

CEZARY ŁUCZYWEK\*

## SHIP MANAGER – NOWY PODMIOT PRAWA MORSKIEGO. UMOWA SHIPMAN 2009 W POLSKIM TŁUMACZENIU

### Abstrakt

Institucja zarządzania statkami morskimi (*ship management*) nie jest zbyt dobrze znana ani polskiemu prawu, ani polskiej doktrynie prawa morskiego, pomimo tego że rola zarządzającego statkiem (*ship manager*) rosła sukcesywnie przez wiele lat. Jej początki przypadają na lata osiemdziesiąte poprzedniego stulecia, w okresie poważnych zmian na rynku żeglugowym, gdy dochodziło do wielu bankructw przedsiębiorstw armatorskich i gdy banki hipoteczne musiały zwracać się do fachowych podmiotów zarządzających statkami o pomoc w prowadzeniu działalności żeglugowej.

Trzydzieści lat temu, w 1988 r. BIMCO opublikowała pierwszy wzorzec umowy o zarządzanie statkiem o nazwie SHIPMAN, który zapewnił pewną równowagę pomiędzy prawami i obowiązkami armatora i zarządzającego statkiem oraz jednolitość w szeroko stosowanych na rynku żeglugowym umowach tego rodzaju, szczególnie w podziale odpowiedzialności pomiędzy stronami.

Po wejściu w życie w 1998 r. Kodeksu ISM, który wprowadził do prawa międzynarodowego instytucję *Company* jako podmiot odpowiedzialny za bezpieczną eksploatację statku, rola zarządzającego wzrosła niepomniernie. Było to między innymi przyczyną tego, że BIMCO przygotowała nowy formularz umowy o nazwie SHIPMAN 98. Po kolejnych kilku latach formularz został uaktualniony i jego nowa wersja została wydana w 2009 r.

Głównym celem artykułu jest przybliżenie czytelnikowi zagadnień związanych z zarządzaniem statkiem morskim i podmiotem nim zarządzającym (*ship manager*), przez omówienie i przetłumaczenie na język polski opracowanego przez BIMCO nowego wzorca umowy o zarządzanie statkiem o nazwie SHIPMAN 2009.

**Słowa kluczowe:** zarządzający statkiem, zarządzanie statkiem, zarządzanie techniczne, zarządzanie załogą, zarządzanie komercyjne, SHIPMAN, przedsiębiorca żeglugowy

---

\* Cezary Łuczywek. Doctor of Jurisprudence in the Field of Law, Master Mariner, Member of the Maritime Law Codification Commission.

## WPROWADZENIE

Przez lata tradycyjne funkcje właściciela statku morskiego (*shipowner*) sprowadzały się głównie do uprawiania nim żeglugi. Właściciel-armator finansował statek, zatrudniał załogi, dbał o jego stan techniczny, wyszukiwał dla statku ładunki i wyznaczał swoich przedstawicieli (*agents*) w portach, do których statek zawijał.

W latach 80 ubiegłego wieku nastąpiły gwałtowne zmiany na rynku żeglugowym. Poprzedzone one były masową ucieczką armatorów spod bander narodowych pod tzw. tanie bandery (*flags of convenience*). Dla tych, którzy pozostali, pojawiła się szczególna konkurencja w postaci statków zarejestrowanych w otwartych rejestrach państw trzecich, które nie troszcząc się o przestrzeganie reguł dotyczących warunków socjalnych zatrudnianych marynarzy i nie dbając o wysokie standardy bezpieczeństwa morskiego obowiązujące w prawie międzynarodowym, rozpoczęły przyjmowanie pod swoje bandery statków obcych stosując otwarte polityki rejestrowe, oferując niskie podatki skutkujące redukcją kosztów prowadzonej działalności oraz niewielkie, rozłożone w czasie opłaty rejestrowe. Umożliwiło to im w krótkim czasie uzyskanie znaczącej konkurencyjnej przewagi nad rejestrami narodowymi.

Zmiany na rynku żeglugowym skutkowały licznymi przypadkami bankructwa armatorów. Ich statki przechodziły we władanie prawowitych właścicieli – banków hipotecznych, które nie miały pojęcia o prowadzeniu żeglugi. Banki zaczęły zwracać się o pomoc do profesjonalnych podmiotów, które potrafiły zarządzać statkami (*ship managers*)<sup>1</sup>.

O profesjonalne usługi zarządzających statkami zaczęli też zabiegać nowi inwestorzy, właściciele statków, którzy wchodzili do branży żeglugowej bez bezpośredniej znajomości tego sektora, a mówiąc wprost, z niewielką wiedzą o statkach morskich. Delegowali oni wiele funkcji tradycyjnie wykonywanych przez armatorów na ekspertów z różnych dziedzin związanych z żeglugą. W rezultacie zawierano wiele różnych umów (*in-house contracts*), niejednorodnych, szczególnie co do podziału odpowiedzialności między stronami. Skutkowało to licznymi i skomplikowanymi procesami sądowymi.

Aby zapobiec komplikacjom na rynku usług żeglugowych w tym zakresie Bałtycka i Międzynarodowa Rada Morska (*The Baltic and International Maritime Council – BIMCO*)<sup>2</sup> przygotowała i opublikowała w 1988 r. pierwszy *Ship*

<sup>1</sup> Steamship Mutual, *Ship Mangement and SHIPMAN* 98, May 2007.

<sup>2</sup> *The Baltic and International Maritime Council* – organizacja założona w 1905 r. w Kopenhadze, skupiająca obecnie ponad 2100 członków ze 120 państw: właścicieli, armatorów i operatorów statków, zarządzających statkami (*ship managers*), brokerów i agentów morskich. BIMCO odgrywa przodującą rolę w opracowywaniu wzorów dokumentów żeglugowych przeznaczonych do

*Management Contract* (SHIPMAN), wzorcową umowę o zarządzanie statkiem, która zapewniła względną równowagę pomiędzy prawami i obowiązkami właścicieli statków i podmiotów nimi zarządzającymi.

Rozkwit rynku usług żeglugowych w latach 90-tych, w tym usług zarządzania statkiem spowodował, że nawet tacy właściciele statków, którzy wiedzieli jak eksploatować swoje własne statki i dysponowali odpowiednim *know-how* w tym zakresie, uznali za wskazane lub po prostu wygodne, delegowanie niektórych aspektów swojej działalności na inne podmioty. Charakter tych transferowanych funkcji oraz liczba podmiotów zaangażowanych w pełną obsługę statku była i jest różna. Taka sytuacja – korzystanie z usług profesjonalnych zarządzających statkami trwa nadal. Szacuje się, że obecnie około jedna trzecia światowej floty statków morskich oddana jest w różnego rodzaju zarządzanie zewnętrzne (*third-party management*)<sup>3</sup>.

Od niedawna instytucja zarządzania statkiem zaczyna również powoli wkra-  
czać do polskiego prawa morskiego.

## 1. ZARZĄDZANIE STATKIEM

Zarządzanie statkiem (*ship management*) jest usługą świadczoną przez wyspecjalizowane podmioty (*ship managers*) na rzecz właścicieli (armatorów) statków. Malcolm Willingale definiuje w swojej książce „*Ship management*” zarządzanie statkiem, jako „profesjonalne zapewnienie usługi lub usług przez przedsiębiorstwo zarządzające, odrębne od własności statku, dla wsparcia głównych celów właściciela statku”<sup>4</sup>.

Zgodnie z tą definicją i według tego autora zarządzający statkiem powinien być podmiotem niezwiązanym materialnie z właścicielem statku, nieposiadającym udziałów w statku, zatrudniającym własnych ludzi i posiadającym własne biuro.

---

wykorzystania w obrocie międzynarodowym, głównie umów (*standard contracts*), konosamentów i pojedynczych klauzul umownych; bierze udział w imieniu armatorów statków morskich w pracach organizacji międzynarodowych tworzących prawo morskie, w tym Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w Londynie. Działalność BIMCO polega także na udzielaniu swoim członkom praktycznych porad dotyczących ich bieżącej działalności komercyjnej oraz prowadzeniu kursów i szkoleń dla przedsiębiorców z branży morskiej.

<sup>3</sup> John E. Bradley, *Third-Party Ship Management: A Nutshell Guide for Investors* [w:] VedderPrice, Global Transportation Finance Newsletter. Chicago, New York, Washington DC, London. July 2012.

<sup>4</sup> „*The professional supply of a single or range of services by a management company separate from the vessel's ownership in support of the primary objectives of the shipowner*”. M. Willingale, *Ship Management*, third edition, Great Britain 1998, s. 26.

W praktyce taka sytuacja ma miejsce tylko w przypadkach świadczenia usług zarządzania zewnętrznego (*third-party ship management*), natomiast w przypadku zarządzania wewnętrznego (*in-house ship management*) właściciel lub właściciele statku sami tworzą podmiot (najczęściej zawiązując spółkę-córkę), który dla nich wykonuje usługę zarządzania ich statkiem i który w dużym zakresie jest zależny od właściciela (właścicieli) statku.

Głównym celem, jakie stawia przed sobą właściciel statku, jest pobieranie ze statku pożytków, czyli osiąganie dochodów z jego eksploatacji<sup>5</sup>, przez uprawianie nim żeglugi. Nie musi on jednak tego robić osobiście, a może powierzyć eksploataowanie statku innym podmiotom, zawierając umowę lub umowy o zarządzanie statkiem.

W początkowych etapach rozwoju usług zarządzania statkami były one dzielone na usługi: zarządzania załogą, zarządzania technicznego, zarządzania komercyjnego, ubezpieczenia, księgowości, kupna i sprzedaży statku, zaopatrzenia oraz bunkrowania<sup>6</sup>. Obecnie dzieli się je na trzy główne kategorie<sup>7</sup>: zarządzanie załogą (*crew management*), zarządzanie techniczne (*technical management*) oraz zarządzanie komercyjne (*commercial management*). Od pewnego czasu funkcjonuje także nowy rodzaj zarządzania statkami, które zostały wyłączone z różnych powodów z eksploatacji (*lay-up management*)<sup>8</sup>.

<sup>5</sup> Termin „eksploatacja” statku nie jest zdefiniowany ustawowo, ale jest często używany w polskich aktach prawnomorskich i oznacza używanie statku do określonych celów gospodarczych lub niegospodarczych. Pojęcie to obejmuje trzy aspekty: nawigacyjny, techniczny i komercyjny. Pierwszy związany jest z prowadzeniem przez statek żeglugi. Na aspekt techniczny, nierozzerwalnie związanym z aspektem nawigacyjnym, składa się zapewnienie statkowi załogi i zaopatrzenia, utrzymanie maszyn i wyposażenia w stanie zdatnym do użytku oraz prawidłowe i bezpieczne załadowanie ładunku. Aspekt komercyjny obejmuje pozyskiwanie ładunków, negocjacje frachtów i cen paliwa oraz wskazywanie przedstawicieli (agentów) w portach zawinięcia statku.

<sup>6</sup> Taki podział widnieje jeszcze w standardowym formularzu BIMCO umowy o zarządzanie statkiem SHIPMAN 98 z 1998 r.

<sup>7</sup> Komunikat Komisji przedstawiający wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE C 132 z 11.6.2009, s. 6).

<sup>8</sup> Pojęcie *lay-up* oznacza zaprzestanie żeglugi statkiem przez właściciela w okresie nadwyżki liczby statków w stosunku do ilości dostępnego ładunku. Ta nadpodaż tonażu (*over-tonnage*) powoduje zwykle spadek stawek frachtowych i niektórzy armatorzy nie widząc korzyści ekonomicznych decydują się na odstawienie statków aż do czasu zmiany trendu na rynku. Koszty utrzymania statku w trakcie *lay-up* są mocno zredukowane. Najczęściej zjawisko to dotyczy zbiornikowców, ale odstawiane są też gazowce i masowce. Niektórzy armatorzy dla zredukowania strat z powodu wyłączenia statku z żeglugi wykorzystują czasami swoje statki jako magazyny. Ten rodzaj zarządzania różni się zasadniczo od pierwszych trzech rodzajów. Jego celem jest zapewnienie fachowej opieki nad statkiem w okresie gdy statek nie uprawia żeglugi. Statki mogą być odstawiane w tzw. *hot lay-up* albo *cold lay-up*, w zależności od tego czy właściciel chce, aby na statku pozostała część załogi lub

Zarządzanie załogą polega w szczególności na podejmowaniu i realizacji przez zarządzającego wszelkich spraw związanych z załogą, takich jak rekrutacja, wybór i zatrudnianie odpowiednio wykwalifikowanych marynarzy na statkach, przygotowywanie listy płac, zapewnianie właściwej obsady na statkach, którymi zarządza *ship manager*, sprawdzanie dokumentów potwierdzających kwalifikacje marynarzy, zapewnienie marynarzom ochrony ubezpieczeniowej od nieszczęśliwych wypadków i na wypadek inwalidztwa, organizowanie podróży i niezbędnych wiz (kraju, do którego marynarz jest wysyłany lub z którego jest repatriowany), obsługa roszczeń związanych z opieką medyczną, ocena pracy marynarzy oraz ich szkolenie (w niektórych przypadkach). Zarządzanie załogą jest bezsprzecznie największą częścią światowych usług zarządzania statkami<sup>9</sup>.

Zarządzanie techniczne statkiem polega na zapewnieniu zdatności statku do żeglugi i jego pełnej zgodności z wymaganiami technicznymi oraz dotyczącymi bezpieczeństwa i ochrony. Podmiot świadczący usługi zarządzania technicznego odpowiada w szczególności za podejmowanie decyzji o przeprowadzeniu remontów i konserwacji statku. Zarządzanie techniczne ma znaczący udział w usługach zarządzania statkami, jednak znacznie mniejszy niż zarządzanie załogą.

Zarządzanie komercyjne polega na zapewnianiu sprzedaży pojemności ładunkowej statku przez czarterowanie statku na podróż lub na czas, bukowaniu ładunków lub miejsc dla pasażerów, negocjowaniu wysokości frachtów i cen paliwa napędowego oraz wyznaczaniu agentów w portach, do których statek zawija. Zarządzanie komercyjne ma bardzo niewielki udział w całości usług zarządzania statkami.

Właściciele statków, które są eksploatowane w żegludze liniowej lub pływają na stałych szlakach w określonych rejonach geograficznych, zawierają porozumienia dotyczące ich komercyjnego wykorzystania, takie np. jak porozumienia pulowe (*pool agreements*)<sup>10</sup>. Na podstawie porozumień pulowych właściciele statków,

---

nie. Cały proces wyłączenia statku z żeglugi składa się z trzech etapów: dezaktywacji, *lay-up* i reaktywacji statku. W okresie *lay-up* statki odstawiane są na odpowiednie, bezpieczne kotwiczowiska lub też stoją w porcie (często burta w burcie). Rolą zarządzającego statkiem jest zapewnienie takiej opieki technicznej, aby utrzymać statek w stanie niepogorszonym i w możliwie krótkim okresie (w zależności od tego czy jest to *cold* czy *hot lay-up*) przygotować statek do ponownej żeglugi. Przedsiębiorcy świadczący usługi *lay-up management* oferują też zwykle armatorom pomoc w dezaktywacji i reaktywacji statku,

<sup>9</sup> Zarządzanie załogą może odbywać się na podstawie umowy, takiej jak SHIPMAN 98 lub 2009, ale jedynie w ograniczonym zakresie. Dla przypadku bardziej złożonego i rozbudowanego porozumienia menadżerskiego BIMCO stworzyło wzorzec umowy CREWMAN A (koszty agencyjne i wynagrodzenie). Dla przypadków, w których *ship manager* dostarcza załogi jako pracodawca, BIMCO stworzyło wzór umowy CREWMAN B (wynagrodzenie *lump sum*).

<sup>10</sup> Porozumienia pulowe uważane są za najściślejszą formę kartelu żeglugowego. Właściciele statków (armatorzy) dzielą między siebie ładunki na danej linii lub szlaku. Pomiędzy armatorami

które wchodzi do pulu, powołują podmiot (najczęściej spółkę z o.o.), którego zadaniem jest zapewnienie zatrudnienia dla ich statków, tzn. zdobywanie ładunków i czarterowanie statków. Statki, które są w pulu uważane są za statki w czarterze na czas (czarterującym jest *pool*). *Pool* ponosi koszty podróży wykonywanych przez statki, tj. koszty paliwa i wydatki portowe (odliczając je od frachtów uzyskanych za przewóz ładunków) oraz nominuje swoich agentów w portach. Działania podejmowane przez taki podmiot mają więc charakter zarządzania komercyjnego statkiem, chociaż zwykle umowy podpisywane pomiędzy właścicielami statków a tym podmiotem nie są typowymi umowami o zarządzanie statkiem.

