się na Konwencji możemy porównywać wyroki jako zjawiska pod względem formalnym tej samej jakościowej kategorii, oparte o tę samą zasadę prawną, a więc na ogół zastosowalne we wszystkich wymienionych państwach łącznie z Polską. Jeżeli jednak w wyrokach tych zarysowuje się różnorodna baza

\* W Argentynie są w toku prace nad nową kodyfikacją prawa morskiego, która ma uwzględnić zasady Konwencji Brukselskiej. Prawo to zamierzają przejąć wszystkie państwa południowo-amerykańskie po uchwaleniu go w Argentynie.

\*\* Porównaj zestawienie branych pod uwagę konosamentów na str. 328. Z podanych tam formularzy wszystkie co do jednego, nawet gdy pochodzą z krajów, w których zasady Konwencji Brukselskiej nie obowiązują z mocy prawa (np. konosament 22), zawierają klauzulę włączającą Konwencję.

By nie cytować w tekście armatorów, na których konosamenty będziemy się powoływać, zestawiono je w spisie podającym armatora, banderę jego statków, obsługiwany szlak morski, na którym dany konosament jest w użyciu oraz rok wydania konosamentu. Liczba porządkowa spisu będzie stanowiła hasło, które będzie cytowane.



Wybrzeża państw, w których obowiązują zasady Konwencji Brukselskiej  
 ———— Sytuacja niewyjaśniona  
 ..... Reszta wybrzeży

Rys. 4. Zasięg obowiązywania zasad Konwencji Brukselskiej z 1924 r. o konosamentach

interesów społeczno-ekonomicznych, moment ten musi być uwzględniony.

Powyższe stwierdzenie należy jednak obwarować zastrzeżeniem, że nie we wszystkich krajach zapewniono zupełnie jednolitą interpretację Konwencji. Wynika to stąd, że sędziowie w poszczególnych państwach interpretują ją na podstawie ogólnych zasad prawnych obowiązujących w danym państwie. Dochodzą do tego różnice w zasięgu obowiązywania zasad Konwencji: tak na przykład według angielskiego prawa (Carriage of Goods by Sea Act z 1924 r.) zasady jego muszą obowiązywać przewozy wyjściowe, to znaczy jedynie konosamenty wystawiane w Wielkiej Brytanii, ale co do przewozów importowych takiego przymusu nie ma. Natomiast Niemcy nowelizując swe prawo morskie w 1937 r. w celu wprowadzenia do niego zasad Konwencji uznały w doktrynie i orzecznictwie, że powinna ona dotyczyć zarówno konosamentów eksportowych, jak i importowych bez względu na państwo, w którym konosament wystawiono. Tak daleko nie szła nawet sama Konwencja, która postanawiała, że postanowienia jej mają dotyczyć konosamentów wystawionych jedynie „w jednym z Układających się Państw”; to samo dotyczy państw, które przystąpiły później do Konwencji. Poza tym według (znowelizowanego) niemieckiego prawa morskiego przewoźnik i wysyłający (frachtujący) mogą się między sobą umówić odmiennie od zasad Reguł Haskich (czego Konwencja absolutnie nie przewiduje — oprócz przy przewozie specjalnie wymienionych ładunków) z tym, że postanowienia przeciwne Regułom są nieważne wobec innych posiadaczy konosamentu poza wysyłającym.

Należy więc pamiętać, że zasady Konwencji Brukselskiej zostały przyjęte przez poszczególne państwa z różnymi modyfikacjami, w różnym zakresie i że w państwach tych panuje odmienność od naszej baza gospodarczo-społeczna. Mimo to istnieje dążność do ujednoczenia morskiego prawa przewozowego, w czym żywotnie są zainteresowane państwa socjalistyczne. Zadatkim na tej drodze są przyjęte w większości państw zasady Konwencji, które na obecnym etapie stanowią dorobek do ujednoczenia przepisów o odpowiedzialności przewoźników morskich.

Mówiąc ogólnie o Konwencji Brukselskiej mamy na myśli podstawowe myśli i zasady tej Konwencji, które — odnośnie

przeładunku — zostały przyjęte w państwach wymienionych poprzednio i które obowiązują również we wszystkich tych przypadkach, gdy konosamenty i czartery powołują się na Konwencję, na Reguły Haskie lub na ustawodawstwa oparte na nich.

Należy jednak rozróżnić sytuacje, gdy umowa przewozu została spisana w formie czarterpartii oraz gdy przewóz jest wykonywany za konosamentem, w którym z mocy prawa lub też umownie obowiązują zasady Konwencji Brukselskiej. Do dziś bowiem istnieje wszędzie — poza Związkiem Radzieckim i niebawem Polską — zasada, że w stosunku do czarterów przepisy ogólnego prawa morskiego są odnośnie zagadnień odpowiedzialności przewoźnika dyspozytywne, czyli umownie zmienialne, podczas gdy do konosamentów, tam gdzie obowiązuje Konwencja Brukselska, umowne zmiany dotyczące umniejszenia odpowiedzialności za przewożony towar są niedopuszczalne.

Oznacza to, że w czarterach można dowolnie umówić sprawę odpowiedzialności przewoźnika wobec czarterującego (jeśli dowolność ta nie narusza porządku i zasad współżycia społecznego); natomiast odpowiedzialność przewoźnika za przewożony ładunek wobec posiadacza konosamentu nie będącego czarterującym (choćby konosament powoływał się na czarterpartię lub też cytował w całości postanowienia czarteru) znajduje swe minimalne granice w postanowieniach Konwencji Brukselskiej lub prawa opartego na jej zasadach.

Ta dwutorowość jest nie do utrzymania na dłuższą metę, jest nie logiczna, stanowi curiosum pewnego przejściowego etapu od czasów, gdy można było wszystko uzgodnić umownie, do czasów, gdy wolność umów w dziedzinie transportu zostanie zupełnie ograniczona, gdy umowa przewozu zostanie niemal w całości objęta przepisami o charakterze norm umownie niezmiennych, tak jak to już obecnie praktycznie ma miejsce w Związku Radzieckim w odniesieniu do morskich przewozów kabotażowych.

Obecnie jeszcze ten sam konosament w rękach czarterującego jest czymś innym niż w rękach innej osoby, czyli że wystarcza wobec przewoźnika podstawić za czarterującego osobę trzecią, nie związaną w sposób widoczny z czarterującym, a już wszelkie postanowienia czarterpartii sprzeczne z Konwencją będą nieważne.

Taka dwutorowość aktualnie istnieje i narzuca przymus odróżniania sporów na tle konosamentów i czarterpartii, a różnice są dość poważne. W czarterpartiach w stosunku do czarterującego można uzgodnić wszystko, co nie stoi w sprzeczności z porządkiem prawnym, z zasadami współżycia społecznego, podczas gdy do posiadaczy konosamentów nie będących czarterującymi prawie zawsze (por. uprzednią listę państw) odnoszą się umownie niezmienialne, imperatywnie obowiązujące zasady Konwencji Brukselskiej.

Dopiero w kwestiach nie przepisanych lub nie umówionych posilkujemy się ogólnymi postanowieniami prawa morskiego odnośnych krajów, różniącymi się niekiedy od siebie w zasadach i ogólnym nastawieniu (pro-armatorskim czy pro-kupieckim) w rozmiarach i doświadczeniu.

Rzecz pogarsza fakt, że ogólne prawo morskie wielu krajów obowiązujące w nich dotychczas jest przestarzałe: nawet gdy pochodzi już z epoki statku parowego, z monopolistycznego stadium kapitalizmu, nie oderwało się jeszcze całkowicie od epoki żaglowców.

Zasady Konwencji Brukselskiej odnośnie odpowiedzialności za przeładunek mają dla Polski, Związku Radzieckiego i innych krajów demokratycznych pierwszorzędne znaczenie, dlatego też poznanie tych zasad staje się koniecznością.

Powyższe czynniki skłaniają do oparcia się w badaniach przede wszystkim na materiale wziętym z naszej praktyki, na używanych czarterach i konosamentach (szczególnie stosowanych w portach polskich) i na orzecznictwie, przeważnie z okresu po II wojnie, uwzględniającym zasady Konwencji Brukselskiej.

## ZAŁADOWANIE

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA ZAŁADOWANIE W STARSZYCH USTAWODAWSTWACH FORMACJI KAPITALISTYCZNEJ. Badając zagadnienie odpowiedzialności za załadowanie i wyładowanie towarów dobrze by było zacząć od omawiania sztawerki, ponieważ należy ona w całości do prac leżących w sferze zadań i odpowiedzialności statku. Jednak w celu zachowania normalnej chro-

nologii należy zacząć od załadowania, potem dopiero przejść do sztauowania, a w końcu do wyładowania. Zagadnienia wspólne załadowaniu i wyładowaniu omówione będą przeważnie przy załadowaniu.

Zakreślenie dokładnej granicy, gdzie zaczyna się załadunek a nie albo, gdzie w procesie wyładunkowym kończy się załadunek i odpowiedzialność statku, nie jest kwestią bezsporną. Sama liczba procesów sądowych, które można by zacytować, oraz bieżąca praktyka w polskich portach wskazują dobitnie, że rozbieżności zdań na tym tle są poważne, wynikają z definicji, są wyrazem przeciwieństw, których w drodze ustawodawczej nie zdołano dotychczas bezbłędnie uregulować. Nie uczyniła tego nawet Konwencja Brukselska.

Dlatego też należy określić, gdzie zaczyna się załadunek (bo kończy się ono na sztauowaniu towarów) oraz, gdzie kończy się wyładunek (które zaczyna się rozsztauwaniem towarów na statku).

Już była mowa o tym, że wyraźną granicę, wyraźne zakończenie lub rozpoczęcie przeładunku mamy jedynie na statku; tam kończy się załadunek lub zaczyna wyładunek. Trzeba więc znaleźć także drugi koniec przeładunku, czyli odpowiedzieć na pytania:

- a) gdzie (kiedy) zaczyna się załadunek,
- b) gdzie (kiedy) kończy się wyładunek.

Zacznijmy od załadowania. Cały proces przemieszczenia towaru z lądu do wnętrza ładowni (lub na pokład, jeżeli chodzi o ładunek pokładowy) dzielimy na:

- 1) dostawę towaru do statku (lub, jak wolą niektórzy, pod statek, do burty statku),
- 2) załadunek towaru do wnętrza statku.

Podział taki wynikał już ze starszych prawodawstw morskich i przeszedł także do prawodawstw epoki żeglugi parowej; nie zauważono, że podział taki jest nadbudową poprzedniej epoki: statków żaglowych. Podział taki był wynikiem ówczesnych stosunków społeczno-wytwórczych, uzależnionych od rozwoju czynników produkcyjnych, w pierwszym rzędzie od narzędzi pracy. Ponieważ statek żaglowy miał dużą załogę, a ładunek był powolny

(trwał normalnie np. przy ładunku 2 000 ton zboża w portach Australii około 8 tygodni), więc do prac ładunkowych brano załogę statku. Nie miałyby ona bowiem innego zajęcia, a w obcym porcie musiała być żywno i opłacana. Stąd też było stałym zwyczajem, że załadunek wykonywała załoga. Wyrażało się to również w klauzulach starszych czarterów\*.

Gdy zjawily się wydajne urządzenia przeładunkowe, to statek parowy miał dużo mniejszą załogę, eksploatację i organizowanie przeładunku chciały przejąć obie strony: armator i załadowca. Każdy z nich chciał bowiem zbierać nadwartości z pracy robotników przeładunkowych. Stąd też rozwój poszedł w dwu kierunkach: w trampingu, w którym wiele czarterujący mieli często przewagę nad licznymi, drobnymi armatorami, stawała się częsta klauzula o przejmowaniu przeładunku przez załadowcę lub odbiorcę\*\*. W żegludze liniowej natomiast, opowanej przez wielkie koncerny żeglugowe i inne formy kapitału monopolistycznego, regułą było nadal, że dostawa towaru pod statek należała do załadowcy, a załadunek do przewoźnika.

Oprócz bezpośredniego wyżysku pracy załadunek dawał jeszcze przewoźnikowi szereg bardzo poważnych korzyści: pośredniczący plynność i jednoczajność pracy, lepszą organizację, możliwość podłożenia pracy i ładunków, przejrzystość planu sztaunerskiego i znacznym przyspieszeniu całości operacji.

Dlatego to „alongside clause” przeszła do Reguł Haskich i Konwencji Brukselskiej; stanowiły one bowiem statut prawny żeglugi liniowej. I stąd klauzula ta przeszła do współczesnych praw morskich.

W Niemczech § 561 nkh pozostał w 1937 r. nienaruszony stanowiąc, że towar ma być dostawiony „an das Schiff” i załadunek przez przewoźnika „in das Schiff”. Prawa skandynawskie pozostały stare §§ 89 i 90, mówiące, że „czarterujący ma dostawić towar do burty statku” („vid fartygets sida). Także prawo ho-

\* Perównaj na przykład jeższe czartery „Azoff 1890 C P”, „Black Sea C P”, „Danube C P”, „Centracon”, „Azcon”, „Danco”, „Bulcon”, „Russcon”.

\*\* Perównaj na przykład czarterpartie „Coastcon Sailer” kl. 11, „Coastcon” kl. 19, 20, „Welcon” kl. 18, „Balcon” kl. 17, „Prepcon” kl. 5b, „Coastwood” kl. 6b, „Cemencon” kl. 10, „Cemenosail” kl. 9, „Panstone” kl. 15, „Britcon” kl. 4, „Ferticon” kl. 4, „Orecon” kl. 9, „Sowbot” kl. 7 i 9.

lenderskie przejęło stare normy przepisujące dostawę towaru „bij het ship...”. Podobnie prawo belgijskie. Prawo angielskie według jego komentatora Scruttona rozstrzyga kwestię deklarującą, że — w braku innego umownego zastrzeżenia — „czarterujący musi wykonać swą część operacji przemieszczenia towaru na statek”. Prawo francuskie natomiast przerzucało wykonanie prac załadunkowych (bez sztawowania) na czarterującego.

Podział procesu załadunkowego na dostawę ładunku i załadowanie — nie był jednak w ustawodawstwach przeprowadzany z punktu widzenia odpowiedzialności za poszczególne fazy załadowania, lecz celem był rozdział pracy i kosztów operacji załadunkowych. Wyłączyła z tego jednak także zasada podziału odpowiedzialności.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA ZAŁADOWANIE WEDŁUG KONWENCJI BRUKSELSKIEJ.** Niejasność panującą w tej dziedzinie wyjaśnił Harter Act w punkcie 15, którego myśl została przejęta do art. II i III Reguł Haskich i art. II i III Konwencji Brukselskiej.

Według tych postanowień załadowanie, manipulacja... wyładowanie należą do sfery odpowiedzialności przewoźnika.

Odnosny przepis Konwencji (art. III pkt 2) brzmi:

„Przewoźnik... będzie postępował w sposób odpowiedni i staranny przy załadowaniu, manipulowaniu towarem, sztawowaniu, przewozie, dozorze, pieczy i przy wyładowaniu przewożonych towarów”.

Art. I pkt e Reguł i Konwencji definiuje ponadto, że „przewóz towarów” obejmuje czas od ładowania towarów na statek do wyładowania ich.

Polskie tłumaczenie Konwencji w Dzienniku Ustaw mówi wprawdzie: „od załadowania towarów na statek...”. Interpretacja gramatyczna mogłaby więc wskazywać na coś dokonanego, coś przeszłego, na to, że mowa jest o okresie po załadowaniu, od dokonania załadowania. Zwrot „od chwili załadowania towarów” na przykład w polisie ubezpieczeniowej wyraźnie nie pokrywa ryzyka załadunku.

Reguły Haskie mówiły wyraźnie o odpowiedzialności przewoźnika w myśl zasady „from tackle to tackle” — od zahaczenia to-

warów na haku bomu do odhaczenia ich. Jednakże w dyskusji nad Konwencją zwrócono uwagę, że towary przeładowuje się nie tylko bomaми okrętowymi i dlatego — chcąc zachować i podkreślić zasadę odpowiedzialności przewoźnika za przeładunek — zdefiniowano, że przewóz zaczyna się „from the time when the goods are loaded...” — od chwili ładowania towarów, od rozpoczęcia ładowania.

W każdym razie wynika zupełnie jasno z art. III pkt 2 Konwencji, że całe załadowanie należy do sfery odpowiedzialności statku, stąd też polskie tłumaczenie art. I pkt e powinno definiować, że przewóz to okres od rozpoczęcia załadowania.

Zasada, że przewoźnik odpowiada za cały proces załadowania przesyłki, wynika również z art. VII Konwencji, który postanawia, że przewoźnik może w umowie zastrzec zwolnienie od odpowiedzialności za towary „prior to the loading on and subsequent to the discharge from the ship”, czyli przed ładowaniem (a nie załadowaniem) ich na statek i po wyładowaniu ich ze statku.

Potwierdza to liczne orzecznictwo z różnych państw. Tak na przykład jeden z sądów stwierdził (1951 r.), że odpowiedzialność załadowcy „kończy się, gdy unos zostanie uniesiony z nabrzeża”. Sąd apelacyjny w Trieście obciążył armatora za szkodę powstałą na skutek pęknięcia i urwania się stropu, w wyniku czego unos spadł na nabrzeże. Sąd Handlowy Seine'y (1949 r.) podkreślił, że klauzula, w myśl której załadowanie i wyładowanie ma następować na ryzyko towaru, jest nieważna wobec art. III pkt 8 Konwencji Brukselskiej\*; za skrzynie, które wpadły do wody pomiędzy burtą statku a nabrzeżem, odpowiada armator (jako przewoźnik). W jednym z podobnych wypadków (1950 r.) przewoźnik usiłował zepchnąć winę na burzę, fale i kołysanie statku; sąd uznał, że należało przerwać przeładunek i że — w każdym razie — przyczyny takie nie stanowią siły wyższej (por. str. 108), toteż odpowiada przewoźnik. I tak dalej.

\* Art. III pkt 8 Konwencji brzmi: „Każda klauzula, ugoda lub układ w umowie o przewóz, zwalniająca przewoźnika lub statek od odpowiedzialności za stratę lub uszkodzenie towarów, a wynikające z... uchybienia... obowiązkom wymienionym w tym artykule... będzie nieważny, niebędący i bez skutku”.

Należy podkreślić, że Konwencja nie mówi o absolutnej odpowiedzialności przewoźnika za załadowanie i wyładowanie (por. wyżej), lecz nakazuje przewoźnikowi „postępować w sposób odpowiedni i staranny przy...”. Jest to wielka i zasadnicza różnica. Przewoźnik nie odpowiada więc bezwzględnie za skutek, za właściwe załadowanie, ale jedynie za właściwe postępowanie przy załadowaniu. Jednakże w razie zaistnienia szkody przy przeładunku domniemanie działa zawsze przeciw przewoźnikowi i — do przedstawienia przez przewoźnika przeciwdowodu — każe przyjąć, że szkoda powstała właśnie z nieodpowiedniego i niestaranego postępowania przy załadowaniu lub wyładowaniu.

Stąd też w całym niniejszym rozdziale i wszędzie tam, gdzie mowa o odpowiedzialności przewoźnika — w myśl Konwencji Brukselskiej — za załadowanie, wyładowanie czy sztautowanie, należy uważać taki zwrot za pewnego rodzaju skrót. W istocie, jeżeli wyrażać się zupełnie precyzyjnie, przewoźnik odpowiada, w myśl zasad Konwencji Brukselskiej, nie za załadowanie, wyładowanie i sztautowanie, ale za odpowiednie i staranne postępowanie przy tych operacjach.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA ZAŁADOWANIE ZA POMOCĄ URZĄDZEŃ SPOZA STATKU.** Podkreśliwszy, że w myśl Konwencji odpowiedzialność przewoźnika zaczyna się od chwili rozpoczęcia załadowania, trzeba rozstrzygnąć zagadnienie, czy Konwencja dotyczy każdego sposobu załadowywania, czy obowiązuje także, gdy przeładunek jest wykonywany za pomocą urządzeń spoza statku.

Tekst Reguł Haskich uchwalony w 1921 r. stwierdzał, że przewóz morski zaczyna się „...depuis la réception des marchandises au palan du navire”, „when the goods are received on the ship's tackle...”, od chwili przyjęcia towaru na bomie statku.

Natomiast na konferencji w sprawie przyszłej Konwencji odbytej w Londynie w październiku 1922 r. wskazano, że załadowania i wyładowania dokonuje się nie tylko osprzętem statku, jak to — zdawałoby się — przyjmował tekst Reguł. Stąd to w Konwencji uchwalonej w Brukseli w sierpniu 1924 r. mowa jest tylko o załadowaniu w ogólności, bez wspomnienia o „palan du navire”

czy „ship's tackle”. Z intencji tej zmiany wypływa wniosek, że przewoźnik odpowiada za załadowanie i wyładowanie wykonywane także urządzeniami przeładunkowymi spoza statku i za pomocą innych środków poza bomami statkowymi. Potwierdziło to orzecznictwo szeregu krajów i doktryna.

Jeden z autorów wprost stwierdza: „Jest bez pożytku rozróżnianie przeładunku wykonywanego urządzeniami statku od przeładunku urządzeniami lądowymi”.

Tak więc zasady Konwencji odnoszą się również do przeładunku wykonywanego za pomocą portowych stałych lub pływających urządzeń przeładunkowych, jak na przykład dźwigów, transporterów, wywrotnic, elewatorów, rurociągów itp. Rzecz jasna, że przewoźnik, który odpowiada za przeładunek wobec posiadaczy konosamentów lub załadowcy, ma regres do przedsiębiorcy eksploatującego urządzenie; jest to już jednak odrębny stosunek prawny, regulowany nie Konwencją, lecz przepisami ogólnego (a nie morskiego) prawa cywilnego, o czym później.

Z punktu widzenia celu prawa, porządku i praktyczności, rozwiązanie takie może wydawać się słuszne. Rozróżnianie bowiem sytuacji, gdy towar jest przeładowywany za pomocą osprzętu okrętowego i gdy używa się dźwigów portowych, prowadziłyby do niepotrzebnych komplikacji, ponieważ w większości przypadków ten sam towar może być przeładowywany dwoma sposobami, niekiedy nawet równocześnie — na przykład dźwigami z ład. a windami z lichtug.

Z punktu widzenia przewoźników morskich rozwiązanie to nie zawsze może być uważane za słuszne. Poza przypadkami, gdy przewoźnik umownie zgadza się na załadowanie za pomocą urządzeń portowych (a więc z góry liczy się z ryzykami powstającymi stąd), mogą mu to narzucić zwyczaje portowe, szczególnie przy towarach masowych ładowanych luzem. Kapitan może nie znać działania urządzenia, może nie wiedzieć o specyficznych jego właściwościach itp.\*

\* Tak na przykład w jednym z niemieckich wyroków z 1952 r. sąd podkreślił, że używanie polipów przy przeładunku złomu jest zwyczajowe i — mimo że przeładunek ręczny byłby bardziej bezpieczny — nie może być uważany za obowiązkowy. „Z samego faktu używania polipów nie ma domniemania odpowiedzialności załadowcy”. Poza tym „nie ma zwyczaju, by ten, kto używa polipy przy złomie miał odpowiadać za szkody statku, o ile nie udowodniono winy personelu dźwigów”.



Kwestię tę zauważyło nowe prawo hiszpańskie i — jako jedyne ze znanych adaptacji Konwencji Brukselskiej — rozstrzygnęło sprawę w szczególny sposób. Mianowicie w myśl prawa hiszpańskiego przewoźnik odpowiada za cały proces załadowania i wyładowania, jeżeli jest wykonywany osprzętem statku. Gdy natomiast do przeładunku używa się urządzeń spoza statku, odpowiedzialność przewoźnika za towar zaczyna się dopiero z chwilą złożenia towaru na statku.

Z samej zasady Konwencji Brukselskiej, że przewoźnik odpowiada za załadowanie i wyładowanie towarów, wynika bezpośrednio jego odpowiedzialność za stosowany sposób przeładunku oraz za używane przy tym urządzenia i sprzęt bez względu na to, na czyj koszt dokonuje się przeładunku. Przewoźnik musi bowiem dłożyć wszelkich starań, by towar bezpiecznie dojechał do celu. Staje się więc jego obowiązkiem żądanie i przypilnowanie stosowania takiego sposobu załadowania, by towar nie niszczył się, by poszczególne gatunki nie były pomieszane, by pozostało miejsce dla dostępu powietrza itd.

W niemieckim orzeczeniu o przeładunku fasoli elewatorem sąd podkreślił, że nawet umowna klauzula o przeładunku na warunkach f. a. c. (tak szybko jak statek jest w stanie, por. str. 99) nie uzasadnia przeładunku urządzeniami, które uszkadzają ładunek. Za szkody wyrządzone przez przeładunek fasoli elewatorom (zamiast zwykłymi kubłami) odpowiada armator-przewoźnik.

Toteż słusznie § 76 Regulaminu obowiązującego w naszych portach postanawia, że:

„A r m a t o r lub upoważniony przez niego rzeczoznawca obowiązany jest wstrzymać ładunek, o ile stwierdzi, że czynności przeładunkowe nie są wykonywane w sposób właściwy“.

Po wybraniu właściwego sposobu przeładunku przewoźnik odpowiada także za szkody wyrządzone działaniem samego urządzenia i sprzętu.

Jeżeli urządzenie czy osprzęt są własnością przewoźnika lub pozostają w jego eksploatacji, od odpowiedzialności mogłoby go jedynie zwolnić udowodnienie, że przyczyną szkody była wada ukryta. Gdy urządzenie czy sprzęt są cudze (należą na przykład

do portu jako przedsięwzięcia przeładunkowego), przewoźnik ma regres do ich eksploatatora.

Aż do przedstawienia dowodu, że wada urządzenia czy sprzętu była ukryta, domniemanie działa na korzyść zainteresowanego ładunkiem i pozwala przyjąć odpowiedzialność przewoźnika morską.

Z powyższego widać, że postanowienie Konwencji o odpowiedzialności przewoźnika za załadowanie towarów bez względu na stosowany przy tym sposób przeładunku jest celowe ze względów praktycznych, ze względu na jednolitość i jedność przepisu, a wynika z podstawowego celu przewozu: wozimy po to, by dane towary dotarły w dobrym stanie do miejsca przeznaczenia.

**OKREŚLENIE POCZĄTKU ZAŁADOWANIA.** Za załadowanie odpowiada więc przewoźnik; odpowiada za nie bez względu na to, jak i czym jest ono wykonywane. Załadowanie kończy się na sztutowaniu. Mamy jednak pytanie, kiedy dokładnie i gdzie zaczyna się załadowanie? Postaramy się znaleźć odpowiedź na to pytanie, a potem skompletujemy całe zagadnienie zakresu i granic odpowiedzialności przewoźnika za załadowanie.

Dawne prawodawstwa morskie przepisywały dyspozytywnie odpowiedzialność przewoźnika od chwili przyjęcia ładunku; a więc mogło to mieć miejsce jeszcze przed rozpoczęciem załadowania, na przykład w magazynie lub też później, na przykład nad nadburciem, w ładowni statku itp. Moment przyjęcia oceniano przede wszystkim według umowy, a dopiero w braku jej przyjmowano podział „an dem Schiff“, „alongside“, „sous pailan“, „sotto pallanco“, czyli „pod burta“ (lub jak woła niekiedy: wzdłuż burty). Powiedziano już, że był to wpływ elementów eksploatacyjnych żaglowców.

„An dem Schiff“ oznaczało dokładnie: koło statku, w zasięgu jego osprzętu przeładunkowego; towar nie musiał być ułożony w unosy (hiwy), ani nie musiał leżeć akurat pod windą; wystarczyło, by był w jej zasięgu. Podobnie interpretowano „bij het ship“ oraz „vid fartygets sida“ w prawie holenderskim i w grupie skandynawskich ustawodawstw morskich.

Angielski termin „alongside“ wydaje się jednak oznaczać, że załadowca powinien był stworzyć unos i zahaczyć go na haku re-

nera, tak by zadanie statku zaczynało się dopiero od wyciągnięcia unosu.

Według francuskiego „sous palan“ natomiast do załadowcy należy tylko utworzenie unosu, a z chwilą zahażenia unosu na haku renera zaczyna się już odpowiedzialność przewoźnika. Kwestię tę jednak zwyczajnie poszczególnych portów definiują różnorako.

W Antwerpii towar ma być złożony koło statku i całą resztę załadowania przeprowadza przewoźnik.

W myśl zwyczajów portów radzieckich (bo w kodeksie morskiej żeglugi handlowej ZSRR moment przejścia odpowiedzialności na przewoźnika nie został określony, poza stwierdzeniem — tak jak w Konwencji — że za załadowanie odpowiada przewoźnik morski) towary dostarczane „u borta“ — „alongside“ mają być dostawione pod statek przy jego burcie, załadowca ma ułożyć unos w pętli i zahaczyć go, lecz samą pętlę powinien stawić do dyspozycji statek.

Załadowanie, o którym mówi Konwencja Brukselska, zaczyna się również „pod burtą“ (wzdłuż burty, koło burty).

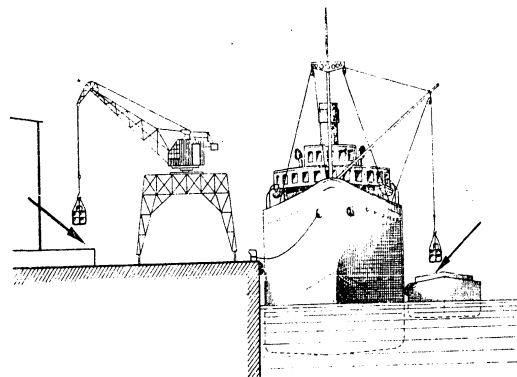
Ale którą z przytoczonych — lub ewentualnie dalszych — definicji zwrotu „pod burtą“ przyjąć? Wydaje się, iż w tym zakresie rozwój ujednoczenia cywilnego prawa morskiego nie doszedł jeszcze do tego punktu, by można było przyjąć jedną powszechną, ogólnościową interpretację. W każdym bowiem państwie interpretacja ta jest wynikiem specyficznych, tylko tam istniejących stosunków społecznych, warunków miejscowych i doświadczeń. Trudno by było tradycje te i przyzwyczajenia usunąć, lecz rozwój do tego zapewne doprowadzi.

Stąd też wydaje się, że obecnie trzeba się jeszcze pogodzić z różnorodną interpretacją terminu „pod burtą“, trzeba przyjąć jej zwyczajowe definicje, różne w zależności od kraju, portu, niekiedy nawet od towaru (por. rys. 2, str. 171).

Gdybyśmy jednak mieli zaproponować jednolitą interpretację zwrotu „pod burtą“, to wydaje się, że najbardziej logiczna jest ta, która każe załadowcy uformować unos i zaczepić go na haku renera windy statkowej lub liny nośnej dźwigu. Pochodzi to stąd, że często unos może być formowany już w magazynie, na wago-

nie, na rampie, na przykład przez układanie towarów na paletę, którą następnie podwozi się pod hak. Nie warto także obarczać statku zaczepianiem unosu na haku, ponieważ jest to krótka (choć ważna) i nieskomplikowana czynność, do wykonywania której nie opłacałoby się stawiać osobnego pracownika z ramienia przewoźnika.

Odpowiedzialność przewoźnika zaczynałaby się więc — biorąc zupełnie dokładnie — z chwilą uniesienia towaru z nabrzeża lub z barki, z momentem oderwania się unosu od ziemi lub od pojazdu pomocniczego (rys. 5).



Rys. 5. Granica odpowiedzialności morskiego przewoźnika w myśl zasad Konwencji Brukselskiej przy przeladunku za pomocą dźwignów portowych i osprzętu okrętowego

Jednakże wobec takiego postawienia sprawy przewoźnik powinien nadzorować pracowników załadowcy, którzy wykonując prace dostawiania towaru pod burtę spełniają równocześnie pewne czynności załadowania. Za całe załadowanie bowiem odpowiada w myśl Konwencji przewoźnik, a od właściwego uformowania unosu i od pewnego (w znaczeniu: bezpiecznego) zawieszenia go na haku zależy bezpieczeństwo unosu podczas tranzytu z lądu do ładowni statku, czyli podczas załadowywania.

Powstają tu następujące stosunki prawne: 1) wobec posiadacza konosamentu — a przed wydaniem konosamentu wobec załadowcy (co potwierdził szereg wyroków) za szkody zasze podczas załadowania odpowiada przewoźnik i istnieje domniemanie jego winy aż do przedstawienia przeciwnego dowodu; 2) przewoźnik ma regres do winnego (art. 134 kodeksu zobowiązań), a jeżeli winny był pracownikiem przedsiębiorstwa, do tegoż (art. 144 kodeksu zobowiązań).

Jeżeli nie można ustalić stosunku zawinienia ani stosunku szkód powstałych przed dostawieniem towarów „pod burtą” i po dostawieniu, wątpliwość obciąża przewoźnika i uzasadnia odpowiedzialność za całą szkodę, oczywiście w granicach przepisanych Konwencją. W związku z tym stwierdzeniem warto przewoźnikom przypomnieć o stratach towarowych wskutek kradzieży, które ponadto nie mogą nigdy — prawnie biorąc — pochodzić ze złego (niewystarczającego) opakowania.

Należy podkreślić, że odpowiedzialność przewoźnika za towar od początku załadowania pod burtą jest normą bez względu na obowiązującą, imperatywną, stanowi przepis umownie niezmienny.

W ogóle jednak przewoźnik odpowiada za towar już od przyjęcia go, to znaczy nawet, jeżeli ma to miejsce przed dostawą towaru pod burtą. W takim przypadku jednak, w myśl art. VII Konwencji, wolno przewoźnikowi umownie wyłączyć odpowiedzialność za okres od przyjęcia towarów do rozpoczęcia ładowania pod burtą.

Z uprawnienia tego korzysta w różny sposób większość konosamentów, przeważnie w sposób niezgodny z Konwencją. Na przykład często spotykana klauzula usiłuje narzucić zastrzeżenie, że odpowiedzialność przewoźnika zaczyna się dopiero od chwili rzezy wistego załadowania towaru na statek\*. Tymczasem odpowiedzialności nie może przesunąć ani zwyczaj portowy, ani tym bardziej klauzula konosamentowa, jeżeli w danej miejscowości zasady Konwencji Brukselskiej stanowią prawo.

\* Na przykład w konosamentach 3, 6, 12, 17, 44, 49, 52—5, 73, 78—9.

Zupełnie nieważne są więc postanowienia konosamentowe i czarterowe (te ostatnie tylko w stosunku do nieczarterującego), wyłączające w ogóle odpowiedzialność przewoźnika za załadowanie lub za czyny ludzi przy tym zajętych\*.