Podobnie jak inne rodzaje działalności w sektorze morskim, zarządzanie statkami ma charakter globalny. Jednak ze względu na brak przepisów międzynarodowych regulujących kwestię zarządzania statkami przez podmioty zewnętrzne (*third-party ship management*), wymagania dotyczące zarządzania zostały ustanowione w ramach umów prawa prywatnego, czego przykładem są wzorce umów przygotowane przez BIMCO, takie jak SHIPMAN 98 i SHIPMAN 2009.

W prawie europejskim o instytucji *ship management* mówi się po raz pierwszy w Wytycznych wydanych przez Komisję Europejską w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego, z 1997 r.<sup>11</sup>.

Do polskiego prawa instytucja zarządzania statkiem została wprowadzona w 2012 r. ustawą zmieniającą ustawę o podatku tonażowym<sup>12</sup>. Artykuł 2 pkt 10 ustawy z 2006 r. o podatku tonażowym w obowiązującym brzmieniu<sup>13</sup> stanowi, iż przez zarządzanie cudzym statkiem rozumie się zarządzanie techniczne polegające na zapewnieniu statkowi zdolności do żeglugi i zgodności z wymaganiami technicznymi, dotyczącymi bezpieczeństwa i ochrony oraz zarządzanie załogą polegające na zapewnieniu obsady statku załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie, oraz prowadzeniu wszystkich spraw związanych z załogą, w szczególności: przygotowaniu listy płac, zapewnieniu członkom załogi ochrony

---

statków należących do pulu istnieje podział zysków według ustalonego klucza. Najpierw odliczane są koszty bieżące (w tym paliwo, wydatki portowe, agencyjne, administracyjne), a następnie zyski dzielone pomiędzy udziałowcami (właścicielami statków) na podstawie tzw. *pool points*, które są przydzielane poszczególnym statkom w zależności od ich możliwości przewozowych (do których zaliczane są np. pojemność ładunkowa, wyposażenie (dźwigi), prędkość i zużycie paliwa). Właściciele statków, które wyłączone były z eksploatacji np. z przyczyn technicznych (naprawy stoczniove) nie otrzymują wynagrodzenia za czas *off hire*, w którym statek nie zarabiał. Tego rodzaju porozumienia zwalczają zdecydowanie wszelkie formy konkurencji.

<sup>11</sup> Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego (97/C 205/05) (Dz. Urz. WE C 205 z 05.07.1997, s. 5).

<sup>12</sup> Ustawa z dnia 7 grudnia 2012 r. o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1540). Propozycje zmian do ustawy przygotowała Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego.

<sup>13</sup> Ustawa z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 381 i 650).

ubezpieczeniowej od następstw nieszczęśliwych wypadków i na wypadek inwalidztwa, organizowaniu podróży na statek i ze statku, zapewnieniu wymaganych wiz, możliwości korzystania z usług opieki medycznej oraz dokonywaniu oceny pracy członków załogi i ich szkolenia.

Jak wynika z powyższego, polski ustawodawca przeniósł niemal wiernie do prawa krajowego brzmienie definicji zaproponowanych przez Komisję Europejską w Wytycznych w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami, o których była wcześniej mowa<sup>14</sup>. Jedyną różnicą jest wyraźne wskazanie, że statek, który podlega zarządzaniu, jest cudzym statkiem (nie należy do zarządzającego).

Celem wprowadzenia definicji zarządzania statkiem było uzupełnienie przepisu art. 2 pkt 3 ustawy o podatku tonażowym, który mówił o „osobie, która zarządza cudzym statkiem” i wyjaśnienie jak to zarządzanie należy rozumieć.

Warto zwrócić uwagę na fakt, że zarządzanie statkiem, jako działalność gospodarcza, może podlegać tzw. pomocy publicznej. Taki też był główny cel, który przyświecał uchwaleniu samej ustawy o podatku tonażowym. Więcej na ten temat w dalszej części artykułu, przy omawianiu zagadnienia przedsiębiorcy żeglugowego.

Należy także wspomnieć, że usługi zarządzania statkiem świadczone są na podstawie umów o zarządzanie statkiem zawieranych pomiędzy właścicielem lub armatorem statku a zarządzającym. Relacje pomiędzy tymi trzema podmiotami przedstawione zostały poniżej.

## 2. WŁAŚCICIEL – ARMATOR – ZARZĄDZAJĄCY STATKIEM

Właścicielem statku morskiego (ang. *shipowner*, niem. *Reeder*, nor. *reder*) jest osoba fizyczna lub prawna, której przysługuje prawo do korzystania ze statku morskiego, w tym uprawiania nim żeglugi lub oddania innej osobie do używania, oraz do rozporządzania nim, w tym sprzedaży, obciążenia hipoteką lub zniszczenia (np. zeżłomowania).

Na właścicielu statku ciążyą liczne obowiązki wynikające z norm publiczno-prawnych, odnoszących się do takich zagadnień jak rejestracja i pomiar statku oraz ochrona środowiska. W przypadku, gdy właściciel statku sam uprawia żeglugę, staje się on armatorem, do którego mają dodatkowo zastosowanie normy regulujące stosunki prywatnoprawne, w których występuje on jako osoba bądź odpowiedzialna za szkody wyrządzone osobom trzecim w związku z ruchem statku, bądź osoba zawierająca umowy dotyczące statku (np. umowę o ratownictwo,

<sup>14</sup> Zob. przypis nr 6.

umowę pilotową lub umowę holowniczą) lub wykonywane za pomocą statku (np. umowę przewozu ładunku lub umowę czarteru na czas).

Do podstawowych uprawnień przysługujących właścicielowi statku o polskiej przynależności należą m.in. prawo nadania statkowi nazwy i wskazania portu macierzystego, prawo wpisania do rejestru okrętowego statku, który nie podlega obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego, prawo zawieszenia polskiej przynależności statku, prawo do poddania pomiarowi statku, który nie podlega obowiązkowemu pomiarowi, prawo do ustanowienia hipoteki na swoim statku.

Do podstawowych obowiązków ciężących na właścicielu statku zalicza się m.in. obowiązek posiadania zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem morza paliwem (dotyczy statków o tonażu brutto (GT) przekraczającym 1000 jednostek) oraz zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za szkodę spowodowaną zanieczyszczeniem olejem przewożonym przez statek (dotyczy statków przewożących więcej niż 2000 ton oleju luzem jako ładunek). Ponadto, w przypadku gdy właściciel statku morskiego uprawia żeglugę swoim statkiem, spoczywają na nim wszystkie te obowiązki, które prawo nakłada na armatora statku oraz – w związku z przyjętymi w prawie morskim formułami personifikacji statku – na sam statek.

W prawie i obrocie międzynarodowym z pojęciem właściciela statku morskiego związane są również takie pojęcia jak: *beneficial owner*, *register owner*, *managing owner*, a pośrednio także *disponent owner*.

*Beneficial owner* to właściciel faktyczny (rzeczywisty), który pobiera korzyści cywilne (dochody) ze statku, którego jest właścicielem.

*Register owner* to właściciel rejestrowy, czyli osoba, która ma prawo rozporządzania statkiem i jest wpisana jako jego właściciel do rejestru okrętowego<sup>15</sup>.

*Managing owner* (właściciel zarządzający) jest jednym ze współwłaścicieli statku, na którego pozostali współwłaściciele delegowali swoje uprawnienia w odniesieniu do zarządzania statkiem. Pojęcie *managing owner* widnieje co prawda w prawie brytyjskim<sup>16</sup>, ale jest to wyrażenie handlowe, a nie prawne. Właściciel zarządzający jest pełnomocnikiem pozostałych współwłaścicieli, uprawnionym

<sup>15</sup> Od 2009 r. właściciel rejestrowy statku ma obowiązek posiadania unikalnego siedmiocyfrowego numeru identyfikacyjnego IMO. Więcej o numerach identyfikacyjnych w dalszej części przy omawianiu zagadnienia zarządzającego statkiem i jego funkcji wynikających z tytułu przejścia zarządzania technicznego od armatora.

<sup>16</sup> Pojęcie *managing owner* występuje w art. 291 *Merchant Shipping Act 1995* oraz w *Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993*, SI 1993/3138, Pt V (reg 23). W żadnym z tych aktów prawnych, pojęcie to nie jest precyzyjnie zdefiniowane. Z rozporządzenia wynika, że w celach rejestracji statku jeden ze współwłaścicieli statku będący obywatelem brytyjskim może być wyznaczony jako *managing owner*, jego dane muszą być zamieszczone w rejestrze i do niego kierowana ma być korespondencja dotycząca statku.



do podejmowania działań koniecznych dla umożliwienia statkowi wykonywania podróży i zarabiania frachtu. Osoba, która nie jest współwłaścicielem statku może wykonywać funkcję właściciela zarządzającego i wówczas jest określana jako *ship's husband*<sup>17</sup>.

Od pojęcia *managing owner* należy odróżnić pojęcie *ship manager*, pod którym, jak już wcześniej wyjaśniono, kryje się podmiot zarządzający statkiem, niebędący współwłaścicielem statku, którym zarządza.

*Disponent owner* to osoba fizyczna lub prawna, która kontroluje eksploatację handlową statku, podejmuje decyzje dotyczące portów zawinięcia statku i przewożonych na nim ładunków. Bardzo często jest to spółka, która czarteruje statek na czas i wystawia własne konosamenty liniowe (*liner bills of lading*). Określenia *disponent owner* używa się także w stosunku do pulu, który sprawuje zarządzanie komercyjnie w stosunku do statków, których właściciele zdecydowali się zawrzeć *pool agreement*, a także wobec czarterującego statek w czarterze *bareboat*.

Dla potrzeb prawodawstwa międzynarodowego pojęcie *shipowner* jest w ostatnich kilkudziesięciu latach regularnie rozszerzane i obejmuje ono swoim zakresem zarówno czarterującego, czarterującego *bareboat*, jak i zarządzającego statkiem, a także podmiot eksploatujący statek określany terminem *operator of the ship*<sup>18</sup>. To rozszerzone znaczenie pojęcia *shipowner* zbliża je w pewnym sensie do polskiego rozumienia pojęcia „armator”. Niemniej to *shipowner* jest centralną postacią anglosaskiego prawa morskiego<sup>19</sup>, które nie zna pojęcia „armator”, co do którego w Polsce istnieją pewne wątpliwości czy to on, a nie właściciel statku, jest centralną postacią prawa morskiego<sup>20</sup>.

Armator statku (fr. *armateur*, niem. *Ausrüster*) to osoba fizyczna lub prawna, która we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym<sup>21</sup>. Uprawianie żeglugi statkiem (pojęcie o odmiennym nieco zakresie

<sup>17</sup> *Halsbury's Laws of England, vol. 43(1), Shipping and Navigation – 4<sup>th</sup> ed. 1997 reissue*, Butterworths, London 1997, p. 114. Pojęcie *ship's husband* występuje także w art. 327 i nast. holenderskiego Kodeksu morskiego. We współczesnej praktyce żeglugowej pojęciem *ship's husband* oznacza się również osobę zatrudnioną przez armatora w celu nadzorowania konserwacji i napraw na statku (*a person employed by a shipowner to attend the maintenance and repair of the ship* – P. Brodie, *Dictionary of Shipping Terms, 4th edition, LLP, London, Hong Kong 2003*).

<sup>18</sup> Dla przykładu pojęcie to występuje w konwencjach: CLC z 1969 r., LLMC z 1976 r., bunkrowej z 2001 r., MLC z 2006 r. oraz wrakowej z 2007 r. Więcej na temat pojęcia *operator of the ship* w dalszej części artykułu przy omawianiu pojęcia armator i zarządzający statkiem.

<sup>19</sup> Tak jak *Reeder* w prawie niemieckim i *reder* w prawie skandynawskim.

<sup>20</sup> Por. J. Łopuski, *Właściciel statku czy armator centralną postacią prawa morskiego*, [w:] *Prawo morskie*, red. J. Łopuski, t. I, Ofic. Wyd. „Branta”, 1996, s. 244 i nast.

<sup>21</sup> Ustawowa definicja armatora w prawie polskim zawarta jest w art. 7 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66 oraz z 2018 r. poz. 650 i 1137), który stanowi: „Armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub

niż eksploatacja statku)<sup>22</sup> polega na używaniu go w żegludze dla określonych celów, niekoniecznie gospodarczych<sup>23</sup>. Osoby fizyczne i spółki cywilne są najczęściej armatorami statków rekreacyjnych, sportowych i rybackich. Armatorami większych statków handlowych są zwykle osoby prawne (np. spółki kapitałowe). W Polsce w odniesieniu do statków pełniących specjalną służbę państwową armatorem może być także Skarb Państwa, niemniej w jego imieniu funkcję tę wykonują państwowe jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, np. urzędy morskie.

Armator może, ale nie musi, być właścicielem statku morskiego. Gdy nim nie jest (nie włada faktycznie statkiem jak właściciel będący posiadaczem samoistnym) i używa statku na innej podstawie prawnej (np. najmu, czarteru *bareboat*, aktu administracyjnego), jest posiadaczem zależnym. Istotną cechą pojęcia armatora jest władztwo nad statkiem umożliwiające uprawianie żeglugi, a nie element własnościowy. To władztwo nad statkiem armator sprawuje za pośrednictwem zatrudnionego przez siebie kapitana.

Należy jednak zauważyć, że również zarządzający statkiem (*ship manager*) może sam zatrudniać załogę, w tym kapitana, ale armatorem, w rozumieniu polskiego Kodeksu morskiego, zarządzający statkiem nie jest, gdyż podejmuje się on zarządzania cudzym statkiem i eksploatuje go w cudzym imieniu.

---

cudzym<sup>24</sup>. Kodeks nie przewiduje zatem żadnych ograniczeń natury podmiotowej. Każdy, kto uprawia żeglugę statkiem w swoim imieniu, nawet posiadacz w złej wierze, będzie uważany za armatora.

<sup>22</sup> Zdaniem autora pojęcie uprawianie żeglugi jest pojęciem węższym niż eksploatacja statku i wchodzi w zakres tego drugiego (por. odmiennie S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. I, s. 214, Ossolineum 1971). Statek eksploatowany przez armatora (właściciela) może uprawiać żeglugę odbywając podróże morskie, podczas których może być w morzu, stać na kotwicy lub w porcie. Statek, np. tankowiec odstawiony w *lay-up* (o którym mowa w przepisie nr 7), który został przez właściciela przeznaczony na magazyn paliw płynnych, zacumowany w porcie lub w jego pobliżu, pozbawiony urządzeń nawigacyjnych i pełnej załogi nie uprawia żeglugi, ale nadal jest w eksploatacji jako statek. Można też podać przykład statku przebudowanego na FPSO (*Floating Production Storage and Off-loading unit*) na stałe zakotwiczonego (często z użyciem kilkunastu kotwic) na polu naftowym, służącego do przerobu i przeładunku na inne statki ropy naftowej. Taki statek jest eksploatowany przez właściciela, ale oczywiście nie uprawia on żeglugi. Rozważania te prowadzone są oczywiście w oderwaniu od literalnej definicji statku z polskiego Kodeksu morskiego, który zawęża pojęcie statku do „urządzenia pływającego przeznaczonego lub używanego do żeglugi morskiej”. A zatem w tych dwóch ostatnich przykładach ani tankowca ani FPSO nie można by było zakwalifikować do statków. Z pomocą w wyjaśnieniu tych rozbieżności przychodzi projekt nowego Kodeksu morskiego opracowanego przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego (o którym więcej w dalszej części artykułu), który przewiduje oprócz statków także „morskie urządzenia pływające”, czyli „urządzenie niebędące statkiem, przeznaczone głównie do innej niż żegluga morska działalności w środowisku morskim, w szczególności: platforma wiertnicza nieposadowiona na dnie morskim, dok pływający, dźwig pływający, pogłębiarka” (art. 15 § 5 projektu).

<sup>23</sup> J. Łopuski, red., *Prawo morskie*, Ofic. Wyd. „Branta”, tom II/1, Bydgoszcz 1998, s. 263.

Armatorem nie jest również osoba, która dysponuje statkiem na podstawie umowy czarteru na czas (*time charter*), gdyż to nie ona (nie czarterujący na czas) jest zwierzchnikiem kapitana, a armator statku.

W prawie międzynarodowym występuje także pojęcie *ship's operator* na przemian z *operator of the ship*. Po raz pierwszy zostało ono użyte w konwencji brukselskiej z 1962 r. o odpowiedzialności związanej z eksploatacją statków o napędzie atomowym<sup>24</sup>, następnie w Konwencji CLC z 1969 r.<sup>25</sup>, później w Konwencji LLMC z 1976 r.<sup>26</sup>, Konwencji bunkrowej z 2001 r.<sup>27</sup>, a ostatnio w Konwencji wrakowej z 2007 r.<sup>28</sup>. To angielskie pojęcie<sup>29</sup> jest tłumaczone w polskich wersjach konwencji jako „armator”. Jednak, jak już wcześniej zwrócono uwagę, w *common law* brak jest odpowiednika polskiego pojęcia „armator”. Prawo to nie zna takiego pojęcia, a wprowadzony do ustawy *Merchant Shipping Act 1995* „operator of the ship” nie został w żaden sposób zdefiniowany<sup>30</sup>. Nie można zatem wprost tłumaczyć „*ship's operator*” jako „armator”, tym bardziej, że w podobny sposób tłumaczone są w polskich aktach prawnych angielskie wyrazy *owner* lub *shipowner*<sup>31</sup>, a także

<sup>24</sup> *Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships*, podpisana w Brukseli dnia 25 maja 1962 r. Polska nie ratyfikowała tej konwencji. Konwencja nie weszła w życie z powodu zbyt małej liczby ratyfikacji.

<sup>25</sup> *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*. Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1527). Konwencja z 1969 r. została zmieniona Protokołem sporządzonym w Londynie w 1992 r.

<sup>26</sup> *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*. Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzona w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175), zmieniona Protokołem sporządzonym w Londynie w dniu 2 maja 1996 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 146).

<sup>27</sup> *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*. Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi, sporządzona w Londynie dnia 23 marca 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 148, poz. 939).

<sup>28</sup> *International Convention on the Removal of Wrecks*. Międzynarodowa konwencja w sprawie usuwania wraków, sporządzona w Nairobi dnia 18 maja 2007 r. Jeszcze nie ratyfikowana przez Polskę.

<sup>29</sup> Prawo anglosaskie jest zasadniczym prawem dla żeglugi i międzynarodowych stosunków żeglugowych, a język i terminologia angielska używane są jako podstawowe w konstrukcji międzynarodowych uregulowań morskich. Angielski jest też jednym z sześciu języków IMO (poza tym: arabski, chiński, francuski, hiszpański i rosyjski).

<sup>30</sup> Pojęcie to zostało wprowadzone do MSA 95 w Załączniku nr 7 (*Schedule 7*), który wprowadził do prawa angielskiego konwencję LLMC z 1976 r. W samej konwencji w pojęciu *operator of the ship* występuje jeszcze dookreślenie, że chodzi o *seagoing ship*, a więc o statek morski.

<sup>31</sup> Tak na przykład tłumaczenia w Konwencjach COLREG 1972, SOLAS 1974, SALVAGE 1989 i wielu innych. Należy też dodać, że angielski *shipowner* nie odpowiada polskiemu „armatorowi” głównie ze względu na nieodłączny pojęciu *shipowner* element własnościowy, który nie musi towarzyszyć pojęciu „armator”.

pojęcie *Company* z Kodeksu ISM<sup>32</sup>. Niemniej jednak pojęcie *operator of the ship*<sup>33</sup> jest funkcjonalnie najbardziej zbliżone do polskiego „armatora”, chociaż w braku definicji tego pojęcia w prawie anglosaskim i braku odniesienia do elementu własności statku pojęcie *operator of the ship* wydaje się nie obejmować właściciela statku.

Armator, który uprawiając bezpośrednio żeglugę statkiem podejmuje się wykonania przewozu ładunku, jest przewoźnikiem (*carrier*). W przewozach statkiem zczarterowanym na czas przewoźnikiem najczęściej jest czarterujący, a nie armator<sup>34</sup>. Zarządzający statkiem, pomimo tego, że – jak dalej zostanie wykazane – również może uprawiać żeglugę zarządzanym przez siebie statkiem, nie jest przewoźnikiem<sup>35</sup>.

Prawo morskie nakłada na armatora obowiązki o charakterze publicznoprawnym. Polski Kodeks morski przewiduje obowiązek posiadania przez armatora ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności za roszczenia morskie, obejmującego roszczenia podlegające ograniczeniu na podstawie Konwencji LLMC.

Armator ponosi odpowiedzialność za szkody wyrządzone w związku z ruchem i eksploatacją statku. Odpowiada za szkodę wyrządzoną komukolwiek zanieczyszczeniem pochodzącym ze statku w związku z przewozem ładunków (z wyjątkiem oleju luzem), eksploatacją statku (z wyjątkiem zanieczyszczenia paliwem) lub zatapianiem w morzu odpadów i innych substancji. Armator nie ponosi jednak odpowiedzialności, jeżeli szkoda powstała wskutek siły wyższej, wyłącznej

<sup>32</sup> Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (Kodeks ISM) został przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w 1993 r. Kodeks ten stał się stopniowo dokumentem wiążącym w odniesieniu do większości statków odbywających podróże międzynarodowe dzięki przyjęciu w maju 1994 r. rozdziału IX „Zarządzanie bezpieczną eksploatacją statków” do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS) (przypis nr 56). Oficjalnie rozdział IX Konwencji SOLAS został wprowadzony do polskiego prawa (tzn. zmiany w konwencji zostały ogłoszone w oficjalnym publikatorze) dopiero w 2016 r. (Dz. U. poz. 869); zob też: D. Pyć, *Odpowiedzialność za bezpieczeństwo statków i środowiska zgodnie z wymaganiami kodeksu zarządzania bezpieczeństwem (Kodeksu ISM)*, GSP 2013, t. XXIX.

<sup>33</sup> Pojęcie *operator of the ship* występuje również w niektórych krajowych systemach prawnych, na przykład w prawie holenderskim (art. 320 i nast. *Netherlands Maritime Law, Commercial Code*).

<sup>34</sup> Ustalenia, kto jest przewoźnikiem zaczynają się zwykle wtedy, gdy dochodzone są roszczenia odszkodowawcze z umowy przewozu.

<sup>35</sup> Jak jednak pokazuje światowe orzecznictwo zarządzający może zostać uznany odpowiedzialnym za przewożony na statku ładunek. Szerzej o sprawie *PICC Shanghai Branch v Grand Fleet Navigation Ltd. and Others*, z 2003 r., w dalszej części artykułu dotyczącej zagadnienia zarządzającego statkiem.

winy umyślnej osoby trzeciej albo wadliwego działania lub zaniechania organów odpowiedzialnych za utrzymanie świateł lub innych urządzeń nawigacyjnych<sup>36</sup>.

Klasyczne pojęcie armatora z Kodeksu morskiego zostało w ostatnich latach nieco rozszerzone. Wprowadzone w 1998 r. przez prawo międzynarodowe konwencją SOLAS pojęcie *Company*, tłumaczone na język polski jako „armator”<sup>37</sup>, oznacza właściciela statku albo zarządzającego statkiem, agenta lub czarterującego statek bez załogi, który przejął od właściciela statku odpowiedzialność za jego eksploatację oraz przyjął obowiązki armatora wynikające z Kodeksu ISM i ponosi wyłączną odpowiedzialność z tego tytułu bez względu na to, czy jakikolwiek inny podmiot wypełnia niektóre obowiązki w imieniu armatora.

Takie też brzmienie nosi art. 2 pkt 3 rozporządzenia unijnego z 2006 r.<sup>38</sup> wprowadzającego do prawa polskiego Kodeks ISM.

Uchwalona w 2015 r. ustawa o pracy na morzu<sup>39</sup> wprowadziła za Konwencją o pracy na morzu (Konwencją MLC)<sup>40</sup> jeszcze szersze pojęcie armatora, gdyż połączyła w jednej definicji zarówno armatora w rozumieniu Kodeksu morskiego, jak i armatora zdefiniowanego w artykule II lit. j Konwencji MLC<sup>41</sup>. We wszystkich tych definicjach występuje także pojęcie zarządzającego statkiem.

<sup>36</sup> Do odpowiedzialności armatora związanej z innymi zdarzeniami, wskutek których wyrządzone zostają szkody osobom trzecim znajdującym się na statku lub w jego pobliżu zastosowanie mają przepisy prawa cywilnego odnoszące się do odpowiedzialności prowadzącego przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody. Odpowiedzialność ta jest odpowiedzialnością z tytułu ryzyka (obiektywną) i wynika z art. 435 § 1 k.c.

<sup>37</sup> Konwencja SOLAS Rozdział IX правило 1 pkt 2 (Dz. U. z 2016 r. poz. 869). Postanowienia Rozdziału IX Konwencji SOLAS i Kodeksu ISM weszły w życie dla wybranych statków (m.in. pasażerskich, tankowców, gazowców) w 1998 r., a stały się wiążące dla wszystkich statków towarowych o pojemności brutto (GT) co najmniej 500 jednostek od 1 lipca 2002 r.

<sup>38</sup> Rozporządzenie (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 (Dz. Urz. UE L 64 z 04.03.2006, s. 1).

<sup>39</sup> Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1569 oraz z 2017 r. poz. 60, 785 i 2181).

<sup>40</sup> *Maritime Labour Convention*. Konwencja o pracy na morzu, przyjęta przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845 oraz z 2017 r. poz. 512).

<sup>41</sup> W mało profesjonalnym tłumaczeniu Konwencji MLC na język polski w Dzienniku Ustaw, w artykule II lit. j przetłumaczono angielskie słowo *owner* wprost jako „armator” i wyjaśniono, że armator oznacza „właściciela lub inną organizację lub osobę, taką jak menedżer, agent lub osoba wynajmująca statek, która przyjęła od właściciela odpowiedzialność za funkcjonowanie statku i która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć obowiązki nałożone na armatorów zgodnie z niniejszą Konwencją, bez względu na to, czy jakakolwiek inna organizacja lub osoba wypełnia pewne obowiązki w imieniu armatora”. Tłumaczenie tej definicji w ustawie o pracy na morzu jest znacznie lepsze. I chociaż za tłumaczeniem z Konwencji ustawa stawia znak równości pomiędzy

Zarządzający statkiem (*ship manager*) to podmiot, który na podstawie umowy z właścicielem statku (*shipowner*) lub jego armatorem świadczy za wynagrodzeniem usługi zarządzania statkiem (*ship management*) w określonym w umowie zakresie.

W prawie międzynarodowym pojęcie zarządzającego statkiem występuje od dosyć dawna. Pierwszym aktem, w którym pojawił się *manager* była Konwencja LLMC z 1976 r., później pojęcie to znalazło się w Konwencji bunkrowej z 2001 r., Konwencji MLC z 2006 r., a następnie Konwencji wrakowej z 2007 r.

W prawie europejskim szerzej o zarządzającym statkiem traktują Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego, z 2004 r.<sup>42</sup> oraz szczegółowo Wytyczne w sprawie pomocy państwa dla podmiotów zarządzających statkami, z 2009 r.<sup>43</sup>.

Do prawa polskiego pojęcie zarządzającego trafiło po raz pierwszy w 1986 r. za sprawą wspomnianej wcześniej Konwencji LLMC z 1976 r. Pod pojęciem tym krył się podmiot, który na równi z właścicielem, czarterującym i armatorem statku mógł ograniczyć swoją odpowiedzialność z tytułu roszczeń morskich wyszczególnionych w art. 2 tej konwencji.

Do pierwszego Kodeksu morskiego, z 1961 r.<sup>44</sup>, pojęcie zarządzającego zostało wprowadzone dopiero w 1991 r. ustawą zmieniającą Kodeks morski<sup>45</sup>, która wprowadziła nowy tytuł VII „Ograniczenie odpowiedzialności za roszczenia morskie”. Art. 313 § 2 Kodeksu brzmiał: „Jeżeli dłużnikiem jest armator, który uprawia żeglugę przez stałego zarządcę, to odpowiada on za działanie lub zaniechanie tego zarządcy jak za własne działanie lub zaniechanie; jeżeli zarządca jest osobą prawną, przepis § 1 stosuje się odpowiednio”.

---

*shipowner* i armatorem, to jednak artykułuje wyraźnie, iż chodzi też o zarządzającego statkiem oraz uwzględnia w zakresie tej definicji czarterującego *bareboat*, którego nie ma w tłumaczeniu Konwencji MLC. Pełne brzmienie definicji armatora w art. 2 pkt 1 ustawy jest następujące: „Ileokroć w ustawie jest mowa o armatorze – należy przez to rozumieć armatora w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2013 r. poz. 758, z późn. zm.) oraz właściciela statku albo zarządzającego statkiem, agenta lub czarterującego statek bez załogi, który przejął od właściciela statku odpowiedzialność za jego eksploatację oraz przyjął obowiązki armatora wynikające z ustawy i ponosi wyłączną odpowiedzialność z tego tytułu bez względu na to, czy jakikolwiek inny podmiot wypełnia niektóre obowiązki w imieniu armatora”.

<sup>42</sup> Komunikat Komisji C(2004) 43 Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego (Dz. Urz. UE C 13 z 17.01.2004, s. 3).

<sup>43</sup> Komunikat Komisji przedstawiający wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE C 132 z 11.06.2009, s. 6).

<sup>44</sup> Ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. – Kodeks morski (Dz. U. Nr 58, poz. 318).

<sup>45</sup> Ustawa z dnia 4 stycznia 1991 r. o zmianie ustawy – Kodeks morski (Dz. U. Nr 16, poz. 73).

Ustawodawca nazwał w przepisie kodeksowym podmiot określony w konwencji terminem *manager* – stałym zarządcą. Przepis o identycznym brzmieniu znalazł się w następnym Kodeksie morskim z 2001 r.<sup>46</sup> w jego art. 102 i obowiązuje do dzisiaj.

W 2006 r. do polskiego prawa wprowadzono kolejne pojęcia zarządzającego statkiem. Najpierw w marcu we wspomnianym wcześniej rozporządzeniu unijnym wprowadzającym Kodeks ISM, a następnie w sierpniu w ustawie o podatku tonażowym. W tym drugim przypadku była to „osoba, która zarządza cudzym statkiem”.

Po dziewięciu latach, w 2015 r. podmiot zarządzający statkiem po raz kolejny pojawia się w prawie polskim, tym razem w ustawie o pracy na morzu. Wszędzie pojęcie zarządzającego występuje oczywiście obok pojęć armatora i właściciela statku.

Od czasu wprowadzenia do prawa międzynarodowego, a konkretnie do Konwencji SOLAS, instytucji *Company* atrybut uprawiania żeglugi statkiem (jego eksploatacja) przestał należeć już tylko do armatora. Od tego czasu uprawiać żeglugę statkiem morskim może jedynie podmiot, który spełnia wymagania Kodeksu ISM i posiada wydany przez administrację morską państwa bandery Dokument Zgodności (*Document of Compliance*)<sup>47</sup>. O taki dokument może ubiegać się zarządzający statkiem, który – zgodnie z funkcjonującymi w obrocie umowami o zarządzanie – podejmuje się zarządzania technicznego (obojętnie czy tylko technicznego, czy w połączeniu z innym rodzajem zarządzania). Po spełnieniu wymogów przewidzianych w Kodeksie ISM zarządzający staje się *Company* dla celów Kodeksu i po otrzymaniu Dokumentu Zgodności może uprawiać żeglugę zarządzanym przez siebie statkiem.

Armator, który nie ma Dokumentu Zgodności nie może być uważany za armatora bo nie może on uprawiać żeglugi. *Ship manager*, który ma Dokument Zgodności, może uprawiać żeglugę, jednak armatorem nie jest. Różnica między armatorem a zarządzającym jest bowiem taka, że *ship manager* uprawia

<sup>46</sup> Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66 oraz z 2018 r. poz. 650 i 1137).

<sup>47</sup> Wynika to z Prawidła 3 (*Safety management requirements*) Rozdziału IX Konwencji SOLAS. Dokument Zgodności, najczęściej wydawany przez klasyfikatora w imieniu państwa bandery, stwierdza, że ustanowiony w przedsiębiorstwie armatorskim lub zarządzającym statkiem (w każdym przypadku określonym jako *Company*) System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS – *Safety Management System*) spełnia wymagania Kodeksu ISM w stosunku do statków (typu statków), którymi ten podmiot uprawia żeglugę.

żeglugę w cudzym imieniu<sup>48</sup>, a armator, który posiada Dokument Zgodności – we własnym<sup>49</sup>.

*Ship manager* w prowadzonej przez siebie działalności nigdy nie jest przewoźnikiem. Może być jednak – jak pokazuje orzeczenie sądu w sprawie statku *Progreso I*<sup>50</sup> – za takiego uznany i ponieść odpowiedzialność z tytułu uszkodzenia przewożonego przez statek ładunku<sup>51</sup>.