„LINIA NADBURCIA” JAKO PUNKT POCZĄTKOWY I KOŃCOWY ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA ZA PRZEŁADUNEK. W myśl definicji zwrotu „pod burtą” muszą więc być zarzucone wszelkie inne rozwiązania, szczególnie jedno, głęboko dotychczas zakorzenione w polskich portach, lecz spotykane także w obcych i znajdujące swój wyraz w tekście licznych konosamentów i czarterów. Chodzi mianowicie o konstrukcję „linii nadburcia” czy też „linii ponad relingiem” jako imaginowanej granicy odpowiedzialności pomiędzy „statkiem” a „ładem”\*\*. Konstrukcja ta prowadziła na przykład do takich rozstrzygnięć, że gdy unos spadł na pokład statku i tam się rozbił, za szkodę odpowiadał przewoźnik, gdy spadł do wody lub na nabrzeże koło statku, odpowiadał „ład” (załadowca lub odbiorca, lub ich zleceniobiorcy). Gorące spory wywołało wobec tego zagadnienie, jak podzielić odpowiedzialność za przedmiot, który spadł na reling (nadburcie) i część pozostała na statku, a druga wypadła poza burtę.

\* Na przykład w konosamentach: 2, 6, 16, 19, 21, 24, 33—7 (choć w innej klauzuli prawidłowo), 40, 49, 59, 60, 68, 71; w czarterach: „Coastcon Sailer” kl. 11, „Propcon” kl. 5, „Contwood” kl. 6, „Panstone” kl. 15, „Cemencon” kl. 10, „Cemencosail” kl. 9, „Britcont” kl. 4.

\*\* Porównaj dr Tadeusz Bierowski: Ustalenie zwyczajów portowych przy przeładunku w porcie gdynińskim. „Uprawa Morza” nr 11938, str. 42—53 (w tekście trzeciego wniosku). Dr Władysław Sowiński: Odpowiedzialność za towar wyładowany ze statku. „Dziennik Bałtycki” 1948, nr 357: „Dopuszczalne i wiążące są zatem klauzule określające bliżej moment wyładowania, np. ... przejście towaru przez burtę statku”. W artykule pt. Kto odpowiada za przesyłki towarowe. „Dziennik Bałtycki” 1948, nr 342: „Teoretyczną granicą przyjętą w prawie morskim... jest ponad relingiem statku”. Józef Kunert: Reklamacje szkód i braków w ładunkach okrętowych. „Transport i Spedycja”, nr 5/1949, str. 157—8, stawia sprawę właściwie odnośnie wyładowania, lecz nie odnośnie załadowania („przewóz towarów obejmuje czas... od istotnego załadowania towarów na statek”).

Konstrukcja „linii nadburcia” utwierdzona ponadto interpretacją klauzuli f.o.b. w „Incoterms” znalazła swe odbicie także w ogólnych warunkach dawnej taryfy przeładunkowej polskich portów (zob. Polish Ports. Gdynia 1949, str. 78, pkt 9), według której przedsiębiorstwo przeładunkowe bierze (wobec statku) na siebie odpowiedzialność za dowodnie zwinione szkody towarów „podczas ich drogi (passage) od relingu do ładowni”.

Należy z całym naciskiem stwierdzić, że w myśl Konwencji Brukselskiej przewoźnik morski odpowiada za towar od „pod burzą”. Tak samo przy wylądowaniu przewoźnik odpowiada aż do położenia unosu na nabrzeżu lub na lichterze i zdjęcia go z urządzenia przeładunkowego. Przykład: wylądowywano samochód na lichterze, gdy nadchodząca fala podniosła lichter, która z kolei podniosła zawieszony nad nią samochód, wyluzowała go z haka tak, że samochód spadł na lichter, a po chwili (!) do wody; odpowiedzialnością za to sąd obarczył przewoźnika, bo dostawa na lichter nie była przeprowadzona w sposób prawidłowy; spadnięcia na lichter nie można uznać za „dostawę”.

Zadaniem statku jest więc zabezpieczyć unosi przed spadnięciem do wody między statkiem a nabrzeżem lub lichterem na przykład przez rozwieszenie siatek lub placht\*.

Tym bardziej więc nie są ważne postanowienia konosamentowe, w myśl których odpowiedzialność przewoźnika miałaby się kończyć z chwilą, gdy towary opuszczają pokład\*\*.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA PRZEŁADUNEK SZTUK CIĘŻKICH.** Należy z naciskiem podkreślić, że w przeciwieństwie do nieważności klauzul umownych zmieniających postanowienia o odpowiedzialności przewoźnika postanowienia umowne regulujące podział kosztów przeładunku są w zupełności ważne i nie naruszają Konwencji. Konwencja Brukselska o konosamentach miała bowiem na celu zunifikowanie przepisów o odpowiedzialności, a nie o kosztach. Stąd też wszędzie tam, gdzie reguluje się kwestie związane z przeładunkiem i jednym tchem mówi się „at the cost and risk...” (na koszt i ryzyko), słowo risk można uważać za nieistniejące, z tym że reszta klauzuli zachowuje swą aktualność.

Powyższe dotyczy w szczególności klauzuli o przeładunku tak zwanych sztuk ciężkich (*heavy lift clause*)\*\*\*. Klauzula ta — w swym typowym brzmieniu — postanawia, że „sztuki ciężkie będą ładowane i sztutowane na koszt i na ryzyko załadowcy”.

\* Przewiduje to specjalnie na przykład „Azoff C/P” kl. 5.

\*\* Na przykład w konosamentach: 2, 7, 11, 17, 19, 22, 25—6, 40—1, 49—51, 55, 58, 66, 69—71, 76.

\*\*\* Na przykład w konosamentach: 2, 3, 5, 6, 7, 19, 22—24, 27—29, 40—43, 50—55, 68—73, 75. W czarterze „Gencon”, „Deutal”, „Sovgen”.

Sztuki ciężkie można zdefiniować jako przedmioty proste (np. blok stali) lub złożone o ciężarze powyżej ....kg. W miejsce kropek poszczególne przedsiębiorstwa żeglugowe wstawiają pewien ciężar kierując się przy tym zazwyczaj udźwigniem normalnego osprzętu przeładunkowego ich statków. Najczęściej podawanym ciężarem jest 2 000 kg, lecz zdarzają się również ograniczenia do ciężaru 1 500 kg, a nawet 1 000 kg.

Dotychczas tylko nieliczne konosamenty rozwiązują zagadnienie prawidłowo żądając od załadowców sztuk ciężkich specjalnego oznakowania takich sztuk, podania ich ciężaru oraz zwrotu specjalnych kosztów przeładunku, ale bez przerzucenia odpowiedzialności za przeładunek sztuk ciężkich\*.

Nie widać żadnych rzeczowych argumentów za wyłączeniem sztuk ciężkich spod ogólnej reguły odpowiedzialności za przeładunek. Wręcz odwrotnie; przeładunek sztuk ciężkich jest operacją trudniejszą, wymaga więc większej uwagi, większego znanstwa, starannejszego doboru sprzętu. A za dobór sprzętu przeładunkowego, co wynika z ogólnej zasady odpowiedzialności przewoźnika za załadowanie, odpowiada przewoźnik wobec zainteresowanych ładunkiem. Sprzęt musi być specjalny i przeważnie są to ciężkie bomy statku, przystosowane do manipulacji wielkich ciężarów.

Gdy do przeładunku używa się dźwigów spoza statku, szczególnie dźwigów pływających, przewoźnik odpowiada za całość przeładunku wobec załadowcy i odbiorcy (jeśli nie są oni czarterującymi, wobec którego przewoźnik ograniczył swą odpowiedzialność), lecz ma regres do eksploatatora dźwigu, jeżeli ten zachowuje na swoim dźwigu eksploatacyjną samodzielność przedsiębiorcy, który wykonuje dzieło na zlecenie.

W stosunkach pomiędzy przewoźnikiem i czarterującym, nawet gdyby ten ostatni był zarazem posiadaczem konosamentu, przewoźnik może umownie ograniczyć i wykluczyć swą odpowiedzialność.

Co do regresu przewoźnika do eksploatatora dźwigu, to należy odróżnić sytuacje, gdy przedsiębiorstwo operujące dźwigiem pra-

\* Na przykład w konosamentach 27—29, 64, 68, 73.

kuje a) na zlecenie przewoźnika i b) na zlecenie innej osoby. W przypadku pod pktem a) eksploatatora dźwigu obciąża odpowiedzialność kontraktowa (o czym później), lecz w umowie można tę odpowiedzialność ograniczyć i wykluczyć; wtedy eksploatatora obciąża wobec przewoźnika odpowiedzialność deliktowa, co oznacza, że przewoźnik musi udowodnić winę eksploatatora dźwigu lub ludzi, którymi się posługuje. Zagadnienie regresu przewoźnika w stosunku do przedsiębiorstwa przeładunkowego pracującego na zlecenie zainteresowanego ładunkiem omówione jest dalej (por. str. 296). Tutaj już należy zacytować postanowienie obowiązującego w polskich portach Regulaminu (§ 181):

„Zarząd Portu ponosi odpowiedzialność za uszkodzenie i braki powstałe w czasie przeładunku“. I słusznie.

W Polsce eksploatator dźwigu nie mógłby nawet umownie wyłączyć swej odpowiedzialności, gdyż przedsiębiorstwo jego posługuje się siłami przyrody z art. 155 kodeksu zobowiązań. Regres przewoźnika w stosunku do eksploatatora dźwigu może mieć miejsce tylko a) na podstawie umowy lub b) w razie udowodnienia winy, podczas gdy załadowca i odbiorca w stosunku do przewoźnika nie muszą przeprowadzać takiego dowodu; domniemanie działa na ich korzyść, a przewoźnik chcąc się ekskulpować musiałby udowodnić działanie przyczyn, za których skutki nie odpowiada (por. str. 283). Jako siłę wyższą nie uznaje się w żadnym razie ruchu statku lub dźwigu pod wpływem fali, wiatru, czy prądu (por. str. 108).

Toteż w nowoczesnych konosamentach, szczególnie w formulach opartych na wzorze „Conlinebill“ (konosament nr 1), nie ma już klauzuli o sztukach ciężkich przerzucającej ryzyko przeładunku takich towarów na załadowcę czy odbiorcę. W zamian tego, co jest w zupełności dopuszczalne, a nawet wymyka z cytowanej na str. 212 Międzynarodowej Konwencji dotyczącej znakowania ciężaru przesyłek ciężkich przewożonych statkami, konosamenty te żądają, by sztuki ciężkie były oznaczone dodatkowym ciężarem na opakowaniu lub na samym towarze.

Wyżej powiedziane odnosi się zarówno do załadowania, jak i do wyładowania (por. także str. 259).

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA PRZEŁADUNEK DOKONYWANY PODCZAS NIEPOGODY.** Dalszym zastrzeżeniem, znajdującym często w konosamentach, a wywołującym krytykę jest postanowienie, że przewoźnikowi wolno dokonywać przeładunku — szczególnie wyładunku — „przy każdym stanie pogody“ lub, że przewoźnik nie odpowiada za szkody wyrządzone deszczem, śniegiem itp.\*. Uwagi poniższe odnoszą się do wyładowania i do załadowania.

Wobec niedwuznacznego postanowienia Konwencji, że przewoźnik odpowiada za cały przebieg załadowania i wyładowania, należy przyjąć, że wszelkie szkody wyrządzone przez niepogodę podczas przeładunku obciążają przewoźnika i że klauzula „uprawniająca“ go do przeładunku przy każdej pogodzie jest nieważna.

Przewoźnik musi odczekać niepogodę i z tym związane zjawiska, jak na przykład wysoką falę, wiatr, pływy itp. Nie pomoże w tych przypadkach tłumaczenie, że przedsięwzięto specjalne środki zabezpieczające przeładunek; musiały one być niewystarczające, skoro zdarzyła się szkoda i nadal odpowiadać będzie przewoźnik.

Potwierdził to cały szereg orzeczeń. „Jest obowiązkiem statku dawać przedsiębiorstwu przeładunkowemu instrukcje co do utrzymania wyładunku, jeżeli deszcz może uszkodzić towar“, stwierdził sąd handlowy w Rouen (1950 r.). Sąd apelacyjny w Brukseli (1949 r.) podkreśla, że „sztauowanie“ (w rozumieniu: załadunek)... odbywa się na jego (kapitana) wyłączną odpowiedzialność; w ten sposób ma on obowiązek zakazać ładowania statku znajdującego się pod jego dowództwem podczas deszczu“. W innym znów przypadku z 1950 r. zasądzono przewoźnika, ponieważ statek „winien był odroczyć (odłożyć) wydawanie towaru na brzeg aż do polepszenia pogody“. A sąd marsylski (1950 r.) przestrzega, że nie jest żadnym wytłumaczeniem dla armatora, że wpadnięcie ładu do wody nastąpiło na skutek wielkiej fali i sąd spowodowanych przechyłów przy niepewności portowych urządzeń przeładunkowych i przy pracy w nocy. „Należało zatrzy-

\* Na przykład w konosamentach: 2—4, 6, 7, 10, 11, 15, 16, 19, 21—2, 27—8, 30—41, 42, 49, 51, 65, 67, 71, 73.

mać i odłożyć prace zamiast do istniejących niebezpieczeństw dodawać ponadto jeszcze ryzyka nocnej pracy".

Zachodzi jednak niezmiernie ważne dla naszej praktyki pytanie, jaka jest sytuacja, gdy załadowca lub odbiorca zobowiązał się do wykonania przeładunku w określonym okresie czasu bez zastrzeżenia, że wyłączy się z tego okresu dnie niepogodne. Można spotkać taką — często spotykaną w praktyce — sytuację, że załadowca lub odbiorca zobowiązał się umownie dostawić lub odebrać towar w ustalonym okresie czasu, na przykład w przeciągu jednej doby licząc od godz. 7 dnia następnego po dniu zgłoszenia gotowości do załadowania lub wyładowania (klauzule 5 i 6 „Gencon”); zastrzeżenia o „dniu pogodnym” nie było; w czasie przeładunku pada deszcz mogący uszkodzić dany ładunek (np. cukier, cement itp.).

Co należy w tym przypadku uczynić, ładować mimo niepogody, aby dotrzymać umówionego terminu, czy odczekać niepogodę ze względu na możliwość uszkodzenia ładunku? Rozważmy, jak rozstrzygnąć tę sytuację.

Przewoźnik w myśl Konwencji odpowiada za dołożenie wszelkiej staranności, aby ładunek był właściwie ładowany. Ładowanie pewnych towarów (np. cukru, cementu itp.) w czasie deszczu nie jest właściwe. Przewoźnik powinien więc zarządzić przerwę w ładowaniu, na co załadowca (czy też odbiorca) może nie chcieć się zgodzić i będzie nalegał na kierownictwo statku, aby pozwoliło kontynuować prace, żeby statek nie przeszedł na przestój.

Zobowiązanie załadowcy (czarterującego) wynika z umowy co do przeładowania w określonym okresie czasu i wobec tej odpowiedzialności będzie przewoźnikowi winien przestój bez względu na przyczynę niewykonania zobowiązania, z wyjątkiem siły wyższej. Niepogoda zaś nie stanowi siły wyższej, jest wszak zjawiskiem przewidzianym.

Mimo tych motywów ze strony załadowcy kapitan bezwzględnie powinien przerwać przeładunek, przewoźnik bowiem jest odpowiedzialny za przewóz towaru, który zaczyna się już „pod burtą” z momentem załadowywania ładunku. Jeżeliby jednak załadowca żądał ładowania towaru, kapitan powinien zagrozić, że wpisze do konosamentu fakt zamoczenia towaru podczas przeładunku

wykonywanego na zlecenie załadowcy podczas niepogody; będzie to traktowane jak gdyby przewoźnik otrzymał już pod burtą towar zamoczony. Dopiero taka uwaga w konosamencie zwolniłaby przewoźnika od odpowiedzialności za powstałą stąd szkodę.

Podobnie przy wyładowaniu; na (najlepiej pisemne) oświadczenie odbiorcy, że nie wniesie reklamacji z powodu szkód spowodowanych przeładunkiem podczas niepogody, kapitan może przystąpić do pracy. Ale będzie odpowiadał za szkody wyrządzone przesyłkom innych odbiorców wskutek deszczu padającego do utworzonych luków.

Klauzuli „uprawniającej” przewoźnika do przeładunku w czasie niepogody nie można w żadnym wypadku łączyć z zobowiązaniem załadowcy czy odbiorcy do przeładunku w określonym okresie czasu. Tak samo klauzula f. a. c. nie może uzasadnić przeładunku w czasie niepogody.

## SZTAUOWANIE

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA BŁĘDY NAUTYCZNE SZTAUOWANIA.** Sztauowanie w wąskim znaczeniu (por. str. 14) oznacza układanie i zabezpieczanie towaru w ładowniach i na pokładzie statku.

Celem sztauowania jest:

- 1) zapewnienie statkowi zdolności do żeglugi.
- 2) zapewnienie ładunkowi bezpiecznego przetrwania przewozu morskiego\*.

Stąd też straty i szkody powstałe przez wadliwe sztauowanie można przypisać:

- a) błędowi nautycznemu.
- b) błędowi handlowemu (komercyjnemu).

W celu uniknięcia możliwych nieporozumień należy wyjaśnić pojęcie błędu nautycznego.

\* Z punktu widzenia techniki eksploatacyjnej żeglugi można określić jeszcze dalsze cele, jak to czyni na przykład Kalendarz Morskiego Przewoźnika Pracy: maksymalne wykorzystanie nośności i kubatury statku; takie ułożenie towarów, by przy wyładowaniu w różnych portach przeznaczenia nie trzeba było towarów przetrzucać, przesztauowywać.

Otóż błędem nautycznym są:

- 1) wszystkie błędy w prowadzeniu statku — błędy nawigacyjne,
- 2) błędy w zarządzie statku — czyli
  - a) błędy związane z właściwym przygotowaniem statku do żeglugi i
  - b) z utrzymaniem zdolności statku do żeglugi w czasie trwania podróży.

Za błędy nautyczne zasadniczo przewoźnik nie odpowiada z wyjątkiem przypadku 2a.

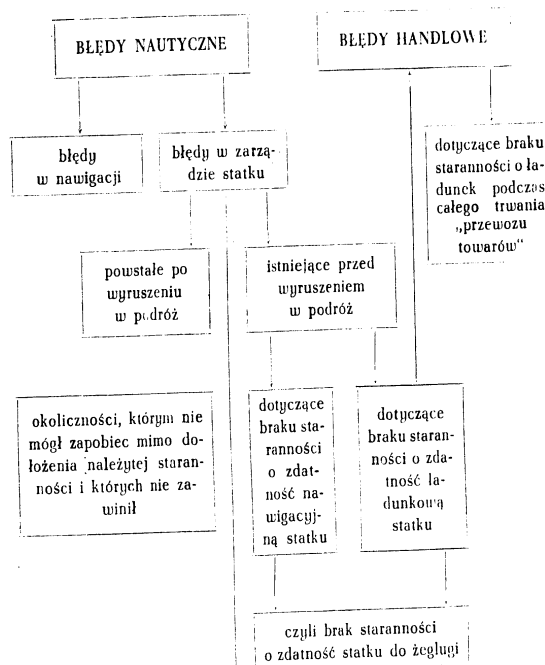
Błąd nautyczny sztauwania zachodzi na przykład we wszystkich przypadkach nie stosowania się do przepisów bezpieczeństwa przy ładowaniu zboża (przepis o budowie grodzi przeciwprzesypowych według art. 4 Merchant Shipping Act 1894, według postanowień Seeberufsgenossenschaft, według przepisów australijskich itp.), drewna (przepis o wysokości ładunku pokładowego w okresie zimowym według Międzynarodowej Konwencji o Liniach Ładunkowych z 1930 r.) itp.

Błąd taki zachodzi także w każdym innym przypadku, gdy wskutek niewłaściwego zabezpieczenia lub złego ułożenia ładunku została naruszona stateczność statku lub gdyby stateczność ta mogła zostać naruszona przy gorszej pogodzie. Są to wszystkie sytuacje kwalifikujące statek jako niezdatny do żeglugi jeszcze przed rozpoczęciem lub przy rozpoczynaniu podróży.

Niezdatność statku do żeglugi przy rozpoczynaniu podróży — jeżeli niezdatność ta nie była ukryta, co w odniesieniu do sztauwania byłoby raczej trudno spotkać i udowodnić — powoduje w myśl Konwencji art. III § 1 pkt a odpowiedzialność przewoźnika za wszelkie stąd wynikłe straty.

Zgadza się w tym punkcie ustawodawstwo i nauka. Praktycy, którzy często jeszcze widzą możliwość wykluczenia odpowiedzialności za komercyjne błędy sztauwania, przyznają, że nautyczne wady sztauwania muszą zawsze i bez wyjątku obciążać statek, to znaczy jego kierownictwo i przedsiębiorcę i to bez względu na to, kto wykonywał prace sztauerskie i na czyje zlecenie, oraz czy przewóz odbywał się za konsamentem, czy też na podstawie czarterpartii.

#### ZA SZKODY ŁADUNKOWE SPOWODOWANE PRZEZ:



NIE ODPOWIADA

ODPOWIADA

Przykłady: brak zabezpieczenia zboża załadowanego luzem i zboża workowanego na statku 29-letnim, jadącym na wiośnię przez Zatokę Biskajską jest błędem nautycznym sztauwowania, za który odpowiada w pełni przewoźnik; należało bowiem uwzględnić wiek statku, porę roku i szlak znany ze swej burzliwości.

Statek z niepełnym ładunkiem węgla (do ładunku tego nie odnoszą się żadne międzynarodowe przepisy bezpieczeństwa) utracił stateczność na skutek przesypania się węgla na jedną stronę przy przechyłach na wysokiej fali i zatonął. Za stratę ładunku odpowiada armator.

Dla zilustrowania całego omawianego zagadnienia podano poniżej schemat zawierający wprawdzie pewne uproszczenia problemu, lecz rozdzielający wyraźnie te przyczyny szkód towarowych, za które przewoźnik nie odpowiada i te, za które Konwencja czyni go odpowiedzialnym.

Zasada odpowiedzialności przewoźnika za sztauwowanie wynika już z dawnej konstrukcji przewoźnika morskiego, który musiał odpowiadać za sztukę przewożenia rzeczy morzem (a oprócz tego za pieczę nad rzeczami); sztuka owa wymaga takiego zabezpieczenia statku, takiego przygotowania go do wyprawy morskiej, by dojście do portu docelowego nawet w złych warunkach nawigacyjnych było zapewnione; od odpowiedzialności mogłaby go zwolnić dopiero tak zła pogoda, którą zaliczylibyśmy do siły wyższej, a więc nieprzewidywalna i nie do opanowania.

Umowne zwolnienie się od odpowiedzialności za błędy nautyczne sztauwowania, czyli za błędy w przygotowaniu statku do żeglugi, jest nieważne, gdyż naraża na szwank bezpieczeństwo żeglugi i ludzi, a tym samym sprzeciwia się porządkowi społecznemu, narusza zasady współżycia ludzi.

Prawo niemieckie w § 513 nkh zobowiązywało kapitana do baczenia, by statek był „im seetüchtigen Zustand“, do czego praktyka i komentarze zgodnie zaliczają prawidłowe sztauwowanie towarów. Także prawo francuskie i belgijskie nakłada na kapitana obowiązki dopilnowania sztauerki. Za zaniedbania kapitana w tym względzie odpowiada armator (ograniczenie). W ten sposób rozstrzyga sprawę między innymi także holenderskie prawo morskie, radziecki kodeks

morskiej żeglugi handlowej (art. 116), prawa skandynawskie (§ 72) oraz projektowany polski kodeks morski.

Konwencja Brukselska mówi w art. III § 1 pkt a, że przewoźnik musi dołożyć starań, aby statek na początku podróży uczynić zdatnym do żeglugi. Należy więc odróżnić błędy nautyczne popełnione po wyruszeniu w podróż morską od błędów nautycznych w przygotowaniu statku do podróży i uczynieniu go zdatnym do żeglugi (art. III § 1 pkt a Konwencji).

Konwencja (art. IV § 2 pkt a) z wałnia bowiem przewoźnika od odpowiedzialności za szkody wynikłe z błędu nautycznego kapitana i innych ludzi przewoźnika popełnionego po wyruszeniu w podróż z portu załadowania. Przewoźnik morski odpowiada natomiast za troskę o przygotowanie statku do podróży, o zapewnienie mu zdatności do żeglugi bez względu na rodzaj zaniedbania czy to zaniedbania typu handlowego (dotyczącego ładunku), czy typu nautycznego (tzn. nawigacyjnego i w zarządzie, w „administracji“ statku).

Błędem nautycznym jest na przykład nienaprawienie ciekącego zbiornika paliwa, nieprzygotowanie kompasów, niestaranne zamknięcie luków itp. Są to błędy nautyczne dotyczące „zarządu statku“, lecz powodują niezdatność statku do żeglugi przed rozpoczęciem podróży. Dlatego za straty powstałe stąd odpowiada przewoźnik.

Takim samym błędem jest wadliwe sztauwowanie ładunku powodujące niezdatność statku do żeglugi, na przykład przez niezabezpieczenie ładunku sypkiego za pomocą zbudowania grodzi przeciwprzesypowych, niewłaściwe umocowanie towarów, niesymetryczne rozłożenie ciężaru przesyłek itp.

Za wszelkie tego rodzaju błędy sztauwowania musi odpowiadać przewoźnik wobec zainteresowanych ładunkiem bez możliwości umownej zmiany tej zasady.

Umowne ograniczenie i wykluczenie odpowiedzialności za błędy nautyczne sztauwowania jest niedopuszczalne przy konosamentach, których tyczy się Konwencja Brukselska lub prawo oparte na jej zasadach. W czarterpartiach uważalibyśmy umowne wykluczenie odpowiedzialności za błędy nautyczne w sztauwowaniu za niezgodne z porządkiem społecznym. W konsekwencji klauzula umowna w czarterze przerzucająca odpowiedzialność za sztauwowanie (czy



trymowanie) na czarterującego może dotyczyć jedynie błędów komercyjnych sztauwowania, ale nie nautycznych.

Ma to także swoje odbicie w kosztach zabezpieczenia ładunku pod względem nautycznym — na przykład zbudowania i rozebrania grodzi przeciwprzesypowych — które nawet przy klauzuli „free in and trimmed“ opłaca przewoźnik (por. str. 187).

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA BŁĘDY HANDLOWE SZTAUOWANIA.** Inaczej przedstawia się kwestia odpowiedzialności za błędy komercyjne, za błędy handlowe sztauwowania, a więc błędy dotyczące ładunku, to znaczy gdy złe sztauowanie szkodzi nie tyle statkowi co przewożonym towarom. Tutaj trzeba rozpa- trzyć różne założenia.

Gdy umową przewozu rządzi pod jakąś postacią zasady Konwencji Brukselskiej, za błędy komercyjne sztauwowania odpowiada wobec posiadacza konosamentu przewoźnik (art. III § 2 Konwencji) i to bez względu na to, kto wykonuje te prace, na czyj koszt czy nawet, na czyje zlecenie są one przeprowadzane.

Zasada ta wynika także już ze starej konstrukcji prawnej przewoźnika morskiego, który tak samo jak każdy inny przedsiębiorca musi być fachowcem, musi być biegły w swej sztuce. Sztuka przewożenia rzeczy drogą morską nie jest łatwa i wymaga koniecznie, aby przewożone rzeczy były właściwie, fachowo, można by nawet powiedzieć: w szczególny sposób (*nach Seemannsgebrauch, according to the art of seamanship, comme il convient*) ułożone w ładowniach i na pokładzie statku. Nieuwzględnianie zasad owej „sztuki marynarskiej“ przy sztauwaniu prowadziłyby do uszkodzenia ładunków podczas przewozu morzem, a więc przeczyłyby społecznemu celowi i istocie przewozu w ogóle, który ma tylko wtedy sens, gdy towary mogą dotrzeć nienaruszone do miejscowości przeznaczenia.

Polskie prawo cywilne (a także wszystkie dostępne kodeksy zobowiązań innych państw Kontynentu Europejskiego) wyznaje zasadę, że „kto dobrowolnie podejmuje się czynności, które wymagają szczególnych wiadomości, zawodowego wykształcenia albo... zręczności, odpowiada za brak tych przymiotów“.

Stąd też powinno być zasadą, że także za błędy komercyjne w sztauwaniu musi zawsze, bez względu na formę umowy prze-

wozu i bez względu na to, kto i na czyje zlecenie wykonuje prace sztauerskie, odpowiadać przewoźnik.

Jak już powiedziano, tam, gdzie obowiązują zasady Konwencji Brukselskiej, zasada ta ma pełne zastosowanie. Wynika ona niedwuznacznie i nie pozostawiając żadnych wątpliwości z tekstu art. III § 2 Konwencji, który nakazuje:

„Przewoźnik... będzie postępował w sposób odpowiedni i staranny przy sztauwaniu... przewożonych towarów“.

Art. VII potwierdza tę zasadę przez postanowienie, że tylko co do okresu przed ładowaniem i po wylądowaniu towarów strony mogą umówić się dowolnie.

Konwencja nie dopuszcza więc żadnych koncesji. Jedynie, jeżeli ładunek jest czymś wyjątkowym, strony mogą umówić się dowolnie w myśl art. VI Konwencji, ale wtedy nie może być wystawiony zbywalny konosament.

Zasadę odpowiedzialności przewoźnika za błędy handlowe sztauwania potwierdza obszerna judykatura różnych państw, w której nie widać żadnych decydujących wyjątków. A te wyjątki, które znaleziono w orzecznictwie ostatnich lat, należy bliżej zanalizować.

W angielskim orzeczeniu z 1936 r. o wypadku utraty drewna sztauowanego na pokładzie (sporu dotyczy czarterpartia) wskutek nagłego przechyli statku zwolniono armatora od odpowiedzialności, ale nie na skutek jego argumentacji, że klauzula czarterowa wyłączała odpowiedzialność za ładunek pokładowy, stwierdzono bowiem, że klauzula ta nie chroni go od odpowiedzialności, gdyż dopuszczono się zaniedbania w sztauwaniu. Według sądu nagły przechył statku powinien być uznany za niebezpieczeństwo morza (*peril of the sea*) i to stanowi przyczynę wyłączającą odpowiedzialność armatora. Skok myślowy polega więc w tym wypadku na tym, że kwalifikowano nagły przechył statku jako niebezpieczeństwo morza, co nie wydaje się być zgodne z definicją *Perils of the sea*\* — tym bardziej, że stwierdzono uprzednio zaniedbanie w sztauwaniu. Wyrok ten wydaje się więc błędny.

\* Porównaj na przykład Institute Handbook on Marine Contracts, wyd. Institute of London Underwriters, London 1946, str. 52—3; J. Samuel, Payne's Carriage of Goods by Sea, London 1938 str. 59, gdzie wyraźnie podkreślono, że niebezpieczeństwa morza to takie, „których nie można było przewidzieć i zabezpieczyć się przed nimi...“.

Przechyliły, a nawet przewróciły statek z powodu za dużego lub źle umocowanego ładunku drewna na pokładzie wciąż się zdarzają (por. cytowane u Grossa-Holowińskiego wypadki w porcie gdańskim, str. 104) i istnieje w tych wypadkach zawsze domniemanie wadliwego sztauwowania. Jednym z celów sztauwowania jest właśnie zabezpieczenie statku przed niebezpieczeństwami spotykanymi na morzu (które nawet niekoniecznie są niebezpieczeństwami morza).

Orzeczenie amerykańskie z 1937 r. stanowi odwrotność i zaprzeczenie prawie identycznego wypadku osądzonego innym wyrokiem. I w jednym i w drugim przypadku przedmiotem przewozu były ryby (w orzeczeniu pierwszym nawet „łatwiejsze“ w przewozie, bo bardziej tłuste sardynki), szlak Japonia — Stany Zjednoczone był podobny, okoliczności również, państwo i rok wydania obu wyroków ten sam: Stany Zjednoczone, rok 1937. Różne jednak były strony sporów. W orzeczeniu drugim zasądzono za wadliwe sztauwowanie trzech japońskich armatorów, w orzeczeniu pierwszym duńskiego armatora Möllera (por. str. 12) zwolniono od odpowiedzialności.

Jeżeli przebieg spraw i uzasadnienie obu wyroków zostało w naszym źródle\* przedstawione wiernie, nie można wyciągnąć innego wniosku jak ten, że orzeczenie pierwsze jest zdecydowanie mylne i nie może stanowić podstawy do budowania na nim jakichś zasad.

Inne orzeczenie amerykańskie z 1937 r. nie stanowi zaprzeczenia naszej tezy, ponieważ w osądzonym wypadku sąd uznał małe przeladowanie statku za dopuszczalne i nie dopatrył się związku przyczynowego między tym faktem a powstałą szkodą, którą przypisał niemożności wentylowania ładunku podczas sztormowej pogody i właściwościom samego towaru. Obrona armatora robi wrażenie bardzo sprytnie przeprowadzonej. W Europie dyskwalifikowano by z góry armatora za przeladowanie statku, czyli za wyruszenie w podróż w stanie niezdatnym do żeglugi. Jednakże statek przybył do portu wylądowania zapewne już normalnie załadowany, gdyż ubył ciężar paliwa użytego podczas podróży. Praktyka taka rzeczywiście jest stosowana — także na Bałtyku. W wypadku tym nie stwierdzono więc w ogóle wady w sztauwowaniu.

\* „Revue de Droit Maritime Comparé“, pod red. Leopold Dor, nr 36 1937, str. 259—260 i 266—7.

W orzeczeniu francuskim z 1938 r. sąd I instancji stwierdził wadliwe sztauwowanie zboża, które na skutek tego spleśniało i zasądził armatora. W apelacji jednak wyrok nie potwierdzono, ponieważ załadowca nie mógł udowodnić, że załadował towar zdatny do przewozu, podczas gdy armator stwierdził, że ten rodzaj zboża, jaki załadowano, w okresie przewozu (lato) bardzo często zaparza się i pleśnieje na skutek przyrodzonych własności. Jeżeli tak naprawdę jest nie stanowi i ten wyrok zaprzeczenia tezy, że za błędy komercyjne sztauwowania musi zawsze odpowiadać przewoźnik.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZTAUOWANIE W INNYCH OKOLICZNOŚCIACH.** Warto podkreślić zasadę, uznając w tym względzie pełną słuszność radzieckiego kodeksu morskiej żeglugi handlowej, że odpowiedzialność za całe sztauwowanie będące częścią sztuki żeglarskiej, sztuki przewożenia rzeczy morzem, obowiązkowo powinna należeć do przewoźnika morskiego i to:

- a) bez względu na formę umowy przewozu,
- b) bez względu na to, kto i na czyje zlecenie wykonuje prace sztauerskie,
- c) bez względu na rodzaj ładunków, ich ciężar czy inne właściwości, z wyjątkiem ładunków wyraźnie w ustawodawstwie wymienionych (tzn. żywych zwierząt) i ładunków pokładowych.

Ustanowienie różnorodnych przepisów i zasad odpowiedzialności przewoźnika w zależności od formy umowy przewozu autorzy starają się tłumaczyć innym układem sił kontrahentów przy umowach o przewóz za konosamentem i na podstawie czarterpartii. Przy przewozach liniowych za konosamentem potężnym koncernom, poolom i konferencjom żeglugowym, stanowiącym przejawy prawa koncentracji w różnych formach, przeciwstawiają się liczni, nie zorganizowani, niekiedy drobni i słabi załadowcy.