Zakwalifikowanie zarządzającego statkiem jako *Company* wywołuje daleko idące konsekwencje. Jedną z konsekwencji dla zarządzającego, który zgodził się przejąć obowiązki nałożone Kodeksem ISM jest to, że każde naruszenie Kodeksu może skutkować jego odpowiedzialnością. Zarządzający statkiem traktowany jest w tym zakresie tak samo jak armator statku i może być podmiotem praw i obowiązków związanych z żeglugą, w tym o charakterze publicznoprawnym, i do niego mogą być kierowane roszczenia osób trzecich wchodzących w relacje ze statkiem i jego załogą.

W konsekwencji podjęcia się uprawiania żeglugi statkiem morskim podmiot uznany za *Company* musi mieć nadany numer identyfikacyjny zgodny z przyjętym przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) *IMO Unique Company*

<sup>48</sup> Zarządzający statkiem *ex contractu* działa zawsze i wyłącznie w imieniu i na rzecz armatora (właściciela) statku.

<sup>49</sup> W związku z tym to armator ponosi odpowiedzialność, ale też czerpie korzyści z czynności prawnych i faktycznych; jest podmiotem stosunków prawnych, w które wchodzi.

<sup>50</sup> PICC Shanghai Branch v Grand Fleet Navigation Ltd. and Others, 2003, [w:] *Selected Cases of Maritime International: Judgments and Comments*, Shanghai Maritime Court, 2003, p. 295.

<sup>51</sup> W 2003 r. chiński sąd w sprawie statku *Progreso I* uznał zarządzającego statkiem, przedsiębiorstwo Allied Maritime Inc., za przewoźnika faktycznego w podróży statku przewożącego z Peru do Szanghaju ładunek 1500 ton mączki rybnej. Ładunek zagrażał się w trakcie podróży, ubezpieczyciel (PICC Shanghai Branch) wypłacił odszkodowanie właścicielowi ładunku i pozwał statek. Zarządzający nie był w stanie przedstawić dowodów na wyraźny podział obowiązków związanych z zarządzaniem statkiem i jego eksploatacją pomiędzy nim a właścicielem statku (Grand Fleet Navigation Ltd.) oraz na to, że załoga statku dołożyła należytej staranności w opiece nad ładunkiem. Ponieważ w kodeksie morskim Chińskiej Republiki Ludowej nie występuje pojęcie zarządzającego statkiem, sąd skorzystał z definicji pojęcia *manager* zawartej w słowniku *Black's Law Dictionary*, który określa zarządzającego jako „osobę, która prowadzi lub kontroluje działania przedsiębiorstwa, jego oddziału lub departamentu i jest osobą uprawnioną do działania i decydowania samodzielnie”. Na tej podstawie sąd uznał, że Allied Maritime Inc. jest profesjonalnym przedsiębiorstwem menadżerskim posiadającym szeroką władzę nad eksploatacją i zarządzaniem statkiem w imieniu armatora i w oparciu o art. 61 kodeksu morskiego, który stanowi, że przepisy o przewozie ładunku morzem dotyczące odpowiedzialności przewoźnika stosuje się również do przewoźnika faktycznego oraz art. 63, który stanowi o solidarnej odpowiedzialności przewoźnika umownego i faktycznego sąd orzekł, że odpowiedzialność za szkody ładunkowe ponoszą zarówno właściciel statku (jako przewoźnik umowny), jak i zarządzający statkiem (jako przewoźnik faktyczny).



and Registered Owner Identification Number Scheme<sup>52</sup>. Numer ten wpisywany jest do niektórych dokumentów statku: Certyfikatu Zarządzania Bezpieczeństwem (*Safety Management Certificate*), Certyfikatu Ochrony Statku (*ISPS Certificate*) oraz Zapisu Historii Statku (CSR – *Continuous Synopsis Record*), a także do będącego w posiadaniu zarządzającego statkiem Dokumentu Zgodności (*Document of Compliance*), którego kopia musi być również na statku.

Zarządzający statkami w praktyce działają najczęściej w formie spółek z ograniczoną odpowiedzialnością. Będąc przedsiębiorcami żegludowymi, według nomenklatury polskiej ustawy o podatku tonażowym, podlegają – zgodnie z Wytocznymi KE z 2004 r. – pomocy publicznej, o czym szerzej w następnej części artykułu.

Na zakończenie omawiania pojęcia zarządzającego statkiem warto wspomnieć również o tym, że w kwietniu 2018 r. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego zakończyła prace nad projektem nowego polskiego Kodeksu morskiego<sup>53</sup>, który

<sup>52</sup> Obowiązek ten spoczywa również, odrębnie, na właścicielu rejestrowym statku (*register owner*) i wynika on z postanowienia Prawidła 3-1 (*Company and registered owner identification number*) Rozdziału XI-1 Konwencji SOLAS. Numery identyfikacyjne IMO to unikalne siedmiocyfrowe numery przydzielane z bazy numerów, którą prowadzi w imieniu IMO przedsiębiorstwo IHS Markit. Schemat numerów IMO (*IMO Unique Company and Registered Owner Identification Number Scheme*) dla właścicieli rejestrowych statków i podmiotów pełniących funkcję *Company* został wprowadzony w 2004 r. Rezolucją MSC.160(78) (dla statków znacznie wcześniej, w 1987 r. rezolucją A.600(15)), jako środek wzmacniający bezpieczeństwo morskie, ochronę oraz ochronę środowiska, a także po to, aby ułatwić zapobieganie oszustwom w żegludzie (*maritime fraud*). Celem Schematu jest przydzielenie stałego numeru w celach identyfikacyjnych każdemu armatorowi, właścicielowi rejestrowemu lub zarządzającemu statkiem o pojemności brutto (GT) co najmniej 100 jednostek używanemu w podróżyach międzynarodowych. Numery identyfikacyjne mogą być też przydzielane na wniosek państwa bandery statkom nie wykonującym podróży międzynarodowych. Schemat stał się obowiązkowy dla statków podlegających Konwencji SOLAS od 1 stycznia 2009 r. przez przyjęcie Rezolucji MSC.194(80), która wprowadziła do Konwencji prawidło XI-1/3-1 dotyczące numeru identyfikacyjnego armatora i właściciela rejestrowego oraz poprawki do prawidła XI-1/5 dotyczące dodania tych numerów w certyfikatach CSR (*Continuous Synopsis Record*). Numer identyfikacyjny *Company* jest także wprowadzony do certyfikatów ISM (*Safety Management Certificate*) oraz *ISPS Certificate* (po przyjęciu rezolucjami MSC.195(80) i MSC.196(80)). Raz nadany numer identyfikacyjny pozostaje z *Company* lub właścicielem rejestrowym nawet wtedy, gdy zmienia one swoją nazwę. Podobnie dzieje się, gdy statek zmieni banderę. Numer pozostaje, ale nie jest używany, gdy przedsiębiorstwo lub *register owner* sprzeda lub pozbędzie się statków i nie podejmie działalności nowymi statkami. Będzie ten sam, gdy przedsiębiorstwo na nowo podejmie działalność zarządzania statkiem. IHS Markit prowadzi rejestr i historię podmiotów będących *Company* oraz *register owner* w swojej bazie danych.

<sup>53</sup> Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego przygotowała pierwsze założenia do projektu ustawy – Kodeksu morski w 2012 r. Prace nad projektem trwały nieco ponad pięć lat, z przerwami na projekty i opinie dotyczące innych aktów prawnych, takich m.in. jak: ustawa o podatku tonażowym, ustawa o bezpieczeństwie morskim, ustawa o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich,

w założeniach powinien zastąpić Kodeks z 2001 r. W przygotowanym przez Komisję projekcie obecny przepis art. 102 § 2, który traktuje o „stałym zarządcy”, oznaczony jako art. 363 § 2, brzmi: „Armator, który oddał statek w zarządzanie innej osobie, odpowiada za działania lub zaniechania zarządzającego statkiem jak za własne działania lub zaniechania; jeżeli zarządzający statkiem jest osobą prawną, przepis § 1 stosuje się odpowiednio”. Brzmienie nowego przepisu odpowiada zatem współczesnemu znaczeniu pojęcia *ship manager* i zmianom, które miały miejsce w ostatnich latach na rynku żegludowym.

W projekcie znalazły się też zupełnie nowe przepisy dotyczące umowy o zarządzanie statkiem oraz zarządzającego statkiem. Poniżej zacytowano brzmienie czterech artykułów projektu nowego Kodeksu morskiego z Tytułu IV „Armator”.

**Art. 106.** § 1. Armator na podstawie umowy może oddać za wynagrodzeniem statek w zarządzanie innej osobie (zarządzającemu statkiem).

§ 2. Umowa o zarządzanie statkiem może obejmować w szczególności zarządzanie komercyjne, techniczne lub załogą statku.

**Art. 107.** Każda ze stron może żądać potwierdzenia treści umowy w formie dokumentowej.

**Art. 108.** § 1. W granicach określonych w umowie zarządzający statkiem dokonuje czynności na rzecz i w imieniu armatora.

§ 2. Przy zaciąganiu zobowiązań zarządzający statkiem jest obowiązany ujawnić, że działa jako przedstawiciel armatora. W przeciwnym razie odpowiada solidarnie z armatorem za zobowiązania zaciągnięte w jego imieniu.

§ 3. Zarządzający statkiem powinien wykonywać swoje obowiązki z należytą starannością oraz z dbałością o interesy armatora.

**Art. 109.** § 1. Za szkodę wyrządzoną przy wykonywaniu umowy o zarządzanie statkiem odpowiada armator.

§ 2. W przypadku gdy szkoda została wyrządzona z winy zarządzającego statkiem lub osób, którym powierzył on wykonanie umowy, zarządzający odpowiada wobec armatora do wysokości kwoty określonej w umowie o zarządzanie statkiem, a w przypadku gdy kwota nie została określona – do wysokości kwoty nieprzekraczającej dziesięciokrotnego rocznego wynagrodzenia za zarządzanie statkiem.

§ 3. Ograniczenie, o którym mowa w § 2, nie przysługuje jeżeli zostanie udowodnione, że szkoda wynikła z działania lub zaniechania zarządzającego statkiem, których dopuścił się on albo z zamiarem wyrządzenia szkody, albo też postępując lekkomyślnie i ze świadomością, że szkoda prawdopodobnie nastąpi.

---

ustawa o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz ustawa o pracy na morzu. Nowy Kodeks będzie składał się z 492 artykułów zebranych w trzynastu Tytułach oraz z załącznika.

Ponadto przepisy dotyczące zarządzającego statkiem pojawiają się w Tytule II projektu Kodeksu morskiego, w działach dotyczących polskiej przynależności statku, rejestru statków morskich i pomiaru statku. Zarządzający statkiem jest według projektu podmiotem uprawnionym między innymi do wystąpienia z wnioskiem o wpisanie statku niestanowiącego polskiej własności do rejestru statków morskich, o zawieszenie stałej polskiej przynależności oraz o poddanie statku pomiarowi. Zarządzający statkiem niestanowiącym polskiej własności, prowadzący działalność za pośrednictwem oddziału w Polsce, podlega w sprawach związanych z uprawianiem żeglugi statkiem polskiemu prawu i jurysdykcji sądów polskich.

### 3. PRZEDSIĘBIORCA ŻEGLUGOWY

Do omówionych wyżej pojęć określających trzy podstawowe podmioty prawa morskiego należy dodać jeszcze jedno, szersze pojęcie, które jest lub może być dla nich wszystkich wspólne. Chodzi o pojęcie przedsiębiorcy żeglugowego.

Klasyczne przedsiębiorstwo żeglugowe posiadające własne statki (*shipowning company*) realizuje dwie podstawowe funkcje<sup>54</sup>: zarządza statkami (*management* lub *husbandry functions*), co polega na obsadzaniu statku załogą, utrzymaniu i naprawie, zapewnieniu dokumentów dla statku, odpowiednim zaopatrzeniu i ubezpieczeniu statku oraz eksploatuje statki pod względem handlowym (*operating functions*), co polega na znalezieniu dla statku zatrudnienia (ładunku), zaopatrzenia w paliwo, zapewnieniu załadowania i wyładowania przewożonego ładunku i obsługi statku w porcie, a także kilka funkcji dodatkowych, takich jak: prowadzenie rozliczeń finansowych, planowanie budżetu, zaciąganie pożyczek, sprzedaż lub kupno nowych statków, prowadzenie rachunkowości i spraw administracyjnych (wewnętrznych w przedsiębiorstwie), a często też prowadzenie obsługi prawnej związanej ze szkodami ładunkowymi i spowodowanymi ruchem statku.

Przedsiębiorstwo żeglugowe (*shipping company*), o którym wyżej mowa, jest jednocześnie przedsiębiorstwem armatorskim. Jednak pojęcie działalności armatorskiej nie zawsze pokrywa się z pojęciem działalności żeglugowej. Przedsiębiorstwa żeglugowe, które przy prowadzeniu działalności w żegludzie towarowej lub pasażerskiej posługują się statkami, ale robią to w cudzym imieniu – nie są przedsiębiorstwami armatorskimi. Takimi podmiotami są zarządzający statkami (*ship managers*) oraz czarterujący statki na podróż (*voyage charterers*) lub na czas (*time charterers*)<sup>55</sup>.

<sup>54</sup> M. Maclachlan, *Shipmaster's Business Companion*, The Nautical Institute, 4<sup>th</sup> Edition, Southall, Middlesex, UK 2004, s. 101.

<sup>55</sup> Jak zauważył J. Łopuski: „Przedsiębiorstwo żeglugowe może równocześnie eksploatować statki, których jest lub nie jest armatorem, co może być nawet niezauważalne dla jego kontrahentów,

Zgodnie z polską ustawą o podatku tonażowym przedsiębiorca żeglugowy to osoba fizyczna, osoba prawna lub spółka komandytowo-akcyjna, mająca miejsce zamieszkania albo siedzibę lub zarząd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, albo wspólnik spółki cywilnej, spółki jawnej lub spółki komandytowej, albo przedsiębiorca zagraniczny, w rozumieniu ustawy o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych w obrocie gospodarczym<sup>56</sup>, który spełnia przynajmniej jeden z następujących warunków: 1) we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem własnym lub cudzym oraz posiada ważny Dokument Zgodności, 2) jest właścicielem statku, ale nie uprawia równocześnie we własnym imieniu żeglugi statkiem własnym lub cudzym, 3) zarządza cudzym statkiem, w cudzym imieniu i na cudzą rzecz na podstawie umowy, oraz posiada ważny Dokument Zgodności.

Dokument Zgodności (*Document of Compliance*) to dokument wydany zgodnie z Konwencją SOLAS<sup>57</sup> przedsiębiorcy żeglugowemu, który spełnia wymagania Kodeksu ISM. Przez zarządzanie cudzym statkiem ustawa rozumie połączone zarządzanie techniczne i załogą statku<sup>58</sup>.

Pojęcie przedsiębiorcy żeglugowego zostało wprowadzone do polskiego ustawodawstwa z prawa europejskiego dla celów podatku tonażowego. Pojęcie to zastąpiło istniejące wcześniej w ustawie o podatku tonażowym pojęcie armatora. Ustawodawca zdecydował się na zamianę tych pojęć, gdyż podmiot, o którym mowa w warunku nr 2 powyżej, nie spełniał funkcji armatora i nie mógł być tak nazywany, gdyż był jedynie właścicielem statku, ale nie uprawiał nim żeglugi,

---

jak długo nie będzie wchodzić w grę jego odpowiedzialność związana z eksploatacją tych statków”. J. Łopuski, (red.), *Prawo morskie*, Ofic. Wyd. „Branta”, tom II/1, s. 270, Bydgoszcz 1998.

<sup>56</sup> Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. poz. 649 i 1293).

<sup>57</sup> *International Convention for the Safety of Life at Sea*. Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), oraz Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173 i 1174), wraz ze zmianami do Załącznika do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (Dz. U. z 2016 r. poz. 869, 870, 2029, 2030 oraz z 2017 r. poz. 142 i 143).

<sup>58</sup> Ustawodawca przyjął takie rozwiązanie za Wytocznymi Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego, z 2004 r. Zgodnie z praktyką na rynku żeglugowym i istniejącymi wzorcami umów to zarządzający decyduje o rodzaju zarządzania i o tym, czy będzie to jeden czy wiele rodzajów zarządzania. Pełne brzmienie przepisu art. 2 pkt 10 ustawy o podatku tonażowym, stanowiącego definicję legalną pojęcia zarządzania statkiem, podano w pierwszej części artykułu odnoszącej się do instytucji zarządzania statkiem

a zgodnie z prawem polskim uprawianie żeglugi jest immanentną cechą pojęcia armatora. Podmiot spełniający warunek nr 1 powyżej jest armatorem statku<sup>59</sup>.

Ustawa o podatku tonażowym stanowi także, że przedsiębiorcy żegludgowi prowadzący działalność polegającą na świadczeniu usług w żegludze międzynarodowej z wykorzystaniem statku morskiego o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek, w zakresie przewozu ładunku lub pasażerów, podlegają opodatkowaniu podatkiem tonażowym<sup>60</sup>, o ile dokonali wyboru takiej formy opodatkowania.

Podatek tonażowy (*tonnage tax*), który zastępuje zwykły dla systemu opodatkowania przedsiębiorstw podatek CIT (*corporate tax system*) jest formą pomocy publicznej<sup>61</sup>. Wymieniony wśród przedsiębiorców żegludgowych *ship manager* może również skorzystać przy prowadzeniu swojej działalności z dobrodziejstwa tej pomocy. Takie uprawnienie przewidziane jest w art. 3 ust. 2 pkt 8 ustawy o podatku tonażowym. Warunkiem niezbędnym jest to, aby zarządzający statkiem będący przedsiębiorcą żegludgowym prowadził działalność z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej i większość osób zatrudnionych przez niego na lądzie lub na statku stanowili obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej<sup>62</sup>.

Przedsiębiorcy zarządzający statkami mogą ubiegać się o pomoc publiczną wyłącznie dla statków, w odniesieniu do których powierzono im pełne zarządzanie załogą (*crew management*) i zarządzanie techniczne (*technical management*). Jest to zatem wymóg szerszy, niż wymóg wynikający z funkcjonujących w obrocie

<sup>59</sup> Warto nadmienić, że pojęcie armatora będącego przedsiębiorcą żegludgowym występuje również w innym polskim akcie prawnomorskim, w art. 85 ustawy o pracy na morzu, z 2015 r.

<sup>60</sup> Istota podatku tonażowego wyraża się w powiązaniu wysokości płaconego przez właściciela statku podatku bezpośrednio z eksploatowanym przez niego tonażem (wielkością jego floty). Podatek ten płacony jest niezależnie od bieżących zysków lub strat przedsiębiorstwa eksploatującego statek. Szerzej na ten temat patrz: C. Łuczywek, *Podatek tonażowy i inne formy pomocy publicznej dla transportu morskiego*, Prawo Morskie, t. XXVII, s. 217 i n.

<sup>61</sup> Pomoc publiczna dla transportu morskiego jest rodzajem pomocy państwa, jaką pod pewnymi warunkami dopuszcza w art. 107 i 108 Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do sektora transportu morskiego. Zastosowanie pomocy publicznej tego rodzaju wymusiła na państwach członkowskich Unii Europejskiej sytuacja gospodarcza na rynku żegludgowym w latach 80 i 90 poprzedniego wieku. Komisja Europejska przewidziała w swoich Wytocznych z 2004 r. (Komunikat Komisji C(2004) 43) osiem form pomocy publicznej dla transportu morskiego: pomoc fiskalną i socjalną (prowadzącą do poprawy konkurencyjności); pomoc na repatriację marynarzy; pomoc inwestycyjną; pomoc regionalną; pomoc na szkolenia; pomoc na restrukturyzację; pomoc na wykonanie zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych w kabotażu wyspowym oraz pomoc dla transportu morskiego bliskiego zasięgu. Podatek tonażowy jest formą pomocy fiskalnej dla armatorów (i zarządzających) statków morskich.

<sup>62</sup> Wytoczne w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami z 2009 r. wymagają, aby w przypadku gdy zarządzający statkiem wykonuje również inne wyspecjalizowane usługi, nawet jeśli są związane z eksploatacją statku, muszą być – jako nie kwalifikujące się do programów ulg podatkowych – objęte osobną rachunkowością (pkt 7 Komunikatu Komisji).

umów o zarządzanie statkiem do tego, aby móc uprawiać żeglugę statkiem morskim. *Ship manager* nie tylko musi zostać zakwalifikowanym jako *Company* i przejąć od właściciela statku pełną odpowiedzialność za jego eksploatację oraz wszelkie prawa i obowiązki, które nakłada Kodeks ISM, ale także zobowiązać się (w drodze umowy) do zarządzania załogą statku.

#### 4. UMOWA O ZARZĄDZANIE STATKIEM

Umowa o zarządzanie statkiem (*ship management agreement*) to umowa cywilnoprawna, w której właściciel statku (armator) umawia się z zarządzającym statkiem (*ship manager*) w jakim zakresie część jego tradycyjnych obowiązków związanych z eksploatacją statku przejmie na siebie za wynagrodzeniem zarządzający.

Umowa tego rodzaju, zgodnie z kryteriami stosowanymi w teorii prawa zobowiązań, należy do umów dwustronnie zobowiązujących, odpłatnych, wzajemnych, o charakterze konsensualnym.

*Essentialia negotii* umowy o zarządzanie obejmują: zobowiązanie się zarządzającego do świadczenia określonych usług zarządzania określonym statkiem (statkami), zobowiązanie właściciela statku do zapłaty za usługi świadczone przez zarządzającego (*management fee*)<sup>63</sup> oraz umocowanie zarządzającego przez właściciela do działania na jego rzecz i w jego imieniu.

Do zwykle zastrzeganych w umowach *accidentalia negotii* należą: określenie chwili rozpoczęcia świadczenia usług zarządzania przez zarządzającego, okresu obowiązywania umowy i warunków jej rozwiązania oraz warunków płatności wynagrodzenia za zarządzanie.

Inne ustalenia stron, takie jak np. zakres ich uprawnień i obowiązków nie są konieczne dla zawarcia umowy, niemniej jednak strony starają się to zwykle regulować (czasami nawet bardzo szczegółowo), aby uniknąć niepotrzebnych sporów i odpowiedzialności.

W zdecydowanej większości umowy tego rodzaju zawierane są w oparciu o międzynarodowe wzorce (formularze) umów o nazwach: SHIPMAN 98

---

<sup>63</sup> Przyjmuje się, że typowe *management fee* wynosi około 5% wysokości OPEX statku (patrz przypis nr 73). Wysokość wynagrodzenia za zarządzanie statkiem zależy od jego zakresu (tj. czy jest wykonywany tylko jeden rodzaj zarządzania, np. komercyjne lub techniczne, czy łącznie z zarządzaniem załogą) oraz od wielkości statku i może wahać się od około 100 000 do 400 000 USD za jeden rok. Należy zaznaczyć, że *management fee* za *in-house management* jest zwykle znacznie niższe niż wynagrodzenie za *third-party management*.

i SHIPMAN 2009, których „prekursorem” był *Ship Management Contract* SHIPMAN z 1988 r., o którym wspomniano we wstępie do artykułu<sup>64</sup>.

SHIPMAN 98 został opracowany przez BIMCO w wyniku wprowadzenia w 1998 r. do prawa międzynarodowego Kodeksu ISM, który miał zasadniczy wpływ na funkcjonowanie podmiotów zarządzających statkami<sup>65</sup>. Po dziesięciu latach opracowano i w 2009 r. opublikowano nowy formularz umowy, SHIPMAN 2009, który zachowując większość rozwiązań przyjętych w poprzednim formularzu uwzględnił zmiany, które zaszły przez ten czas na rynku żeglugowym, w tym wejście w życie w 2004 r. postanowień Kodeksu ISPS<sup>66</sup> oraz przedstawił zagadnienia dotyczące zarządzania statkiem w bardziej przejrzysty niż wcześniej sposób<sup>67</sup>.

Wszystkie umowy o zarządzanie statkiem regulują takie podstawowe kwestie jak: rodzaj i zakres wykonywanych usług przez zarządzającego, prawa i obowiązki stron, w tym szczegółowo odpowiedzialność zarządzającego za nienależyte wykonanie umowy oraz jego odpowiedzialność wobec osób trzecich, wynagrodzenie należne za zarządzanie statkiem, zagadnienia ubezpieczenia zarządzającego statkiem i załogi oraz wybór prawa właściwego i miejsca ewentualnego arbitrażu.

Szczegółowe rozwiązania dotyczące poszczególnych zagadnień pokazano w załączonej w dalszej części artykułu kopii oryginalnego formularza BIMCO SHIPMAN 2009 i w jego tłumaczeniu na język polski. W tym miejscu można poczynić jedynie kilka ogólnych uwag dotyczących zasadniczych rozwiązań stosowanych w tego rodzaju umowach.

Umowy o zarządzanie statkiem, oparte na wzorcach BIMCO, składają się z dwóch części. W części pierwszej (*Part I*), skonstruowanej na zasadzie zbioru rubryk do wypełnienia (*box-layout*) strony wprowadzają podstawowe informacje o sobie, zakresie świadczonych usług przez zarządzającego, wysokości jego

<sup>64</sup> W stosunku do standardowych formularzy umów o zarządzanie statkiem SHIPMAN, a także umów czarterowych (na podróż lub na czas), często używane jest określenie „wzorce umów”. Należy jednak zastrzec, że na gruncie prawa polskiego tego rodzaju wzorzec umowy nie może być traktowany jako wzorzec umowny w rozumieniu art. 384 Kodeksu cywilnego. SHIPMAN jest wzorcem nienormatywnym, który może być stosowanym przez zainteresowane podmioty na podstawie art. 353 Kodeksu cywilnego.

<sup>65</sup> W pracach nad formularzem brali udział przedstawiciele właścicieli statków (*shipowners*), zarządzających statkami (*ship managers*) reprezentowanych przez International Ship Managers Association (ISMA – obecnie InterManger) oraz ubezpieczycieli odpowiedzialności zawodowej z ITIC Club (International Transport Intermediaries Club).

<sup>66</sup> Międzynarodowy kodeks dla ochrony statków i obiektów portowych, przyjęty w dniu 12 grudnia 2002 r. Rezolucją Nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów-Stron Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (Dz. U. z 2005 r. Nr 120, poz. 1016).

<sup>67</sup> W części II formularza SHIPMAN 98 tekst umowy podzielony został na dwie kolumny, co powodowało, że nie był on wystarczająco czytelny z powodu małej czcionki. Nowy układ zaproponowany w formularzu SHIPMAN 2009 ułatwia także pracę z elektroniczną wersją dokumentu.

wynagrodzenia, dniu rozpoczęcia obowiązywania umowy i minimalnym okresie jej trwania. Część druga (*Part II*) zawiera standardowe warunki umowy zebrane zwykle w kilkudziesięciu szczegółowych klauzulach<sup>68</sup>. Nieodłączną częścią umowy są literowane załączniki (*Annexes A-E*), w których strony umieszczają dodatkowe informacje dotyczące danych statków oddanych w zarządzanie, informacje o ich załogach, informacje o planowanym budżecie oraz o harmonogramie płatności wynagrodzenia dla zarządzającego.

O ile w części pierwszej istnieje konieczność, aby strony wypełniły puste rubryki, o tyle druga część formularza powinna pozostać – według zaleceń BIMCO – niezmieniona, chyba że strony same chcą zmienić ustaloną względną równowagę postanowień zawartych w umowie. W rzeczywistości, w praktyce, strony często wprowadzają poprawki, w różnych postanowieniach umowy, niemal we wszystkich jej częściach<sup>69</sup>.

Wypełnienie rubryk w części pierwszej umowy ułatwiają krótkie drukowane objaśnienia, zawierające odesłania (oprócz rubryki nr 1) do rozwiązań zawartych w konkretnych klauzulach merytorycznych z części drugiej.

Część druga umowy zawartej na formularzu SHIPMAN 2009 składa się z pięciu odrębnych rozdziałów (*Sections 1-5*) zawierających: postanowienia ogólne; rodzaj usług świadczonych przez zarządzającego; obowiązki stron; kwestie ubezpieczeń, budżetu, dochodu, wydatków i wynagrodzenia; kwestie prawne oraz okres obowiązywania umowy.

Wśród postanowień ogólnych umowy o zarządzanie, zawartych w trzech pierwszych klauzulach, warto zwrócić uwagę na słowniczek zawierający definicje podstawowych pojęć używanych w umowie, w tym pojęcia armatora (*Company*), załogi (*Crew*), państwa bandery (*Flag State*), kodeksów ISM i ISPS oraz usług zarządzania (*Management Services*), a także na jedno z ważniejszych postanowień umowy o zarządzanie statkiem, w którym strony postanawiają o tym, że w „okresie obowiązywania umowy zarządzający będzie świadczyć usługi zarządzania w odniesieniu do statku jako pełnomocnik, na rzecz oraz w imieniu właściciela statku”<sup>70</sup>.

<sup>68</sup> W formularzu SHIPMAN 98 jest ich 20, a w SHIPMAN 2009 – 28. Ostatnio do umów dodawana jest dodatkowa klauzula, tzw. BIMCO *MLC Clause*, zobowiązująca zarządzającego statkiem do przejścia na siebie odpowiedzialności nałożonej na właściciela statku Konwencją MLC 2006.

<sup>69</sup> Przygotowując niniejszy tekst autor artykułu przeanalizował osiem różnych umów o zarządzanie statkiem (statkami) zawartych na formularzach SHIPMAN 98 i SHIPMAN 2009 w latach 2011–2016 pomiędzy różnymi właścicielami statków i zarządzającymi. Umowy dotyczyły zarówno *in-house*, jak i *third party management*.

<sup>70</sup> W formularzu SHIPMAN 2009 jest to klauzula nr 3 zatytułowana „Umocowanie zarządzających” (*Authority of the Managers*), która w początkowej części brzmi następująco: „(...) during the period of this Agreement the Managers shall carry out the Management Services in respect of the Vessel as agents for and on behalf of the Owners”. Należy tu zauważyć, że angloski



Jest to zasadnicze dla podziału odpowiedzialności stron postanowienie w umowie. Daje ono zarządzającemu ochronę przed roszczeniami ze strony osób trzecich. Roszczenie osoby trzeciej wobec zarządzającego, zarządzający statkiem będzie mógł odeprzeć na tej podstawie, że działa on jedynie jako pełnomocnik właściciela statku i czynności prawne przez niego dokonane (w granicach umocowania wynikającego z umowy) pociągają za sobą skutki bezpośrednio dla właściciela.

W rozdziale drugim, obejmującym klauzule 4–7, opisane są trzy podstawowe rodzaje zarządzania statkiem: techniczne, załogą i komercyjne. Zarządzający, który zdecyduje się na świadczenie usług zarządzania technicznego bierze na siebie obowiązek zapewnienia zgodności z kodeksami ISM i ISPS. Przy zagadnieniu zarządzania załogą do standardowego obowiązku zapewnienia załogi o właściwych kwalifikacjach i spełniającej wymogi Konwencji STCW<sup>71</sup>, dodany jest obowiązek zarządzającego ubezpieczenia załogi i poinformowania o tym właściciela statku. Postanowienia dotyczące poszczególnych rodzajów zarządzania obowiązują strony tylko wtedy, gdy zarządzający wskazał dany rodzaj zarządzania w części pierwszej umowy jako obowiązujący.

W trzecim rozdziale części drugiej umowy SHIPMAN 2009 strony ustalają zakresy wzajemnych obowiązków. Większość z tych obowiązków spoczywa na właścicielu statku. Zarządzający statkiem zobowiązany jest tu jedynie do dołożenia najlepszych starań (*best endeavours*)<sup>72</sup> przy wykonywaniu umowy zgodnie z dobrą praktyką w tym zakresie oraz do chronienia interesów właściciela we wszystkich sprawach związanych ze świadczonymi przez siebie usługami.

Czwarty rozdział (klauzule 10–13) dotyczący ubezpieczeń, budżetu, dochodu, wydatków i wynagrodzenia omawia szczegółowo zagadnienia dotyczące polis ubezpieczeniowych dla statku (w tym ubezpieczenia kadłuba i urządzeń mechanicznych (*hull & machinery*) oraz ubezpieczenia *P&I*) oraz dla zarządzającego statkiem. Dla zarządzającego jest niezwykle ważne, aby był on objęty ubezpieczeniem właściciela statku jako współubezpieczony i w pełnym zakresie. Głównie dlatego, że *ship manager* podejmuje się zadań, za które odpowiada właściciel. Jest

---

termin *agent* w prawie powszechnym (*common law*) ma bardzo szerokie znaczenie i obejmuje każdą osobę działającą za inną. S. Gifis w *Law dictionary* definiuje go jako: „one authorized by a party to act in that party's behalf”.

<sup>71</sup> *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*. Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201, z 1999 r. Nr 30, poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092).

<sup>72</sup> Wyrażenie *best endeavours* użyte we wzorcu umowy SHIPMAN 2009 traktowane jest jako uciążliwy obowiązek nałożony na zarządzającego, jednakże klauzula 13 lit. e formularza łagodzi tę uciążliwość stanowiąc, że „w żadnym razie nie wymaga się, aby zarządzający używał swoich własnych funduszy do finansowania świadczonych usług”.

on wówczas w stanie skorzystać z ubezpieczenia przysługującego właścicielowi. Jest to ważne szczególnie wtedy, gdy zarządzający świadczy usługi zarządzania technicznego.