Natomiast przy czarterowaniu statków „kontrahentami-przeciwnikami“ są wielkie trusty przemysłowe i monopolistyczni pośrednicy, którym przeciwstawiają się co najwyżej równi w sile, często jednak jeszcze mali i rozsiani armatorzy trampowi.

Stwierdzeniem tym nie można odmówić racji: rzeczywiście monopolizacja w żegludze liniowej doszła do szczytowych, imperialistycznych faz, podczas gdy tramping stanowi „wolnokonkurencyjne“ uzupełnienie, bez którego nie mogłyby istnieć mono-

pole. Monopole wyrastają bowiem z wolnej konkurencji, lecz nie usuwają jej. Istnieją obok i ponad nią.

Dobrze poinformowani autorzy, niektórzy nawet jako uczestnicy konferencji w Hadze, Londynie i w końcu w Brukseli zgodnie oświadczają, że Konwencję Brukselską zorganizowała Wielka Brytania pod naciskiem swych dominiów, a zajęcie się jedynie konosamentami pochodziło stąd, że tylko te dokumenty jako papiery wartościowe przedstawiały przedmiot obrotu handlowego i tylko one leżały w sferze zainteresowań wielkiego kapitału bankowo-asekuracyjnego, specjalnie reprezentowanego na wspomnianych konferencjach.

W wyniku tego, o czym już wspomniano, mamy więc wręcz nie-dorzeczną sytuację, że konosament (którego dotyczą zasady Konwencji Brukselskiej) w rękach czarterującego jest czymś innym niż w rękach osoby trzeciej. Wystarcza więc podstawić jakąś inną osobę jako posiadacza konosamentu i wszystkie klauzule czarterpartii niezgodne z Konwencją — a jest ich, jak zobaczymy z dalszej analizy, dość dużo w kwestiach przeładunku — stają się nieważne, niebyłe. Poco więc zamieszczać takie klauzule w czarterpartiach, gdy można je obejść zupełnie prostym, niekiesz-townym i niekłopotliwym sposobem. Poza tym świadomość prawna i logika konstrukcji prawnej morskiego przewoźnika przemawia za tym, by za sztauowanie zawsze odpowiadał przewoźnik.

Niemniej — jak dotychczas — w czarterpartiach wolno ograniczyć i wykluczyć odpowiedzialność przewoźnika za komercyjne błędy sztauowania,\* ale nie za nautyczne błędy sztauowania, które przy rozpoczynaniu podróży kwalifikują statek jako niezdatny do żeglugi.

Nie powinno się też w kwestiach sztauowania rozróżniać sytuacji, gdy prace sztauowania wykonują robotnicy na zlecenie st a t k u czy na zlecenie załadowcy (lub przez jego pracowników) albo czarterującego.

\* Klauzule takie znajdują się na przykład w czarterach „Meditore“ kl. 20, „Deuterz“ kl. 4, „Panstone“ kl. 15 ust. 2, „Cemenco“ kl. 10, „Papierholz“ kl. 17, „Deutal“ kl. 4, „Cemencosail“ kl. 9, „Gencon“ kl. 5 ust. 3, „Britconi“ kl. 4. Prawidłowo natomiast w czarterach drzewnych: „Baltwood“, „Russwood“, zbożowych: „Azcon“ kl. 9, „Dancon“ kl. 12, „Bulcon“ kl. 10, „Russcon“ kl. 9, „Black Sea i Danube C/P“ kl. 14, „Centrocon“ kl. 29, „Austral C/P“ (przez włączenie do czarterpartii australijskiego Sea Carriage of Goods Act), ryżowym: „Saigon“ 1938.

Nie może to przeszkodzić temu, by prace te rzeczywiście wykonywał załadowca lub przedsiębiorstwo przez niego wybrane. za-kontraktowane i wynagradzane; kwestię wyboru przedsiębiorstwa i poniesienia kosztów przeładunku z powodzeniem można zostawić umowie.

Zagadnienie to ma dla polskiego gospodarstwa narodowego konkretne znaczenie. Jest bowiem korzystnie dla nas kontraktować przewozy na warunkach „free in and stowed“, gdy chodzi o polski port załadowania, lub „free discharge“, gdy chodzi o polski port wyładowania. Gdy do stawki frachtowej armator, a w obrocie polskich portów jest nim obecnie w około 75% armator obcy, musi wkalkulować koszty sztauowania towaru, czyni to zawsze z pewną nadwyżką, z pewnym zaokrągleniem w górę, z rezerwą na wydatki nie przewidziane, na koszty przekazów, prowizji itp. Z gospodarstwa narodowego jako całości wychodzi więc w formie frachtu suma, z której potem wraca niecała kwota doliczona na koszty sztauowania. Gdy więc uzgodnimy z armatorem „wolne“ dla niego sztauowanie (wolne od kosztów), nie musi on tych kosztów uwzględniać w swej kalkulacji i uzyskujemy niższy fracht; poza tym oszczędzamy sobie dwukrotnego przekazywania pieniędzy, związanych z tym kosztów i pracy. Klauzula „free... stowed“ ma więc gospodarcze uzasadnienie.

Jednak zagadnienie kosztów nie wiąże się z zagadnieniem odpowiedzialności za sztaurkę. Tam gdzie obowiązuje Konwencja Brukselska sprawa nie nasręcza wątpliwości: za sztauowanie musi wobec posiadacza konosamentu (nie-czarterującego) zawsze odpowiadać przewoźnik bez względu na to, kto wykonywał i opłacał sztaurkę. W wyroku jednego z sądów handlowych z 1947 r. podkreślono wyraźnie: „klauzula free in and out nie odwraca odpowiedzialności przewoźnika za przeładunek, lecz determinuje jedynie warunki ceny przewożu“.

Odmiennie klauzule konosamentowe są z mocy prawa nieważne\*. Dotyczy to w szczególności klauzuli o zaniedbaniu (*negligence clause* — *ogoworka o niebezpieczności*), gdy wymienia się w niej sztau-

\* Na przykład w konosamentach 13, 14, 44, 66, 24.

rów\*. Sztauerzy w kwestiach sztauowania muszą podlegać kierownictwu i kontroli kapitana statku.

Dla polskich portów zasadę tę potwierdza § 105 Regulaminu z lipca 1953 r. postanawiając:

„Rozmieszczenie towaru wewnątrz ładowni statku i separację wykonuje Zarząd Portu w myśl instrukcji otrzymanych od oficera ładunkowego lub na podstawie planu ładunkowego“.

Niestety w przypadkach, których nie reguluje Konwencja Brukselska, umowne przerzucenie odpowiedzialności za sztauerkę jest możliwe poprzez wyraźnie to stwierdzającą klauzulę. Natomiast przerzucenie kosztów sztauowania lub prawa wyboru sztauera nie wystarcza, by przewoźnik mógł zwolnić się z odpowiedzialności za sztauowanie. Zresztą całe to zagadnienie traci na znaczeniu przy uwzględnieniu możliwości obchodzenia klauzul czarterpartii, o czym mowa była poprzednio.

Na zasadę odpowiedzialności przewoźnika za błędy w sztauerce nie powinien także wpływać rodzaj ani ciężar, ani inne właściwości towaru przewożonego. Jedynie przy przewozie żywych zwierząt robi się koncesję w formie przerzucenia na reklamującego ciężaru dowodu, że dana szkoda nastąpiła z powodu wadliwego sztauowania. Konwencja Brukselska wyłącza bowiem żywe zwierzęta spod terminu „towary“ (art. I, pkt c).

Także i ten punkt znajduje poparcie tak w rozumowaniu teoretycznym, jak i w praktyce. Przewoźnik przyjmujący do przewozu pewien towar musi mieć przekonanie oraz pewną dokumentację dla tego przekonania, że jest w stanie, że umie, że jest kompetentny do podjęcia się przewozu określonego towaru do danego portu i że może zapewnić towarowi dotarcie do tego portu w nienaruszonym stanie. Inaczej bowiem cały przewóz, a więc także zobowiązanie przewiezienia nie miałoby sensu i życiowego, społecznego uzasadnienia.

Stąd też kapitan (za którego odpowiada w tym względzie przewoźnik) musi uwzględnić właściwości technologiczne poszczególnego sztauowanego towaru.

Warto zacytować ciekawy przypadek, kiedy kapitan został pociągnięty do odpowiedzialności z tytułu nieznajomości technologi-

\* Klauzulę taką znajdujemy między innymi w konosamentach: 6, 7, 10, 11, 16, 17, 19, 22, 30—43, 49, 50, 58—60, 64—67, 69—71, 73, 76.

cznej właściwości przewożonego towaru. Gdy w porcie wyładunkowym robotnicy weszli do ładowni statku, zemdleli i udusili się. Okazało się, że ładownia była pełna tlenku węgla (jak wiadomo, silnie trującego, a przy tym niewidocznego i bezwonno) powstałego przy fermentacji makuchów, które załadowano podczas deszczu. Sąd w dwu instancjach uznał, że kapitan musi wiedzieć o tym, że wilgotne makuchy fermentują i że wytwarza się przy tym tlenek węgla. Sąd, jak widać, żądał od kapitana wiadomości z chemii organicznej w dość szerokim zakresie.

Oprócz tego przewoźnik musi przyjmując do przewozu różnego towaru uwzględnić właściwości technologiczne poszczególnego towaru i możliwość oddziaływania jednych na drugie. Powyższe tezy wciąż potwierdza bieżące orzecznictwo. A więc w jednym z orzeczeń sąd stwierdził, że armator powinien był przy sztauowaniu uwzględnić fakt, że beżki z miodem z reguły (!) ciekną; w innym, że należało wiedzieć, że drewno puszcza żywicę (która zabrudziła worki ze słodem), a miseczki żołądźi zawierają wilgoć (z powodu której spleśniał tytoń); że mięso niewystarczająco zamrożone może zepsuć się i zarazić zdrowe mięso itd. Jest więc nieważna klauzula konosamentu wyłączająca odpowiedzialność przewoźnika za szkody pochodzące „...z kontaktu z innymi towarami“, z pocenia się statku czy ładunku lub tym podobna\*.

Do właściwego sztauowania należy zapewnienie wentylacji na przykład przez zbudowanie specjalnych studni (szybów) wentylacyjnych, przez takie ułożenie ładunku, by była możliwa w ładowni cyrkulacja powietrza. Zabezpieczenie ładunku (*Garnierung, fardage*) i odgrodzenie poszczególnych przesyłek i towarów, czyli tak zwana separacja, są integralnymi składowymi sztauowania.

Od zasady odpowiedzialności przewoźnika za właściwe sztauowanie bez względu na rodzaj towaru widać tylko jeden wyjątek: żywe zwierzęta (art. I pkt c Konwencji). Muszą one oczywiście być na statku ulokowane jak najstarszannie, zaopatrzone we właściwe, wydezynfekowane boksy czy klatki itp., lecz w razie zgonu zwierzęcia reklamujący musi udowodnić ewentualną winę statku,

\* Takie właśnie klauzule znajdujemy w konosamentach: 2, 5, 6, 7, 10, 11, 16—17a, 19, 21—26, 30—43, 49—51, 57—60, 64, 69—71, 73, 76, 77.

gdyż tu nie ma domniemania winy statku jak przy innych rodzajach towarów. Pochodzi to po prostu stąd, że mimo właściwego i obiektywnie bezbłędneho umieszczenia zwierząt na statku stonkowo często giną one z innych przyczyn, których na początku podróży nie mógł przewidzieć i podejrzewać nie tylko sumienny kapitan, lecz nieraz nawet specjalista-weterynarz. Jednakże przy udowodnieniu winy statku, na przykład pokaleczenia zwierzęcia na skutek wystającego gwoźdźcia, nie wydezynfekowania statku, odpowiada przewoźnik.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZTAUOWANIE ŁADUNKÓW KRUCHYCH I ŁAMLIWYCH.** Ładunki kruche, sztuki ciężkie, ładunki łatwo psujące się i ładunki niebezpieczne nie stanowią wyjątku od zasady odpowiedzialności przewoźnika za sztauowanie. Wymagają one jednak więcej uwagi.

Czy szkody, jakich doznają w czasie przewozu przedmioty z materiałów kruchych, łamliwych (np. szklane, porcelanowe, fajansowe itp.), należy domniemanie zaliczyć do strat spowodowanych „wewnętrzными właściwościami towaru“ z art. IV § 2 pkt m Konwencji Brukselskiej? Innymi słowy: czy posiadacz konosamentu musi udowodnić wadliwe sztauowanie takiej przesyłki, by móc rościć odszkodowanie?

Liczne konosamenty w ogóle wyłączają odpowiedzialność za szkody przedmiotów kruchych i łamliwych\*. Inne zwalniają się od szkód, „chyba że szkoda została spowodowana wadliwym sztauowaniem“, co ma zapewne na celu przerzucenie na reklamującego ciężaru dowodu, że szkoda powstała rzeczywiście z powodu złej sztauerki\*\*.

Jesteśmy zdania, że domniemanie powinno zawsze wskazywać, że przyczyną szkody towaru kruchego jest wadliwe sztauowanie i że rzeczą przewoźnika jest ewentualnie udowodnić przeciwnie. Wyroby szklane i porcelanowe przewozi się w wielkich ilościach także z portów polskich. Gdy są one należycie umieszczone w ładowniach, bez możliwości ruchu, z dodatkowym zabezpieczeniem, zaklinowaniem i przywiązaniem do konstrukcji statkowych, przewóz ich jest zupełnie bezpieczny. Można umownie żądać od

\* Na przykład konosamenty 6, 13, 14, 44, 61, 67, 70, 73, 76.  
\*\* Na przykład w konosamentach 52, 53, 74, 75.

załadowcy, by wyraźnie oznaczył skrzynie z towarami kruchymi i łamliwymi,\* lecz zdaniem naszym nieważna jest klauzula konosamentowa wyłączająca z góry odpowiedzialność za takie towary.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZTAUOWANIE SZTUK CIĘŻKICH.** Osobna analiza należy się tak zwanym „sztukom ciężkim“ ze względu na to, że większość konosamentów liniowych zawiera klauzulę o nich (por. str. 238).

„Klauzula o sztukach ciężkich“ w istocie swej przerzuca odpowiedzialność za sztauowanie sztuk ciężkich na załadowcę. Przerzucenie przez tę klauzulę kosztów sztauowania jest innym zagadnieniem (por. str. 211), nie wpływającym na granicę odpowiedzialności i jest dopuszczalne; Konwencja bowiem w ogóle nie zajęła się kwestią kosztów przeładunku i sztauowania, tak że w tym względzie strony mogą umówić się zupełnie dowolnie.

Natomiast co do odpowiedzialności za sztauowanie sztuk ciężkich wobec imperatywnego nakazu art. III § 2 Konwencji („Przewoźnik... będzie postępował w sposób odpowiedni i staranny przy... sztauowaniu... przewożonych towarów“) nie widzimy możliwości przerzucenia jej na załadowcę.

Wszystkie przewozy specjalne, które nie mają podlegać zasadom Konwencji Brukselskiej, mogą być dokonywane na podstawie innych dokumentów transportowych, ale nie za zbywalnym konosamentem (art. VI Konwencji). Jeżeli jednak na sztukę ciężką ma być wystawiony konosament, podlega ona tak jak inne przesyłki art. III pkt 2 Konwencji i przerzucenie odpowiedzialności za sztauowanie takiego towaru jest nieważne.

Ponieważ stwierdzenie to dotknie dość dużej liczby konosamentów istniejących w obrocie żeglugowym Bałtyku, a tylko orzecznictwo wypowiedziało się w tym sensie, warto zastanowić się nad życiową słusnością takiej tezy.

Nie ulega wątpliwości, że za błąd nautyczny w sztauowaniu sztuki ciężkiej musi odpowiadać kapitan i w konsekwencji przewoźnik. Kapitan musi wyznaczyć miejsce ułożenia takiej sztuki, tak aby była zapewniona właściwa stateczność i przegłębienie statku; musi przypilnować i zatroszczyć się o odpowiednie umocowanie i zabezpieczenie danego przedmiotu. Gdy na przykład motor

\* Na przykład w konosamentach 52—56.

na skutek przechyłów statku przewróci się w ładowni i wystającą częścią przebije burtę statku, a wlewającą się przez otwór woda morska uszkodzi przesyłkę, musi za całą szkodę odpowiadać przewoźnik; motor przewożony powinien bowiem być unieruchomiony, silnie zaklinowany, przymocowany do wręg tak, by zapewnić statkowi, a w konsekwencji także zajętemu na nim ludziom oraz przewożonemu ładunkowi bezpieczną podróż. Zaniedbanie takiego obowiązku należy, jak już podkreślono, zakwalifikować jako rażące niedbalstwo kapitana, a umowne wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika jako nieważne, albowiem sprzeczne z bezpieczeństwem obrotu żeglugowego, a więc przeciwne porządkowi społecznemu.

Trzeba zauważyć, że orzecznictwo państw romańskich prawie jednogłośnie wyrokuje, że od odpowiedzialności za rażące niedbalstwo przewoźnik morski nie może się w ogóle zwolnić i że nawet ustawowe ograniczenie odpowiedzialności (jak np. w Konwencji do £ 100 za sztukę towaru \*) w przypadku rażącego zaniedbania przewoźnika lub jego podwładnych nie znajduje zastosowania i przewoźnik musi wyrównać całą stratę w pełnej wysokości.

Tylko mała ilość orzeczeń wypowiada się przeciwko takiej zasadzie, a w jednym z francuskich wyroków sąd trzymając się dosłownie tekstu Konwencji głoszącej, że „odpowiedzialność przewoźnika nie może w żadnym wypadku przekraczać...” (art. IV § 5 Konwencji) przyjął, że zle sztauowanie stanowiące rażące zaniedbanie nie może mimo to spowodować usunięcia ograniczonej odpowiedzialności przewidzianej w ustawie. Konwencja przewiduje możliwość podwyższenia kwoty odpowiedzialności przez tak zwane zadeklarowanie wartości przesyłki i wyłącza wobec tego inne, nie wymienione możliwości niestosowania ograniczenia odpowiedzialności.

Mimo licznej przewagi orzeczeń sądów francuskich, belgijskich i włoskich wyższych szczebli odmawiających stosowania art. IV § 5 Konwencji (o ograniczeniu odpowiedzialności) w przypadku rażącego zaniedbania nie widać podstaw uznania takiej zasady

\* Kwota ta została na podstawie „Gentlemen Agreement” między armatorami, załadowcami i ubezpieczycielami angielskimi z dnia 1 sierpnia 1950 r. podwyższona do £ 200.

na naszym terenie. Konwencja mówi wyraźnie „...w żadnym wypadku...”, a chcąc podwyższyć kwotę ewentualnego odszkodowania można w konosamencie „zadeklarować” wartość przesyłki\*.

Będzie to więc ważne także w przypadku rażącego zaniedbania i dopuszczenia się błędu nautycznego przy sztauowaniu i zabezpieczeniu sztuk ciężkich.

Także nie można zgodzić się z tym, że sztuki ciężkie są czymś tak specjalnym, by miano wyłączać odpowiedzialność przewoźnika za błędy komercyjne sztauowania. Przeciwnie: sztuki ciężkie stanowiące zazwyczaj wartościowe przedmioty, daleko przekraczające wartość £ 100, jak na przykład motory, obrabiarki, lokomotywy, muszą być zasztauowane z całą troską o daną rzecz.

Nic nie stoi na przeszkodzie, by umówić za taką pracę wyższą stawkę frachtową lub zwrot kosztów sztauowania, by zażądać szczególnych wskazówek co do sztauowania (czy na płasko, czy pionowo, którą stroną do góry itp.), lecz odpowiedzialność za całość sztauowania w ładowni statku musi ciążyć na kapitanie i przewoźniku. Niech się przewoźnik takich towarów nie podejmują, jeżeli nie mogą im zapewnić bezpiecznego przewozu morzem. Gdy przewóz reguluje Konwencja, odpowiedzialność jest ograniczona do kwoty wymienionej w Konwencji lub zadeklarowanej bez względu na ocenę stopnia niedbałości sztauowania tak samo jak przy innych towarach.

Gdy pewnego przewozu Konwencja nie reguluje, wolno, jak dotychczas, dowolnie uzgodnić kwestię odpowiedzialności za błędy handlowe sztauowania (ale nie za błędy nautyczne sztauowania).

W każdym razie wniosek jest ten, że klauzula o sztauowaniu „sztuk ciężkich” na ryzyko załadowcy, w konosamentach, których dotyczy Konwencja Brukselska, jest z mocy prawa nieważna, a w ogóle — bez względu na formę umowy przewozu — nieuzasadniona.

#### ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZTAUOWANIE ŁADUNKÓW ŁATWO PSUJĄCYCH SIĘ. Ładunki, co do których konosamen-

\* „Zadeklarowanie” wartości przesyłki w rozumieniu Konwencji powinno być zgłoszone przewoźnikowi już przy bukowaniu i musi być wyraźnie zaznaczone w tekście konosamentu np. przez wpisanie obok oznaczenia przesyłki zdania „zadeklarowana wartość .... £”.

ty często wyłączają odpowiedzialność, są jeszcze ładunki łatwo psujące się,\* a zwłaszcza tak zwane ogólnie ładunki chłodzone, pod co podciąga się wszelkie towary konserwowane za pomocą niskiej temperatury, czyli 1) towary mrożone, 2) towary chłodzone i 3) towary wentylowane. Odpowiedzialność za sztautowanie takich towarów wymaga kilku uwag, tym bardziej że przewoźnik może przy nich powoływać się na „naturę specjalną towarów“ z art. IV § 2 Konwencji.

Kiedy istnieje ta możliwość? Wtedy, gdy normalnymi metodami kontrolnymi nie można było wykryć przyczyny późniejszych szkód. Do owych „normalnych metod kontrolnych“ należy przede wszystkim wizja synoptyczna (naoczne obejrzenie, oględziny) oraz inspekcja bardziej szczegółowa, na przykład przez badanie owoców na stopień dojrzenia, mięsa na stopień zamrożenia i to ewentualnie nawet przy zastosowaniu specjalnych przyrządów. Żądają tego obecnie nowsze wyroki po obu stronach Oceanu Atlantyckiego.

Technika przewożenia towarów łatwo psujących się jest zupełnie specjalna, lecz właśnie dlatego powinni się podejmować tych przewozów tylko przewoźnicy posiadający odpowiednio urządzone statki i fachowy personel.

Stąd też odchylenia od tej zasady (nie dopuszczalne przy przewozach regulowanych przez Konwencję Brukselską) można zastrzec wobec czarterującego, który frachtuje określony statek w formie czarterpartii. Lecz i w tym przypadku logika, świadomość celowości skłaniają ku zakazaniu dowolnych rozwiązań, czyniących z przewozów morskich niekiedy raczej hazard niż społecznie uwarunkowane zajęcia gospodarcze o charakterze produkcyjnym. Przewoźnik morski przyjmujący coś do przewozu odpowiada za pieczę nad towarami i musi tę pieczę odpowiednio przygotować. Tymczasem umowne wyłączenie jego odpowiedzialności za sztautowanie działa demobilizująco, osłabia jego poczucie troski, co zwłaszcza przy towarach łatwo psujących się nie może mieć miejsca.

Niektóre konosamenty zawierają klauzulę, w myśl której zaświadczenie eksperta towarzystwa klasyfikacyjnego, że urządzenia chłodnicze statku są w porządku i nadają się do przewozu towarów

\* Między innymi w konosamentach: 2, 6, 7, 10, 22, 41, 73.

chłodzonych, stanowi dowód (*conclusive evidence*) zdolności urządzeń statku przy rozpoczynaniu podróży\*, a więc stanowi zadośćuczynienie art. III § 1 pkt c Konwencji Brukselskiej. Domniemanie takie można przyjąć i nie jest ono sprzeczne z zasadami Konwencji Brukselskiej tak jak klauzula poprzednio omawianych konosamentów.

Ważne jest także zastrzeżenie, że za towary przewożone w ładowniach ochładzanych należy się przewoźnikowi specjalna stawka frachtowa. Jeżeli załadowca nie chce jej opłacić, powinien wyraźnie stwierdzić na konosamencie, że nie chce przewozu w ładowniach chłodzonych i wtedy uwaga taka osłabia czystość konosamentu. Bez takiej wyraźnej uwagi przewoźnik będzie odpowiadał za ewentualne zepsucie się ładunku, przy czym nie chronią go od odpowiedzialności klauzule umieszczone w niektórych konosamentach\*\* stwierdzające, że ładunek przewożony w ładowniach niechłodzonych jest tak przewożony za zgodą załadowcy.

Podobnie ma się sprawa w odniesieniu do skór surowych, przy których nakłada się na przewoźnika odpowiedzialność za właściwe przygotowanie statku do przewozu tego towaru oraz „za przesypanie solą poszczególnych warstw skór w ilościach i w sposób podyktowany potrzebą należytej konserwacji ładunku w czasie jego przewozu“; skóry surowe nienależycie zakonserwowane mogą bowiem zapażyć się, spieścić i w konsekwencji zniszczyć. Jest to opinia PIHZ wynikająca z zasad Konwencji Brukselskiej o odpowiedzialności przewoźnika także za towary łatwo psujące się.

**SZTAUOWANIE NA POKŁADZIE.** Zasztuowanie towarów na pokładzie statku jest z zasady nie dopuszczalne i dlatego przewoźnik, chcąc mimo to przewozić pewne ładunki na pokładzie statku, musi uzyskać na to zgodę załadowcy, frachtującego lub czarterującego. Wyrażenie zgody na załadowanie i zasztuowanie przesyłki na pokładzie jest w niektórych krajach wymagane w formie pisemnej (np. Związek Radziecki, Francja, Belgia) i to niekiedy nawet na konosamentach. Natomiast w innych państwach (np. w Polsce, w Niemczech, w Skandynawii) uważa się, że przyjęcie bez sprzeciwu przez załadowcę konosamentu, którego warunki (lub warunki czarteru, na który konosament ten powołuje

\* Na przykład konosamenty 3, 9, 18, 20, 45—48, 56, 62—63, 78—80.  
\*\* Na przykład w konosamentach 49, 59—60.

się) zastrzegają prawo załadowania przesyłki na pokład i na którym wyraźnie zaznaczono fakt zasztatowania przesyłki na pokładzie, pozwala domniemywać zgodę załadowcy na to.

A więc: zgoda załadowcy, wysyłającego czy czarterującego jest zawsze wymagana, lecz nie wszędzie musi ona być wyrażona (podpisana) w formie pisemnej i niekoniecznie na samym konosamencie. Jednakże fakt zasztatowania przesyłki na pokładzie musi być zaznaczony właśnie na konosamencie. Nie zaszkodzi jednak nigdy potwierdzenie załadowcy na konosamencie (szczególnie liniowym), że zgodził się na załadowanie przesyłki na pokładzie.

W braku wyraźnej uwagi na konosamencie, że dana oznaczona przesyłka jest przewożona na pokładzie, przyjmuje się, że została ona zasztatowana do ładowni. I nie mogą na to wpłynąć klauzule konosamentów liniowych uprawniające przewoźnika z góry do przewozu towarów na pokładzie: nie zastępują one stwierdzenia, że określona przesyłka lub jej część stanowią ładunek pokładowy.

Konwencja Brukselska wyłącza spod swych postanowień ładunek pokładowy, co dopuszcza — z reguły stosowaną — klauzulę, w myśl której ładunek pokładowy jest przewożony na ryzyko frachtującego (czy czarterującego). Nie oznacza to jednak, by przewoźnik nie miał odpowiadać za szkody zawinione przez niego, jego podwładnych i inne osoby, którymi posługuje się przy wykonywaniu przewozu i przy (stanowiącym część przewozu) przeładunku. Klauzula przerzucająca ryzyko za ładunek pokładowy ma więc tylko to znaczenie, że przerzuca ciężar dowodowy na reklamującego szkodę. Jeżeli więc udowodnimy, że brak w ładunku pokładowym spowodowany został na przykład wadliwym zasztatowaniem, nie dość silnym umocowaniem, kradzieżą (np. po śladach: rozbita skrzynia itp.), za szkodę odpowiada przewoźnik. Warto też zauważyć, że w obecnej sytuacji prawnej przewoźnik odpowiada za całą stratę, gdyż nie chroni go zasada ograniczonej odpowiedzialności z Konwencji Brukselskiej, ponieważ Konwencja wyłączyła spod swych postanowień ładunki pokładowe. Z drugiej strony konsekwentnie trzeba by w odniesieniu do ładunku pokładowego uznać ważność klauzuli o zaniedbaniu (*negligence clause*, zob. str. 273).

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZTATOWANIE ŁADUNKÓW NIEBEZPIECZNYCH.** Ostatnim wyjątkiem wymagającym dokładniejszej analizy są tak zwane towary niebezpieczne. Omawiano je już w dawniejszych ustawodawstwach morskich, a Konwencja Brukselska poświęciła im § 6 artykułu IV. Według tego artykułu, gdy na statku zostanie zasztatowana przesyłka zawierająca towary niebezpieczne, a jej zawartość zostanie przez załadowcę zatajona, za wszelkie powstałe szkody i straty, jakich dozna sama niebezpieczna przesyłka, statek, inne towary oraz ludzie, odpowiada w całości załadowca.

Jest to słuszne, ponieważ mamy w tym przypadku do czynienia z czynem niedozwolonym załadowcy z art. 134 kodeksu zobowiązań (oprócz ewentualnej odpowiedzialności z kodeksu karnego i innych ustaw), za skutki którego musi on odpowiadać wobec każdej osoby poszkodowanej.

Przewoźnik powinien udowodnić, że ani jemu, ani jego przedstawicielom (agentom), ani kapitanowi statku prawdziwa zawartość przesyłki nie była znana.

Gdy jednak wynika z domniemania lub udowodni się, że towar niebezpieczny został jako taki oddany przewoźnikowi do przewozu za jego wiedzą lub wiedzą kapitana czy przedstawiciela, sytuacja przybiera zupełnie inny aspekt. Konwencja przewiduje w tym względzie:

„Jeśliby którykolwiek z tych towarów załadowanych za wiedzą i zgodą przewoźnika stał się niebezpieczny dla statku lub ładunku, będzie on mógł być... wyładowany, zniszczony... (itd.) bez odpowiedzialności z jego strony, z wyjątkiem przypadków awarii wspólnych, jeżeli takowe miały miejsce“.

Sformułowanie to dało armatorom sposobność do ogólnego wyłączenia odpowiedzialności za następstwa przewozu towarów niebezpiecznych. Pytanie więc brzmi: czy według zacytowanego przepisu przewoźnik nie odpowiada w ogóle wobec nikogo, czy też tylko wobec załadowcy niebezpiecznych towarów, które zniszczono? Chodzi nam o interes właścicieli pozostałych przesyłek, które zostały uszkodzone przez towar niebezpieczny razem z nimi zasztatowany. Czy wobec nich przewoźnik nie odpowiada za powstałą szkodę?



Reguły Haskie, tak jak zostały uchwalone w Hadze w 1921 r., formułowały odnośny przepis inaczej:

„Jeżeli towary takie, załadowane za zgodą przewoźnika, staną się niebezpieczne dla statku lub ładunku, będą mogły być w taki sam sposób zniszczone lub unieszkodliwione przez przewoźnika bez odszkodowania dla załadowcy“.

Różnica sformułowań między tekstami Reguł Haskich a Konwencji daje do myślenia (choć, jak zobaczymy, nie jest zasadnicza w treści); tu mówi się o nieodszkodowaniu załadowcy, tego, od którego przyjęto towar niebezpieczny; tam znowu o nieodpowiedzialności przewoźnika (ale wobec kogo?), chyba że daną stratę zakwalifikuje się jako awarię wspólną. Zatem czy przewoźnik odpowiada tylko w przypadku awarii wspólnej? A jeżeli towar niebezpieczny uszkodzi inną, obok zasztatowaną przesyłkę — co nie stanowi wszak awarii wspólnej — kto odpowiada za tę szkodę?

Wysyłający i załadowca nie odpowiadają za nią, ponieważ umówili się z przewoźnikiem co do przewozu towaru niebezpiecznego, przewoźnik potwierdził umowę i przyjął towar do przewozu. Zaden przepis nie stanowi, by on, załadowca, miał ponieść szkody wyrządzone przez jego towar innym przesyłkom, jeżeli nie zataił niebezpiecznych właściwości towaru. Załadowca i tak ryzykuje swój własny towar, który w razie potrzeby może być wyrzucony lub zniszczony, bez możliwości w tym przypadku roszczenia straty od przewoźnika. Należy przypuszczać, że istnieje domniemanie potrzeby akcji ochronnej.

Nie można by przeciwstawić żadnego przepisu prawa pozytywnego morskiego lub cywilnego ogólnego, który w normalnych sytuacjach obrotu handlowego mógłby uzasadnić roszczenie za szkody innych przesyłek wobec załadowcy towaru niebezpiecznego, wysyłającego towar ten w porozumieniu z przewoźnikiem. Odpowiedzialności załadowcy z art. 134 kodeksu zobowiązań nie ma tutaj, bo nie ma winy. Z tego samego powodu, będącego jednym z podstawowych elementów czynu niedozwolonego, nie może być mowy o zastosowaniu art. 137 § 1 kodeksu zobowiązań — chyba że załadowca z przewoźnikiem zmówią się w celu umyślnego zniszczenia innych przesyłek za pomocą zasztatowania między nimi

towaru niebezpiecznego; jest to jednak przypadek, którego nie zaliczamy do „normalnych sytuacji w obrocie handlowym“\*.

Odpowiedzialnym musi być przewoźnik, który zgodził się przewozić niebezpieczny towar. Nie może go od tej odpowiedzialności zwolnić klauzula konosamentowa „uprawniająca“ go do przewożenia towarów niebezpiecznych\*\*. Klauzula taka nie może oznaczać zrzeczenia się przez zainteresowanego odszkodowania za straty spowodowane przez towary niebezpieczne przewożone tym samym statkiem.

Przewoźnik przyjmując do przewozu towar niebezpieczny za wynagrodzeniem (często zresztą wyższym niż za inne towary) powinien mieć przekonanie, że jest w stanie dowieźć go do umówionej miejscowości docelowej. Tym bardziej — i bez żadnych ograniczających zastrzeżeń w tym zakresie — musi mieć to przekonanie w stosunku do towarów innego rodzaju. Jeżeli przewoźnik naraża przesyłki na uszkodzenie i utratę przez to, że zabiera równocześnie towary niebezpieczne, musi ponieść konsekwencje tego.