W rozdziale tym zawarte są też postanowienia dotyczące dochodów uzyskanych przez zarządzającego i wydatków przez niego poniesionych w imieniu właściciela statku, a także sposobu płatności przez właściciela wynagrodzenia należnego zarządzającemu. Ponadto zawarte są tu postanowienia dotyczące budżetu początkowego<sup>73</sup> oraz ustalenia co do kolejnych budżetów, sporządzanych zwykle na okres dwunastu miesięcy.

Najbardziej rozbudowanym rozdziałem w części drugiej umowy jest ostatni piąty rozdział dotyczący zagadnień prawnych. Obejmuje on aż piętnaście z dwudziestu ośmiu klauzul zawartych w całej umowie. Regulacje z tego rozdziału dotyczą między innymi: ograniczeń żeglugi związanych z załogą statku, uprawnienia do wymiany członków załogi przez właściciela oraz przeprowadzenia przez niego inspekcji statku, uprawnienia zarządzającego do przekazania zarządzania osobie trzeciej oraz formy powiadomień związanych z postanowieniami umownymi.

Dużo miejsca formularz BIMCO poświęca uregulowaniom dotyczącym odpowiedzialności stron i zwolnienia z niej. Przeprowadza wyraźny podział odpowiedzialności pomiędzy zarządzającego statkiem i jego właścicielem. Zgodnie z umową *ship manager* jest pełnomocnikiem właściciela statku, dlatego jego pozycja jest co do zasady chroniona przez właściciela. Odpowiedzialność zarządzającego jest co do zasady ograniczona. Jednak są od tego wyjątki. Te wyjątki, razem z wymaganiem większego poziomu odpowiedzialności i/lub bezpośredniego zaangażowania i stąd odpowiedzialności, wymagają aby *ship manager* miał pełne pokrycie ubezpieczeniowe. Umowa zawarta na tym formularzu daje zarządzającemu pełne pokrycie ubezpieczeniowe jako współubezpieczonemu (w ramach ubezpieczenia właściciela statku). Umowa zawiera też tzw. *Himalaya clause*, w której właściciel statku gwarantuje taką samą ochronę pracownikom zarządzającego statkiem, jak i jemu samemu<sup>74</sup>.

<sup>73</sup> Właściciel i zarządzający statkiem ustalają budżet, którym może dysponować zarządzający wykonując umowę o zarządzanie (*operational expenses* – OPEX). Właściciel przekazuje budżet zarządzającemu, a ten ma obowiązek składania raportów z jego wykonania. Największym składnikiem OPEX-u są koszty załogowe. W budżet ten nie wchodzi wynagrodzenie za zarządzanie ani wydatki związane z finansowaniem statku (np. spłaty pożyczki hipotecznej) lub opłaty eksploatacyjne związane z wykorzystaniem komercyjnym statku.

<sup>74</sup> Warto w tym miejscu wspomnieć, że w praktyce zarządzający statkami korzystają dodatkowo z ubezpieczenia *professional indemnity insurance* oferowanego przez ITIC Club, zabezpieczając siebie i swoich pracowników od odpowiedzialności z tytułu wykonywania świadczonych usług zarządzania (p. *Part 2 ITIC Rules 2017*).

W rozdziale tym poruszone są też kwestie dotyczące okresu obowiązywania umowy, a także jej rozwiązania. Włączona została także klauzula BIMCO dotycząca rozwiązywania sporów<sup>75</sup>.

W końcowej części tego rozdziału strony zastrzegają udział osób trzecich w egzekwowaniu postanowień umowy, postanawiają o rozdzieleniu postanowień od całości umowy dla celów arbitrażu lub sądu.

Po wejściu w życie Konwencji MLC w 2013 r. strony umów o zarządzanie statkiem zaczęły wprowadzać do swoich umów dodatkowe postanowienia regulujące obowiązki zarządzającego. Przykład takiej klauzuli, zaproponowanej przez BIMCO, podany został w końcowej części formularza SHIPMAN 2009, przed załączeniem do umowy.

## 5. SHIPMAN 2009

Poniżej przedstawiono oryginalną wersję umowy o zarządzanie statkiem SHIPMAN 2009 opracowanej przez BIMCO<sup>76</sup> oraz jej tłumaczenie na język polski.


Dla jasności sformułowań zawartych w formularzu, w jego części drugiej (*Part II*) zrezygnowano ze stosowanej w oryginale liczby mnogiej używanej w stosunku do pojęć *Owners* i *Managers* na rzecz liczby pojedynczej i konsekwentnie określano strony umowy jako „właściciel” i „zarządzający”. Podmiot określany w oryginale terminem *Company*, przetłumaczono, za oficjalnym tłumaczeniem Kodeksu ISM, jako „armator”.

---

<sup>75</sup> W umowie tej nie ma typowej klauzuli wyboru prawa (prawa materialnego), tak jak w większości umów międzynarodowych, niemniej jednak klauzula BIMCO dotycząca rozwiązywania sporów stanowi, że to prawo angielskie jest prawem, według którego można dokonywać wykładni tej umowy, a arbitraż w Londynie jest arbitrażem właściwym dla sporów stron.

<sup>76</sup> Autor artykułu otrzymał zgodę BIMCO na zamieszczenie w artykule tekstu formularza SHIPMAN 2009.

## ORYGINALNY TEKST UMOWY SHIPMAN 2009

 <p><b>BIMCO</b></p> <p>251658240</p>	<p><b>SHIPMAN 2009</b></p> <p>STANDARD SHIP MANAGEMENT AGREEMENT</p> <p style="text-align: right;">PART I</p>
1. Place and date of Agreement	2. Date of commencement of Agreement (Cls. 2, 12, 21 and 25)
<p>3. Owners (name, place of registered office and law of registry) (Cl. 1)</p> <p>(i) Name:</p> <p>(ii) Place of registered office:</p> <p>(iii) Law of registry:</p>	<p>4. Managers (name, place of registered office and law of registry) (Cl. 1)</p> <p>(i) Name:</p> <p>(ii) Place of registered office:</p> <p>(iii) Law of registry:</p>
<p>5. The Company (with reference to the ISM/ISPS Codes) (state name and IMO Unique Company Identification number. If the Company is a third party then also state registered office and principal place of business) (Cls. 1 and 9(c)(i))</p> <p>(i) Name:</p> <p>(ii) IMO Unique Company Identification number:</p> <p>(iii) Place of registered office:</p> <p>(iv) Principal place of business:</p>	<p>6. Technical Management (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 4)</p> <p>7. Crew Management (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 5(a))</p> <p>8. Commercial Management (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 6)</p>
9. Chartering Services period (only to be filled in if "yes" stated in Box 8) (Cl.6(a))	<p>10. Crew Insurance arrangements (state "yes" or "no" as agreed)</p> <p>(i) Crew Insurances* (Cl. 5(b)):</p> <p>(ii) Insurance for persons proceeding to sea onboard (Cl. 5(b)(i)):</p> <p><i>*only to apply if Crew Management (Cl. 5(a)) agreed (see Box 7)</i></p>
11. Insurance arrangements (state "yes" or "no" as agreed) (Cl. 7)	12. Optional insurances (state optional insurance(s) as agreed, such as piracy, kidnap and ransom, loss of hire and FD & D) (Cl. 10(a)(iv))
13. Interest (state rate of interest to apply after due date to outstanding sums) (Cl. 9(a))	14. Annual management fee (state annual amount) (Cl. 12(a))
<p>15. Manager's nominated account (Cl. 12(a))</p> <p>16. Daily rate (state rate for days in excess of those agreed in budget) (Cl. 12(c))</p>	<p>16. Daily rate (state rate for days in excess of those agreed in budget) (Cl. 12(c))</p> <p>17. Lay-up period / number of months (Cl.12(d))</p>
18. Number of months termination period (Cl. 21(a))	19. Management fee on termination (state number of months to apply) (Cl. 22(g))
20. Severance Costs (state maximum amount) (Cl. 22(h)(ii))	21. Dispute Resolution (state alternative Cl. 23(a), 23(b) or 23(c); if Cl. 23(c) place of arbitration must be stated) (Cl. 23)
22. Notices (state full style contact details for serving notice and communication to the Owners) (Cl. 24)	23. Notices (state full style contact details for serving notice and communication to the Managers) (Cl. 24)

**Standard ship management agreement****PART I**

(Continued)

It is mutually agreed between the party stated in Box 3 and the party stated in Box 4 that this Agreement consisting of PART I and PART II as well as Annexes "A" (Details of Vessel or Vessels), "B" (Details of Crew), "C" (Budget), "D" (Associated Vessels) and "E" (Fee Schedule) attached hereto, shall be performed subject to the conditions contained herein. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and Annexes "A", "B", "C", "D" and "E" shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature(s) (Owners)	Signature(s) (Managers)
-----------------------	-------------------------

Copyright, published by BIMCO

**Continued**

This document is a computer generated SHIPMAN 2009 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and the computer generated document.

**PART II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standard ship management agreement**

**SECTION 1 – Basis of the Agreement**

<b>1. Definitions</b>	1
In this Agreement save where the context otherwise requires, the following words and expressions shall have the meanings hereby assigned to them:	2
	3
“Company” (with reference to the ISM Code and the ISPS Code) means the organization identified in <b>Box 5</b> or any replacement organization appointed by the Owners from time to time (see Sub-clauses 9(b)(i) or 9(c)(ii), whichever is applicable).	4 5 6
“Crew” means the personnel of the numbers, rank and nationality specified in Annex “B” hereto.	7
“Crew Insurances” means insurance of liabilities in respect of crew risks which shall include but not be limited to death, permanent disability, sickness, injury, repatriation, shipwreck unemployment indemnity and loss of personal effects (see Sub-clause 5(b) (Crew Insurances) and Clause 7 (Insurance Arrangements) and Clause 10 (Insurance Policies) and <b>Boxes 10 and 11</b> ).	8 9 10 11
“Crew Support Costs” means all expenses of a general nature which are not particularly referable to any individual vessel for the time being managed by the Managers and which are incurred by the Managers for the purpose of providing an efficient and economic management service and, without prejudice to the generality of the foregoing, shall include the cost of crew standby pay, training schemes for officers and ratings, cadet training schemes, sick pay, study pay, recruitment and interviews.	12 13 14 15 16
“Flag State” means the State whose flag the Vessel is flying.	17
“ISM Code” means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention and any amendment thereto or substitution therefor.	18 19
“ISPS Code” means the International Code for the Security of Ships and Port Facilities and the relevant amendments to Chapter XI of SOLAS and any amendment thereto or substitution therefor.	20 21
“Managers” means the party identified in <b>Box 4</b> .	22
“Management Services” means the services specified in SECTION 2 - Services (Clauses 4 through 7) as indicated affirmatively in <b>Boxes 6 through 8, 10 and 11</b> , and all other functions performed by the Managers under the terms of this Agreement.	23 24 25
“Owners” means the party identified in <b>Box 3</b> .	26
“Severance Costs” means the costs which are legally required to be paid to the Crew as a result of the early termination of any contracts for service on the Vessel.	27 28
“SMS” means the Safety Management System (as defined by the ISM Code).	29
“STCW 95” means the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995 and any amendment thereto or substitution therefor.	30 31
“Vessel” means the vessel or vessels details of which are set out in Annex “A” attached hereto.	32
<b>2. Commencement and Appointment</b>	33
With effect from the date stated in <b>Box 2</b> for the commencement of the Management Services and continuing unless and until terminated as provided herein, the Owners hereby appoint the Managers and the Managers hereby agree to act as the Managers of the Vessel in respect of the Management Services.	34 35 36
<b>3. Authority of the Managers</b>	37
Subject to the terms and conditions herein provided, during the period of this Agreement the Managers shall carry out the Management Services in respect of the Vessel as agents for and on behalf of the Owners. The Managers shall have authority to take such actions as they may from time to time in their absolute discretion consider to be necessary to enable them to perform the Management Services in accordance with sound ship management practice, including but not limited to compliance with all relevant rules and regulations.	38 39 40 41 42

**PART II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standard ship management agreement**

**SECTION 2 – Services**

<b>4. Technical Management</b>	43
<i>(only applicable if agreed according to Box 6).</i>	44
The Managers shall provide technical management which includes, but is not limited to, the following services:	45
	46
<b>(a)</b> ensuring that the Vessel complies with the requirements of the law of the Flag State;	47
<b>(b)</b> ensuring compliance with the ISM Code;	48
<b>(c)</b> ensuring compliance with the ISPS Code;	49
<b>(d)</b> providing competent personnel to supervise the maintenance and general efficiency of the Vessel;	50
<b>(e)</b> arranging and supervising dry dockings, repairs, alterations and the maintenance of the Vessel to the standards agreed with the Owners provided that the Managers shall be entitled to incur the necessary expenditure to ensure that the Vessel will comply with all requirements and recommendations of the classification society, and with the law of the Flag State and of the places where the Vessel is required to trade;	51
	52
	53
	54
	55
<b>(f)</b> arranging the supply of necessary stores, spares and lubricating oil;	56
<b>(g)</b> appointing surveyors and technical consultants as the Managers may consider from time to time to be necessary;	57
	58
<b>(h)</b> in accordance with the Owners' instructions, supervising the sale and physical delivery of the Vessel under the sale agreement. However services under this Sub-clause 4(h) shall not include negotiation of the sale agreement or transfer of ownership of the Vessel;	59
	60
	61
<b>(i)</b> arranging for the supply of provisions unless provided by the Owners; and	62
<b>(j)</b> arranging for the sampling and testing of bunkers.	63
<b>5. Crew Management and Crew Insurances</b>	64
<b>(a) Crew Management</b>	65
<i>(only applicable if agreed according to Box 7)</i>	66
The Managers shall provide suitably qualified Crew who shall comply with the requirements of STCW 95. The provision of such crew management services includes, but is not limited to, the following services:	67
	68
<b>(i)</b> selecting, engaging and providing for the administration of the Crew, including, as applicable, payroll arrangements, pension arrangements, tax, social security contributions and other mandatory dues related to their employment payable in each Crew member's country of domicile;	69
	70
	71
<b>(ii)</b> ensuring that the applicable requirements of the law of the Flag State in respect of rank, qualification and certification of the Crew and employment regulations, such as Crew's tax and social insurance, are satisfied;	72
	73
	74
<b>(iii)</b> ensuring that all Crew have passed a medical examination with a qualified doctor certifying that they are fit for the duties for which they are engaged and are in possession of valid medical certificates issued in accordance with appropriate Flag State requirements or such higher standard of medical examination as may be agreed with the Owners. In the absence of applicable Flag State requirements the medical certificate shall be valid at the time when the respective Crew member arrives on board the Vessel and shall be maintained for the duration of the service on board the Vessel;	75
	76
	77
	78
	79
	80
<b>(iv)</b> ensuring that the Crew shall have a common working language and a command of the English language of a sufficient standard to enable them to perform their duties safely;	81
	82
<b>(v)</b> arranging transportation of the Crew, including repatriation;	83
<b>(vi)</b> training of the Crew;	84