Stąd też art. IV § 6 Konwencji Brukselskiej należy interpretować w tym sensie, że przewoźnik nie odpowiada za wyładowanie, zniszczenie, unieszkodliwienie tylko danego towaru niebezpiecznego. Za szkody wyrządzone przez ów towar niebezpieczny innym przesyłkom odpowiada przewoźnik w granicach Konwencji, nawet gdyby udowodnił, że przedsięwziął środki ostrożności szatając towar niebezpieczny na przykład osobno, za specjalną ochroną, zabezpieczeniem itp. Nie będzie to bowiem wystarczającym dowodem, by móc zastosować art. IV § 3 pkt q Konwencji, mówiącym, że przewoźnik nie odpowiada za szkody powstałe

„z każdej innej przyczyny nie pochodzącej z działania lub współwiedzy\*\*\* przewoźnika albo z błędu lub zaniedbania agentów\*\*\*\*“.

\* Art. 134 kodeksu zobowiązań brzmi: „Kto z winy swej wyrządzi drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia.“

Art. 137 § 1: „Jeżeli szkodę wyrządziło kilka osób wspólnie, odpowiedzialność ich jest solidarna, chyba że udowodnione będzie, kto, w jakim stopniu przyczynił się do wywołania szkody“.

\*\* Na przykład w konosamentach 12, 37—38, 42, 43, 65, 69—70, 72.

\*\*\* W oficjalnym tłumaczeniu w Dzienniku Ustaw mowa jest o „władzie“ przewoźnika. Angielskie „privity“, francuskie „participation“ oznacza „udział w wiedzy“, co podaliśmy jako współwiedza“ (niem. Mitwissenschaft).

\*\*\*\* Angielskie „fault or neglect“ przetłumaczono w Dzienniku Ustaw jako „działanie lub wada“, co nie wydaje się właściwe.

ponieważ samo powstanie szkody z zetknięcia się z towarem niebezpiecznym każe domniemywać, że zabezpieczenie i ochrona sztauowanych towarów była niedostateczna. Stanowiło to więc błąd handlowy sztauowania, za który w myśl Konwencji odpowiada przewoźnik.

**PODSUMOWANIE UWAG O ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA SZTAUOWANIE.** Dotychczasowe uwagi o odpowiedzialności za sztauowanie trzeba zreasumować. Widzieliśmy, że celowe jest omawianie sztauowania odrębnie, oddzielnie od innych faz załadowania i wyładowania, ponieważ stanowi ono część sztuki żeglarskiej, sztuki przewożenia rzeczy morzem. Bez właściwego sztauowania nie ma mowy o bezpiecznym przewożeniu towarów morzem. Bez zapewnienia towarom tego bezpieczeństwa nie powinno się podejmować przewozu morzem.

Tym się różni przewóz morski od, na przykład, przewozu w żegludze śródlądowej. Dlatego prawo żeglugi śródlądowej mogło specjalnie zastrzec, że za sztauowanie wykonywane przez załadowcę i za następstwa tego przewoźnik śródlądowy nie odpowiada. Sztauowanie na statkach śródlądowych jest bowiem prostym układaniem towarów w ładowniach statku; statek ten nie ulega tego rodzaju przechyłom jak statek morski, nie jest wystawiony na tak na ogół nieobliczalny żywioł jak morze, podróże śródlądowe są przeciętnie krótsze od morskich i nie ma takich różnic klimatycznych. Stąd też rozmyślnie nie umieszczono w prawie morskim odpowiednika § 49 prawa żeglugi śródlądowej.

Według Konwencji Brukselskiej i ustawodawstw, które przyjęły jej zasady, przewoźnik w przewozach za konosamentem odpowiada za całe sztauowanie. Dotychczas jedynie radziecki kodeks morskiej żeglugi handlowej i projektowany polski kodeks morski rozszerzył tę zasadę na wszystkie formy umowy o przewóz morzem.

W innych państwach poza ZSRR i Polską wolno w czarterpartiach kwestię odpowiedzialności za błędy handlowe sztauowania uzgodnić dowolnie, lecz rozwój myśli idzie wyraźnie w kierunku ograniczenia możności zwalniania przewoźnika od odpowiedzialności. Gdy jeszcze pod koniec XIX w. przerzucenie kosztów sztauowania na załadowcę oznaczało równocześnie przerzucenie na niego odpowiedzialności za te prace, obecnie już to nie wystarcza;

trzeba osobno i wyraźnie powiedzieć w czarterpartii o obciążeniu odpowiedzialnością drugiej strony.

Wylączenie odpowiedzialności przewoźnika za błędy nautyczne sztauowania jest w ogóle niedopuszczalne, bo oznaczałoby wylączenie odpowiedzialności przewoźnika za przygotowanie statku do żeglugi, co należy zakwalifikować jako sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa żeglugi.

Zasady wyłożone odnoszą się do wszelkiego rodzaju ładunków, poza wyraźnie w ustawach wyłączonymi, to znaczy żywymi zwierzętami. Nie odnoszą się one poza tym do wszystkich ładunków sztauowanych za zgodą załadowcy na pokładzie statku, co do których aż do przedstawienia przeciwdowodu istnieje domniemanie, że szkody w ładunku pokładowym powstały z niebezpieczeństw, na jakie jest narażony ładunek pokładowy w przewożeniu morskim. Taki ładunek jednak musi także być sztauowany z całą troską, może nawet większą właśnie z tego względu, że towar jest przewożony na pokładzie. Przy udowodnieniu złej sztauerki (ale ciężar dowodowy obciąża reklamującego) odpowiada za szkodę — jak zawsze — przewoźnik. Jedyną więc różnicą jest tu odwrócenie ciężaru dowodowego.

Nie może być bowiem przewozów, co do których nie ma pewności, że ze strony sztauerki towarom nie grozi szkoda.

#### WYŁADOWANIE

**OKREŚLENIE KOŃCA WYŁADOWANIA.** Zagadnienia załadowania i wyładowania są w dużej mierze podobne i wiele uwag o załadowaniu odnosi się również do wyładowania.

Należy przede wszystkim dokładnie sprecyzować termin „wyładowanie”. Wyładowanie zaczyna się na statku rozsztauowaniem towarów; jednakże punkt końcowy wyładowania nie jest jednolicie pojmovany.

Tak na przykład jeden z autorów niemieckich interpretując § 593 nkh i zwrot „sous palan“ stwierdza, że statek powinien wyciągnąć towar poza burtę i tam wydać odbiorcy towar zawieszony na haku renera windy statkowej. Czyli że odcepienie unosu z haka należy już do odbiorcy.

Autorzy i orzecznictwo francuskie stwierdzają, że „sous palan“ z ustawy z dnia 2. 4. 1936 r. kończy się przy wylądowaniu z chwilą złożenia towaru na nabrzeżu lub na lictudze.

Odnosnie prawa belgijskiego podobnego zdania jest kilku autorów, którzy podkreślają, że wylądowanie musi kończyć się na nabrzeżu, jeżeli tak chce odbiorca. Kapitan powinien dostawić towar „à hauteur de palan“ i odpowiedzialność „l'adu“ (umyślnie nie mówimy o odbiorcy, bo nie zawsze odbierającym towar musi być uprawniony z konosamentu odbiorca) zaczyna się z momentem zdjęcia unosu z haka urządzenia przeladunkowego.

Według autorów angielskich obowiązek i odpowiedzialność przewoźnika za wylądowanie kończy się, gdy towary zostały wyciążnięte z ładowni poza burtę na taką wysokość i tak daleko, by odbiorca stojąc albo na nabrzeżu, albo na lictudze koło statku mógł odebrać towar. Jest to więc rozwiązanie podobne do poprzednich.

Także w innych prawach morskich, jak na przykład w radzieckim, skandynawskim, holenderskim i włoskim, momentem ukończenia wylądowania jest zdjęcie unosu z haka urządzenia przeladunkowego.

Rozumie się (identycznie jak przy załadowaniu), że owym urządzeniem przeladunkowym może być osprzęt statku lub też urządzenie portowe. Jedynie hiszpańskie prawo morskie czyni w tym względzie różnicę (por. str. 232).

W naszych portach opinia PIHZ słusznie stwierdza, że „w większości przypadków kontrola ilościowa przy wylądunku... odbywa się w chwili zdejmowania towaru z haka dźwigu“.

Podane rozwiązania stanowią także właściwą interpretację końca

\* Trzeba jednak zauważyć i podkreślić, że realizacja wymienionej tezy zostaje jeszcze niekiedy i w pewnych państwach spaczana. Tak na przykład Sąd Apelacyjny w Aleksandrii (Egipt) orzekł w 1953 r., że „przewoźnik nie może powoływać się na klauzulę o wylądowaniu na ryzyko towaru zawartą w konosamencie“ i że przewoźnik odpowiada za towar także podczas jego przewozu lichtugami spod statku aż do nabrzeża. Zdaniem naszym jest to za szerokie rozciąganie pojęcia zwrotu „wzdłuż burty“, niemniej należy pamiętać, że wbrew takiej czy innej opinii sądy egipskie będą raczej konsekwentnie stosowały raz postawioną zasadę. Sądy egipskie należą jednak w tym zakresie do wyjątków (zresztą może i zrozumieli, ponieważ Egipt nie posiada praktycznie biorąc pełnowartościowej floty handlowej i jest obsługiwany przez obce bandery; musi więc chronić swoje kupiectwo przed obcymi armatorami).

„wylądowania“ z Konwencji Brukselskiej i ustawodawstw opartych na jej zasadach\*.

Pewne wątpliwości w związku z powyższym nasuwać może francuska ustawa z 2 kwietnia 1936 r. przez wprowadzenie drobnych zmian w stosunku do tekstu Konwencji. Zmiany te, tak się zdawało jej autorom, miały mieć charakter precyzujących poprawek stylistycznych, tymczasem (zauważono to dopiero w 15 lat od wyjścia ustawy) stanowią one pewne odchylenia od Konwencji, gdyby miano opierać się jedynie na interpretacji gramatycznej (słownej).

Doprowadziło to do zamieszania, gdy autorzy i sądy (do 1948/9 r.) zaczęły dosłownie interpretować tekst ustawy. W okresie od 1951 r., po wyroku francuskiego sądu kasacyjnego, sądy francuskie zaczęły nadawać zacytowanemu przepisowi francuskiej ustawy taką samą interpretację jak odnośnemu artykułowi Konwencji Brukselskiej. Jedno z orzeczeń z 1953 r. podkreśliło tezę, że „Konwencja Brukselska z 25. 8. 1924 i prawo (francuskie) z 2. 4. 1936 wyrażają w kwestiach odnoszących się do odpowiedzialności przewoźnika morskiego identyczne zasady, lecz w słowach różniących się“. W ten sposób utrwalono jednolitość interpretacji omawianej zasady odpowiedzialności przewoźnika za wylądowanie.

DEFINICJA ZWROTU „POD BURTA“ PRZY PRZELADUNKU ZA POMOCĄ RUROCIĄGÓW, ELEWATORÓW I URZĄDZEŃ CZERPAKOWYCH. Specjalnych uwag wymaga zwrot „pod burtą“ w znaczeniu nadanym mu przez interpretację Konwencji Brukselskiej w zastosowaniu do przeladunków wykonywanych urządzeniami specjalnymi, poza windami okrętowymi i zwykłymi dźwigami. Chodzi tu o odpowiedź na pytanie, gdzie zaczyna się załadowanie, a szczególnie, gdzie kończy się wylądowanie, gdy wykonuje się je za pomocą rurociągów i pomp (przy ładunkach płynnych, np. ropie i jej przetworach, winie, melasie) lub za pomocą urządzeń ssących i czepakowych (np. przy zbożach, miękich mineralach, jak apatyty, fosforyty itp.) czy w końcu za pomocą taśmowców. Jak widać, chodzi tu przeważnie o całokształt ładunki towarów masowych ładowanych luzem (w przeciwieństwie do „towarów pakowanych“), a więc o ładunki przewożone prze-

ważnie na podstawie czarterpartii, w których zagadnienie przeladunku jest z reguły szczegółowo regulowane. Jednak, jak już podkreślano, w stosunku do posiadacza konosamentu nie będącego czarterującym, umowne uregulowanie odpowiedzialności znajduje swą minimalną granicę właśnie w przepisach Konwencji\*. Stąd też wydaje się celowe zanalizowanie i określenie momentu i miejsca przejścia odpowiedzialności za wyładowanie z przewoźnika na odbiorcę przy stosowaniu owych specjalnych sposobów przemieszczania ładunku.

1. Tak na przykład czarterpartia dla zbiornikowców (tankowców) pod nazwą „Tank Vessel Voyage Charter Party“, używana przez polskich czarterujących, a przeznaczona w zasadzie dla przewozów produktów naftowych w klauzuli 4 przewiduje, że

„ładunek będzie wypompowany ze statku... na ryzyko i niebezpieczeństwo statku jedynie do nadburcia“.

Gdy odbiorcą konosamentowym ładunku jest sam czarterujący, klauzula ta zachowuje w tych przypadkach ważność. Gdy jednak nieczarterujący jest odbiorcą ładunku płynnego, sytuacja zmienia się. Zagadnieniem tym musiała się obszernie zająć francuska judykatura i doktryna w związku z przewozami wina w zbiornikowcach. Sposób przeladunku wina jest taki sam jak ropy czy melasy, to znaczy za pomocą giętkiej rury (węża) łączy się instalacje rurociągowo statku z urządzeniami na lądzie; uwagi poniższe odnoszą się więc do wszelkich towarów przeladowywanych tym sposobem, a nie tylko do wina.

Konosamenty na wino zastrzegają, że „uzgadnia się“, iż towar zostaje przyjęty przez statek „pod burta“ w znaczeniu Konwencji Brukselskiej z 1924 r.“ w momencie, gdy przechodzi z giętkiego węża do rurociągu stałego statku. A jeżeli (przy załadowaniu) nie przeprowadza się wina przez rurociąg statku, ale wąż wpuszcza się prosto do otworu cystern, towar zostaje przyjęty w momencie „wchodzenia do zbiornika“. Tak samo przy wyładowaniu.

Czyli że przecieki węża miałyby obciążać właściciela towaru; nie wynika jasno z powyższego, kogo obciążają przecieki — naj-

\* W Konwencji Brukselskiej towary masowe nie są wyłączone spod ogólnych zasad tak jak w angielskim Carriage of Goods by Sea Act 1924 odnośnie podawania w konosamencie ich ciężaru, miary itp. (sec. 5 wstępu do ustawy).

częstsze zresztą — przy połączeniu węża z rurociągiem stałym statku.

Rozstrzygnięcie powyższego nie jest jednak istotne, bo całe to postanowienie wydaje się, zdaniem naszym, niezgodne z Konwencją i dlatego nieważne. Miejsce „pod burta“ (wzdłuż burty) nie może w żadnym wypadku znajdować się na pokładzie statku, jak to jest z rurociągami. Potwierdziło to orzeczenie sądu w Montpellier z 1950 r.

Jeżeli strata powstała na skutek błędu aparatury pompowej na lądzie, odpowiada za stratę oczywiście przedsiębiorstwo eksploatujące tę aparaturę. Gdy szkoda powstała na skutek błędu personelu lub wady urządzeń wewnętrznych statku, za stratę odpowiada przewoźnik mimo klauzuli przerzucającej ryzyko przeladunku na czarterującego; czarterującego obciąża jednak wtedy ciężar przeprowadzenia dowodu winy.

Wyrażenie „pod burta“, czyli koniec wyładowania, przy przeladunku ładunków płynnych rurami definiujemy u wylotu giętkiego węża, z którego dopiero materiał przechodzi do rurociągów na lądzie, do zbiorników na nabrzeżu, do barek zbiornikowych przycumowanych wzdłuż burty statku itp.

W konsekwencji zepsucie się węża łączącego statek z lądem lub z barką następuje przed dostawą towaru pod burta i za manko odpowiada przewoźnik.

Gdy giętki wąż nie należy do statku (częściej jednak stanowi własność i przynależność statku), kierownictwo statku powinno sprawdzić jego stan i przydatność do pracy, a w każdym razie — bez żadnego regresu — kierownictwo odpowiada za właściwe przymocowanie go do urządzeń statku. Nic nie powinno zwolnić przewoźnika wobec posiadacza konosamentu (nieczarterującego) od odpowiedzialności za przeciek na złączu węża ze stałym rurociągiem statku tak przy załadowaniu, jak i wyładowaniu.

2. Powyższa definicja terminu „pod burta“ przy przeladunku za pomocą urządzeń rurociągowych ma w sobie elementy umownego, konwencjonalnego ustażenia pewnej interpretacji, lecz częściowo zawiera ona także moment obiektywny: „alongside“ musi oznaczać miejsce gdzieś koło burty, na wysokości nabrzeża lub

barki, tuż przy statku. Wybór spośród stojących do dyspozycji alternatyw nie był trudny.

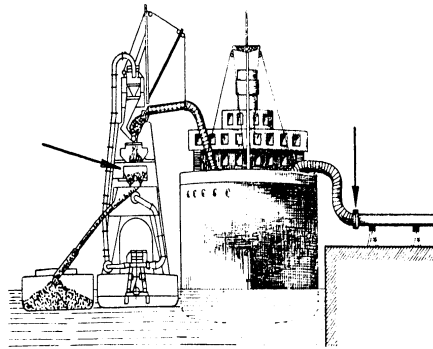
Bardziej skomplikowaną sprawę, bo zawierającą jeszcze mniej momentów obiektywnych trzeba rozstrzygnąć dla przeladunku — szczególnie wyładowania — za pomocą elewatorów i urządzeń czerpakowych. Przy tym systemie wyładowania statek zachowuje się właściwie biernie: rury ssące lub paternoster czerpakowy zostaje wpuszczony do ładowni i końcem swym zanurzony w ładunku, na przykład w zbożu. Ładunek zostaje wtedy wysysany lub wyniesiony do góry elewatora, gdzie zazwyczaj jest ważony na automatycznej wadze i wpada do dalszego systemu rur. taśm i żeślizgów, aż dostanie się do komory spichrza, do barki, wagonu itp. Ruch towaru z ładowni statku aż do miejsca złożenia jest ciągły i nieprzerwany. Gdzie znaleźć tu granicę pomiędzy polem nadzoru i odpowiedzialności przewoźnika i odbiorcy? Wyznaczenie tej granicy jest także dlatego ważne, że pewna ilość czarterów zbożowych jest zbudowana umownie na bazie „alongside”<sup>\*</sup>.

Wydaje się, że w tym względzie musimy po prostu umówić się, uzgodnić, że będziemy pewien określony punkt uważać za granicę sfer wpływów i odpowiedzialności. Nie widać bowiem wyraźnej linii granicznej. Granica ta powinna znajdować się poza statkiem, lecz niedaleko niego, a droga, jaką przebywa towar z ładowni do tego miejsca granicznego musi być dostępna dla kontroli i nadzoru kierownictwa statku.

Pewną wartościową wskazówkę w tym zakresie mogą dostarczyć już istniejące zwyczaje. Tak na przykład w Antwerpii, Rotterdamie i Bremie przy wyładowaniu zbóż za pomocą elewatorów pływających odpowiedzialność przewoźnika kończy się z chwilą przejścia zboża przez automatyczną wagę, z której dopiero zboże przechodzi do dalszego systemu transportowego elewatora i spichrza. Wydaje się, że rozwiązanie to mogłoby być przyjęte w szerszym zasięgu wszędzie tam, gdzie chodzi o interpretację terminu „pod burtą” z Konwencji Brukselskiej przy przeladunku za pomocą elewatorów.

\* Na przykład czartery: „Azcon” kl. 1, „Centrocon” kl. 17, „Russcon” kl. 1, „Austral” kl. 4, „Saigon” (rzyż) kl. 19.

Sytuację przedstawia rysunek 6, na którym połączono dwa przypadki: wyładunek zboża za pomocą elewatora pływającego do barki i przeladunek ładunku płynnego. Strzałki oznaczają miej-



Rys. 6. Granica odpowiedzialności przewoźnika morskiego w myśl zasad Konwencji Brukselskiej przy przeladunku za pomocą elewatorów i rurociągów

sca graniczne sfer odpowiedzialności przewoźnika i odbiorcy ładunku.

**KLAUZULA 2 CZARTERU „GENCON” (KLAUZULA ZANIEDBANIA).** Pewne niejasności i różne interpretacje dotyczące odpowiedzialności za załadunek i wyładunek wywołuje klauzula 2 czarteru „Gencon” (podobnie klauzula 2 czarteru „Debal”, która brzmi w tłumaczeniu następująco:

„Odpowiedzialność armatora. Armator odpowiada za utratę lub uszkodzenie towaru lub za zwłokę w dostawie towarów jedynie gdy ta utrata, uszkodzenie lub zwłoka została spowodowana przez niewłaściwą lub niedbałą sztauerkę (chyba że sztauerka była wykonywana przez załadowcę lub jego sztauerka czy podwładnego), lub też przez osobisty brak należytej staranności ze strony armatora lub kierownika (*Manager*) w doprowadzeniu statku do stanu zdolności żeglujowej pod wez-

kimi względami i w zapewnieniu statkowi odpowiedniej załogi, wyposażenia i zaopatrzenia lub też przez osobisty czyn, lub zaniedbanie armatora lub kierownika\*.

Armator nie odpowiada za żadną stratę lub uszkodzenie, lub zwiękłą wynikłą z jakiegokolwiek innej przyczyny, nawet z zaniedbania czy błędu kapitana, załogi lub innej osoby zatrudnionej przez armatora na statku, lub na lądzie, a za czyny których odpowiadałby on, gdyby nie niniejsza klauzula, a ni z braku zdatności żeglugowej statku przy ladowaniu, przy rozpoczynaniu podróży lub w jakimkolwiek innym czasie.

Uszkodzenie spowodowane przez wyciek, zapach lub parowanie innych towarów, lub też właściwościami zapalnymi, wybuchowymi lub niedostatecznym opakowaniem innych towarów nie będzie uważane jako spowodowane przez niewłaściwą lub niedbałą sztawerkę, nawet gdyby w rzeczywistości tak było.

Klauzula powyższa stanowi jeden z wariantów tak zwanej klauzuli o zaniedbaniu (*negligence clause*), to jest klauzuli ograniczającej odpowiedzialność przewoźnika morskiego. Jak widać, armator nie ma prawie za nic odpowiadać.

Wobec załadowcy i odbiorcy konosamentowego, którzy nie są zarazem czarterującym, klauzula ta jest nieważna we wszystkich tych przypadkach, gdy konosamentu dotyczą z mocy prawa zasady Konwencji Brukselskiej.

Jest ona nieważna również wobec czarterującego, jeżeli w czarterze dopisano tak zwaną „General Paramount Clause”, która przewiduje, że do konosamentów będzie odnosiło się prawo inkorporujące w siebie zasady Konwencji Brukselskiej.

Gdy jednakże w czarterze nie zamieszczono wspomnianej „ogólnej klauzuli Paramount” (dosłownie = stojąca wyżej, mająca ważność przed innymi), zasady Konwencji Brukselskiej nie mają zastosowania w stosunkach pomiędzy przewoźnikiem i czarterującym, a klauzula 2 zachowuje swą ważność.

Jak widać z przytoczonego tekstu, klauzula 2 „Genconu” zwalnia armatora-przewoźnika (i każdego przewoźnika, nawet nie

\* W tekście angielskim: „... of the Owners or their Manager”. Pod słowem *manager* rozumie się, w myśl orzecznictwa, pracownika na kierowniczym stanowisku, lecz nie tylko dyrektora przedsiębiorstwa armatorskiego. Termin *owners*, czyli armator, jest tutaj, jak we wszystkich czarterach pisanych w języku angielskim, używany w znaczeniu przewoźnika.

armatora), praktycznie biorąc, od wszelkiej odpowiedzialności za przewożony ładunek, między innymi także za wszelkie szkody, które mogą powstać podczas lub wskutek ladowania i sztawawania wykonywanego przez zainteresowanego ładunkiem oraz przy wyładowywaniu.

Zachodzi jednak pytanie występujące często w praktyce. Czy przewoźnik, który — jak powiedziano wyżej — odpowiada z konosamentu w myśl Konwencji Brukselskiej wobec na przykład odbiorcy, może na podstawie klauzuli 2 „Genconu” (i odpowiada jej klauzul w innych czarterach) mieć roszczenie regresowe w stosunku do czarterującego? Weźmy przykład z praktyki: ładunek przewożony na warunkach czarteru „Gencon”, z nie skreśloną klauzulą 2 i bez klauzuli „Paramount”, z portu polskiego do Egiptu, zostaje uszkodzony podczas wyładowania. Czarterującym jest polska centrala frachtowa. Odbiorca żąda i musi otrzymać od przewoźnika odszkodowanie w myśl przepisów Konwencji Brukselskiej. Przewoźnik natomiast zgłasza roszczenie zwrotne wobec czarterującego, argumentując, że w myśl ważnej umowy z czarterującym, przewoźnik (armator) nie miał odpowiadać za szkody powstałe podczas wyładowania.

Czy armator ma rację w opisanym przykładzie? Otóż należy to od prawa właściwego dla danej umowy. A więc gdyby umowy (czarteru) tyczyło się jedno z praw skandynawskich, armator miałby regres w stosunku do czarterującego. Wynika to wyraźnie z przepisu paragrafu 95 ust. 3 prawa morskiego państw skandynawskich, który przewiduje (w wolnym przekładzie):

„Czarterujący winien jest odszkodowanie przewoźnikowi, jeżeli konosament wystawiany jako następstwo czarterpartii zawiera warunki różniące się od warunków uzgodnionych w umowie i powodujące zwiększenie odpowiedzialności przewoźnika”. Jeżeli jednak dla danej umowy właściwe jest prawo polskie, a więc szczególnie wtedy, gdy czartery zawarte w naszym kraju nie zawierają szczególnego postanowienia odnośnie postanowienia umowy innemu prawu, zasada skandynawska nie może mieć zastosowania. Nie ma bowiem w naszym prawie pozytywnym

\* Pierwszą i praktycznie biorąc najważniejszą wskazówką, gdzie (w jakim państwie) dany czarter został zawarty, daje miejsce wystawienia czarterpartii. A więc należy popatrzeć na przykład, gdzie czarterpartia jest datowana.

przepisu podobnego do wymienionego paragrafu praw skandynawskich. Tymczasem armator-przewoźnik przewożący ładunki z naszego kraju musi wiedzieć, że do konosamentów wystawionych w polskich portach odnoszą się z mocy prawa przepisy Konwencji Brukselskiej, a więc musi on się również liczyć z odpowiedzialnością wynikającą z Konwencji. Możliwość regresu w stosunku do czarterującego za odszkodowania zapłacone odbiorcy musiałaby być wyraźnie zastrzeżona w umowie, czego się nie spotyka.

Zasady prawa skandynawskiego wyznają, jak wiadomo, w sposób niezdecydowany i niekonsekwentny sędziowskie prawa kręgu anglosaskiego w tych przypadkach, gdy wyraźnie zastrzeżono w umowie odpowiedzialność czarterującego — a nie tylko zwolnienie z odpowiedzialności przewoźnika — (np. za sztauowanie, które jest przyczyną szkód towarowych odszkodowanych przez przewoźnika odbiorcy jako posiadaczowi konosamentu). W Polsce w każdym razie tego rodzaju postępowanie nie ma uzasadnienia.

**KLAUZULA TURECKA.** Specjalną klauzulą, zastrzeżoną nawet przez „prawidłowe” konosamenty, jest tak zwana klauzula turecka (*Turkey Clause*). Postanawia ona, że w portach Turcji, w których wszelkie prace przeładunkowe wykonują zarządy portów, towar zostaje przekazany im w ładowniach statku i wyladowany (*landed*) na ryzyko (i koszt) wysyłającego, a raczej odbiorcy.

Także w polskich wielkich zespołach portowych przeładunek wykonywany jest przez przedsiębiorstwa nazywane zarządami portów — stąd zainteresowanie klauzulą turecką.

W tureckich portach wynika ona jednak z tego, że przeładunek jest wykonywany przeważnie prymitywnymi sposobami, często na nie osłoniętej redzie, wśród trudności porozumiewania się z robotnikami i ich przełożonymi, tak że w sumie opanowanie procesu przeładunkowego przez organizację statku jest niekiedy naprawdę trudne.

Niemniej jednak wobec jasnego, nie dopuszczającego żadnych wyjątków przepisu Konwencji także i ta klauzula musi być uznana za nieważną. Przewoźnik musi nadzorować wyladowywanie towarów z wnętrza ładowni aż pod burłę, na nabrzeżu lub na lich-

\* Zawierają ją przede wszystkim konosamenty linii lewantyńskiej, na przykład 3, 45—48, 51, 63.

tugę i dopiero tam z chwilą przekazania towaru zarządowi portu ustaje jego odpowiedzialność.

Powyższa zasada ma zastosowanie bez względu na to, kto i na czyje zlecenie wykonuje prace wyladowania, bez względu na to, czy przeładowcą jest przedsiębiorstwo prywatne, państwowe czy urząd i bez względu na to, czy zajmuje się przeładunkiem w myśl umowy, z faktu monopolu czy z mocy prawa (jak np. w niektórych portach Afryki na podstawie publicznego statutu).

Trzeba przyznać, że z praktycznego punktu widzenia takie postawienie sprawy jest dość ostre dla przewoźników. Przewoźnik może jednak powołać się w związku z tym na art. 4 § 2 pkt q Konwencji zwalniający przewoźnika od odpowiedzialności za straty i szkody towarowe nie zawinione przez niego (ani przez osoby, którymi się posługuje); jednakże przewoźnik musi każdorazowo udowodnić brak winy z jego strony. Nie można więc ustalić stałej zasady, że za każdą szkodę zaszłą podczas przeładunku w portach tureckich przewoźnik nie odpowiada i w tym sensie klauzula turecka nie może być interpretowana.

**PODSUMOWANIE UWAG O ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA PRZEŁADUNEK.** Harter Act, a następnie Reguły Haskie i Konwencja Brukselska były bez wątpienia ustawami postępowymi, ale tylko w takim sensie, w jakim formacja kapitalistyczna była postępową w stosunku do feudalizmu. Stare musi bowiem ustąpić nowemu.

Dlatego Konwencja nie ostanie się długo, gdy ramy jej nie pomieszczą nowych stosunków społeczno-wytwórczych. Nie jest wcale przypadkiem, że postępowy element tkwiący w Konwencji, to jest chęć ścisłego ustalenia odpowiedzialności przewoźnika morskiego, został w Związku Radzieckim już w 1929 r. zastosowany i rozciągnięty na wszelkie przewozy morskie, a nie tylko na konosamenty, jak to jest w Konwencji i w ustawodawstwach na niej opartych.

Odpowiedzialność przewoźnika morskiego za właściwe, umożliwiający bezpieczną żeglugę sztauowanie wynika z samej istoty, ze społecznej funkcji produkcyjnej tego przewoźnika. Odpowiedzialność przewoźnika za resztę prac przeładunkowych (formowanie unosów, przemieszczenie ich na statek lub na ląd itp.) nie da się tym samym argumentem uzasadnić. Ustalenie tej odpowiedzial-

ności, tak jak przyjęta ona jest w Konwencji, wynika z chęci unormowania tego zagadnienia przez przyjęcie jednolitych przepisów, usuwających chaos panujący w tym zakresie. Było to konieczne dla dobra obrotu handlowego, to znaczy dla zainteresowanego i zaangażowanego w nim kapitału.

W praktyce żeglugowej słyzy się zdania, że za wyladowanie aż pod burtę może odpowiadać statek, ponieważ prace wyladunkowe rozpoczynające się w ładowniach kierownictwo statku może łatwo i skutecznie nadzorować; drogę, jaką przebywa towar ze statku na ląd, dobrze widać, częściowo wskazują ją nawet pracownicy z ramienia statku. Niech więc statek odpowiada za całą pracę wyladunkową aż do postawienia towaru pod burtą.

Przy załadowaniu natomiast ci sami praktycy uważaliby za bardziej słuszną odpowiedzialność za ładowcy, bo on przygotowuje towar do drogi, jaką unosi przebywa z ładunku do ładowni statku.

Sztautowanie musi oczywiście zawsze należeć do zadań i odpowiedzialności przewoźnika.

Rozmowianemu temu nie można odmówić racji. Jak już jednak powiedziano, Konwencja stanowi właściwie statut prawny drobniczej żeglugi liniowej. A żegluga liniowa przeważnie we własnym zakresie organizuje załadowanie. Agenci przewoźników zbierają przesyłki możliwie w jednym miejscu portu i organizują prace załadunkowe sami, bez współpracy załadowców; kierują się przy tym potrzebami i interesem reprezentowanej linii żeglugowej. Dają ładować przesyłki w kolejności uwzględniającej stateczność statku oraz kolejność wyladowania poszczególnych przesyłek w różnych portach docelowych; ważną rolę odgrywa wgląd na rozmieszczenie przesyłek w różnych ładowniach (np. chłodzonych), możliwość przeprowadzania dogodnych kombinacji itd. Jest to ważne ze względu na szybkość załadowania, postój statku kosztuje bowiem bardzo drogo, szczególnie statku liniowego. Koszty stałe, to znaczy powstające dzień w dzień bez względu na to, czy i gdzie statek pracuje, wynoszą na przykład na zwykłym liniowcu towarowym oceanicznego zasięgu około 30 tys. zł dziennie według efektywnej wartości w kraju.

Stąd też jeszcze na obecnym etapie warto opowiedzieć się za przepisem artykułu III § 2 Konwencji Brukselskiej i to w za-

kresie ustalonym przez radziecki kodeks morskiej żeglugi handlowej art. 116, to znaczy z rozszerzeniem tej zasady także na szartery.

Ponieważ Polska jest i jeszcze przez kilkanaście najbliższych lat będzie raczej krajem załadowców niż przewoźników morskich, przerzucenie troski i odpowiedzialności za przeładunek na przewoźnika jest dla nas i z tego względu korzystne. W ostatnim roku planu 6-letniego udział bandery obcej w obrotach naszych portów będzie sięgał 70%. Wobec instrumentalnego charakteru naszej floty będziemy więc w dużo większej ilości wypadków załadowcami lub odbiorcami aniżeli przewoźnikami. Narodowy interes każe nam więc na obecnym etapie rozwoju naszego państwa utrzymać omawiany przepis.

#### ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA PRZEŁADUNEK ZE STATKU NA STATEK W RAMACH PRZEWOZU Z PRZEŁADUNKIEM W PORCIE POŚREDNIM

Wyliczając we wstępnym rozdziale wszystkie możliwe sytuacje, w których dochodzi do przemieszczenia, czyli do przeładunku towarów ze statku lub na statek, wspomniano również o przeładunku ze statku na statek w tak zwanym ruchu pośrednim z przeładunkiem, zwanym też niekiedy ruchem łamanym.

Ta ostatnia nazwa dotyczy szczególnie tych relacji, na których przewoźnik dokonuje statek morski i innego rodzaju środek przewozowy (np. statek śródlądowy, kolej, samochód).