**PART II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standard ship management agreement**

(vii) conducting union negotiations; and	85
(viii) if the Managers are the Company, ensuring that the Crew, on joining the Vessel, are given proper familiarisation with their duties in relation to the Vessel's SMS and that instructions which are essential to the SMS are identified, documented and given to the Crew prior to sailing.	86 87 88
(ix) if the Managers are <b>not</b> the Company:	89
(1) ensuring that the Crew, before joining the Vessel, are given proper familiarisation with their duties in relation to the ISM Code; and	90 91
(2) instructing the Crew to obey all reasonable orders of the Company in connection with the operation of the SMS.	92 93
(x) Where Managers are <b>not</b> providing technical management services in accordance with Clause 4 (Technical Management):	94 95
(1) ensuring that no person connected to the provision and the performance of the crew management services shall proceed to sea on board the Vessel without the prior consent of the Owners (such consent not to be unreasonably withheld); and	96 97 98
(2) ensuring that in the event that the Owners' drug and alcohol policy requires measures to be taken prior to the Crew joining the Vessel, implementing such measures;	99 100
<b>(b) Crew Insurances</b>	101
<i>(only applicable if Sub-clause 5(a) applies and if agreed according to Box 10)</i>	102
The Managers shall throughout the period of this Agreement provide the following services:	103
(i) arranging Crew Insurances in accordance with the best practice of prudent managers of vessels of a similar type to the Vessel, with sound and reputable insurance companies, underwriters or associations. Insurances for any other persons proceeding to sea onboard the Vessel may be separately agreed by the Owners and the Managers (see <b>Box 10</b> );	104 105 106 107
(ii) ensuring that the Owners are aware of the terms, conditions, exceptions and limits of liability of the insurances in Sub-clause 5(b)(i);	108 109
(iii) ensuring that all premiums or calls in respect of the insurances in Sub-clause 5(b)(i) are paid by their due date;	110 111
(iv) if obtainable at no additional cost, ensuring that insurances in Sub-clause 5(b)(i) name the Owners as a joint assured with full cover and, unless otherwise agreed, on terms such that Owners shall be under no liability in respect of premiums or calls arising in connection with such insurances.	112 113 114
(v) providing written evidence, to the reasonable satisfaction of the Owners, of the Managers' compliance with their obligations under Sub-clauses 5(b)(ii), and 5(b)(iii) within a reasonable time of the commencement of this Agreement, and of each renewal date and, if specifically requested, of each payment date of the insurances in Sub-clause 5(b)(i).	115 116 117 118
<b>6. Commercial Management</b>	119
<i>(only applicable if agreed according to Box 8).</i>	120
The Managers shall provide the following services for the Vessel in accordance with the Owners' instructions, which shall include but not be limited to:	121 122
(a) seeking and negotiating employment for the Vessel and the conclusion (including the execution thereof) of charter parties or other contracts relating to the employment of the Vessel. If such a contract exceeds the period stated in <b>Box 9</b> , consent thereto in writing shall first be obtained from the Owners;	123 124 125
(b) arranging for the provision of bunker fuels of the quality specified by the Owners as required for the Vessel's trade;	126 127



**PART II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standard ship management agreement**

(c) voyage estimating and accounting and calculation of hire, freights, demurrage and/or despatch monies due from or due to the charterers of the Vessel; assisting in the collection of any sums due to the Owners related to the commercial operation of the Vessel in accordance with Clause 11 (Income Collected and Expenses Paid on Behalf of Owners);	128 129 130 131
<i>If any of the services under Sub-clauses 6(a), 6(b) and 6(c) are to be excluded from the Management Fee, remuneration for these services must be stated in Annex E (Fee Schedule). See Sub-clause 12(e).</i>	132 133
(d) issuing voyage instructions;	134
(e) appointing agents;	135
(f) appointing stevedores; and	136
(g) arranging surveys associated with the commercial operation of the Vessel.	137
<b>7. Insurance Arrangements</b>	138
<i>(only applicable if agreed according to Box II).</i>	139
The Managers shall arrange insurances in accordance with Clause 10 (Insurance Policies), on such terms as the Owners shall have instructed or agreed, in particular regarding conditions, insured values, deductibles, franchises and limits of liability.	140 141 142

**PART II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standard ship management agreement**

**SECTION 3 – Obligations**

<b>8. Managers' Obligations</b>	143
<b>(a)</b> The Managers undertake to use their best endeavours to provide the Management Services as agents for and on behalf of the Owners in accordance with sound ship management practice and to protect and promote the interests of the Owners in all matters relating to the provision of services hereunder.	144 145 146
Provided however, that in the performance of their management responsibilities under this Agreement, the Managers shall be entitled to have regard to their overall responsibility in relation to all vessels as may from time to time be entrusted to their management and in particular, but without prejudice to the generality of the foregoing, the Managers shall be entitled to allocate available supplies, manpower and services in such manner as in the prevailing circumstances the Managers in their absolute discretion consider to be fair and reasonable.	147 148 149 150 151 152
<b>(b)</b> Where the Managers are providing technical management services in accordance with Clause 4 (Technical Management), they shall procure that the requirements of the Flag State are satisfied and they shall agree to be appointed as the Company, assuming the responsibility for the operation of the Vessel and taking over the duties and responsibilities imposed by the ISM Code and the ISPS Code, if applicable.	153 154 155 156
<b>9. Owners' Obligations</b>	157
<b>(a)</b> The Owners shall pay all sums due to the Managers punctually in accordance with the terms of this Agreement. In the event of payment after the due date of any outstanding sums the Manager shall be entitled to charge interest at the rate stated in <b>Box 13</b> .	158 159 160
<b>(b)</b> Where the Managers are providing technical management services in accordance with Clause 4 (Technical Management), the Owners shall:	161 162
(i) report (or where the Owners are not the registered owners of the Vessel procure that the registered owners report) to the Flag State administration the details of the Managers as the Company as required to comply with the ISM and ISPS Codes;	163 164 165
(ii) procure that any officers and ratings supplied by them or on their behalf comply with the requirements of STCW 95; and	166 167
(iii) instruct such officers and ratings to obey all reasonable orders of the Managers (in their capacity as the Company) in connection with the operation of the Managers' safety management system.	168 169
<b>(c)</b> Where the Managers are <b>not</b> providing technical management services in accordance with Clause 4 (Technical Management), the Owners shall:	170 171
(i) procure that the requirements of the Flag State are satisfied and notify the Managers upon execution of this Agreement of the name and contact details of the organization that will be the Company by completing <b>Box 5</b> ;	172 173 174
(ii) if the Company changes at any time during this Agreement, notify the Managers in a timely manner of the name and contact details of the new organization;	175 176
(iii) procure that the details of the Company, including any change thereof, are reported to the Flag State administration as required to comply with the ISM and ISPS Codes. The Owners shall advise the Managers in a timely manner when the Flag State administration has approved the Company; and	177 178 179
(iv) unless otherwise agreed, arrange for the supply of provisions at their own expense.	180
<b>(d)</b> Where the Managers are providing crew management services in accordance with Sub-clause 5(a) the Owners shall:	181 182
(i) inform the Managers prior to ordering the Vessel to any excluded or additional premium area under any of the Owners' Insurances by reason of war risks and/or piracy or like perils and pay whatever additional costs may properly be incurred by the Managers as a consequence of such orders including, if necessary, the costs of replacing any member of the Crew. Any delays resulting from negotiation with or replacement of any member of the Crew as a result of the Vessel being ordered to such an area	183 184 185 186 187

**PART II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standard ship management agreement**

shall be for the Owners' account. Should the Vessel be within an area which becomes an excluded or additional premium area the above provisions relating to cost and delay shall apply;	188 189
(i) agree with the Managers prior to any change of flag of the Vessel and pay whatever additional costs may properly be incurred by the Managers as a consequence of such change. If agreement cannot be reached then either party may terminate this Agreement in accordance with Sub-clause 22(e); and	190 191 192
(ii) provide, at no cost to the Managers, in accordance with the requirements of the law of the Flag State, or higher standard, as mutually agreed, adequate Crew accommodation and living standards.	193 194
(e) Where the Managers are <b>not</b> the Company, the Owners shall ensure that Crew are properly familiarized with their duties in accordance with the Vessel's SMS and that instructions which are essential to the SMS are identified, documented and given to the Crew prior to sailing.	195 196 197

**PART II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standard ship management agreement**

**SECTION 4 – Insurance, Budgets, Income, Expenses and Fees**

<b>10. Insurance Policies</b>	198
The Owners shall procure, whether by instructing the Managers under Clause 7 (Insurance Arrangements) or otherwise, that throughout the period of this Agreement:	199
	200
(a) at the Owners' expense, the Vessel is insured for not less than its sound market value or entered for its full gross tonnage, as the case may be for:	201
	201
(i) hull and machinery marine risks (including but not limited to crew negligence) and excess liabilities;	203
(ii) protection and indemnity risks (including but not limited to pollution risks, diversion expenses and, except to the extent insured separately by the Managers in accordance with Sub-clause 5(b)(i), Crew Insurances;	204
	205
	206
<i>NOTE: If the Managers are not providing crew management services under Sub-clause 5(a) (Crew Management) or have agreed not to provide Crew Insurances separately in accordance with Sub-clause 5(b)(i), then such insurances must be included in the protection and indemnity risks cover for the Vessel (see Sub-clause 10(a)(ii) above).</i>	207
	208
	209
	210
(iii) war risks (including but not limited to blocking and trapping, protection and indemnity, terrorism and crew risks); and	211
	212
(iv) such optional insurances as may be agreed (such as piracy, kidnap and ransom, loss of hire and FD & D) (see <b>Box 12</b> )	213
	214
Sub-clauses 10(a)(i) through 10(a)(iv) all in accordance with the best practice of prudent owners of vessels of a similar type to the Vessel, with sound and reputable insurance companies, underwriters or associations ("the Owners' Insurances");	215
	216
	217
(b) all premiums and calls on the Owners' Insurances are paid by their due date;	218
(c) the Owners' Insurances name the Managers and, subject to underwriters' agreement, any third party designated by the Managers as a joint assured, with full cover. It is understood that in some cases, such as protection and indemnity, the normal terms for such cover may impose on the Managers and any such third party a liability in respect of premiums or calls arising in connection with the Owners' Insurances.	219
	220
	221
	222
If obtainable at no additional cost, however, the Owners shall procure such insurances on terms such that neither the Managers nor any such third party shall be under any liability in respect of premiums or calls arising in connection with the Owners' Insurances. In any event, on termination of this Agreement in accordance with Clause 21 (Duration of the Agreement) and Clause 22 (Termination), the Owners shall procure that the Managers and any third party designated by the Managers as joint assured shall cease to be joint assured and, if reasonably achievable, that they shall be released from any and all liability for premiums and calls that may arise in relation to the period of this Agreement; and	223
	224
	225
	226
	227
	228
	229
(d) written evidence is provided, to the reasonable satisfaction of the Managers, of the Owners' compliance with their obligations under this Clause 10 within a reasonable time of the commencement of the Agreement, and of each renewal date and, if specifically requested, of each payment date of the Owners' Insurances.	230
	231
	232
<b>11. Income Collected and Expenses Paid on Behalf of Owners</b>	233
(a) Except as provided in Sub-clause 11(c) all monies collected by the Managers under the terms of this Agreement (other than monies payable by the Owners to the Managers) and any interest thereon shall be held to the credit of the Owners in a separate bank account.	234
	235
	236
(b) All expenses incurred by the Managers under the terms of this Agreement on behalf of the Owners (including expenses as provided in Clause 12(c)) may be debited against the Owners in the account referred to under Sub-clause 11(a) but shall in any event remain payable by the Owners to the Managers on demand.	237
	238
	239
(c) All monies collected by the Managers under Clause 6 (Commercial Management) shall be paid into a bank account in the name of the Owners or as may be otherwise advised by the Owners in writing.	240
	241

**PART II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standard ship management agreement**

<b>12. Management Fee and Expenses</b>	242
(a) The Owners shall pay to the Managers an annual management fee as stated in <b>Box 14</b> for their services as Managers under this Agreement, which shall be payable in equal monthly instalments in advance, the first instalment (pro rata if appropriate) being payable on the commencement of this Agreement (see Clause 2 (Commencement and Appointment) and <b>Box 2</b> ) and subsequent instalments being payable at the beginning of every calendar month. The management fee shall be payable to the Managers' nominated account stated in <b>Box 15</b> .	243 244 245 246 247 248
(b) The management fee shall be subject to an annual review and the proposed fee shall be presented in the annual budget in accordance with Sub-clause 13(a).	249 250
(c) The Managers shall, at no extra cost to the Owners, provide their own office accommodation, office staff, facilities and stationery. Without limiting the generality of this Clause 12 (Management Fee and Expenses) the Owners shall reimburse the Managers for postage and communication expenses, travelling expenses, and other out of pocket expenses properly incurred by the Managers in pursuance of the Management Services. Any days used by the Managers' personnel travelling to or from or attending on the Vessel or otherwise used in connection with the Management Services in excess of those agreed in the budget shall be charged at the daily rate stated in <b>Box 16</b> .	251 252 253 254 255 256 257
(d) If the Owners decide to layup the Vessel and such layup lasts for more than the number of months stated in <b>Box 17</b> , an appropriate reduction of the Management Fee for the period exceeding such period until one month before the Vessel is again put into service shall be mutually agreed between the parties. If the Managers are providing crew management services in accordance with Sub-clause 5(a), consequential costs of reduction and reinstatement of the Crew shall be for the Owners' account. If agreement cannot be reached then either party may terminate this Agreement in accordance with Sub-clause 22(e).	258 259 260 261 262 263
(e) Save as otherwise provided in this Agreement, all discounts and commissions obtained by the Managers in the course of the performance of the Management Services shall be credited to the Owners.	264 265
<b>13. Budgets and Management of Funds</b>	266
(a) The Managers' initial budget is set out in Annex "C" hereto. Subsequent budgets shall be for twelve month periods and shall be prepared by the Managers and presented to the Owners not less than three months before the end of the budget year.	267 268 269
(b) The Owners shall state to the Managers in a timely manner, but in any event within one month of presentation, whether or not they agree to each proposed annual budget. The parties shall negotiate in good faith and if they fail to agree on the annual budget, including the management fee, either party may terminate this Agreement in accordance with Sub-clause 22(e).	270 271 272 273
(c) Following the agreement of the budget, the Managers shall prepare and present to the Owners their estimate of the working capital requirement for the Vessel and shall each month request the Owners in writing to pay the funds required to run the Vessel for the ensuing month, including the payment of any occasional or extraordinary item of expenditure, such as emergency repair costs, additional insurance premiums, bunkers or provisions. Such funds shall be received by the Managers within ten running days after the receipt by the Owners of the Managers' written request and shall be held to the credit of the Owners in a separate bank account.	274 275 276 277 278 279 280
(d) The Managers shall at all times maintain and keep true and correct accounts in respect of the Management Services in accordance with the relevant International Financial Reporting Standards or such other standard as the parties may agree, including records of all costs and expenditure incurred, and produce a comparison between budgeted and actual income and expenditure of the Vessel in such form and at such intervals as shall be mutually agreed.	281 282 283 284 285
The Managers shall make such accounts available for inspection and auditing by the Owners and/or their representatives in the Managers' offices or by electronic means, provided reasonable notice is given by the Owners.	286 287 288
(e) Notwithstanding anything contained herein, the Managers shall in no circumstances be required to use or commit their own funds to finance the provision of the Management Services.	289 290

**PART II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standard ship management agreement**

**SECTION 5 – Legal, General and Duration of Agreement**

<b>14. Trading Restrictions</b>	291
If the Managers are providing crew management services in accordance with Sub-clause 5(a) (Crew Management), the Owners and the Managers will, prior to the commencement of this Agreement, agree on any trading restrictions to the Vessel that may result from the terms and conditions of the Crew's employment.	292 293 294
<b>15. Replacement</b>	295
If the Managers are providing crew management services in accordance with Sub-clause 5(a) (Crew Management), the Owners may require the replacement, at their own expense, at the next reasonable opportunity, of any member of the Crew found on reasonable grounds to be unsuitable for service. If the Managers have failed to fulfil their obligations in providing suitable qualified Crew within the meaning of Subclause 5(a) (Crew Management), then such replacement shall be at the Managers' expense.	296 297 298 299 300
<b>16. Managers' Right to Sub-Contract</b>	301
The Managers shall not subcontract any of their obligations hereunder without the prior written consent of the Owners which shall not be unreasonably withheld. In the event of such a sub-contract the Managers shall remain fully liable for the due performance of their obligations under this Agreement.	302 303 304
<b>17. Responsibilities</b>	305
<b>(a) Force Majeure</b>	306
Neither party shall be liable for any loss, damage or delay due to any of the following force majeure events and/or conditions to the extent that the party invoking force majeure is prevented or hindered from performing any or all of their obligations under this Agreement, provided they have made all reasonable efforts to avoid, minimize or prevent the effect of such events and/or conditions:	307 308 309 310
(i) acts of God;	311
(ii) any Government requisition, control, intervention, requirement or interference;	312
(iii) any circumstances arising out of war, threatened act of war or warlike operations, acts of terrorism, sabotage or piracy, or the consequences thereof;	313 314
(iv) riots, civil commotion, blockades or embargoes;	315
(v) epidemics;	316
(vi) earthquakes, landslides, floods or other extraordinary weather conditions;	317
(vii) strikes, lockouts or other industrial action, unless limited to the employees (which shall not include the Crew) of the party seeking to invoke force majeure;	318 319
(viii) fire, accident, explosion except where caused by negligence of the party seeking to invoke force majeure; and	320 321
(ix) any other similar cause beyond the reasonable control of either party.	322
<b>(b) Liability to Owners</b>	323
(i) Without prejudice to Sub-clause 17(a), the Managers shall be under no liability whatsoever to the Owners for any loss, damage, delay or expense of whatsoever nature, whether direct or indirect, (including but not limited to loss of profit arising out of or in connection with detention of or delay to the Vessel) and howsoever arising in the course of performance of the Management Services <b>UNLESS</b> same is proved to have resulted solely from the negligence, gross negligence or wilful default of the Managers or their employees or agents, or sub-contractors employed by them in connection with the Vessel, in which case (save where loss, damage, delay or expense has resulted from the Managers' personal act or omission committed with the intent to cause same or recklessly and with knowledge that such loss, damage, delay or expense would probably result) the Managers' liability for each incident or series of incidents giving rise to a claim or claims shall never exceed a total of ten (10) times the annual management fee payable hereunder.	324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334