W swej typowej, najczęściej w praktyce spotykanej formie morski przewóz pośredni z przeładunkiem stanowi transport, podczas którego towar zmienia statki przewożące go do portu docelowego. A więc na przykład z Gdyni do Londynu przesyłkę wiezie polski statek kursujący na tej linii. W Londynie przesyłka zostaje przeładowana na statek oceaniczny wychodzący do portów afrykańskich; nie ma bowiem z polskich portów bezpośredniego połączenia żeglugowego z Afryką. Ponieważ jednak nasza przesyłka jest przeznaczona do jednej z małych faktorii w Afryce Południowo-Zachodniej, statek wyladuje przesyłkę w jednej z większych przystani, na przykład w Zatoce Wielorybkiej. Stamtąd zostanie



ona przewieziona małym stateczkiem przybrzeżnym do miejscowości docelowej. W sumie więc przewóz zostaje wykonany przez trzy różne statki, a przesyłka ulega po drodze dwukrotnemu przeładunkowi ze statku na statek, oprócz załadowania w porcie wysyłkowym i wyładowania w ostatecznym porcie docelowym.

Przewozy pośrednie z przeładunkiem dotyczą prawie wyłącznie przesyłek drobnicowych; dlatego też nie spotyka się czarterów na przewozy z przeładunkiem podróżnym. Umowy o przewóz pośredni z przeładunkiem są potwierdzane przede wszystkim konosamentami zawierającymi specjalne postanowienia. Są to tak zwane konosamenty bezpośrednie, to znaczy pokrywające cały przewóz od portu załadowania aż do samego portu docelowego z przeładunkami ze statku na statek po drodze\*.

Konosamentami bezpośrednimi nie zajęło się dotychczas żadne ustawodawstwo w sposób wyczerpujący\*\*, tak że podlegają one nadal wolnej grze „swobody kontraktowej”, czyli praktycznie biorąc: samowoli monopolistycznych trustów i poolów żeglugowych. Ograniczenia tej samowoli, jakie wprowadziła Konwencja Brukselska w stosunku do konosamentów w ogóle, armatorzy obchodzą przy konosamentach bezpośrednich za pomocą postanowień, które nazwać można ogólnie „klauzulą spedytorską”.

„Klauzula spedytorska” w konosamentach bezpośrednich (i przeładunkowych — a więc nie warto ich w tym względzie odróżniać) postanawia, referując sprawę w skrócie, że przewoźnik wystawiający konosament działa jako przewoźnik tylko na tym odcinku przewozu, na którym dokonuje przewozu w własnym statkiem lub statkiem będącym w jego eksploatacji. Natomiast na reszcie

\* Są to następujące konosamenty przewidziane dla przewozów z przeładunkiem w portach bazowych: 17A, 31—32, 34—37, 46, 48, 54, 63, 70, 78, 79.

W praktyce naszej rozróżnia się konosamenty bezpośrednie oraz konosamenty przeładunkowe z uzasadnieniem, że w przypadku wystawienia konosamentu bezpośredniego przewóz wykonują różni przewoźnicy, natomiast w przypadku zwykłego konosamentu przeładunkowego przewóz wykonuje ten sam przewoźnik, ale kilkoma statkami (swoimi własnymi lub we własnej eksploatacji). Praktyka klauzul konosamentowych nie czyni jednak tak wyraźnej różnicy i odróżnianie konosamentów bezpośrednich od przeładunkowych ma znaczenie raczej organizacyjno-eksploatacyjne.

\*\* Pewne ogólne postanowienie o konosamentach bezpośrednich zawierają między innymi morskie prawo holenderskie i zespół praw skandynawskich. Jednakże na przykład w prawach skandynawskich zagadnienie jest ujęte w jednym paragrafie (§ 168).

trasy przewoźnik ten zawiera umowy przewozu z innymi armatorami, z innymi przewoźnikami, występując wobec nich jak gdyby jako spedytor wysyłającego.

Nauka zwalcza tę konstrukcję. Niemniej utrzymuje się ona we wszystkich konosamentach bezpośrednich spotykanych w polskich portach. W prawie morskim państw skandynawskich ważność klauzuli spedytorskiej wynika z ustawy.

Przeciwstawna koncepcja prawna umowy o przewóz pośredni z przeładunkiem w porcie podróżnym widzi w konosamencie bezpośrednim potwierdzenie umowy o przewóz z portu załadowania aż do ostatecznego portu docelowego. W myśl tej konstrukcji przewoźnik wystawiający konosament bezpośredni odpowiada za cały przewóz bez względu na to, czy przewóz jest wykonywany jego statkami czy statkami innych przedsiębiorstw. Przewoźnicy, którymi posługuje się główny przewoźnik (ten, który wystawił konosament bezpośredni), są podprzedsiębiorcami, lecz wobec wysyłającego i posiadaczy konosamentu odpowiada za nich główny przewoźnik. W tym sensie zawyrokowano już na przykład w Stanach Zjednoczonych A. P. (1952 r.).

Z punktu widzenia polskiej racji stanu należy się opowiedzieć raczej za tą drugą konstrukcją prawną morskiego przewozu pośredniego. Należy dążyć do tego, by ograniczyć wolność kontraktową w zakresie możliwości zamieszczania w konosamencie „klauzuli spedytorskiej”. Konosament może bowiem stracić przez to swoje gospodarcze znaczenie, bo wartość jego jako papieru wartościowego staje się mniejsza z powodu niepewnego zabezpieczenia i trudności w dochodzeniu odszkodowania.

Konosament bezpośredni z „klauzulą spedytorską” stosowany w dobie obecnej przez wszystkie zrzeszenia armatorskie\* kryje w sobie możliwość zniszczenia wielkiego wysiłku prawodawczego, jakim była Konwencja Brukselska i uczynienia z konosamentu papieru, którego charakter towarowy i wartościowy stałby pod znakiem zapytania. Przewoźnik wystawiający konosament bezpośredni z zawartą w nim „klauzulą spedytorską” może wszak posługiwać się wyłącznie innymi przewoźnikami i działać na całej

\* Klauzulę taką zawiera również wydany przez Konferencję Bałtycką w 1950 r. konosament bezpośredni pn. „Conlinethrull”.

trasie jedynie jako spedytor. Ponieważ wybierze on przewoźników uprawiających przewóz zawodowo, nie będzie można zarzucić mu winy w wyborze. Konosament — zawierający w takim przypadku zastrzeżenie, że przewoźnik (główny) odpowiada tylko za szkody powstałe na jego trasie — traci w pewnym stopniu swą wartość bo przewoźnik może nie przejąć przewozu towaru na żadnym z odcinków.

Całe to zagadnienie wymaga osobnej krytycznej analizy, szczególnie co do zagadnienia, czy obecnie stosowana konstrukcja prawa przewozu pośredniego jest ważna według prawa polskiego<sup>2</sup>.

Nie przesądając wyników takiej analizy należy stwierdzić, że przy przyjęciu ważności „klauzuli spedytorskiej” w konosamentach bezpośrednich (jak np. według praw skandynawskich) przewoźnik odpowiadałby na swojej trasie co najmniej od momentu przejścia przesyłki pod burtą przy załadunku aż do wylądowania przesyłki pod burtą. Za resztę faz przeładunku ze statku na statek przewoźnik mógłby nie odpowiadać na podstawie klauzul konosamentowych, lecz nie może wyłączyć odpowiedzialności za własne zaniedbania. Na przykład: jeżeli przewoźnik zleci składowanie wrażliwych towarów w pośrednim porcie przeładunkowym na otwartych placach, odpowie on za szkodę.

Sytuacja zmienia się zasadniczo, jeżeli przyjmemy, że „klauzula spedytorska” jest nie ważna i że przewoźnik wystawiający konosament bezpośredni odpowiadał będzie za cały przewóz, tak jakby wykonywał go w całości we własnym zakresie.

W tym przypadku wszelkie szkody zaszły podczas przeładunku i manipulacji w porcie pośrednim obciążąby przewoźnika. Dumniemianie działałoby na korzyść posiadacza konosamentu i przyjmowano by aż do przedstawienia przez przewoźnika przeciwdowodu, że szkoda powstała z winy przewoźnika.

Przewoźnik nie będzie odpowiadać tylko wtedy, jeżeli udowodni, że szkoda została spowodowana jedną z przyczyn wymienio-

<sup>2</sup> Z formalnego punktu widzenia nie widać obecnie w prawie polskim przepisu, który można by przeciwstawić klauzuli spedytorskiej w konosamentach bezpośrednich, by zakwalifikować ją jako nieważną — chyba że sąd uznałby ją jako sprzeczną z „zasadami współżycia społecznego w Państwie Ludowym” (art. 41 § 1 i art. 47 § 1 prz. og. pr. cyw.). W tym zakresie orzecznictwo sądów polskich ani radzieckich nie wypowiedziało się jeszcze.

nych w art. IV § 2 Konwencji Brukselskiej (odpowiednik art. 116 radzieckiego kodeksu morskiej żeglugi handlowej). Przewoźnikowi przysługiwałoby w każdym razie ustawowe ograniczenie odpowiedzialności (np. w prawie radzieckim do 1 000 rubli od pakunku czy jednostki towaru).

Takie rozwiązanie sprawy wydaje się bardziej słuszne i celowe. Polskie gospodarstwo narodowe jest zainteresowane w takim rozwiązaniu sprawy.

**PODSUMOWANIE UWAG O ZWOLNIENIU PRZEWOZNIKA OD ODPOWIEDZIALNOŚCI.** Dotychczas stawiano szczególny nacisk na zagadnienia, na warunki i na okoliczności, w których przewoźnik odpowiada za szkody ładunkowe powstałe podczas i wskutek załadunku, wylądowania i sztutowania. O okolicznościach, w których przewoźnik nie odpowiada za powstałe szkody ładunkowe, mówiono tylko wycinkowo; trzeba więc obecnie uwagi te zebrać i zreasumować.

W najbardziej ogólnej formie przedstawiono zagadnienie odpowiedzialności przewoźnika morskiego według zasad Konwencji Brukselskiej na schemacie na stronie 245. Przewoźnik morski odpowiada za szkody ładunkowe, to znaczy uszkodzenia, ubytki częściowe i utraty całkowite, od chwili przyjęcia przesyłki do momentu wydania jej odbiorcy, lecz za szkody powstałe 1) w okresie pomiędzy przyjęciem przesyłki a rozpoczęciem ładowania pod burtą oraz 2) w okresie po wylądowaniu przesyłki pod burtą przewoźnik może umownie (w formie odpowiednich klauzul konosamentowych i czarterowych, jeśli przechodzą one do konosamentów) ograniczyć i wyłączyć swą odpowiedzialność.

Takie umowne wyłączenie odpowiedzialności nie oznacza jednak, że przewoźnik w ogóle nie odpowiada za szkody ładunkowe, ponieważ w przypadku udowodnienia mu przez reklamującego winy w wyrządzeniu szkody, przewoźnik odpowiada za szkodę. A więc umowne wyłączenie odpowiedzialności za szkody ładunkowe (w tych granicach, w których jest w ogóle dopuszczalne) ma jedynie ograniczone znaczenie. Powoduje ono przerzucenie ciężaru dowodowego na osobę, która wnosi roszczenia o odszkodowanie.

Konwencja Brukselska wprowadziła do prawa morskiego dwie dalsze ważne zasady odnośnie zwolnienia przewoźnika morskiego od odpowiedzialności za szkody ładunkowe (por. lewą stronę schematu na str. 245), a mianowicie:

1. Przewoźnik morski nie odpowiada za skutki błędów nautycznych, chociażby nawet zawinionych przez niego samego, przez jego podwładnych lub inne osoby, którymi posługuje się w eksploatacji statku, chyba że błąd taki naruszał zasady „należytej staranności“ w doprowadzeniu i zapewnieniu statkowi zdolności żeglugowej zarówno pod względem nawigacyjnym jak i ładunkowym (por. str. 244 i dolne klatki po prawej stronie naszego schematu).
2. Przewoźnik morski nie odpowiada za szkody ładunkowe, którym pomimo dolożenia należytej staranności nie mógł zapobiec (on sam, jego podwładni i inne osoby, którymi się posługuje i wyręcza), lecz na przewoźniku ciąży każdorazowo obowiązek udowodnienia tego.

W związku ze stwierdzeniem pod punktem 2 należy podkreślić, że Konwencja, a także art. 116 radzieckiego kodeksu morskiej żeglugi handlowej wymienia przykładowo i tylko niektóre okoliczności, które zwalniają przewoźnika od odpowiedzialności będąc przeważnie okolicznościami nie zawinionymi przez niego. lecz — jak zaznaczono — przewoźnik zobowiązany jest w każdym poszczególnym przypadku udowodnić, że właśnie zaszła taka okoliczność i że nie ponosi on winy za jej powstanie, a skutkiem jej nie mógł zapobiec mimo dolożenia niezbędnej staranności.

W zakresie załadowania, wyładowania i sztauowania między innymi następujące okoliczności mogą uzasadnić zwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności za szkody ładunkowe:

- 1) pożar statku lub ładunku (ale niezawiniony);
- 2) wypadki siły wyższej (por. str. 108) oraz niebezpieczeństwo morza (por. str. 249);
- 3) zarządzenia władzy państwowej i organów sądowych, ale tylko wtedy, gdy zarządzeń tych nie spowodował przewoźnik, na przykład przez niezapłacenie opłat czy podatków, niedopełnienie wymaganych formalności, badań sanitarno-kwarantannowych itd.;

- 4) działania i zaniechania wysyłającego, załadowcy lub odbiorcy, szczególnie gdy przeprowadzają oni prace przeładunkowe oraz w zakresie przygotowania przesyłki do przewozu morszem (opakowanie i oznakowanie przesyłki, podanie jej ciężaru itp.);
- 5) naturalne właściwości danego towaru (por. str. 260);
- 6) gdy szkoda powstała w sposób niezawiniony przez statek przy lub wskutek akcji ratowniczej;
- 7) działania wojenne, rozruchy, strajki i lokauty.

W celu udowodnienia, że dana szkoda nie została zawiniona przez przewoźnika lub jego podwładnych, przewoźnik powinien przedstawić odpowiednią dokumentację. Zawiniem jest również niedolożenie należytej staranności przez przewoźnika morskiego i jego ludzi. Jednakże dla pewnych okoliczności, szczególnie dla wymienionych wyżej pod punktami 1, 2 i 6 (ale także dla innych, aczkolwiek rzadziej), moc dowodową mają zapiski dziennika okrętowego oraz sporządzony na ich podstawie protęst morski. Zapiski te mają jednak za sobą tylko domniemanie prawdziwości i twierdzenia dziennika okrętowego jak i protęstu morskiego można obalić odpowiednimi dowodami przeciwnymi. Zdarza się bowiem dość często, co stwierdziła u nas niejednokrotnie Izba Morska, że zapisy w dzienniku okrętowym bywają „iryzowane“, że podają okoliczności niezupełnie prawdziwe w celu wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika (i członków załogi) za szkody ładunkowe. Dowodem przeciwnym w stosunku do twierdzeń dziennika okrętowego może być na przykład atest rzeczoznawcy o wadliwej sztauerce (np. stwierdzenie niedostatecznego zabezpieczenia ładunku, brak wentylacji itd.), o niewłaściwym sposobie przeładunku lub o używaniu niewłaściwego sprzętu (np. sądząc po śladach używania haków sztauerskich, używania siatek stalowych zamiast manilowych itp.).

Odpowiedzialność przewoźnika morskiego jest w myśl Konwencji Brukselskiej ograniczona do kwoty £ 100 (funtów ang.) za jedną sztukę ładunku (np. za skrzynię, wiązkę, bełę itd.) lub za jednostkę ładunku przy towarach masowych (np. za tonnę, za standard itd.). Odnosi się to do wszystkich przypadków bez względu

na stopień zawinienia szkody (por. str. 258) i do wszelkich ładunków, poza żywymi zwierzętami i ładunkami pokładowymi oraz poza przypadkami, gdy zadeklarowano wartość towaru w konosamencie.

#### UMOWA O PRZELADOWANIE

**PRZELADUNEK JAKO TRANSPORT.** Dotychczas mowa była o podziale odpowiedzialności za przeladunek jedynie pomiędzy przewoźnika i osoby zainteresowane ładunkiem, przede wszystkim kontrahenta przewoźnika z umowy o przewóz. Obracaliśmy się więc w kręgu stosunków wynikających z umowy o przewóz, a jedynymi osobami, których dotyczyły rozważania o odpowiedzialności za załadowanie i wyładowanie, były: przewoźnik, charterujący lub wysyłający (frachtujący), załadowca i odbiorca.

Jednakże osoby te przeważnie nie są faktycznymi wykonawcami prac przeladunkowych. Najczęściej są one jedynie zleceniodawcami wobec specjalnych przedsiębiorstw przeladunkowych, z którymi umawiają się o dokonanie przeladunku.

Wykazano w uprzednim rozdziale, że w nowoczesnym prawodawstwie morskim przyjmuje się jako regułę, że za załadowanie i wyładowanie odpowiada wobec zainteresowanych ładunkiem przewoźnik morski. Lecz powyżej stwierdzono, że przewoźnik bywa jedynie zleceniodawcą prac przeladunkowych i to nie zawsze, bo bardzo często, także w portach krajów socjalistycznych, wykonawcą przeladunku lub zleceniodawcą (w stosunku do przedsiębiorstwa przeladunkowego) jest załadowca lub odbiorca.

Tak więc powstają nowe stosunki prawne, stosunki regresowe przewoźnika do wykonującego przeladunek, do przedsiębiorstwa przeladunkowego. Musimy więc zanalizować stosunki prawne wynikające na tle umowy o przeladowanie.

Umowa o przeladowanie towarów jest z reguły następstwem konsekwencją uprzednio zawartej umowy o przewóz, lecz stwarza ona nowy, samoistny, odrębny stosunek prawny.

Ponieważ umowa o przeladowanie nie została w naszym ustawodawstwie uregulowana osobno, dotyczyć jej będą przepisy ogólnego prawa cywilnego; rozwiązania problemu postawionego w tytule

niniejszego rozdziału szukać więc należy w ogólnym prawie cywilnym.

Przede wszystkim należałoby zdefiniować, jaki rodzaj umowy stanowi umowa o przeladunek. Najprostszym rozwiązaniem, koncepcją, za którą przemawia dużo argumentów, jest zdefiniowanie przeladunku jako transportu, czyli jako przewozu. Niektórzy chcą, by uznano przeladunek nawet jako przewóz morski i by w konsekwencji przeladowujący odpowiadał w myśl zasad prawa morskiego. Autorzy ci rozumują proste: wykonanie umowy przewozu zaczyna się z chwilą przejścia przesyłki i kończy się z chwilą wydania jej odbiorcy. Załadowanie w porcie wysyłkowym stanowi wstępne stadium przewozu, pierwsze przemieszczenie towarów. Wszak transport to nic innego jak przemieszczanie rzeczy w przestrzeni, a przeladunek stanowi właśnie także przemieszczenie. W porcie docelowym wyładowanie towarów zakończy ten transport, stanowi końcową fazę przewozu, bez której cały przewóz — jako przemieszczanie rzeczy z jednego miejsca na drugie, gdzie uzyskują nową użyteczność — nie miałby społecznego sensu.

Przeciw tym zapatrywaniom występują w nowszych czasach szereg innych autorów. Także wyroki sądów częściowo przyznają przeladunkowi charakter przewozu morskiego, w innych stanowczo odmawiają mu cech morskości, niekiedy nawet cechy transportu.

Przede wszystkim należy podkreślić, że badać chcemy sam przeladunek jako wyodrębnioną operację, niezależną od innych czynności i z nimi związanych zobowiązań. Podkreślenie to jest ważne szczególnie dlatego, by nie patrzeć (w tym rozdziale) na przeladunek jak na część umowy przewozu morzem. Bo rzeczywiście: wobec postanowienia Konwencji Brukselskiej mówiącej, że przewóz zaczyna się od ładowania, a kończy się dopiero z wyładowaniem, wynika bezsprzecznie, że załadowanie i wyładowanie należą do przewozu, że są uregulowane przez Konwencję razem i w ramach przewozu morskiego.

Ale Konwencja reguluje tylko stosunki prawne pomiędzy przewoźnikiem morskim a załadowcą i posiadaczem konosamentu. Wobec tych osób (w stosunkach z przewoźnikiem) przeladunek

stanowi integralną część transportu morskiego, wchodzi implicite do umowy przewozu ładunków morzem w granicach, w jakich konwencyjna definicja „przewozu towarów“ z art. I pkt e obejmuje operacje przeładunkowe, to znaczy od „pod burtą“ przy załadowaniu aż do „pod burtą“ przy wyładowaniu. Ponieważ artykuł ten definiuje przewóz towarów od rozpoczęcia załadowania towarów pod burtą do ukończenia wyładowania ich pod burtą, trzeba w konwencji przyjąć, że wszystko inne nie jest przewozem morskim. Prace przed dostawą towarów pod burtę przy załadowaniu oraz wszelkie czynności po odcięciu towarów z haka pod burtą po wyładowaniu nie stanowią zatem przewozu morskiego w znaczeniu Konwencji Brukselskiej.

**PRZEŁADUNEK JAKO USŁUGA.** Przeładunek jest usługą. Organizacje przeładunkowe zalicza się do tak zwanych portowych przedsiębiorstw usługowych. Istoty umowy o przeładunek szukać więc należy w kodeksie zobowiązań pod tytułem „Umowy o świadczenie usług“.

Przeładowanie obejmuje, jak to się określa, jedynie „materialne operacje“ przemieszczenia. Czasami jednak przedsiębiorstwa przeładunkowe wykonują również pewne czynności spedycyjne.

W polskich portach umowy o przeładunek występują przeważnie w czystej postaci, ponieważ ładunki bywają odbierane ze statku lub przekazywane na statek przez ekspedytora portowego we własnym imieniu i przekazywane przez tegoż na drugim końcu procesu przeładunkowego na skład, przewoźnikowi lądowemu itp., tak że przedsiębiorstwo przeładunkowe (Zarząd Portu) wykonuje rzeczywiście tylko fizyczne („materialne“) przemieszczenie towaru z jednego miejsca na drugie\*. Podkreśla to § 64 Regulaminu, który postanawia:

„Po dokonaniu odbioru towaru ze statku... ekspedytor lub jego rzeczoznawca kwituje armatorowi odbiór towaru“.

\* Trafnie umiemy zagadnienie jeden z autorów: „Zobowiązawszy się do wykonania prac przeładunkowych, przedsiębiorstwo to nie staje się ani przewoźnikiem, ani składownikiem, ani komisantem, ani... lecz pozostaje przedsiębiorstwem przeładunkowym“.

A więc normalnie poza szczególnymi przypadkami, gdy Zarząd Portu odbiera ładunek ze statku we własnym imieniu, czynności prawne wykonuje ekspedytor (jako odbiorca lub załadowca), podczas gdy Zarząd Portu jako przedsiębiorstwo przeładunkowe dokonuje jedynie fizycznego przemieszczenia towaru.

Przedsiębiorstwo przeładunkowe przemieszcza pewne rzeczy z jednego miejsca na drugie; jego usługa polega właśnie na dokonaniu tego przemieszczenia, na spowodowaniu, by pewien przedmiot znalazł się w innym, określonym umową miejscu, na przykład w ładowni statku, w magazynie, w wagonie itp. Zrozumiałe jest, że przedmiot ten musi znaleźć się w owym drugim miejscu w takim samym stanie, w jakim został przyjęty do przeładunku.

A więc przedsiębiorstwo przeładunkowe odpowiada — i to stanowi jego umowne zobowiązanie — za przeniesienie towaru oraz za pieczęć nad przenoszonym towarem. To drugie jest pochodnym, wtórnym zobowiązaniem, lecz implicite zawartym w umowie i w zobowiązaniu przeładowania czegoś. Wyłączenie tego zobowiązania musiałoby być w umowie szczególnie zastrzeżone.

Czy więc umowę o przeładunek można zakwalifikować jako umowę o pracę? Z samego sformułowania pytania widać, że umowa o przeładunek nie może być umową o pracę, bo nie chodzi tu o samo wykonywanie pewnych czynności, lecz o spowodowanie konkretnego skutku, o przeładunek; nie chodzi o umowę o wykonywanie pracy przy przeładunku, lecz o ukończone wykonanie pewnego zadania: chodzi o wynik, a nie o samo pełnienie usług; chodzi o rezultat i nie ma tu czasowego związku umownego. Nie ma więc żadnej z głównych cech umowy o pracę.

W okresie kapitalizmu wolnokonkurencyjnego (przedmonopolistycznego) prace przeładunkowe organizował sam kapitan lub kupiec (załadowca lub odbiorca). Rezerwowa armia robotników bez pracy była zawsze wystarczająco duża, by z łatwością znaleźć potrzebną ilość ludzi. Co najwyżej pomiędzy kapitanem a robotnikami wkraczał brygadier (w portach niemieckich byli to tzw. *Quartiersleute*). Wówczas były to umowy o pracę, zawierane pomiędzy kapitanem czy kupcem a robotnikami. Pośrednictwo brygadiera nie zmieniło tego stanu prawnego.

W nowszych jednak czasach, z nastaniem monopolistycznej fazy formacji kapitalistycznej oraz w formacji socjalistycznej robotnicy

są z reguły pracownikami przedsiębiorstwa przeładunkowego na mocy umowy o pracę.

Lecz umowa, mocą której przedsiębiorstwo to zobowiązuje się wykonać przeładunek nie jest już umową o pracę. Nie jest nią także wtedy, gdy na przykład kapitan „zamawia“ u przedsiębiorstwa kilku robotników do nieokreślonych i różnych prac, na przykład do wyczyszczenia ładowni, rozebrania lub wzniesienia grodzi, napełnienia worków itp.

Robotnicy pracujący na statku „na godziny“ otrzymują swe wynagrodzenie od przedsiębiorstwa, u którego są pracownikami i tylko jemu odpowiadają z umowy o pracę. Nie przeszkadza temu fakt mający na przykład z reguły miejsce przy wykonywaniu prac sztauerskich, że robotnicy wykonują polecenia kierownictwa statku, że podlegają jego technicznemu wskazówkom i kontroli (por. § 105 Regulaminu). Jednakże nie jest to stosunek bezpośredniej zależności, bezpośredniego podporządkowania. W grupie robotników jeden jest tak zwanym przodownikiem (formanem), czyli kierownikiem zespołu, brygady czy drużyny, reprezentującym przedsiębiorstwo przeładunkowe — i kapitan zwraca się do niego z poleceniami, które tenże przekazuje robotnikom. Jeżeli w praktyce portowej nieraz opuszcza się to ogniwo pośrednie, może to się dziać tylko za zgodą przodownika czy przedsiębiorstwa przeładunkowego. Błędy robotnika są błędami przedsiębiorstwa przeładunkowego i ono odpowiada za nie wobec zleceniodawcy.

Czy mamy więc przy przeładunku do czynienia z umową zlecenia czy z umową o dzieło? Zbadajmy stosowane i zawierane umowy typowe z przedsiębiorstwami przeładunkowymi.

W jednej grupie takich umów (a przedtem w ofertach lub w taryfach) wyszczególniane są dokładne czynności, jakie za podaną opłatą przedsiębiorstwo zobowiązuje się wykonać. W rachunkach podaje się podobnie: wykonaną czynność, ilość jednostek miary tej czynności, cenę jednostkową i iloczyn tych wielkości. A więc na przykład przeładunek w relacji magazyn-burta lub wagon-burta, lub też sztautowanie, ewentualnie z rozróżnieniem, czy prace wykonuje się osprzętem statku, czy urządzeniami portowymi.

W tej grupie umów z przedsiębiorstwami przeładunkowymi wymienia się więc przedmiot umowy jako pewną ukończoną czynność, jako określony wynik, jako wykonanie konkretnie opisanej, znanej

obu stronom pracy fizycznej i pracy urządzeń mechanicznych w celu doprowadzenia do pożądanego rezultatu, jakim ma być przemieszczenie danego towaru. Przedmiotem tej grupy umów jest bez wątpienia spowodowanie określonego rezultatu: są to więc umowy rezultatu, umowy o dzieło.

Przedmiotem drugiej grupy umów z przedsiębiorstwami przeładunkowymi jest na przykład dostarczenie robocizny do prac nie określonych lub określonych, lecz nie mających miernika dla określenia ich rezultatu; przedsiębiorstwo oferuje „robocizną na godziny“ lub na przykład pracę dźwigu na godziny, to znaczy że zleceniodawca opłaca pewną stawkę za każdą roboczegodzinę, roboczodniówkę itp. Oczywiście że w wypadku tym różniczkuje się różne usługi w zależności od kwalifikacji jej wykonawców czy potrzebnego i używanego sprzętu.

Jeżeli zleceniodawca nie uzyskuje spodziewanych wyników z powodu złych zamiarów przysłanych pracowników lub ich rażącej niekompetencji, nieumiejętności w stosunku do normalnie wymaganych umiejętności pracownika danej specjalności (jak np. windziarza, „krawca“ — do naprawy opakowań), zleceniodawca może mieć roszczenie do przedsiębiorstwa.

Widzimy więc w tej grupie umów z przedsiębiorstwami przeładunkowymi elementy definiujące je jako umowy zlecenia. Nie mogą to być umowy o dzieło, bo nie ma konkretnego dzieła do wykonania. Miarą, według której zleceniodawca opłaca wynagrodzenie za tego rodzaju usługi, jest z reguły jednostka czasu, a więc roboczodniówki robotników, godziny zatrudnienia dźwigu itp. Nie jest to też umowa o pracę, bo zleceniodawca, mimo że ma prawo dawania wszelkich instrukcji co do techniki wykonywania prac, nie posiada jednak zwierzchnictwa nad pracownikami i urządzeniami. Może na przykład polecać dźwigowi wykonywanie określonych ruchów, lecz nie może wchodzić w sprawy eksploatacji dźwigu, jego obsługi, zużycia energii itp. Może zakwestionować sposób i jakość wykonywania zlecenia czy poszczególnych jego faz i z tego powodu może mieć roszczenie do zleceniobiorcy, lecz nie do poszczególnego pracownika.

Tę grupę prac wykonywanych przez przedsiębiorstwa przeładunkowe podporządkujemy więc przepisom o umowach zlecenia.

W praktyce występuje dużo częściej pierwsza grupa umów, których przedmiot zostaje urzeczywistniony w konkretnym wyniku pracy, co stwarza podstawę do podporządkowania ich przepisom o umowie o dzieło.

Przeładunek mimo wszystko ma dużo cech upodabniających go do transportu. Oczywiście jest to transport szczególnego rodzaju, lecz istota transportu, to znaczy przemieszczanie rzeczy z jednego miejsca na drugie, owe „wykańczanie procesu produkcyjnego“ bez wątplenia tkwi także w przeładunku. Ponieważ umowa o transport podobna jest najbardziej do umów o dzieło, stąd także można tu zaliczyć umowę o przeładowanie.

Umowy z przedsiębiorstwami przeładunkowymi, w których nie można dostrzec konkretnego dzieła, nie są właściwie umowami o przeładowanie; przedmiotem ich nie jest bowiem dokonanie przeładunku ani zobowiązanie doprowadzenia czegoś do konkretnego stanu i rezultatu, lecz różne czynności i usługi.

#### ODPOWIEDZIALNOŚĆ WYKONUJĄCEGO PRZEŁADUNEK

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ DELIKTOWA I KONTRAKTOWA.** Zdefiniowawszy istotę i charakter umowy o przeładowanie rozwiązaliśmy zarazem kwestię odpowiedzialności przedsiębiorstwa przeładunkowego i zagadnienie praw regresowych przewoźnika morskiego w stosunku do wykonującego prace przeładunkowe.

Stosunki cywilno-prawne na tle przeładunku mogą być regulowane przez: 1) postanowienia umowy, 2) zwyczaje oraz 3) odnośne przepisy kodeksu zobowiązań.

Umowa o przeładowanie stając się w większości portów typową umową adhezyjną, umową przystąpienia, zawiera często klauzule ograniczające odpowiedzialność przedsiębiorstwa. Według dotychczas panujących zapatrywań i interpretacji prawa zobowiązaniowego klauzule te są ważne, z wyjątkiem sytuacji specjalnie uregulowanych. Tak na przykład według art. 152 kodeksu zobowiązań w połączeniu z art. 155 ograniczenie lub wyłączenie z góry odpowiedzialności za wszelkie szkody wyrządzone przez ruch urządzeń poruszanych za pomocą elektryczności, pary, motorów spali-

nowych itp. jest nieważne.\* Będzie to więc miało zastosowanie w portach polskich do przeładunku dokonywanego za pomocą dźwigów, konwojerów, sztaplałek. W tym sensie zawyrokowano również w Wielkiej Brytanii i we Francji.

Znaczenie z wyjątków zanika w państwach, w których nadbudowa prawna jest świadomie tworzona. Natomiast w państwach, w których zwyczaj rodzi się jako samorodny wykwit współżycia, najczęściej jednak narzucany przez silniejszego partnera w celu wyzyskania słabszego kontrahenta, stanowi on jeszcze ważne i dość wydajne źródło prawa; zwyczaj często ochrania monopolistyczne przedsiębiorstwa przeładunkowe.

Według zasad kodeksu zobowiązań każdy odpowiada za szkodę wyrządzoną drugiemu swym czynem (działaniem lub zaniechaniem), jeśli sprawcy można przypisać winę. Jest to tak zwana odpowiedzialność deliktowa. Z drugiej strony odpowiedzialność może także wynikać ze stosunku umownego, z niewypełnienia lub wadliwego wykonania zobowiązania zaciągniętego dobrowolnie lub wynikłego z innego zdarzenia, z którym ustawa łączy powstanie zobowiązania i odpowiedzialności. Jest to tak zwana odpowiedzialność kontraktowa.

Główną i najważniejszą różnicę (z punktu widzenia naszej praktyki portowo-żeglugowej) pomiędzy odpowiedzialnością deliktową i kontraktową stanowią źródła i sposób powstania tej odpowiedzialności. Tak więc źródłem odpowiedzialności deliktowej jest przede wszystkim szkoda wyrządzona czynem niedozwolonym; poszkodowany musi udowodnić winę osoby odpowiedzialnej, by móc rościć odszkodowanie. Natomiast odpowiedzialność kontraktowa występuje, gdy naruszono normy prawne (przede wszystkim umowne) obowiązujące pomiędzy podmiotami; działa wtedy domniemanie winy osoby odpowiedzialnej (a więc nie trzeba udowodniać winy tej osoby; samo zaistnienie zdarzenia naruszającego np. umowę pozwala przyjąć winę osoby odpowiedzialnej).

\* Art. 152 kodeksu zobowiązań: „... od tej odpowiedzialności mogą uwolnić się tylko wówczas, gdy udowodnią, że szkoda powstała 1) wyłącznie z winy poszkodowanego lub 2) osoby trzeciej, za której czyny nie ponoszą odpowiedzialności, albo 3) wskutek siły wyższej”.

Tak więc zagadnienie sprowadza się do rozstrzygnięcia kwestii a) odpowiedzialności deliktowej i b) odpowiedzialności kontraktowej na tle przeładunku.

Odpowiedzialność deliktowa jest — jak wspomniano — z reguły wynikiem czynu niedozwolonego. Przy przeładunku może się dopuścić czynu niedozwolonego jedynie pewna osoba lub grupa ludzi.

Jednakże trzeba tu rozróżnić sytuację, gdy osoba dopuszczająca się czynu niedozwolonego jest pracownikiem przedsiębiorstwa przeładunkowego i gdy nim nie jest.

W tym drugim wypadku winny odpowiada oczywiście sam bezpośrednio wobec poszkodowanego.

Gdy natomiast winny czynu niedozwolonego jest pracownikiem przedsiębiorstwa przeładunkowego, trzeba zapytać, czy wyrządził on szkodę w związku z przeładunkiem, czy nie. Za szkody wyrządzone przez pracowników przedsiębiorstwa nie w związku z pracami przeładunkowymi odpowiada oni bezpośrednio wobec poszkodowanego tak samo, jakby nie byli pracownikami przedsiębiorstwa. Ale na przykład kradzież rzeczy podczas przeładunku stanowi oczywiście czyn „w związku z pracami przeładunkowymi” i za szkodę odpowiada przedsiębiorstwo przeładunkowe.

Za właściwe działanie urządzeń i sprzętu statkowego odpowiada przewoźnik, chyba że wypadek został spowodowany przyczyną leżącą poza sferą kontroli kierownictwa statku\*, konkretnie biorąc, wypadkiem siły wyższej. Przewoźnik odpowiada więc deliktowo za bezpieczeństwo pracy na statku, poza tym jednak robotnicy mogą mieć roszczenie tylko do swego pracodawcy, to jest przedsiębiorstwa przeładunkowego\*\*. Kilka wyroków potwierdza tę zasadę.

Odpowiedzialność kontraktowa występuje w przypadku, gdy dla poszkodowanego powstała szkoda wskutek naruszenia

\* W jednym z belgijskich orzeczeń w dwu instancjach przypisano pełnięcie renera (tj. liny dźwigającej unos) jego wewnętrznej ukrytej wadzie, której I oficer (jako opiekun osprzętu pokładowego) nie był obowiązany szukać i sprawdzić mimo zewnętrznie widocznego zardzewienia liny. W Polsce mielibyśmy zastrzeżenie co do tego wyroku.

\*\* Zasada ta zostaje ponadto podkreślana w umowach o przeładowanie. Na przykład „kontrakty sztauerskie” z licencjonowanymi przedsiębiorstwami

norm obowiązujących między nim a ponoszącym odpowiedzialność.

Zródłem tych norm obowiązujących między poszkodowanym a ponoszącym odpowiedzialność jest przede wszystkim umowa ważnie zawarta, z tym jednak, o czym należy koniecznie pamiętać, że zwyczajnie stanowią domniemane klauzule umowy.

Przedsiębiorstwo przeładunkowe odpowiada więc z umowy o przeładowanie wobec swego kontrahenta — jeżeli nie zastrzeżono w umowie odmiennie — za każdą szkodę, chyba że szkoda powstała 1) w wyniku działania siły wyższej lub 2) w wyniku działania osoby, za którą przedsiębiorstwo nie odpowiada, co przedsiębiorstwo przeładunkowe musiałoby udowodnić. To jest zasada wynikająca ze zdefiniowanej uprzednio istoty i charakteru umowy o przeładowanie.

W tak postawionej zasadzie zaraz widać dopuszczalne wyjątki, gdyż zastrzeżenie „jeżeli nie zastrzeżono w umowie odmiennie” wskazuje na sposób wykluczenia lub osłabienia odpowiedzialności kontraktowej.

Z prawa tego przedsiębiorstwa przeładunkowe z reguły korzystają. Tak na przykład w starych „warunkach ogólnych taryfy sztauerskiej” portów polskich z dnia 1 września 1949 r. pkt 9 przewidywał:

„przedsiębiorstwo odpowiada za szkody wyrządzone statkowi i jego przynależnościom oraz ładunkowi podczas drogi (passage) od nadburcia statku (!) do ładowni tyłko w takim wypadku, jeżeli udowodni ono winę przedsiębiorstwa w wyrażeniu szkody...”

Natomiast obecnie obowiązujący Regulamin z 10. 7. 1953 r. formuluje zasadę odpowiedzialności Zarządu Portu w § 181 inaczej:

„przeładunkowymi w portach francuskich przewidują w pkt 5: „Gdyby kilkunastu robotników uleżał wypadkowi z powodu błędu lub zaniedbania ludzi sztauera (przedsiębiorstwa przeładunkowego), żadna reklamacja nie będzie wniesiona przeciw statkowi czy kapitanowi. Ryzyko i jego następstwa mają być ponoszone przez sztauera”.

Podobnie w formularzach belgijskiego (antweipskiego) związku przedsiębiorstw przeładunkowych — Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stauberbedrijf w Antwerpii.



„Zarząd Portu ponosi odpowiedzialność za uszkodzenie i braki powstałe w czasie przeladunku“.

Według starszego (obecnie już nieaktualnego) przepisu odbierało się przewoźnikowi (jako zleceniodawcy) prawo powoływania się na domniemanie, że każda zaszła szkoda została zawiniona przez przedsiębiorstwo przeladunkowe. Gdyby nie wspomniane zastrzeżenie, domniemanie działałoby na korzyść przewoźnika. W ten sposób ciężar dowodowy przerzucono na przewoźnika, który musiał udowodnić winę przedsiębiorstwa przeladunkowego, jeżeli chciał je obciążyć odpowiedzialnością za szkodę.

Obecnie natomiast, gdy wykonanie przeladunku zleca przewoźnik, przedsiębiorstwo przeladunkowe odpowiada wobec niego kontraktowo za wszelkie powstałe w związku z tym szkody — jeżeli w konkretnej umowie nie zastrzeżono czego innego.

Gdy przeladunek jest wykonywany nie na zlecenie przewoźnika, lecz innej osoby, a w szczególności zainteresowanego ładunkiem, sytuacja staje się nieco skomplikowana i wymaga osobnego rozważenia.

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA PRZELADUNEK WYKONYWANY PRZEZ ZAINTERESOWANYCH ŁADUNKIEM.** Zagadnienie praw regresowych przewoźnika morskiego do wykonującego przeladunek jest, jak widać z powyższego, uregulowane w kodeksie zobowiązań w sposób jednoznaczny, logiczny i nie nasuwający wątpliwości.

Jedynym wyjątkiem jest sytuacja, gdy wykonującym przeladunek jest jeden z zainteresowanych ładunkiem, to znaczy czarterujący lub frachtujący, załadowca lub odbiorca.

Jest to zagadnienie szczególnie aktualne w praktyce portów socjalistycznych, w których przeladunek ze statków i na statki jest wykonywany w dużej części na zlecenie krajowych central importowo-eksportowych jako konsekwencja zawierania umów przewozu (szczególnie czarterów) na warunkach „free in“ (wolne załadowanie), „free discharge“ (wolne wyladowanie), „f. i. o.“ itp.

Dawniej, gdy w umowie przewozu kontrahent przewoźnika przyjmował na siebie zobowiązanie wykonania przeladunku, było

to równoznaczne z przejęciem odpowiedzialności za szkody wynikłe przy przeladunku. Była to odpowiedzialność kontraktowa, co oznaczało, że przyjmowano i domniemywano aż do przedstawienia przeciwdowodu, że każda szkoda powstała z winy tego, kto podjął się umownie wykonania przeladunku.

Sytuację taką mamy do dziś, lecz jest ona dopuszczalna — jeśli chodzi o żeglugę morską — tylko w czarterach i jedynie w stosunkach pomiędzy przewoźnikiem i czarterującym. Jeżeli w czarterze czarterujący przejmuje na siebie zobowiązanie wykonania przeladunku, to odpowiada on (wobec przewoźnika) kontraktowo za powstałe przy tym szkody bez względu na to, czy wykonywał prace własnymi pracownikami, czy też zlecił przeladunek osobnemu przedsiębiorstwu. Czarterujący będzie miał do przedsiębiorstwa przeladunkowego roszczenie zwrotne oparte o warunki umowy o przeladowanie zawartej z takim przedsiębiorstwem i o dalsze normy prawne (jak np. obowiązujące w naszych portach Regulamin z 10. 7. 1953 r.).

Jeżeli ani w umowie o przeladowanie, ani zwyczajowo nie uregulowano kwestii odpowiedzialności za szkody towaru, to przedsiębiorstwo przeladunkowe odpowiada wobec swego zleceniodawcy kontraktowo, to znaczy działa przeciw niemu domniemanie, że każda zaszła szkoda powstała z jego winy.

Sytuacja zostaje jednak radykalnie zmieniona przez Konwencję Brukselską lub przez ustawy oparte na jej zasadach. Jak widzieliśmy uprzednio, Konwencja przepisuje w sposób bezwzględny, nie dopuszczający umownych alternatyw, odpowiedzialność przewoźnika za przeladunek wobec załadowcy i posiadaczy konesamentów (nie będących czarterującymi) od „pod burtą“ aż do „pod burtą“ przy wyladowywaniu.

Konwencja Brukselska jako prawo specjalne ma pierwszeństwo przed przepisami kodeksu zobowiązań stanowiącego w stosunku do Konwencji prawo ogólne. Poza tym w kwestii odpowiedzialności za przeladunek postanowienia Konwencji stanowią prawo imperatywnie obowiązujące, w przeciwieństwie do odnośnych artykułów kodeksu zobowiązań, które kwalifikuje się jako przepisy dyspozytywne.

W rezultacie — tam, gdzie obowiązują zasady Konwencji Brukselskiej — są nieważne postanowienia umowne przerzucające odpowiedzialność za przeładunek na zainteresowanych ładunkiem, to znaczy na wysyłającego, załadowcę i odbiorcę — nie będących czarterującymi. To ostatnie zastrzeżenie dotyczy jednakże tylko tych czarterpartii, które nie włączają zasad Konwencji Brukselskiej. Nowsze formularze czarterowe właśnie włączają Konwencję\*, tak by obowiązywała również wobec czarterującego; jest to wszak istotny cel zamieszczania w czarterpartiach tak zwanej „General Paramount Clause“ i polski czarterujący powinien zważać na to, by w formularzach czarterpartii, które nie zawierają takiej klauzuli, zawsze dopisywano odpowiednią wzmiankę (np. „The General Paramount Clause is deemed to be incorporated in this charterparty“ — ogólną klauzulę Paramount uważa się za włączoną do niniejszej czarterpartii).

Czy oznacza to, że są w ogóle nieważne wspomniane wyżej klauzule umowne, jak na przykład tak często stosowane „free in“ (wolne załadowanie), „free discharge“ (wolne wyładowanie) f. i. o. itp.? Nie, lecz Konwencja zmieniła w istotny sposób interpretację tych zwrotów.

Uprzednio — a obecnie jeszcze w tych rzadkich przypadkach, których nie dotyczą zasady Konwencji — gdy kontrahent przewoźnika przejmował na siebie zobowiązanie wykonania przeładunku\*\*, przejmował zarazem odpowiedzialność (kontraktową) za ewentualne szkody powstałe w związku z tym. To, że kontrahent posługiwał się przy tym ewentualnie odrębnym przedsiębiorstwem, nie zmieniało w niczym stosunku wobec przewoźnika.

Obecnie jednak, tam gdzie obowiązują zasady Konwencji Brukselskiej, wszelkie klauzule rozdzielające przeładunek inaczej, niż to przewiduje Konwencja (tzn. pod burtą statku), mogą dotyczyć jedynie

- 1) zobowiązania wykonania przeładunku,

\* Między innymi w „Polconie“, „Oreconie“, „Baltconie“, także w „Sowflozie“, gdzie przepisy są dosłownie zamieszczone.

\*\* „The Charterers to effect the discharge free of cost and risk to the vessel“ — tak brzmi przeważnie odnośna klauzula w czarterpartiach.

- 2) poniesienia jego kosztów, ale nie przejęcia odpowiedzialności za prace przeładunkowe.

Czołowy komentator angielskiego prawa morskiego Scrutton, który zauważył trudności na tle stosowania klauzul o „wolnym“ przeładunku, zaproponował więc następujące rozwiązanie:

„Załadowca wyznacza dobrego sztauera i potem pozostawia go jako podwładnego (*servant*) armatorowi, jak gdyby ów został wybrany przez samego armatora“.

Nasuwa się jednak pytanie: czy może powstać umowny stosunek prawny pomiędzy przewoźnikiem i przedsiębiorstwem przeładunkowym bez wiedzy, bez zgody, a może i bez świadomości tego ostatniego o tym? Trzeba by było chyba nałożyć na załadowcę lub odbiorcę obowiązek zastrzeżenia w umowie z przedsiębiorstwem przeładunkowym, że zlecniodawcą prac przeładunkowych jest przewoźnik (armator). Takie rozszerzenie obowiązków musiałoby nastąpić w drodze ustawodawczej; nie wystarczyłoby u nas nawet orzecznictwo. Stąd też wydaje się, że konstrukcja Scruttona stanowi uproszczenie, które w polskim systemie prawnym nie może mieć zastosowania.

Inni autorzy woleli tego zagadnienia nie poruszać.

Na tle polskiego prawa cywilnego zagadnienie wydaje się wyglądać następująco: zasada wolności umów („wszystko zależy od umowy“) doznaje ograniczenia przez Konwencję Brukselską i nie można przerzucić odpowiedzialności kontraktowej za przeładunek na zainteresowanego ładunkiem.

Jeżeli przeładunek wykonuje sam załadowca lub odbiorca, można dorozumiewać się, że stawia on swą organizację przeładunkową do dyspozycji kierownictwa statku. Wtedy mamy takie stosunki prawne: za szkodę odpowiada wobec posiadacza konosamentu (lub wobec załadowcy — przed wystawieniem konosamentu) przewoźnik morski; przewoźnik natomiast ma regres do swego kontrahenta (który zobowiązał się wykonać przeładunek) na podstawie winy deliktowej (a więc nie winy kontraktowej), której zaistnienie musi udowodnić.

Podobną sytuację mamy, gdy kontrahent przewoźnika z umowy o przewóz powierzy wykonanie prac przedsiębiorstwu przeła-

dunkowemu. O winie w wyborze nie może być mowy, gdy przedsiębiorstwo zajmuje się przeladunkiem zawodowo, tym bardziej, gdy jest ono jedynym przedsiębiorstwem tego rodzaju, jak to ma miejsce w portach polskich, radzieckich i wielu innych. Znowu więc przewoźnik odpowiada z konosamentu według postanowień Konwencji Brukselskiej, natomiast prawa regresowe przewoźnika mogą opierać się jedynie na udowodnionej winie deliktowej.

Konwencja Brukselska w art. IV § 2 pkt i zwalnia wprawdzie przewoźnika od odpowiedzialności za szkodę wynikłą

„z czynu lub przeoczenia załadowcy lub właściciela towarów, jego agenta lub przedstawiciela“,

lecz przewoźnik chcący powołać się na ten przepis musi znowu udowodnić, że szkoda powstała z czynu załadowcy (czynu którego, mimo staranności, nie mógł zapobiec).

Za dalsze „ładowe“ fazy przeladunku, to znaczy za wszelką manipulację towarem przed dostawą towaru pod burtę statku lub też po wyładowaniu unosu pod burtą, przedsiębiorstwo przeladunkowe odpowiada kontraktowo wobec tego, kto dał zlecenie wykonania tych operacji, a więc domniemanie każe przyjmować (aż do przedstawienia konkretnego przeciwdowodu), że każda szkoda, to jest utrata, ubytek czy uszkodzenie, nastąpiła z winy przedsiębiorstwa przeladunkowego. Wobec innych osób przedsiębiorstwo przeladunkowe odpowiada deliktowo.

#### PODSUMOWANIE ROZDZIAŁU

Warto zebrać i pokrótce powtórzyć wnioski, jakie wysuwały się w toku przedstawiania i analizowania postawionego w niniejszym rozdziale zagadnienia. To jest odpowiedzialności morską przewoźnika oraz przedsiębiorstwa przeladunkowego za załadowanie i wyładowanie towarów w przewozach morskich.

Przede wszystkim należy podkreślić, że postanowienie Konwencji Brukselskiej i ustawodawstw opartych na jej zasadach obciążające przewoźnika morską odpowiedzialnością za troskę o właściwe załadowanie i wyładowanie, stanowi przepis o charakterze imperatywnym, bezwzględnie obowiązujący, nie-

zmienialny ani w drodze umowy, ani tym bardziej przez zwyczaj (*ius cogens*).

Załadowanie zaczyna się „pod burtą“ statku, a wyładowanie kończy się „pod burtą“ lub, jak się mawia niekiedy, „wzdłuż burty“.

Interpretację zwrotu „pod burtą“ czy „wzdłuż burty“ ustalają jeszcze na obecnym etapie rozwojowym zwyczaje poszczególnych portów. W większości portów, na przykład radzieckich, francuskich, „pod burtą“ oznacza, że statek otrzymuje lub wydaje towar uformowany w unos przy statku, w zasięgu urządzeń przeladunkowych statku lub urządzeń spoza niego, których wybór zasadniczo należy do przewoźnika.

Za dokładny moment początku załadowania przyjmuje się przeważnie moment zaczepienia unosu na haku lub też moment uniesienia unosu, a przy wyładowaniu — moment odcepienia unosu z haka urządzenia przeladunkowego lub też moment położenia unosu na nabrzeżu albo na pojeździe stojącym wzdłuż burty statku.

Zasady te obowiązują tak samo przy przeladunku za pomocą osprzętu przeladunkowego statku jak i urządzeń spoza statku. Przewoźnik odpowiada bowiem za wybór właściwego urządzenia przeladunkowego.

Wyżej zdefiniowano minimalną granicę odpowiedzialności przewoźnika morską. W zasadzie odpowiada on od chwili przyjęcia towaru aż do momentu wydania go odbiorcy; lecz za szkody powstałe w okresie pomiędzy przyjęciem towaru a rozpoczęciem ładowania pod burtą oraz w okresie po wyładowaniu towarów aż do momentu wydania ich odbiorcy przewoźnik morski może umownie ograniczyć i wykluczyć swą odpowiedzialność.

Umowne ograniczenie odpowiedzialności nie może jednak dotyczyć odpowiedzialności za zaniedbania własne przewoźnika. Tak więc, mimo umownego ograniczenia odpowiedzialności za losy towaru po wyładowaniu ich pod burtą, przewoźnik powinien dołożyć wszelkich starań, by towary zostały wydane odbiorcy w stanie nienaruszonym.

W razie wątpliwości, czy szkoda powstała przed, czy po załadunku lub wyładunku, domniemywa się, że wypadek szkodowy

miał miejsce podczas załadowania lub wyładowania i szkoda obciąża przewoźnika morskiego.

Na przewoźniku ciąży obowiązek ewentualnego udowodnienia, że szkoda powstała w okresie, w którym nie ponosi on odpowiedzialności za towar lub też, że powstała ona z przyczyn stojących poza kontrolą jego, jego podwładnych i zleceniobiorców, którymi posługuje się przy wykonywaniu umowy o przewóz.

Mimo że Konwencja Brukselska wyłącza spod swych postanowień żywe zwierzęta i ładunki pokładowe, zasady odpowiedzialności przewoźnika za załadowanie i wyładowanie odnoszą się w myśl orzecznictwa także do takich ładunków. Żadne inne towary nie mogą być wyłączone spod powyższych zasad, w szczególności ani sztuki ciężkie, ani towary kruche i łamliwe czy nawet niebezpieczne, jeżeli były przewoźnikowi zgłoszone jako takie.

Odpowiadając za załadowanie i wyładowanie przewoźnik nie powinien ładować, ani nie powinien pozwolić ładować towary podczas deszczu ani w okresach czy okolicznościach narażających towary na szwank.

Przy manipulacji towarami i przy przeładunku ich ze statku na statek w ramach przewozu pośredniego (łamanego) na podstawie konosamentu bezpośredniego przewoźnicy morscy wykorzystują w dobie obecnej zasadę wolności umów i za pomocą tak zwanej klauzuli spedytorskiej ograniczają swą odpowiedzialność tylko do części trasy przewozu, na której wykonują przewóz statkami własnymi lub statkami cudzymi, lecz przez nich eksploatowanymi (np. na podstawie czarteru na czas). Za szkody powstałe na odcinkach, na których przewóz wykonują statki innych przewoźników, przewoźnicy główni nie odpowiadają.

Przy przyjęciu takiej konstrukcji prawnej przewozu pośredniego przewoźnik odpowiada za załadowanie i wyładowanie tylko na swoim odcinku według zasad wyłożonych poprzednio, to znaczy minimalnie od „pod burta” przy załadowaniu do „pod burta” przy wyładowaniu, a zasadniczo (jeśli umownie nie zastrzeżono czego innego) od przyjęcia przesyłki do momentu wydania jej.

Jeżeli odrzucimy powyższą konstrukcję przewozu pośredniego i nie uznamy ważności klauzuli spedytorskiej, a przewóz pośredni

uważać będziemy za jednolity transport wykonywany w kilku etapach przez przewoźnika, który wystawił konosament bezpośredni, to za całą manipulację, przeładunek i składowanie towaru w porcie pośrednim odpowiadać będzie przewoźnik według zasad Konwencji Brukselskiej, to znaczy tak samo jak za przewóz.

O ile obciążenie przewoźnika odpowiedzialnością za załadowanie i wyładowanie wynikało w rozwoju z taré i przeciwieństw pomiędzy grupami przedsiębiorców i ich monopolów, a więc stanowi normę prawną o charakterze wybitnie przejściowym, o tyle odpowiedzialność przewoźnika morskiego za sztauowanie leży w samej istocie jego zawodowych czynności i ma charakter bardziej trwały. Nie ma bowiem bezpiecznego przewozu morskiego bez właściwego sztauowania towarów.

Gdy sztauowanie narusza bezpieczeństwo towaru podczas przewozu, mówimy o błędach handlowych sztauowania; gdy natomiast wadliwe sztauowanie zagraża bezpieczeństwu statku, a więc czyni statek niezdatnym do żeglugi morskiej, mamy do czynienia z błędem nautycznym sztauowania.

Przewoźnik morski odpowiada za szkody wyrządzone oboma rodzajami błędów sztauowania.

Wszystkie powyższe uwagi o odpowiedzialności morskiego przewoźnika za załadowanie, sztauowanie i wyładowanie mają zastosowanie w stosunkach — regulowanych zasadami Konwencji Brukselskiej — pomiędzy przewoźnikiem a załadowcą i posiadaczami konosamentu bez względu na to, kto ponosi koszty prac przeładunkowych i kto wykonuje te prace.

Wyłączone zasady mogą ulec umownej zmianie tylko w czarterpartiach, w których wolno, jak dotychczas, dowolnie uregulować stosunek prawny pomiędzy przewoźnikiem i czarterującym. Jedynie w Związku Radzieckim (a niebawem także w naszym kraju) wyłożone zasady o odpowiedzialności przewoźnika za załadowanie i wyładowanie odnoszą się zarówno do stosunków wynikających z konosamentu, jak i do czarterpartii.

Przewoźnikowi przysługują szereg praw regresowych do wykonującego prace przeładunkowe. Wykonującym prace przeładunkowe jest z reguły wyspecjalizowane przedsiębiorstwo przeładunkowe. Gdy przedsiębiorstwo takie wykonuje przeładunek

na podstawie umowy z przewoźnikiem, w umowie tej można dowolnie uregulować kwestię odpowiedzialności za szkody zasie podczas przeładunku. Dowolność ta jest ograniczona jedynie wtedy, gdy ma naruszyć obowiązujące przepisy i porządek społeczny. Gdy umowa nie przewidziała postanowienia o odpowiedzialności przedsiębiorstwa przeładunkowego, przyjmuje się, że przedsiębiorstwo to obciąża (wobec swego kontrahenta) odpowiedzialność kontraktową, co oznacza, że domniemywa się do czasu przeprowadzenia przeciwdowodu winę przedsiębiorstwa przeładunkowego za każdą szkodę powstałą podczas przeładunku.

Sprawa komplikuje się nieco, gdy tym, kto zobowiązał się przeprowadzić prace przeładunkowe, jest zainteresowany ładunkiem, w stosunku do którego obowiązują przewoźnika przepisy Konwencji Brukselskiej lub prawa oparte na jej zasadach. Przepisy te jako „lex specialis”, a do tego jako „ius cogens”, wykluczają stosowanie i uznanie norm umownych dotyczących umniejszenia odpowiedzialności przewoźnika, a w konsekwencji wykluczają także możliwość obciążenia wykonującego przeładunek odpowiedzialnością kontraktową. Dlatego prawa regresowe przewoźnika do zainteresowanego ładunkiem, wykonującego przeładunek przy pomocy własnej organizacji lub przy pomocy innego przedsiębiorstwa, mogą opierać się tylko na odpowiedzialności deliktowej, mogą wynikać z u d o w o d n i o n e g o czynu niedozwolonego, jakiego dopuścił się zainteresowany ładunkiem lub osoby, którymi posługiwał się on przy wykonywaniu przeładunku.

#### WNIOSKI KOŃCOWE

Zbadanie i przeanalizowanie obszernego materiału roboczego dało klucz do zagadnienia postawionego w niniejszym rozdziale: kto i w jakim zakresie odpowiada za załadunek i wyładunek. Okazuje się bowiem, że na przekór pracom nauki i legislatury kapitalistyczni armatorzy stawiają opór nowym zasadom. Pierre Vildiers, belgijski autor i praktyk żeglugowy, stwierdza: „Skoro tylko uchwalono Reguły, były one zwalczane przez głównych zainteresowanych”. Postęp bowiem idzie obecnie w kierunku ograniczania przywilejów armatorów, ukrócania ich nieograniczonego

przedtem prawa zwalniania się od odpowiedzialności, nakładania na nich obowiązków i odpowiedzialności za właściwe wykonywanie ich.

Tymczasem z 80 zbadanych konosamentów, wystawianych w polskich portach, właściwie tylko nieliczne są zupełnie zgodne z postanowieniami obowiązującego prawa. Porównawczo najlepiej wypada konosament radziecki (nr 80), który zawiera tylko jeden punkt, co do którego mamy zastrzeżenia (klauzula 22 o przeładunku sztuk ciężkich).

Sprawdzając dokładną datę lub co najmniej okres wydania lub drukowania poszczególnych konosamentów zauważymy, że z badanego materiału poza 8 pozycjami wszystkie inne pochodzą z okresu po II wojnie, w znacznej większości po 1950 r.

Dopiero ostatnio ukazała się pierwsza oznaka nowych stosunków. Jest nią udana próba ułożenia konosamentu zgodnego w zupełności z zasadami Konwencji Brukselskiej, uczyniona przez Bałtycką Międzynarodową Konferencję Żeglugową (w Kopenhadze). Jej formularz pod nazwą „Conlinebill” (konosament nr 1) należy ocenić pozytywnie; zastrzeżenia wysuwane pod adresem tego konosamentu nie mogą w każdym razie dotyczyć kwestii związanych z przeładunkiem.

Rzecz jednak w tym, że formularz ten, znany armatorom oficjalnie już od 1949 r., a omawiany z nimi jeszcze wcześniej, został dotychczas wprowadzony w swej nieskażonej formie tylko przez cztery towarzystwa żeglugowe. Mimo że kilka dalszych przedsiębiorstw żeglugowych, szczególnie skandynawskich, zaczęło od 1952/53 r. przejmować „Conlinebill”, to jednak prawie każdy z nich dodał jakąś „niepewną” klauzulę poza przewidzianą przez „Conlinebill”. Tak więc w sumie obecnie prawie nie ma, niż 10 formularzy konosamentów liniowych wystawianych w polskich portach poszło w ślady wzoru „Conlinebill”. Wzrost na całym formularzy jest dość podobnych do „Conlinebill” nie ma, który piąte formularzy nie odpowiada obowiązującym przepisom prawnym.

Dziwnie wydaje się, że polskie państwowe przedsiębiorstwa żeglugowe dotychczas wydają i posługują się formami armatorów.

tymi ani na radzieckim wzorze, ani na „Conlinebill”, lecz kopiują wzory zachodnie i to te gorsze.

Stwierdzono, że dotychczasowa nasza praktyka, narzucona i utrzymywana przez obcych armatorów, była często błędna; że bez mała nie ma konosamentu używanego w polskich portach, który by nie zawierał jakichś postanowień niezgodnych z prawem obowiązującym w Polsce i w innych państwach. Wypływa stąd postulat krytycznego oceniania dotychczasowej praktyki i odnośnienia się z wszelkim krytycyzmem do stosowanych u nas konosamentów oraz zawartych w nich warunków. Najczęściej spotykane w nich przekroczenia prawa dotyczące zagadnień przeładunku wskazano uprzednio.

Musi zniknąć proceder odrzucania przez przewoźników odpowiedzialności za ładunek przez powoływanie się na klauzule konosamentowe będące nieważne z mocy prawa.

Postulat ten ułatwiłaby kodyfikacja polskiego prawa morskiego, gdyby określenie okresu, w którym przewoźnik odpowiada za przesyłkę brzmiało wyraźnie: „od początku załadowania do (ukończenia) wyładowania towaru”.

Jako linię graniczną, gdzie zaczyna się lub kończy odpowiedzialność przewoźnika, należy rozumieć miejsce „pod burta” lub „wzdłuż burty” zdefiniowane poprzednio.

Sprawę tę zrozumiano już właściwie w naszej spedycji portowej (por. np. artykuły J. Kunerta, J. Olszewskiego, Wł. Palicy i innych w Biuletynie Ekonomicznym Centralnego Zarządu Transportu i Spedycji Międzynarodowej), a także w polskich przedsiębiorstwach żeglugowych. Tak na przykład ókólnik Polskich Linii Oceanicznych z lipca 1953 r. zwraca się do swego personelu eksploatacyjnego i do odpowiednich członków załóg pływających w następujących słowach:

.....towar ...przechodzi w faktyczne posiadanie statku u jego burty, tj. praktycznie „u haka”, gdzie w imieniu statku odbierają towar stevedorzy będący, jak wiadomo, usługowcami przewoźnika i za których przewoźnik jest prawnie wobec stron trzecich odpowiedzialny.

Jeśli przewoźnik ma jakies zastrzeżenia odnośnie stanu towaru czy opakowania, to prawnie rzecz biorąc, musi je zgła-

szać załadowcy w tym miejscu i czasie, gdzie towar odbiera, tj. na keju przy haku.

Jeśli chodzi o uszkodzenie towaru lub jego opakowanie przez stevedorów w czasie manipulacji przeładunkowych, to obowiązuje następujący tryb postępowania:

- a) fakt uszkodzenia należy notyfikować formanowi stevedora, pokazując mu jednocześnie uszkodzony towar;
- b) po notyfikowaniu formana należy wystosować do stevedorów poprzez agenta pismo obciążające ich odpowiedzialnością za wyrządzone przez ich pracowników szkody, których charakter, rozmiary, czas oraz miejsce powstania należy możliwie dokładnie opisać, zaznaczając jednocześnie, że o szkodzi notyfikowano ich pracownika (formana)“.

Powyższe uwagi dotyczą także znacznej większości konosamentów wystawianych przy czarterach, ponieważ w nowszych formularzach, jak na przykład w stosowanym u nas „Polconie” dla węgla, „Oreconie” dla rudy, jak również w „Sowflocie”, zasady Konwencji Brukselskiej są umownie włączone. W innych czarterach polska centrala frachtowa z reguły wstawia odpowiednią klauzulę (General Paramount Clause), tak że w sumie można przyjąć, że prawie wszystkie przewozy w naszych portach podlegają zasadom Konwencji.

Zresztą zagadnienie to zostanie w ślad za kodeksem radzieckim zlikwidowane także w projektowanym polskim kodeksie morskim przez jednolite uregulowanie odpowiedzialności przewoźnika z konosamentu i z czarteru.

Starania nasze powinny więc pójść w tym kierunku, by zasady odpowiedzialności przewoźnika za przeładunek wprowadzić w życie przez wdrożenie ich w umysły pracowników gospodarki morskiej. Będzie to zapewne natrafiało na pewne trudności, szczególnie w wypadku praktyków żeglugowych, wychowanych na starszej szkole, lecz warte jest trudu, ponieważ zasady Konwencji są obecnie dla gospodarki polskiej korzystne. Chronią one bowiem naszych załadowców i odbiorców towarów, a ukrócają dotychczasową samowolę przewoźników morskich.

Kraj nasz (reprezentowany przez odpowiednie przedsiębiorstwa, stanowiące gospodarce komórki) w znacznie większej mierze

będzie występował jako posiadacz konosamentu wobec obcych armatorów niż jako przewoźnik wobec zagranicznych kontrahentów. Udział obcych bander w obsłudze masy towarowej naszych portów wynosić będzie jeszcze w ostatnim roku Planu 6-letniego około 68%. Nie jesteśmy więc jeszcze obecnie krajem przewoźników morskich, lecz przeciwnie: krajem korzystającym z usług obcych przewoźników. Dlatego zasady Konwencji Brukselskiej działają na naszą korzyść, a więc warto przyjąć je i konsekwentnie realizować. Czyni to już od 1929 r. Związek Radziecki za pomocą swojego kodeksu handlowej żeglugi morskiej.

Rozważania uprzednie uzasadniły w pełni postulat obciążenia przewoźnika odpowiedzialnością za sztautowanie. Ale dla przymusowego obciążenia przewoźnika odpowiedzialnością za całą resztę procesu przeładunkowego nie znaleźliśmy uzasadnienia, oprócz wskazania na korzyści płynące z jednolitości tak uzgodnionej i postawionej zasady. Zasada ta nie wynikała jednak z istoty, celu i funkcji morskiego przewoźnika, lecz została „uzgodniona”, „umówiona” przez zainteresowane strony. Ponieważ jednak owo „uzgodnienie” miało miejsce w imperialistycznej fazie kapitalizmu, stanowiło ono w rzeczywistości narzucenie pewnej zasady prawnej słabszym kapitalistom (obecnie armatorom) przez silniejszych (banki i towarzystwa ubezpieczeniowe).

Na obecnym konkretnie istniejącym etapie rozwojowym Polski zasady Konwencji Brukselskiej o przeładunku wykazują dla nas korzyści i dlatego słusznie zostały włączone do nowego projektu polskiego kodeksu morskiego. Musimy więc zapewnić im właściwą interpretację i realizację.

Ale gdy nasza sytuacja i warunki zmieniają się, trzeba będzie także pomyśleć o zmianie przepisów dotyczących przeładunku.

## Rozdział VI

### SKRÓTY ZWROTÓW DOTYCZĄCYCH PRZEŁADUNKU

Wielokrotnie w poprzednich rozdziałach wskazywano na możliwość umownego lub zwyczajowego uregulowania kwestii dotyczących przeładunku. Jeśli chodzi o umowy i ich dokumentowe po-

twierdzenie w formie czarterpartii lub noty bukowania, to zawierają one często pewne skróty. Skróty te zastępują, szczególnie podczas pertraktacji o zawarcie umowy, całe zwroty i spełniają dobrze swoją rolę, gdy są znane obu pertraktującym stronom w sposób dokładny, wyczerpujący i jednoznaczny.

Z tym ostatnim jest gorzej. Stronom wydaje się, że używany przez nie zwrot i jego skrót jest wszystkim jednakowo znany — i dopiero później przy sporze okazuje się, że poglądy są przeciwnie. Poza tym, jak wielokrotnie już wskazywano, interpretacja pewnego zwrotu może być w różnych państwach i w różnych portach niejednolita.

Co do skrótów pewnych zwrotów, to należy zaznaczyć, że niektóre z nich są ogólnie znane (choćby treść ich i istota może się różnić) na przykład skróty „F.A.S.”, „f.o.b.”, „f.i.o.” — inne natomiast tworzone są przez bieżącą praktykę i ulegają zmianom. Na przykład zwrot, że zastrzega się premię za pośpiech w wysokości połowy przestojowego, jest w różny sposób skracany: jedni podają na przykład „desp. half dem.” (despatch half demurrage), inni „d.h.d.”, a jeszcze inni „d $\frac{1}{2}$ d.”. Niektórzy praktycy natomiast nie uznają skrótów, jeżeli chodzi o taką rzecz jak premia za pośpiech.

Podany na następnych stronach spis skrótów zawiera najczęściej w praktyce spotykane formy skrótów. Warto dodać, że są one w niektórych wypadkach pisane małymi albo wielkimi literami, z kropkami pomiędzy poszczególnymi literami albo bez nich; wszystkich tych alternatyw tutaj nie uwzględniono.

Skróty poniższe dotyczą jedynie spraw związanych z załadowaniem i wyładowaniem — nie uwzględniono więc wielkiej ilości innych skrótów.\*

\* Kartotekę możliwie wszystkich skrótów spotykanych w obrocie handlowym żeglugi morskiej zebrał i opracował kolektyw pracowników P.P.F. „Polfracht” w Gdyni: Roman Adamski, Krystyna Alkiewicz i Janusz Mondalski. Niezmiernie obszerny, bo zawierający około dwu i pół tysiąca pozycji, spis skrótów znajduje się w angielsko-rosyjskim słowniku morskim prof. A. M. Taubego i W. A. Szmidy (Anglo-russkij morskij stowar' Moskwa 1951, str. 599—648). Niniejszy spis przejął i uzupełnił Hilary Gross.

Skrót	Znaczenie angielskie	Polska interpretacja
a. a.	always afloat	(statek może lądować) zawsze pływając
abt.	about	około
a/c	for account of	na rachunek... (w ciężar...)
acc. cop.	according to the customs of the port	w myśl zwyczajów portu
all purp.	for all purposes	„na wszystko“ (na za- i wylądowanie)
a. m.	ante meridiem	przed południem
am. str. cl.	amended strike clause	poprawiona klauzula strajkowa
appr.	approximate	przybliżona (np. ilość, data itp.)
arr.	arrival	przybycie
a. t. s.	(for) all time saved	(za) całkowity zaoszczędzony czas
a. t. s. b. e.	(for) all time saved at both ends	(za) całkowity czas zaoszczędzony na obu krańcach (podróży)
a. w. t. s.	(for) all working time saved	(za) całkowity zaoszczędzony czas roboczy
b. d.	bar draft	maksymalne zanurzenie statku ma być takie, by przepłynął próg (np. na rzece)
b. e.	(at) both ends	(na) obu krańcach (podróży)
beg.	beginning	początek (w początkach...)
B. i/up	boards one inch and upwards thick	deski o grubości 1 cala i więcej
bkge	brokerage	prowizja maklerska
B/L	bill of lading	konosament
B/N	booking note	nota zabukowania
B. u/i	boards under one inch thick	deski o grubości poniżej 1 cala

Skrót	Znaczenie angielskie	Polska interpretacja
cal. d.	calendar day	dzień kalendarzowy
cancld.	cancelling	anulowanie
cbft/t	(stowing)... cubic feet per ton	(sztauje) ... stóp sześciennych na tonnę
c. d.	customary discharge	wylądunek w myśl zwyczajów
ch. opt.	charterer's option	w wyborze czarterującego
ch. stev.	charterer's stevedores	czarterujący wyznacza sztauera (przedsiębiorstwo przeladunkowe)
ch. stev. b. e.	charterer's stevedores at both ends	jak wyżej — ale na obu krańcach (tj. zarówno w porcie załadowania, jak i wylądowania)
comm.	commission	prowizja (maklerska)
compl. ...	completing (...)	(ładunek zostanie) dopełniony, uzupełniony (w...)
cons.	consecutive (voyages)	podróże konsekutywne (następujące po sobie)
c. o. p.	customs of the port	zwyczaje portu
cop. dis	discharge according to the customs of the port	wylądunek w myśl zwyczajów portu
cop. ldg.	loading according to the customs of the port	załadowanie w myśl zwyczajów portu
C/P	charter party	czarterpartia
c. r.	current rate	stawka bieżąca (kosztów przeladunku)
crey	currency	waluta
c. r. d.	current rate discharge	wylądowanie po bieżącej stawce
d", d, dft, Dt	draft	zanurzenie (dopuszczalne)
D/A (clause)	(vessel must be) discharged afloat	(statek musi być) rozładowywany pływając (tj. bez dotknięcia dna)



Skrót	Znaczenie angielskie	Polska interpretacja
DB	deals and battens	bale i baliki
dd.	delivered	dostawiony (np. ładunek)
d. d. o.	despatch (-money) at discharging (port) only	premia za pośpiech tylko przy wyladowaniu
dely	delivery	dostawa (postawienie do dyspozycji)
dem.	demurrage	przestój, częściej: przestojowe
desp.	despatch (-money)	premia za pośpiech
desp.half dem.	despatch half demurrage	premia za pośpiech w wysokości połowy przestojowego
d. h. d.		
d. 1/2 d.		
dis. disch.	discharge	wyladunek
d. l. o.	despatch (-money) at loading (port) only	premia za pośpiech tylko przy załadowaniu
... d. n.	... days notice	...-dniowe zawiadomienie o przybyciu
E. T. A	expected time of arrival	przypuszczalny czas przybycia
E. T. S.	espected time of sailing	przypuszczalny czas odejścia statku
excl. st.	stowing excluded	bez sztauowania
excl. tr.	trimming excluded	bez trymowania
excs	(extra) expenses	(dodatkowe) wydatki
extra ins. cl.	extra insurance clause	klauzula o dodatkowych kosztach ubezpieczenia (obciążających przewoźnika)
f. a. c.	(as) fast as (the ship) can	tak szybko, jak statek jest w stanie
F. A. S.	free alongside the ship	franco wzdłuż burt statku
f. d.	free discharge	wolny wyladunek (od kosztów dla przewoźnika)

Skrót	Znaczenie angielskie	Polska interpretacja
f. & d.	freight and demurrage	fracht i przestojowe
f. desp.	free of despatch money	bez premii za pośpiech
f. f. a.	free from alongside	franco od (miejsca) wzdłuż burt (statku)
f. i.	free in	wolny ładunek (ale bez sztauowania lub trymowania)
f. i. b.	free into bunkers	(cena rozumie się) razem z załadowaniem do zasobni bunkrowych
f. i. o.	free in and free out	przewoźnika nie obciążają ani koszty załadowania, ani wyladowania
f. i. o./excl. tr.	free in and free out but trimming/ stowing excluded	jak f. i. o., lecz z podkreśleniem, że bez trymowania lub sztauowania
f. i. o./excl. st.		
f. i. o. s.	free in and out and stowed	jak f. i. o., ale z sztauowaniem lub trymowaniem
f. i. o./tr.		
f. i. o./st.		
fms	fathoms	sążnie przestrzenne
f. o. b.	free on board	wolne aż do nadburca (od kosztów dla przewoźnika)
f. o. b. st.	free on board and stowed/trimmed	jak f. o. b., ale również koszty sztauowania lub trymowania nie obciążają przewoźnika
f. o. b. & st.		
f. o. b. tr.		
f. o. w.	first open water	zaraz po otworzeniu żeglugi (po spłynięciu lodów)
free desp.	free of despatch money	przewoźnika nie obciąża premia za pośpiech
frt	freight	fracht
F. T.	full terms (of...)	pełne warunki (np. formularza czarterowego „X”)

Skrót	Znaczenie angielskie	Polska interpretacja
f. t.	free turn	bez kolejki, poza kolejnością
Fwd.	forward (to....)	ekspediować (do ...)
g. b. o.	goods in bad order	ładunek nie jest w należytym stanie (np. co do opakowania itp.)
grab dis. cl.	grab discharging clause	klauzula o przystosowaniu statku do wylądowania towaru chwytakami
g. r. t. } BRT }	gross register ton	tonna rejestrowa (pojemnościowa) brutto
guar.	guaranteed	gwarantowanie
hrs	hours	godziny
kg. kos	kilograms	kilogramy
L. C.	London clause	„Klauzula londyńska“ (w myśl której statek może wylądować towar na nabrzeże zaraz po przybyciu bez odpowiedzialności za dalszy los towaru)
ld.	laydays	okres ładowania lub okres pomiędzy datą ładowania a datą anulowania
ldg.	loading	ładowanie
light.	lighterage	lichtugowanie
L. S.	lump sum	ryczałt (-owy np. fracht)
L/T	liner terms	warunki liniowe
max.	maximum	maksymalnie
min.	minimum	minimalnie
minimax	exactly	dokładnie
min/max	minimum... and maximum...	minimalnie..., a maksymalnie...
m. t.	metric ton	tonna metryczna (1 000 kg)
mtrs	meters	metry

Skrót	Znaczenie angielskie	Polska interpretacja
M/R	mate's receipt	kwit sternika
n. a. a.	not always afloat	z osadzeniem na dnie
n. a. a. b. s. a.	not always afloat but safe aground	nie zawsze pływając, lecz (osiadając) bezpiecznie na dnie
n. e.	not exceeding	nie przekraczający
N/m.	not marked	(przesyłka) nieoznakowana
n/n ...	not north of...	(port za- lub wylądowania jest położony) nie na północ od ...
n/n	no numbers	nie numerowano (o sztukach ładunku)
non-rev.	non reversible	(okresy za- i wylądowania) nieodwracalne
n. r. a. d. } n. r. a. l. }	no risk after discharge/landing	(przewoźnik) nie odpowiada (za przesyłkę) po wylądowaniu
n. r. t. } NRT }	net register ton	tonna rejestrowa (pojemnościowa) netto
c-d	on deck	(zasztauowane, przewożone) na pokładzie
opt.	option	prawo wyboru, w wyborze
pl.	(loading) place	miejsce (ładowania)
p. m.	post meridiem	po południu (po godz. 12)
pont. meas.	pontoon measure	miara pontonowa (wymiarowanie w pontonach)
p. p.	picked ports	(za- lub wylądunek nastąpi) w wybranych (przez czarterującego) portach
ppt.	prompt	szybko, wcześniej
prep. (fit.)	prepaid (freight)	(fracht) płatny lub zapłacony z góry
rec. a/c redely redly }	(for) receiver's account redelivery	na rachunek odbiorcy zwrot, zwrotne zdanie (statku armatorowi)



ność, lecz będzie musiał przy odpływie osiąść na dnie; jednakże osadzenie statku na dnie nastąpi tylko w bezpiecznym miejscu.

Portem wyładowania ma być jeden z portów zachodnich wybrzeży Włoch: Genua, Savona, Spezia, lub Livorno w wyborze czarterującego albo odbiorcy. Statek nie może mieć większego zanurzenia aniżeli 24 stopy (około 7,20 m).

Teraz powinno nastąpić określenie ładunku i oznaczenie wysokości stawki frachtowej. Opuszczono te szczegóły w powyższym przykładzie, ponieważ nie dotyczą one bezpośrednio przeładunku.

W dalszym ciągu ustala się więc sprawy czasu i kosztów załadowania. A mianowicie:

norma załadowania na luk zdatny do pracy wynosi 25 standardów na pogodny, powszedni dzień\*\* — jeśli ładowane deski (ładunkiem bowiem, przyjmijmy, są np. deski z sosny kanadyjskiej) mają grubość 1 cala i więcej. Zastrzeżenie takie jest bardzo ważne, ponieważ cienkie deski ładuje się dużo wolniej, są delikatniejsze, trzeba więc na nie bardziej uważać przy przeładunku itd. Niedziele i święta nie wchodzą do okresu ładowania.

Koszt załadowania od „pod burtą” obciąża przewoźnika po stawce bieżącej obowiązującej w porcie załadowania, płatnej w twardej walucie (np. w dolarach). Zarówno załadunek, jak i wyładunek ma być wykonany przez czarterującego lub przez przedsiębiorstwo wyznaczone przez niego, jednakże premia za

\* Tak na przykład w jednym z wyroków angielskich (1949) sąd zasądził czarterującego, który był zarazem właścicielem nabrzeża, na odszkodowanie za szkody, jakich doznał statek przy osiadanu na dnie przy tym nabrzeżu na skutek nierówności dna. Czarterpartia zawierała — podobnie jak w naszym przykładzie — zastrzeżenie, że statek „nie będzie zawsze pływał”, ale że osiądzie „bezpiecznie na dnie”. Sąd uznał to jako zapewnienie ze strony czarterującego, że miejsce, gdzie statek ma osiąść na dnie, jest bezpieczne i nie uwzględnił tłumaczenia, że nierówność dna wytworzyła się na skutek nieznanych przyczyn, których zaistnienia nie można było podejrzewać ani przewidzieć.

Jednakże szereg innych orzeczeń, także angielskich, zaprzeczył powyższe tezie. Za szkody doznane przez statek przy osiadanu na dnie odpowiada wyłącznie armator. Bezpieczeństwo okoliczności musi kapitan ocenić.

\*\* Zamiast podanego zwrotu „25 stds per w. h. per w. w. d.” wystarczyłyby w zupełności skróty: „25 w. h. w. w. d.”, jeśli z uprzednich słów wynika, że chodzi o ładunek drewna tartego.

pośpiech w wysokości połowy przestoju ma być płatna jedynie w porcie załadowania za cały tam zaoszczędzony czas.

Wyładowanie ma nastąpić w myśl zwyczajów portu wyładunkowego tak co do szybkości, jak i kosztów wyładowania. Odbiorca może odbierać ładunek w trzech miejscach, a czas i koszty związane z dwukrotną zmianą miejsca wyładunkowego nie obciążają go.

Zamiast podawania liczby przeholowań (... *shiftings*) można podać liczbę miejsc ładowania (załadowania lub wyładowania) przez wstawienie po lub przed nazwą portu odpowiedniej liczby, ewentualnie z dodatkiem „pl.” (places, czyli ... miejsc ładowania). Na przykład „Gdynia 1 — 3 pl.” lub „1-3 Gdynia” oznacza, że przeładunek nastąpi w jednym, dwu lub trzech miejscach portu gdynskiego; przeholowania wtedy obciążają statek.

Inne warunki wynikają z proponowanego formularza czarterowego „Gencon”, lecz ze zwyczajowymi dla danych przewoźów zmianami i adaptacjami. W szczególności: okres ładowania przerywa się od soboty południa. Ponieważ formularz czarterowy „Gencon” nie zawiera specjalnej klauzuli o okrętowym osprzęcie przeładunkowym (tzw. klauzuli windowej), zastrzega się ją osobno z zaznaczeniem, że ludzi obsługujących windy, zaangażowanych spośród robotników portowych (ładowych) — a nie spośród załogi — opłaca odbiorca. W większości wielkich portów przepisy portowe nie pozwalają na zatrudnienie członków załogi do obsługi wind\*.

Statek powinien zgłosić się w porcie załadowania i być gotowy do przyjęcia ładunku nie wcześniej niż 1 listopada (data ładowania), a nie później niż 10 listopada (data anulowania), po której dacie czarterujący może odstąpić od umowy przewozu bez względu na przyczynę opóźnienia, a więc także w przypadku niezawinionego opóźnienia statku. Gdyby zwłoka statku została przezeń za-

\* W związku z tym warto zaznaczyć, iż nawet reguła, że prace załadunkowo-tylne mogą wykonywać jedynie pracownicy portowi, zostaje w niektórych portach ograniczona na korzyść małych statków (np. u nas do 400 dwt. w Emden dla statków do 250 BRT ładujących węgiel, koks lub brykiety). W każdym przy pracach ładunkowych na statku pozwala się na zatrudnianie załogi.

winiona, to czarterujący miałby poza prawem anulowania czarteru możliwość żądania odszkodowania\*.

Oczywiście można by sobie wyobrazić jeszcze dalsze zastrzeżenia dotyczące przeładunku. Przykład nasz jest zmyślony i ma na celu jedynie zademonstrowanie stosowania skrótów. Pokazuje on, w jaki sposób praktyka żegluga upraszcza sobie pracę na tym wąskim, ale niezmiernie ważnym i skomplikowanym odcinku.

## ŹRÓDŁA, MATERIAŁY SKOROWIDZ

\* Tak na przykład w jednym z przypadków zwłoka w przybyciu statku do portu załadowania została spowodowana koniecznością przeprowadzenia dodatkowych napraw, która ujawniła się dopiero na stoczni, ale już po zawarciu czarteru. Naprawy były konieczne w celu uzyskania klasy przez statek. Mimo to zasądzone armatora (przewoźnika) na odszkodowanie strat poniesionych przez czarterującego wskutek przekroczenia daty anulowania.

LITERATURA \*

- Balandin G. I.: Agientirowanie morskich sudow. Moskwa 1949.
- Barbey Claude: Les agents terrestres de la navigation maritime et les conflits qui les opposent en droit français. Paris 1947.
- Beckman Rudolf: Handbok i Sjöret. Helsingfors 1939.
- Bierowski Tadeusz: Ustalenie zwyczajów portowych przy przeladunku w porcie gdyńskim. „Uprawa Morza”, nr 1/1938.
- Bronkhorst Louis: Elements de legislation maritime et de droit commercial maritime. Paris 1928.
- Bruchis G. E.: Transportno-ekspedycyjna robota morskogo porta. Moskwa-Leningrad 1952.
- Byrne Eugene H.: Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Century. Cambridge (Massachusetts) 1930.
- Chorley Lord, Giles O. C.: Shipping Law. London 1947.
- Choteau Ad.: Les marchandises à quai en quête d'un statut legal. „Droit Maritime Français”. 1950.
- Cieślak Tadeusz: Koszty własne w eksploatacji statku. Warszawa 1954.
- Clerc Henri: Die neue Regelung des Seetransports gemäss dem Brüsseler Übereinkommen von 1924. „Transport”, nr 7—8/1950.
- Cole Sandford E.: The Carriage of Goods by Sea Act 1924 (IV wyd.). London 1937.
- Cooley Henry B.: Chartering and Charter Parties. New York 1947.
- Cossack Conrad: Lehrbuch des Handelsrecht (XI wyd.). Stuttgart 1923.
- Cristofani Mario: Sulla definizione giuridica dell'attività d'imbarco e sbarco. „Il Diritto Marittimo”, nr 2/1951.
- Domański Ludwik: Instytucje kodeksu zobowiązań. Warszawa 1936 (cz. I), Warszawa 1938 (cz. II).
- Doosselaere Jacques van: De quelques usages du port d'Anvers consacrés par la jurisprudence recente. „Jurisprudence du Port d'Anvers”, 1950.

\* Podana literatura znajduje się (poza kilku pozycjami) w bibliotece Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie oraz w bibliotece Instytutu Morskiego w Gdańsku.

- Dubin A. U.: Gruzowije raboty na atkrytych rejdach. Moskwa 1954.
- Duliniec M.: Istota prawna przestojowego (rękop.). Toruń 1952.
- Emo Pierre: Les transports des vins d'Algerie par navire-citerne. „Droit Maritime Français”, 1950.
- Flejszyc E. A.: Burżuazyjne prawo cywilne na usługach monopolistycznego kapitału. Warszawa 1948.
- Fletcher Eric G. M.: The Carrier's Liability. London 1932.
- Genkin D. M.: Bratús S. N. (p. red.) pr. zbior.: Sowietoskoje graźdanskoskoje prawo. Moskwa 1950, t. 1. 1951 t. 2.
- Górski Józef: Projekt prawa handlowego morskiego (rękopis powielany). Poznań 1946.
- Górski Józef: Projekt prawa o handlowej żegludze morskiej (rękopis). Poznań 1949.
- Grandmaison Jean de: Le contrat de transport maritime „Droit Maritime Français”, 1951.
- Gross Hilary, Jan T. Hołowiński: Czartery w polskim handlu morskim. Warszawa 1952.
- Henderson James S., Cole Sandford D.: Carver's Carriage of Goods by Sea (VIII wyd.). London 1938.
- Holman H. L.: A Handy Book for Shipowners and Masters (XIV wyd.). London 1948.
- Hołowiński J. T.: Zwyczaj portowe w ZSRR. „Transport”, nr 5/1952.
- Huget Marian: Uwagi analityczne do wybranych punktów typowej polisy na ubezpieczenie morskie. „Transport i Spedycja”, nr 6/1951.
- Jaufrret Emile: L'intervention de l'acconier lors de la reception des marchandises transportées par mer. „Droit Maritime Français”, 1951.
- Jordens Maurice R.: Droit et technique des operations maritimes. Bruxelles 1944.
- Jörs Paul: Römisches Privatrecht (II wyd. opr. Kunkel Wolfgang). Berlin 1935.
- Kałaczew J. M.: Pieriewozka gruzow moriem. Moskwa-Leningrad 1951.
- Keczekian S. F.: Prawo socjalistyczne i jego źródła. Warszawa (r. wyd. brak).
- Kejlin A. B., Winogradow P. P.: Morskoje prawo. Moskwa 1939.
- Knauth Arnold W.: Les Règles de la Haye aux Etats-Unis d'Amerique. „Revue de Droit Maritime Comparé”, nr 35/1937.
- Koffka Hans, Krieger Karl: Schiffahrtsrecht. Berlin 1944.
- Korzonek Jan, Rosenblüth Ignacy: Kodeks zobowiązań — komentarz. Kraków 1936.
- Kuhl Heinrich: Seerechtliche Gesetze und Verordnungen. Giessen 1942.
- Kunert Józef: Reklamacje szkód i braków w ładunkach okrętowych. „Transport i Spedycja”, nr 5/1949.
- Kunert Józef: Dokumenty i kalkulacje w handlu morskim. Gdynia 1946.
- Kunert Józef: Transakcje w handlu morskim. Warszawa 1948.
- Lebuhn Jürgen: Neuzeitliche Konnossementsfragen. Hamburg (r. wyd. brak — lecz prawdopodobnie 1949).
- Longchamps de Berier Roman: Zobowiązania (III wyd. opr. Górski Józef). Poznań 1948.
- Łopuski J.: Czysty konosament w świetle nowych zmian. „Transport i Spedycja”, nr 6/1951.
- Marais Georges: Du statut des charte-parties sous l'empire de la Convention Internationale du 25 août 1924. „Revue de Droit Maritime Comparé”, nr 40/1939.
- Marais Georges: Les transports de marchandises par mer et la jurisprudence — loi du 2 avril 1936. Paris 1948.
- Matysik Stanisław: Zarys dziejów prawa morskiego (rękopis w pr. zbior. Zarys prawa morskiego). Gdańsk 1951.
- Maurois André: Dzieje Anglii. Warszawa 1946.
- Mondalski J.: Odpowiedzialność za przesyłki towarowe. „Dziennik Bałtycki”, nr 335/1948.
- Mondalski Janusz: Podział kosztów przeladunku „sztuk ciężkich” przewożonych statkami linii regularnych. „Transport i Spedycja”, nr 2/1951.
- Morozow M.: Mechanizacja triumnych rabot. Moskwa 1949.
- Nowakowski Zygmunt Konrad: Odpowiedzialność za cudze czyny według kodeksu zobowiązań. Poznań 1948.
- Nowicki I. B.: Riegiessnyje objazatielstwa miedzy socjalistieskimi choziajstwiennymi organizacjami. Moskwa 1952.
- Ocioszyński Tadeusz: Ekonomika transportu morskiego (rękopis). Gdańsk 1951—52.
- Ocioszyński Tadeusz: Przemiany w światowej żegludze morskiej. Gdańsk 1947.
- Ostrowitianow K. W.: Zarys ekonomiki przedkapitalistycznych formacji. Warszawa 1949.
- Pardessus J. M.: Collection de lois maritimes. Paris 1828—43.
- Piekarski Mieczysław: Normowanie umów między przedsiębiorstwami społecznymi w dziedzinie transportu morskiego. „Gospodarka Morska”, nr 4 1950.
- Pietrow M. K.: Prawowije woprosy buksirowki. Moskwa 1954.
- Pfister Paul R.: La responsabilité des wharfs et des acconiers dans les ports de l'Union Française. „Droit Maritime Français”, 1950.
- Plucknett Theodore F. T.: A Concise History of the Common Law (IV wyd.). London 1948.
- Ramzajew D.: Iz praktiki Wniesznotorgowoj Arbitrażnoj Komissiji. „Wniesznaja Torgowla”, 1953.
- Renard Maurice-Jean: La responsabilité de l'armateur dans le transport des marchandises par mer. „Droit Maritime Français”, 1950.
- Ripert Georges: Précis de droit maritime (IV wyd.). Paris 1949.
- Ripert Georges: Le sectionnement du transport maritime. „Droit Maritime Français”, 1950.

- Roussel Maurice: Le statut juridique des wharfs, „Droit Maritime Français“, 1951.
- Royakkers Jean P.: Charte-parties (II wyd.). Anvers 1946.
- Rudowski Zygmunt: Przeladunek węgla i koksu w polskich portach morskich. Gdańsk 1953.
- Samojłowicz P. D.: Dogovor morskoy pieriewozki po sowietskomu pravu. Wyd. „Morskoy Transport“, 1952.
- Samuel John: Payne's Carriage of Goods by Sea. London 1938.
- Saunière Yvette: Le Bureau Veritas... et sa responsabilité. Paris 1932.
- Sauvage Francis: La clause de negligence et les clauses de nonresponsabilité des fautes dans le contrat de transport par mer. Paris 1911.
- Sauvage Francis: Manuel pratique de transport des marchandises par mer. Paris 1926.
- Schaps Georg: Das deutsche Seerecht (II wyd.). Berlin 1921, t. 1, Berlin 1929, t. 2.
- Scrutton Thomas Edward: Charterparties and Bills of Lading. London 1939 (XIV wyd.), London 1948 (XV wyd.).
- Simson Paul: Geschichte der danziger Willkür. Danzig 1904.
- Sindballe Kristian: Dansk Söret. Köbenhavn 1936—38.
- Smeesters Constant, Winkelmolen Gustave: Droit maritime et droit fluvial. Bruxelles 1929—33.
- Sowiński Władysław: Odpowiedzialność za towar wyladowany ze statku. „Dziennik Bałtycki“, nr 357/1948.
- Sowiński Władysław: Zarys morskiego prawa handlowego. Gdańsk 1946.
- Stödter Rolf: Geschichte der Konnossementsklauseln. Hamburg 1953.
- Strak Witold: Gospodarka morską w planie 6-letnim. Warszawa 1952.
- Studnicki Franciszek: Działanie zwyczaju handlowego w zakresie zobowiązań z umowy. Kraków 1949.
- Szabłowski Edmund: Przedawnienie roszczeń w przewozie morskim. „Transport i Spedycja“, nr 2/1949.
- Szer Seweryn: Prawo cywilne (część ogólna). Warszawa 1950.
- Szmięlskiej G. L.: Sowietskoye morskoye prawo w borbie s prostojami sudow. Moskwa 1954.
- Szymański Walerian: Przeladunek drewna w portach. Warszawa 1953.
- Taube A. M., Szmid W. A.: Anglo-russkij morskoy słowar (II wyd.). Moskwa 1951.
- Taubenschlag Rafał, Kozubski Włodzimierz: Historia i Instytucje Rzymskiego Prawa Prywatnego (IV wyd.). Warszawa 1947.
- Taylor L. G., Trim F. H.: Cargo Work. Glasgow 1946.
- Temperley Robert, Vaughan Francis Martin: Carriage of Goods by Sea Act 1924 (IV wyd.). London 1932.
- Thomas Antoine: Les acconiers. Paris 1923.
- Thomas R. E.: Stowage. Glasgow 1945.
- Trammond Joannes: Manuel d'histoire maritime de la France des Origines à 1815. Paris 1947.
- Urbanowicz Witold: Tryumf : zagłada wielkich zagorców (w zbior. Dziesięć lat Związku Korab). Warszawa 1936.
- Vortisch Otto, Zschucke Otto: Binnenschiffahrts- und Flösserecht. Berlin 1938.
- Wagner Rudolf: Handbuch des Seerechts. Leipzig 1881.
- Waschko Stanisław: Recenzja książki J. Kuręta. Transakcje w handlu morskim (rękopis). Gdańsk 1949.
- Wikander Hugo: 1936 Ars Sjölagsändringar. Stockholm 1937.
- Wildiers Pierre: Clauses et conditions des connaissements „Libvo Anversois“, nr 29574 1952.
- Williamson Richard, Withers C. H.: Carriage of Goods by Sea Act 1924. London 1934.
- Wolff Louis: Le contrat d'acconage et le principe de l'unité du transport maritime. „Droit Maritime Français“, 1951.
- Wüstendorfer Hans: Neuzeitliches Seehandelsrecht. Hamburg 1947.
- Zerawski Bogusław: Składniki transportu morskiego (II wyd.). Gdańsk 1946.
- Kodeks Morski — projekt (I i II redakcja) opr. Szóstenko Mioda. Wydział Pracy i Spraw Socjalnych Rady Ministrów. Biuro Prac Usławodawczych. Warszawa 1951.
- Kodeks morskiej żeglugi handlowej: ZSRR (red. W. W. Mazon). Moskwa, Leningrad 1948.
- Neu-revidierte Willkür: der Stadt Danzig aus Sittich samptliche Ordnungen publicirt Anno 1761 (zum zweytenmal abgedruckt Anno 1763). Stadt-Recht und Ordnungen — Lübeck Statuta. 1726.
- Buletyn Ekonomiczny Centralnego Zarządu Transportu i Spedycji Morskiej (narodowej).
- Institute Handbook on Marine Contracts. London 1946.
- Okólniki Polskiego Związku Ekspedytorów Morskich.
- Okólniki Polskiego Związku Maklerów Omiotowych.
- Okólnik Polskiej Izby Handlu Zagranicznego.
- Polish Ports. Gdynia 1949.
- Polish Ports — Black and Azov Seas. Wydział Spraw Morskich. Gdańsk 1946 (II wyd. brak).



## ZRÓDŁA WYKORZYSTANEGO ORZECZNICTWA

Revue de Droit Maritime Comparé, Paris.  
 Droit Maritime Français, Paris.  
 Transport. Internationale Verkehrszeitschrift, Basel.  
 Il Diritto Marittimo, Genova.  
 Lloyd's List Law Reports, London.  
 „Hansa“ Schiffahrtszeitung, Hamburg.  
 Jurisprudence du Port d'Anvers, Anvers.  
 Wnieszajna Torgowla, Moskwa.  
 La Marina Italiana, Genova.  
 The Shipping World, London.

**KONOSAMENTY**  
 cytowane w pracy  
 (liczba porządkowa stanowi hasło podawane w tekście pracy)

I.p.	Przewoźnik	Bandera statków własnych	Linia obsługiwana	Data wydania
1	The Baltic and International Maritime Conference, Kopenhaga (wydawca)	—	—	1950
2	Polskie Linie Oceaniczne, Gdynia	polska	linie bałtyckie	VII 1951
3	jak wyżej, ale na formularzu b. Żegluga Polskiej S. A.	polska	Bałtyk — Bliski Wschód (Lewant)	VII 1950
4	jak wyżej, ale na formularzu b. Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe S. A., Gdynia	polska	Bałtyk — Południowa Ameryka (outward)	1948
5	Polskie Linie Oceaniczne, Gdynia	polska	Bałtyk — Indie, Pakistan, Chiny	IV 1951
6	PLO, ale na formularzu Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego S. A., Gdynia	polska	Polska — Wielka Brytania	1946
7	Polskie Linie Oceaniczne, Gdynia	polska	Polska — Europa Zachodnia	VI 1951
8	Ellerman and Bucknall Steamship Co., Londyn	angielska	Europa Północna — południowa część Afryki	XII 1950
9	Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.	angielska	Europa — Daleki Wschód	po 1947
10	British India Steam Navigation Company, Ltd.	angielska	Europa — Indie Pakistan	V 1949
11	P. and O. oraz British India (obsługa łączna)	angielska	Europa — Indie Pakistan	III 1940
12	Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.	angielska	Europa — Australia	po 1950

Lp.	Przewoźnik	Bandera statków własnych	Linia obsługiwana	Data wydania
13	Glen Line Ltd., Londyn Shire Line	angielska	Europa — Daleki Wschód	IX 1949
14	Alfred Holt and Co., Liverpool	angielska	Europa — Australia	I 1950
1	Furness, Withy and Co.	angielska	Europa Zachodnia — Bermudy Morze Karaibskie	
16	ZIM Israel Navigation Co., Haifa	izraelska	Izrael — Europa Zachodnia i Pół- nocna	VIII 1950
17	India Steamship Co., Kalkuta	indyjska	Indie, Cejlon, Pakistan—Europa	1950
17a	jak wyżej (konos. bezp.)	indyjska	jak wyżej	VIII 1950
18	H. F. Eimskipafjelag Islands, Reykjavik	islandzka	Islandia — Europa Ameryka	XII 1950
19	Det Forenede Dampskibs- selskab, Kopenhaga	duńska	ogół linii	1951
20	Det Ostasiatiske Kompagni, Kopenhaga	duńska	Europa — Daleki Wschód	1951
21	Werns et Cie, Paryż	francuska	ogół linii (?)	
22	Flota Mercante del Estado, Buenos Aires	argentyńska	Argentyna — Europa	po 1946
23	Finska Angfartygs Aktie- belaget, Helsingfors	fińska	Finlandia — Bat- tyk, Europa Za- chodnia	I 1950
24	OY Finland Africa and Australia Line, Helsingfors	fińska	Europa — Afryka, Australia	
25	United Fruit Company, Nowy Jork	USA	Gdynia Gdańsk — Nowy Jork	IV 1947
26	Alcoa Steamship Company, Inc., Nowy Jork	USA	Gdynia Gdańsk Bermudy, Morze Karaibskie	VI 1947

Lp.	Przewoźnik	Bandera statków własnych	Linia obsługiwana	Data wydania
27	Black Diamond Steamship Corp., Nowy Jork	USA	Europa zachodnia — wschodnie USA	X 1948
28	United States War Ship- ping Administration	USA	?	VIII 1946
29	Waterman Steamship Corp., Mobile, USA	USA	?	?
30	Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N. V.	holenderska	ogół linii	I 1950
31	jak wyżej (konos. bezp.)	holenderska	ogół linii	III
32	jak wyżej (konos. bezp.)	holenderska	Amsterdam — Ameryka Połud- niowa	1950 IX 1950
33	N. V. Vereenigde Neder- landsche Scheepvaart- maatschappij, Amsterdam	holenderska	Holandia — Indie, Burma, Bengal	XI 1949
34	jak wyżej (konos. bezp.)	holenderska	Holandia — Zatoka Perska	VII 1947
35	jak wyżej (konos. bezp.)	holenderska	Holandia — Daleki Wschód	?
36	jak wyżej (konos. bezp.)	holenderska	Holandia — Australia	VII 1948
37	jak wyżej (konos. bezp.)	holenderska	Holandia — Afryka	VIII 1950
38	N. V. Stoomvaart Maat- schappij „Nederland”, Amsterdam łącznie z Koninklijke Rotterdam- sche Lloyd N. V.	holenderska	?	?
39	N. V. Vereenigde Neder- landsche Scheepvaartmaat- schappij łącznie z N. V. Hollandsche Stoomboot Maatschappij	holenderska	Europa — Afryka Zachodnia	V 1951

Lp.	Przewoźnik	Bandera statków własnych	Linia obsługiwana	Data wydania
40	Polen Lijn N. V., Rotterdam	holenderska	Polska — Holandia, Belgia	po 1946
41	Koninklijke Hollandsche Lloyd, Amsterdam	holenderska	Europa Północna i Zachodnia — Ameryka Południowa	?
42	Holland-Amerika Lijn, Rotterdam	holenderska	Europa Północna — Kuba, Meksyk	III 1947
43	jak wyżej	holenderska	Europa Północna — wschodnie wybrzeże USA	IX 1950
44	Nederlandsche Stoomvaart-Matschappij „Ocean” N. V., Amsterdam	holenderska	Europa — Indonezja	XI 1950
45	A. B. Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg	szwedzka	Europa — Daleki Wschód	II 1950
46	jak wyżej (konos. bezp. z przelad.)	szwedzka	Europa — Malaje, Filipiny, Chiny, Japonia	1950
47	Svenska Orient Linien, Göteborg	szwedzka	Bałtyk, Europa Zachodnia Bliski Wschód	X 1949
48	jak wyżej (konos. bezp. z przelad.)	szwedzka	jak wyżej	IV 1950
49	Swedish American Line, łącznie z Transatlantic Steamship Co., Göteborg	szwedzka	Bałtyk — USA Northern Range	VII 1951
50	Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, Göteborg	szwedzka	Szwecja — Wielka Brytania	XI 1946
51	Transmarin AB, Helsingborg	szwedzka	Europa Północno-zachodnia — Lewant	VII 1949

Lp.	Przewoźnik	Bandera statków własnych	Linia obsługiwana	Data wydania
52	Rederiaktiebolaget Norstjernan, Sztokholm	szwedzka	Szwecja — Ameryka Południowa	X 1949
53	jak wyżej	szwedzka	Europa Północna i Zachodnia — Ameryka Centralna i Zachodnia	IX 1947
54	jak wyżej (konos. bezp. z przelad.)	szwedzka	Szwecja — Ameryka Południowa	I 1948
55	jak wyżej	szwedzka	Europa Północna i Zachodnia — zachodnie wybrzeże Ameryki Południowej	VII 1950
56	Hallands Angbats A. B., Göteborg	szwedzka	Bałtyk, Morze Północne	II 1950
57	AB Svenska Ostafrika Linjen, Sztokholm	szwedzka	Bałtyk, Europa Zachodnia — Afryka Wschodnia	po 1947
57A	jak wyżej (konos. bezp. z przelad.)	szwedzka	jak wyżej	1951
58	Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg	szwedzka	Daleki Wschód — Europa	VIII 1946
59	Swedish American Line, Göteborg	szwedzka	Bałtyk — Zatoka Meksykańska	I 1951
60	jak wyżej	szwedzka	Bałtyk, Skandynawia — Kanada, Wielkie Jeziora USA	po 1947
61	Wilh. Wilhelmsen, Oslo	norweska	Europa — Australia	IV 1950
62	jak wyżej	norweska	Europa — Malaje Filipiny, Chiny, Japonie	II 1950
63	jak wyżej (konos. bezp. z przelad.)	norweska	jak wyżej	II 1951

Lp.	Przewoźnik	Bandera statków własnych	Linia obsługiwana	Data wydania
64	jak wyżej	norweska	Bałtyk — USA, Zatoka Meksykańska, Kuba	VI 1950
65	Sigurd Herlofson and Co., Oslo	norweska	Europa — Zatoka Perska	po 1940
66	Fred. Olsen and Co., Oslo	norweska	Bałtyk, Europa Zachodnia	IX 1940
67	jak wyżej	norweska	Europa — Kalifornia	XI 1950
68	Scandinavian East-Africa Line, Oslo	norweska	Europa — Madagaskar	?
69	Den Norske Syd-Amerika Linje, Oslo	norweska	Europa — Ameryka Południowa	VI 1947
70	jak wyżej (konos. bezp. z przelad.)	norweska	jak wyżej	IX 1948
71	Nordenfjeldske Steamship Co., Bergen	norweska	Europa Północno-Zachodnia — Morze Śródziemne	przed 1939
72	Knut Knutsen, Haugesund (Norwegia)	norweska	Europa Północna i Zachodnia — Południowy Pacyfik	I 1946
73	Holland-Amerika Lijn, Rotterdam łącznie z Royal Mail Lines, Londyn	holenderska angielska	Europa Zachodnia — Południowy Pacyfik	X 1938
74	obsługa łączna: Wilh. Wilhelmsen, Oslo Rederiaktiebolaget Transatlantic, Göteborg, Det Ostasiatiska Kompagni Kopenhaga	norweska szwedzka duńska	Bałtyk, Skandynawia, Zachodnia Europa — Australia	IV 1950
75	Rederiaktiebolaget Transatlantic, Göteborg, łącznie z Wilh. Wilhelmsen, Oslo	szwedzka norweska	Bałtyk, Skandynawia — Południowa Afryka	X 1951

Lp.	Przewoźnik	Bandera statków własnych	Linia obsługiwana	Data wydania
76	Société Navale Delmas-Vieljeux, Paryż, łącznie z AB Svenska Ostafrika Linjen, Sztokholm	francuska szwedzka	Europa Zachodnia — Afryka Wschodnia i Ocean Indyjski	po 1950
77	Rederiaktiebolaget Transatlantic, Göteborg, łącznie z Det Bergenske Damskipselskab, Bergen	szwedzka norweska	Bałtyk, Europa Zachodnia — Zachodnia Afryka	VI 1950
78	Wilh. Wilhelmsen, Oslo, łącznie z Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg (konos. z przelad.)	norweska szwedzka	Europa — Zatoka Perska, Indie, Pakistan, Cejlon, Burma	III 1950
79	jak wyżej (konos. bezp.)	jak wyżej	jak wyżej	II 1950 XII 1950
80	Baltiskoje Gosudarstwennoje Morskoje Parochodstwo, Leningrad	radziecka	ogół linii	VI 1950

**FORMULARZE CZARTERÓW**  
cytowane w pracy

Wydawca/Aprobujący	Pełny tytuł czarteru	Ostatnia poprawka w r.	Skrót
Chamber of Shipping of the United Kingdom	Welsh Coal Charter 1896	31. 12. 1924	Welshcoal
"	Welsh Coal Charter 1896 (Patent fuel — brykiety)	"	"
"	East Coast Coal Charter-Party 1922	"	Medcon
"	Scotch Coal Charter 1896	"	—
"	Coasting Coal Charter-Party	"	Coastcon
"	Coasting Coal Charter-Party	"	Welcon
Baltic and White Sea Conference	Coal Charter 1921	1927	Baltcon
Chamber of Shipping of the U. K. (aprobowany przez Timber Trade Federation of the U. K.)	Baltic Wood Charter 1926	25. 3. 1929	Baltwood
"	" (for Leningrad Trade)	20. 11. 1933	"
"	White Sea Wood Charter 1933	17. 10. 1933	Russwood
"	Pitch Pine Charter 1906	28. 10. 1927	Pixpinus
"	British North American (Atlantic) Wood Charter-Party 1914	"	Benacon
"	Pitwood Charter 1924	28. 7. 1926	Pitwoodcon
The Baltic and International Maritime Conference	Prop and Pulpwood Charter 1937	—	Propcon
"	Woodcharter 1937	—	Contwood

Wydawca/Aprobujący	Pełny tytuł czarteru	Ostatnia poprawka w r.	Skrót
Chamber of Shipping of the U. K.	Azoff Berth Contract 1910	1931	Azcon
"	Danube Berth Contract 1911	1931	Dancon
"	Sulina and Kustendje Berth Contract 1911	1931	Sulcon
"	Bulgarian Berth Contract 1911	1931	Bulcon
"	Black Sea Berth Contract 1912	1931	Russcon
"	The 1890 Azoff Charter-Party	1912	Azoff C/P
"	The 1890 Black Sea Charter-Party	1912	Black Sea C/P
"	The 1890 Danube Charter-Party	1912	Danube C/P
"	River Plate Charter-Party 1914	1. 1. 1937	Centrocon
"	Australian Grain Charter 1928	—	Austral
Syndicat des Exportateurs Français	Saigon Charter Party	1938	Saigon C/P
Chamber of Shipping of the U. K.	Stone Charter-Party 1920	5. 3. 1925	Panstone
"	Mediterranean Ore Charter 1921	1924	Meditore
"	Mediterranean Ore Charter 1922	1924	Necore
"	Cement Charter-Party 1922	21. 4. 1925	Cemenco
Baltic and White Sea Conference	Uniform General Charter	1922	Gencon
Chamber of Shipping of the U. K.	General Home Trade Charter 1928	—	Britcont

Wydawca/Aprobujący	Pełny tytuł czarteru	Ostatnia poprawka w r.	Skrót
Chamber of Shipping of the U. K.	Fertilizers Charter	1942	Ferticon
"	New Baltic Wood Charter 1951	—	Nubaltwood
Baltic and International Maritime Conference (aprobowany przez Centralę Zopatrzenia Hutniczego)	Scandinavia to Poland Ore Charter Party	1950	Orecon
Baltic and International Maritime Conference (aprobowany przez Centralę Zbytu Węgla)	Polish Coal Charter	1950	Polcon
—	Tank Vessel Voyage Charter-Party	—	Tanker C/P
Sowfrach (zalecony przez Wszczęziwkową Izbę Handlową)	Dogowor Morskiej Pieriewozki „Sowflot 1951“	1951	Sowflot
"	Soviet General Charter-Party	1939	Sovgen

## SKOROWIDZ \*

## Liczby podają strony

Accumulative hours 132	Bieżące remonty statku 55
Act of God 108	— stawki przeładunkowe 32, 174
Africanphos 89	Boże Ciało 75
Agent (okrętowy) 58, 263, 307	— Narodzenie 75, 110
All-in rates 202	Bom 106, 228
All purposes, for 127	Brak robotników 104, 119
All time saved, for 153	Brygadier 289
Alongside 171, 227, 233, 271	Bunkrowanie 114, 139
Always afloat 156	Business hours 77
Amortyzacja statku 50, 63	Buszel 105
Anulowanie 66, 318	
Approximate notice 66, 69	Calendar Day 74
Arbitraż gospodarczy, państwowy 13	Call-boy 172
— przyjacielski 13	Captain's notice 88
Armator 67, 117, 232, 274	Cargo hatch 107
Asekurator 29	Carriage of Goods by Sea Act 222, 270
Asysta pożarnicza 189	Celna odprawa 86, 140
Available hatch 106	Cesser clause 142, 159
Awaria wspólna 116, 263	Charterer's agent 88
	— stevedore 186
Bagging 187, 204	Chłodzony towar 135, 260
Baltcon 97, 113, 125, 154, 202, 298	Choroba zakaźna 116
Baltic and International Maritime Conference, The 94	Cif 197 i nast.
Baltwood 80, 98, 102, 117, 144	— — landed 198
Barkarz 27	Ciężko trzymająca (ładownia) 209
Basic price 201	Clear day 75
Baza magazynowa 133—4	Code de Commerce 48
Beach port 78	Collo 286
Berth terms 181	Congestion clause 81, 118
Bezpieczne miejsce ładowania 79, 83	Conlinebill 94, 141, 158, 176, 189, 240, 305
Bezpośredni przeładunek 102, 192	

\* Nie uwzględniono tu skrótów angielskich i ich znaczeń zestawionych w rozdziale VI na str. 310—7.

Conlinebooking 83, 94  
 Conlinethrubbil 281  
 Consecutive day 74  
   — hour 77, 121  
 Consolato del Mare 25  
 Consorzio 178  
 Contact damage 255  
 Corporation des portefaix 27  
 Cumowanie 60, 180  
 Current rate tariff 32, 174  
 Custom 102  
 Customary manner 103  
 Czarter 65, 79, 116, 163, 217, 224, 303  
   — na czas 302  
 Czarterujący 70, 117, 145, 252—3, 286  
 Czas pracy 110, 130  
   — wolny 68  
   — zaoszczędzony 130, 152, 166  
 Czyn niedozwolony 264, 293, 304  
 Czyszczenie ładowni 165, 175, 188  
   — wagonów 201  
  
 Dalby 78  
 Danina żegluga 208  
 Data anulowania 66  
   — ładowania 66  
 Débarquement d'office 158  
 Definite notice 69  
 Deklarowanie wartości przesyłki  
   259, 286  
 Demodernizacja (statku) 51  
 Demurrage 136  
 Despatch-money 149  
 Detention 136  
 Dezodoryzacja 165  
 Dezynfekcja (statku) 61, 86, 165, 255  
 Dodatek zagraniczny 54  
 Dogodność miejsca ładowania 79, 83  
 Dokerzy 118  
 Dom Marynarza, opłata na 60  
 Dostawca (ładunku) 7  
 Dowodowy, ciężar 262, 267, 284  
 Dozór celny 204  
 Drewno sztauerskie 180  
 Drobnicowy, statek 134, 141  
 Droits de quai 208  
  
 Dzień 74  
   — bieżący 74, 110, 112  
   — kalendarzowy 74  
   — pełny 75  
   — pogodny 109  
   — poświęteczny 112  
   — przedświęteczny 110  
   — roboczy (powszedni) 67, 75,  
   112, 120, 127, 152  
   — święteczny 75, 90, 110, 120,  
   130  
   „Dzienne” koszty 49, 62, 139  
 Dziennik okrętowy 46, 72, 285  
 Dźwigowy 118, 172  
  
 ECUK 134  
 Efektywnie przepracowany czas 97  
 Eksoneracyjna klauzula 219  
 Ekspedytor portowy 9, 73, 134, 288  
 Ekspertyza jakościowa towaru 104  
 Elewator pływający 100, 272  
 Esparto-Charter 80  
 ETA (expected time of arrival) 69  
  
 Fac 100, 243  
   — as customary 102  
 Falochron 73, 195  
 Fardage 255  
 FAS 169, 186  
 Fast as can 99 i nast.  
 FIO 184, 191  
 Fire patrol 190  
 Fixture-Report 147  
 FOB 176  
   — and stowed/trimmed 178  
   — i zasztatowane 178  
 Force majeure 108  
 Fracht 105, 169  
   — martwy 124  
   — ryczałtowy 118  
 Frachtujący 88, 223, 286  
 Franszyza 52, 193  
 Free alongside 169  
   — discharge 189, 191  
   — in 183, 188, 253  
   — — and stowed/trimmed 184,  
   186

Free loading 184  
   — of turn 91  
   — on board 176  
   — out 184, 191, 196  
   — time 68  
 Fundusz amortyzacyjny 52  
 Full and complete cargo 125  
  
 Gajman 178  
 Garnierung 225  
 Gencon 117, 212, 238, 273  
 General Paramount Clause 274,  
   293, 307  
 Godziny akumulatywne 132  
   — bieżące 77, 120, 132  
   — biurowe 76, 162  
   — robocze 120—1  
   — urzędowania 76  
 Gotowość do załadowania 65, 85, 119  
 Głębokość (portu) 84  
 Grab clause 193  
 Grodzie przeciwprzesypowe 61, 65,  
   187, 244  
 Guidon de la Mer 28  
 Gwarancja bankowa 115  
  
 Hak sztauerski 285  
 Handlowy błąd 243, 248, 303  
 Hanzeatyckie prawo 38, 41  
 Harter Act 219, 277  
 Heating coils 196  
 Heavy lift 211—2, 238—9  
 Hiw (unos) 140, 171, 233  
 Holowanie 60, 79, 133, 156, 202, 216  
  
 Importer 145, 199, 207  
 Incoterms 177, 198  
 Inefficiency 80  
 In lieu of weighing 193  
 Izba Morska 13, 265  
   — Żegluga Zjednoczonego  
   Królestwa 124, 144, 195  
  
 Kapitałny remont 51  
 Kapitan 54, 112, 117, 263  
   — portu 109, 161  
 Kapitański notis 76  
  
 Kara umowna 137  
 Kej, keja 307  
 Klarowanie 46, 86  
 Klasa (statku) 55  
   — trymownicza 209  
 Klasyfikacyjna instytucja 55, 260  
 Klauzula „cesser” 142, 159  
   — chwytkowa 193  
   — o kolejce 81, 93, 153  
   — — przepełnieniu portu 81,  
   116  
   — Paramount 274, 298  
   — spedytorska 280 i nast., 302  
   — strajkowa 116, 144  
   — turecka 276  
   — windowa (winczowa) 188, 203  
   — o zaniedbaniu 219, 253, 262,  
   273  
 „Kolejka” (ładowanie w kolejności)  
   81, 90, 153  
 Komercyjny, błąd 243, 248  
 Konferencja Bałtycka 94, 99, 124,  
   181, 200, 305  
   — (żegluga) 214, 251, 280  
 Kongestia 81, 118  
 Konosament bezpośredni 280 i nast.,  
   302  
   — czysty 261  
   — przeladunkowy 280  
 Konosamentowe, warunki 65, 99,  
   125, 163, 214  
 Kontrakt sztauerski 185, 294  
 Kontrola sanitarna 61, 82  
   — towaru 60, 104, 172, 192,  
   210, 268  
 Konwejer 293  
 Konwencja Brukselska 13, 218  
   i nast.  
 Koszty ogólnozakładowe (admini-  
   stracji) 58, 63  
   — przeladunku 28, 59, 168, 188  
   — stałe (eksploatacji statku) 49,  
   61—2  
   — załogowe 53, 63  
   — zmienne (eksploatacji statku)  
   49, 63

Kotwicowisko 78  
 Kradzież ładunku 236, 262, 294  
 Krawiec 291  
 Kruchy, towar 256, 302  
 Kubły (do przeładunku) 101, 205  
 Kupiec 94

Landing 181, 213  
 Lastage money 208  
 Laydays 66  
 Lekaż 30  
 Letni okres (na Bałtyku) 140  
 Lichtuga (lichtugowanie) 7, 32, 118,  
 181, 191, 205, 238, 277  
 Liczenie ładunku 105, 172, 203, 210  
 Liczman 201  
 Liegetage 66  
 Lien clause 149  
 Liner terms 94  
 Linia bliskiego zasięgu 73  
 — dalekomorska 73  
 — ładunkowa 140, 244  
 — nadburcia 237—8  
 Liniowa żegluga 72, 278  
 Liniowe warunki 94, 158, 176, 181,  
 190, 212  
 Livraison en cale 191  
 — sous palan 176  
 Lloyd's Register 55  
 Loading dues 208  
 — place 79  
 — rate 124  
 — scale 127  
 Łodolamacz 61, 156, 207  
 Lokaut 116  
 Loose cargo 204  
 Łuk 86, 104, 107, 122  
 — „największy” 106, 121  
 — pomiarowy 107  
 — pracujący 106  
 — zasobni buntowej 107  
 — zdatny do pracy 104, 106, 124  
 Lump-sum freight 118

Ładowność statku 118  
 Ładunek pokładowy 31, 172, 203,  
 226, 244, 251, 261, 302

Ładunek zindywidualizowany 148  
 Ładunkowa, opłata 207  
 Łamany, przewóz 279, 302  
 Łamliwy, towar 256, 302  
 Łatwopsujący się, towar 259 i nast.  
 Łatwo trzymająca (ładownia) 209

Magazynowanie 303  
 Makler frachtujący 9, 61  
 — klarujący 9, 60, 86  
 Manager 273—4  
 Martwy fracht 124  
 Materiały gospodarcze (rozchodowe)  
 55  
 — sztauerskie 179  
 Mediterranean Iron Ore C/P 153  
 Merchant 94  
 — Shipping Act 218  
 Międzynarodowa Izba Handlowa  
 177, 197  
 Międzypokład 194  
 Miejsce ładowania 79, 85, 133  
 Miejscowość ładowania 85, 133, 156  
 Misrepresentation 71  
 Mobilizacja 119  
 Morski Rejestr ZSRR 56  
 Mrożony, towar 135, 255, 260

Nabrzeże 195  
 Nadburcie 177, 180, 190, 237, 295  
 Nadgodziny załogi statku 113, 133,  
 202  
 Naturalne właściwości ładunku  
 260, 285  
 Nautyczny, błąd 243, 267, 284, 303  
 Neap tide 84  
 Negligence clause 219, 253, 262, 273  
 Niedziele i święta 75, 111  
 Niebezpieczeństwo morza 249  
 Niebezpieczne ładunki 53, 189, 263,  
 302  
 Niepogoda 80, 108, 120, 241, 302  
 Nocna praca 100, 120, 241  
 Norma przeładunkowa 103, 105, 145  
 Normalnie trzymająca (ładownia) 209  
 Nośność statku 125  
 Nota zabukowania 72, 259, 309

Notify address 157  
 Notis kapitański 88, 160  
 Notwithstanding any custom of the  
 port 101  
 Nowy Rok 75  
 Nubaltwood 65, 75, 80, 97, 109, 143

Obsługa wind 172, 190, 203  
 Ochronopokładowiec 107  
 Odbiorca 134, 145, 157, 268, 286  
 Odpadki (z przesyłek) 204  
 Odplyw 84  
 Odpowiedzialność cywilna armatora  
 9, 53  
 — deliktowa 240, 292, 304  
 — kontraktowa 240, 293  
 — za przeładunek 217 i nast.,  
 236, 292—5  
 Odstąpienie od umowy przewozu  
 66, 96, 117  
 Odwracalne (zamienialne) okresy ła-  
 dowania 129  
 Office hours 76  
 Officer ładunkowy 41  
 Około... 73  
 Okres ładowania 64, 131, 152  
 — wyladowania 65  
 Opakowanie (towaru) 236, 285, 306  
 Opcyjny port 138  
 Opinia P. I. H. Z. 19, 68, 103, 153,  
 180, 184, 188, 191, 216, 261, 268  
 Opłata agencyjna (maklera klarują-  
 cego) 59  
 — cumownicza 60  
 — dźwigowa 178, 190, 215  
 — kanałowa 61  
 — konosamentowa 208  
 — ładunkowa 207  
 — pilotażowa 60, 133, 208  
 — przystaniowa 60, 208  
 — tonażowa 60, 208  
 — windowa 32, 40  
 — za dobrą organizację 178  
 — — wazenie 178, 193  
 Opłaty portowe 60, 207  
 Opóźnienie statku 66, 320

Opust za nieważenie 193  
 Crecon 76, 80, 98, 117, 298  
 Osadzenie statku na dnie 156  
 Osprzet przeładunkowy 37, 40, 63,  
 94, 106, 165, 182, 188, 294  
 Otwieranie luków 93, 165, 175, 188  
 Otworzenie żeglugi 67  
 Out-of-pocket expense 167  
 Overside delivery 176  
 Oznakowanie (towaru) 212, 239, 285

Paliwo 59, 63  
 Patron (statku) 24, 30  
 Péage 208  
 Pełny ładunek 125, 192  
 Peril of the sea 249  
 Ferymetr 170  
 Pęknięcie renera 13, 29  
 Pilotaż 61, 133  
 P & I (Protection and Indemnity  
 Club) 53  
 Plan ładunkowy (sztauerski) 227  
 Płynny ładunek 29, 139  
 Pocenie (statku i ładunku) 26, 255  
 Podatek morski 208  
 Pod bomem (pod hakiem) 171  
 — burtą 170, 233, 269, 301  
 Podgrzewanie ładunków płynnych  
 196  
 Pojemność ładowni 135  
 — rejestrowa brutto 60  
 — — netto 60  
 Pokazywacz 172  
 Pokrywy lukowe 86, 93  
 Polcon 76, 80, 113, 115, 125, 160, 202,  
 298, 307  
 Polipy (chwytyk) 231  
 Polisa 52  
 Polska Izba Handlu Zagranicznego  
 18, 68  
 Pompowanie 196  
 Port płazowy 78  
 — pośredni (przeładunkowy)  
 280, 303  
 Pośredni, przewóz 280, 302  
 Poza kolejną 91



Pożar 139, 190, 284  
 Pożarnicza asysta 189  
 Prawo zastawu 137, 142, 149, 157  
 — zwyczajowe 211  
 Premia asekuracyjna (ubezpieczeniowa) 52—3, 62  
 — za pośpiech 112, 148, 309  
 Prom (statek-prom) 8  
 Propcon 80, 102, 113  
 Pro rata (proporcjonalnie) 139  
 Protest morski 46, 285  
 Prowizja inkasowa 61  
 — maklerska 61  
 Próbobranie 104  
 Przeciętna norma przeładunkowa 122—4  
 Przedsiębiorstwo przeładunkowe 7, 185, 233, 286, 303  
 Przeładunek na morzu 6  
 — — redzie 276  
 Przepelnienie portu 81, 116  
 Przystój (statku) 127, 136, 148, 242  
 — wagonów 71, 114  
 Przystojowe 100, 136, 145  
 Przesuwanie statku 203  
 Przeszkody wejścia do portu 83  
 Przetrzymanie statku 136, 138  
 Przewoźnik morski 47, 67, 274, 286  
 Przybycie statku (do portu) 78, 160  
 Quay dues 207  
 Quartiersleute 289  
 Radziecki Kodeks Morskiej Żeglugi Handlowej 11, 98, 308  
 Radzieckie porty 93, 98, 134, 149, 171, 202, 206, 234  
 Reda 67, 91, 119, 160, 195  
 Reguły Haskie 219, 264  
 — Warszawsko-Oksfordzkie 198  
 Reling 24, 237  
 Remont bieżący 57  
 — kapitałny 51  
 Rener 174, 294  
 Reversible loading time 129  
 Rôles d'Oléron 29  
 Rough stacking 195  
 Rozmieszczenie (ładunku) 15  
 Rozpornica 86, 94, 189  
 Rozsyпки 204  
 Rozsztautowanie 191  
 Running day 74, 110, 112  
 — hour 77, 121  
 Rurociąg 196, 269  
 Ruswood 195  
 Rzeczoznawca (portowy) 101, 193, 232, 285  
 Safe berth 79, 83  
 Safely lie always afloat 83  
 Sailing schedule 72  
 — telegram 69  
 Samotrymująca (ładownia) 209  
 Sążeń przestrzenny 105  
 Schedule of Apportionment 195  
 Seeburgergenossenschaft 244  
 Sekcja (statku) 52  
 Separacja 179, 188, 255  
 Servant 299  
 Shipowner 67  
 Ship's tackle 174, 201  
 Siła wyższa 108, 118, 246, 284  
 „Skala” załadunkowa 127  
 Sobota 110  
 Solenie skór 261  
 So near as the vessel may get 67, 156  
 Sortowanie ładunku 192, 211  
 Sotto palanco 233  
 Sous palan 233, 267  
 Sowflot 67, 227, 298, 307  
 Sovgen 212, 238  
 Spedytor portowy 9, 73, 134, 157  
 Spedytorska klauzula 280 i nast.  
 Spłynięcie lodów 67  
 Standard 105, 145, 286  
 Stateczność statku 244, 257, 278  
 Statek rybacki 6  
 Stem 66  
 Stevedor 185, 306  
 Stojaki 203  
 Strajk 116, 144, 285  
 Strefa (range) 53, 134  
 Strop 7, 29, 171, 201

Sundays and holidays excepted 112  
 Surf day 120  
 Szerszok 188  
 Szet 171  
 Szkuta 45, 265  
 Sztaplarka 293  
 Sztauer czarterującego 186  
 Sztauowanie 14, 169, 243  
 Sztuka ciężka 211—2, 238—9, 257—8  
 Szypa 41  
 Szyper 37  
 Świadcstwo pochodzenia 64  
 Święteczna praca 164  
 Święto Odrodzenia 75  
 — Pracy 75  
 Tabela okresów załadowania 135  
 Takelunek 40  
 Tallyman 201  
 Tank Vessel Voyage Charter Party 93, 139, 270  
 Taryfa frachtowa 214  
 — stawek bieżących 32, 174—5  
 Taśmowce 293  
 Telegram o wyjściu (sailing telegram) 69  
 Time-sheet 147, 159  
 Tonaż rejestrowy brutto 60, 138  
 — — netto 60  
 Tonnage dues 207  
 Towary ładowane luzem 194  
 Tramping 50, 68, 150, 183  
 Trymowanie 14, 180, 209  
 Trymowność 208 i nast.  
 Turecka klauzula (Turkey Clause) 191, 196, 276  
 Turn clause 81, 90  
 Ubezpieczenie (statku) 48, 52, 63  
 Ubezpieczeniowy zakład 9, 55, 148  
 Udźwig osprzętu przeładunkowego 104  
 Układanie (ładunku) 15, 266  
 Umieszczenie (ładunku) 15  
 Umowa o przeładowanie 286 i nast.  
 Under ship's tackle 174, 201  
 United Kingdom Timber Trade Shipowners' Demurrage Association Ltd. 145  
 Unos 8, 29, 140, 171, 190, 233, 301  
 Uzbrojenie nabrzeża 170, 195, 205  
 Warunki liniowe 94, 158, 176, 181, 190, 212  
 Wazenie 105, 172, 192, 272  
 Weather permitting day 109  
 — working day 109  
 Welshcoal 206  
 Wentylacja 250, 255, 260, 285  
 Wewnętrzne właściwości towaru 250—1, 256, 260  
 Whether in berth or not 80  
 Wigilia Bożego Narodzenia 110  
 Winda 86, 106, 172, 182  
 Windziarz (winczman) 172, 178, 201, 203  
 Wojna 53, 116, 285  
 Workable hatch 106  
 Working day 75, 112  
 — hatch 106  
 — hour 77, 121  
 — time saved 130, 153  
 Wprowadzenie w błąd 71  
 Wszelchwiązkowa Izba Handlowa (w Moskwie) 18, 98, 111  
 Wybuchowe towary 155  
 Wyciek 30, 255  
 Wyladowania, czas 155 i nast.  
 — koszty 190 i nast.  
 Wyladowanie, odpowiedzialność za 267  
 — omyłkowe 6  
 Wysyłający 88, 223, 286  
 Wzdłuż burt statku 15, 169, 301  
 Zabezpieczenie (ładunku) 14, 104, 186, 257, 285  
 Zadeklarowanie wartości przesyłki 259, 286  
 Zainteresowany ładunkiem 94, 162, 206, 296, 304  
 Zahaczenie unosu 171, 228, 234—5

„Zalecany“ czarter 144	Zbiornikowiec 54, 93, 139, 190, 270
Zalodzenie (portu) 84, 119, 207	Zbywalny konosament 249, 257
Zaladowca 88, 134, 252, 263	Zdatność do żeglugi 56, 65, 187, 243, 248
Zaloga (statku) 274	Zestawienie czasu ładowania 147, 159
„Zarawianie“ ładunku 89, 203	Zimowa linia ładunkowa 140
Zamoczenie ładunku 242—3	Zimowy okres 140
Zamykanie luków 175, 188	Zmiana robocza (szychta) 90, 93
Zanurzenie 206	Zmiolki 188—9
Zapach 255	Zmycie (ładunku z pokładu) 6
Zaparzenie zboża 251	Zobowiązanie awaryjne 115
Zarząd Portu 73, 104, 134, 188, 196, 288	Zwierzęta 251, 254, 286
Zasady współżycia społecznego 99, 224, 246, 282	Zwłoka w przybyciu do portu załadowania 66, 318
Zasobnia paliwowa 107, 209	Zwyczaj portowy 16, 65, 92, 98, 153, 167, 179, 199, 295
Zastawu, prawo 137, 142, 149, 157	Żegluga dowozowa 79
Zawiadomienie aproksymacyjne (o przypuszczalnej dacie gotowości statku do przyjęcia ładunku) 66	— liniowa 50, 69, 79, 87, 115, 141, 158, 183, 278
— definitywne 69	— śródlądowa 9, 266
— o gotowości statku do załadowania 65, 160	Żywe zwierzęta 251, 254, 286
— — do wylądowania 156	

## SPIS TRESCI

	Str.
PRZEDMOWA . . . . .	3
Rozdział I. UWAGI WSTĘPNE . . . . .	5
Rozdział II. ROZWÓJ HISTORYCZNY PRZEPISÓW	
O PRZEŁADUNKU . . . . .	21
Formacja niewolnicza . . . . .	21
Formacja feudalna . . . . .	23
Rozdział III. CZAS PRZEŁADUNKU . . . . .	47
Rozwój zagadnienia czasu przeładunku w formacji kapitalistycznej i socjalistycznej . . . . .	47
Koszty eksploatacji statku morskogo . . . . .	50
Koszty stałe . . . . .	61
Początek okresu ładowania . . . . .	64
Długość okresu ładowania . . . . .	98
Przestój i przestojowe . . . . .	136
Premia za pośpiech . . . . .	148
Zagadnienia czasu przy wylądowaniu . . . . .	155
Zestawienie czasu ładowania . . . . .	159
Rozdział IV. KOSZTY PRZEŁADUNKU . . . . .	167
Zwyczaj portowe . . . . .	167
Zasady ogólne podziału kosztu załadowania i klauzula F. A. S. . . . .	168
Klauzula f. o. b. . . . .	176
Klauzula „free in“ . . . . .	182
Klauzula „free in and stowed“ lub „and trimmed“ . . . . .	186
Koszty wylądowania . . . . .	190
Koszty specjalne . . . . .	200
Koszty przeładunku sztuk ciężkich . . . . .	211

	Str.
Rozdział V. ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA ZA ZAŁADOWANIE I WYŁADOWANIE I ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTWA PRZEŁADUNKOWEGO . . . . .	217
Konwencja Brukselska, jej powstanie i zakres obowiązywania . . . . .	218
Załadowanie . . . . .	225
Sztaufowanie . . . . .	243
Wyładowanie . . . . .	267
Odpowiedzialność za przeladunek ze stątku na statek w ramach przewozu z przeladunkiem w porcie pośrednim . . . . .	279
Umowa o przeladowanie . . . . .	286
Odpowiedzialność wykonującego przeladunek . . . . .	292
Podsumowanie rozdziału . . . . .	300
Wnioski końcowe . . . . .	304
Rozdział VI. SKRÓTY ZWROTÓW DOTYCZĄCYCH PRZEŁADUNKU . . . . .	308
ZRÓDŁA, MATERIAŁY, SKOROWIDZ . . . . .	321
Literatura . . . . .	323
Źródła wykorzystanego orzecznictwa . . . . .	328
Konosamenty . . . . .	329
Formularze czarterów . . . . .	336
Skorowidz alfabetyczny . . . . .	339