**PART II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standard ship management agreement**

(ii) <i>Acts or omissions of the Crew</i> - Notwithstanding anything that may appear to the contrary in this Agreement, the Managers shall not be liable for any acts or omissions of the Crew, even if such acts or omissions are negligent, grossly negligent or wilful, except only to the extent that they are shown to have resulted from a failure by the Managers to discharge their obligations under Clause 5(a) (Crew Management), in which case their liability shall be limited in accordance with the terms of this Clause 17 (Responsibilities).	335 336 337 338 339 340
(c) <i>Indemnity</i> Except to the extent and solely for the amount therein set out that the Managers would be liable under Sub-clause 17(b), the Owners hereby undertake to keep the Managers and their employees, agents and sub-contractors indemnified and to hold them harmless against all actions, proceedings, claims, demands or liabilities whatsoever or howsoever arising which may be brought against them or incurred or suffered by them arising out of or in connection with the performance of this Agreement, and against and in respect of all costs, loss, damages and expenses (including legal costs and expenses on a full indemnity basis) which the Managers may suffer or incur (either directly or indirectly) in the course of the performance of this Agreement.	341 342 343 344 345 346 347 348 349
(d) <i>“Himalaya”</i> It is hereby expressly agreed that no employee or agent of the Managers (including every sub-contractor from time to time employed by the Managers) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Owners for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and, without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause 17 (Responsibilities), every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Managers or to which the Managers are entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such employee or agent of the Managers acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this Clause 17 (Responsibilities) the Managers are or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be their servants or agents from time to time (including sub-contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this Agreement.	350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363
<b>18. General Administration</b>	364
(a) The Managers shall keep the Owners and, if appropriate, the Company informed in a timely manner of any incident of which the Managers become aware which gives or may give rise to delay to the Vessel or claims or disputes involving third parties.	365 366 367
(b) The Managers shall handle and settle all claims and disputes arising out of the Management Services hereunder, unless the Owners instruct the Managers otherwise. The Managers shall keep the Owners appropriately informed in a timely manner throughout the handling of such claims and disputes.	368 369 370
(c) The Owners may request the Managers to bring or defend other actions, suits or proceedings related to the Management Services, on terms to be agreed.	371 372
(d) The Managers shall have power to obtain appropriate legal or technical or other outside expert advice in relation to the handling and settlement of claims in relation to Sub-clauses 18(a) and 18(b) and disputes and any other matters affecting the interests of the Owners in respect of the Vessel, unless the Owners instruct the Managers otherwise.	376 374 375 376
(e) On giving reasonable notice, the Owners may request, and the Managers shall in a timely manner make available, all documentation, information and records in respect of the matters covered by this Agreement either related to mandatory rules or regulations or other obligations applying to the Owners in respect of the Vessel (including but not limited to STCW 95, the ISM Code and ISPS Code) to the extent permitted by relevant legislation.	377 378 379 380 381
On giving reasonable notice, the Managers may request, and the Owners shall in a timely manner make available, all documentation, information and records reasonably required by the Managers to enable them to perform the Management Services.	382 383 384
(f) The Owners shall arrange for the provision of any necessary guarantee bond or other security.	385

**PART II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standard ship management agreement**

(g) Any costs incurred by the Managers in carrying out their obligations according to this Clause 18 (General Administration) shall be reimbursed by the Owners.	386 387
<b>19. Inspection of Vessel</b>	388
The Owners may at any time after giving reasonable notice to the Managers inspect the Vessel for any reason they consider necessary.	389 390
<b>20. Compliance with Laws and Regulations</b>	391
The Parties will not do or permit to be done anything which might cause any breach or infringement of the laws and regulations of the Flag State, or of the places where the Vessel trades.	392 393
<b>21. Duration of the Agreement</b>	394
(a) This Agreement shall come into effect at the date stated in <b>Box 2</b> and shall continue until terminated by either party by giving notice to the other; in which event this Agreement shall terminate upon the expiration of the later of the number of months stated in <b>Box 18</b> or a period of two (2) months from the date on which such notice is received, unless terminated earlier in accordance with Clause 22 (Termination).	395 396 397 398
(b) Where the Vessel is not at a mutually convenient port or place on the expiry of such period, this Agreement shall terminate on the subsequent arrival of the Vessel at the next mutually convenient port or place.	399 400
<b>22. Termination</b>	401
(a) <i>Owners' or Managers' default.</i>	402
If either party fails to meet their obligations under this Agreement, the other party may give notice to the party in default requiring them to remedy it. In the event that the party in default fails to remedy it within a reasonable time to the reasonable satisfaction of the other party, that party shall be entitled to terminate this Agreement with immediate effect by giving notice to the party in default.	403 404 405 406
(b) Notwithstanding Sub-clause 22(a):	407
(i) The Managers shall be entitled to terminate the Agreement with immediate effect by giving notice to the Owners if any monies payable by the Owners and/or the owners of any associated vessel, details of which are listed in Annex "D", shall not have been received in the Managers' nominated account within ten days of receipt by the Owners of the Managers' written request, or if the Vessel is repossessed by the Mortgagee(s).	408 409 410 411 412
(ii) If the Owners proceed with the employment of or continue to employ the Vessel in the carriage of contraband, blockade running, or in an unlawful trade, or on a voyage which in the reasonable opinion of the Managers is unduly hazardous or improper, the Managers may give notice of the default to the Owners, requiring them to remedy it as soon as practically possible. In the event that the Owners fail to remedy it within a reasonable time to the satisfaction of the Managers, the Managers shall be entitled to terminate the Agreement with immediate effect by notice.	413 414 415 416 417 418
(iii) If either party fails to meet their respective obligations under Sub-clause 5(b) (Crew Insurances) and Clause 10 (Insurance Policies), the other party may give notice to the party in default requiring them to remedy it within ten (10) days, failing which the other party may terminate this Agreement with immediate effect by giving notice to the party in default.	419 420 421 422
(c) <i>Extraordinary Termination</i>	423
This Agreement shall be deemed to be terminated in the case of the sale of the Vessel or, if the Vessel becomes a total loss or is declared as a constructive or compromised or arranged total loss or is requisitioned or has been declared missing or, if bareboat chartered, unless otherwise agreed, when the bareboat charter comes to an end.	424 425 426 427
(d) For the purpose of Sub-clause 22(c) hereof:	428
(i) the date upon which the Vessel is to be treated as having been sold or otherwise disposed of shall be the date on which the Vessel's owners cease to be the registered owners of the Vessel;	429 430
(ii) the Vessel shall be deemed to be lost either when it has become an actual total loss or agreement has been reached with the Vessel's underwriters in respect of its constructive total loss or if such agreement	431 432



**PART II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standard ship management agreement**

with the Vessel's underwriters is not reached it is adjudged by a competent tribunal that a constructive loss of a vessel has occurred; and	433 434
(iii) the date upon which the Vessel is to be treated as declared missing shall be ten (10) days after the Vessel was last reported or when the Vessel is recorded as missing by the Vessel's underwriters, whichever occurs first. A missing vessel shall be deemed lost in accordance with the provisions of Sub-clause 22(d)(ii).	435 436 437 438
(e) In the event the parties fail to agree the annual budget in accordance with Sub-clause 13(b), or to agree a change of flag in accordance with Sub-clause 9(d)(ii), or to agree to a reduction in the Management Fee in Accordance with Sub-clause 12(d), either party may terminate this Agreement by giving the other party not less than one month's notice, the result of which will be the expiry of the Agreement at the end of the current budget period or on expiry of the notice period, whichever is the later.	439 440 441 442 443
(f) This Agreement shall terminate forthwith in the event of an order being made or resolution passed for the winding up, dissolution, liquidation or bankruptcy of either party (otherwise than for the purpose of reconstruction or amalgamation) or if a receiver or administrator is appointed, or if it suspends payment, ceases to carry on business or makes any special arrangement or composition with its creditors.	444 445 446 447
(g) In the event of the termination of this Agreement for any reason other than default by the Managers the management fee payable to the Managers according to the provisions of Clause 12 (Management Fee and Expenses), shall continue to be payable for a further period of the number of months stated in <b>Box 19</b> as from the effective date of termination. If <b>Box 19</b> is left blank then ninety (90) days shall apply.	448 449 450 451
(h) In addition, where the Managers provide Crew for the Vessel in accordance with Clause 5(a) (Crew Management):	452 453
(i) The Owners shall continue to pay Crew Support Costs during the said further period of the number of months stated in <b>Box 19</b> ; and	454 455
(ii) the Owners shall pay an equitable proportion of any Severance Costs which may be incurred, not exceeding the amount stated in <b>Box 20</b> . The Managers shall use their reasonable endeavours to minimise such Severance Costs.	456 457 458
(i) On the termination, for whatever reason, of this Agreement, the Managers shall release to the Owners, if so requested, the originals where possible, or otherwise certified copies, of all accounts and all documents specifically relating to the Vessel and its operation.	459 460 461
(j) The termination of this Agreement shall be without prejudice to all rights accrued due between the parties prior to the date of termination.	462 463
<b>23. BIMCO Dispute Resolution Clause</b>	464
(a) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.	465 466 467 468
The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	469 470
The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.	471 472 473 474 475 476 477 478 479
Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the	480

**PART II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standard ship management agreement**

appointment of a sole arbitrator.	481
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	482 483 484
<b>(b)</b> This Agreement shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	485 486 487 488 489 490
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of USD50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	491 492 493 494
<b>(c)</b> This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	495 496 497
<b>(d)</b> Notwithstanding Sub-clauses 23(a), 23(b) or 23(c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Agreement.	498 499
<b>(i)</b> In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under Sub-clauses 23(a), 23(b) or 23(c) above, the following shall apply:	500 501
<b>(ii)</b> Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.	502 503 504
<b>(iii)</b> The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.	505 506 507 508 509 510
<b>(iv)</b> If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.	511 512 513
<b>(v)</b> The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.	514 515
<b>(vi)</b> Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.	516 517 518
<b>(vii)</b> Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.	519 520
<b>(viii)</b> The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.	521 522 523
<i>(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)</i>	524
<b>(e)</b> If <b>Box 21</b> in Part I is not appropriately filled in, Sub-clause 23(a) of this Clause shall apply.	525
<i>Note: Sub-clauses 23(a), 23(b) and 23(c) are alternatives; indicate alternative agreed in <b>Box 21</b>. Sub-clause</i>	526

**PART II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standard ship management agreement**

	527
<i>23(d) shall apply in all cases.</i>	
<b>24. Notices</b>	528
(a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Agreement shall be in writing and shall, unless specifically provided in this Agreement to the contrary, be sent to the address for that other party as set out in <b>Boxes 22</b> and <b>23</b> or as appropriate or to such other address as the other party may designate in writing.	529 530 531 532
A notice may be sent by registered or recorded mail, facsimile, electronically or delivered by hand in accordance with this Sub-clause 24(a).	533 534
(b) Any notice given under this Agreement shall take effect on receipt by the other party and shall be deemed to have been received:	535 536
(i) if posted, on the seventh (7th) day after posting;	537
(ii) if sent by facsimile or electronically, on the day of transmission; and	538
(iii) if delivered by hand, on the day of delivery.	539
And in each case proof of posting, handing in or transmission shall be proof that notice has been given, unless proven to the contrary.	540 541
<b>25. Entire Agreement</b>	542
This Agreement constitutes the entire agreement between the parties and no promise, undertaking, representation, warranty or statement by either party prior to the date stated in <b>Box 2</b> shall affect this Agreement. Any modification of this Agreement shall not be of any effect unless in writing signed by or on behalf of the parties.	543 544 545 546
<b>26. Third Party Rights</b>	547
Except to the extent provided in Sub-clauses 17(c) (Indemnity) and 17(d) (Himalaya), no third parties may enforce any term of this Agreement.	548 549
<b>27. Partial Validity</b>	550
If any provision of this Agreement is or becomes or is held by any arbitrator or other competent body to be illegal, invalid or unenforceable in any respect under any law or jurisdiction, the provision shall be deemed to be amended to the extent necessary to avoid such illegality, invalidity or unenforceability, or, if such amendment is not possible, the provision shall be deemed to be deleted from this Agreement to the extent of such illegality, invalidity or unenforceability, and the remaining provisions shall continue in full force and effect and shall not in any way be affected or impaired thereby.	551 552 553 554 555 556
<b>28. Interpretation</b>	557
In this Agreement:	558
(a) <i>Singular/Plural</i>	559
The singular includes the plural and vice versa as the context admits or requires.	560
(b) <i>Headings</i>	561
The index and headings to the clauses and appendices to this Agreement are for convenience only and shall not affect its construction or interpretation.	562 563
(c) <i>Day</i>	564
“Day” means a calendar day unless expressly stated to the contrary.	565
<b>BIMCO MLC Clause for SHIPMAN 2009</b>	
For the purpose of this Clause:	
“MLC” means the International Labour Organisation (ILO) Maritime Labour Convention (MLC 2006) and any amendments thereto or substitution thereof.	
“Shipowner” shall mean the party named as “shipowner” on the Maritime Labour Certificate for the Vessel	
(a) Subject to Clause 3 (Authority of the Managers), the Managers shall, to the extent of their Management	

Services, assume the Shipowner's duties and responsibilities imposed by the MLC for the vessel, on behalf the Shipowner.

- (b) The Owners shall ensure compliance with the MLC in respect of any crew members supplied by them or on their behalf.
- (c) The Owners shall procure, whether by instructing the Managers under Clause 7 (Insurance Arrangements) or otherwise, insurance cover or financial security to satisfy the Shipowner's financial security obligations under the MLC.

**ANNEX “A” (DETAILS OF VESSEL OR VESSELS)  
TO THE BIMCO STANDARD SHIP MANAGEMENT AGREEMENT  
CODE NAME: SHIPMAN 2009**

Date of Agreement:

Name of Vessel(s):

Particulars of Vessel(s):

Continued

This document is a computer generated SHIPMAN 2009 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and the computer generated document.

**ANNEX “B” (DETAILS OF CREW)  
TO THE BIMCO STANDARD SHIP MANAGEMENT AGREEMENT  
CODE NAME: SHIPMAN 2009**

---

Copyright, published by BIMCO Explanatory Notes for SHIPMAN 2009 are available from BIMCO at www.bimco.org Approved by the International Ship Managers' Association.

Date of Agreement:

Details of Crew:

Numbers	Rank	Nationality
---------	------	-------------

Continued

This document is a computer generated SHIPMAN 2009 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and the computer generated document.

---

**ANNEX “C” (BUDGET)  
TO THE BIMCO STANDARD SHIP MANAGEMENT AGREEMENT  
CODE NAME: SHIPMAN 2009**

---

Approved by the International Ship Managers’

Explanatory Notes for SHIPMAN 2009 are available from BIMCO at [www.bimco.org](http://www.bimco.org)

Date of Agreement:

Managers’ initial budget with effect from the commencement date of this Agreement (see **B**

**ANNEX “D” (ASSOCIATED VESSELS)  
TO THE BIMCO STANDARD SHIP MANAGEMENT AGREEMENT  
CODE NAME: SHIPMAN 2009**

---

**NOTE: PARTIES SHOULD BE AWARE THAT BY COMPLETING THIS ANNEX “D” THEY WILL BE SUBJECT TO THE PROVISIONS OF SUB-CLAUSE 22(b)(i) OF THIS AGREEMENT.**

Date of Agreement:

Details of Associated Vessels:

Copyright, published by BIMCO Explanatory Notes for SHIPMAN 2009 are available from BIMCO at [www.bimco.org](http://www.bimco.org) Approved by the International Ship Managers' Association.

Continued

This document is a computer generated SHIPMAN 2009 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and the computer generated document.




**ANNEX “E” (FEE SCHEDULE)  
TO THE BIMCO STANDARD SHIP MANAGEMENT AGREEMENT  
CODE NAME: SHIPMAN 2009**

Copyright, published by BIMCO Explanatory Notes for SHIPMAN 2009 are available from BIMCO at [www.bimco.org](http://www.bimco.org) Approved by the International Ship Managers' Association.

Continued

This document is a computer generated SHIPMAN 2009 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and the computer generated document.

## POLSKIE TŁUMACZENIE UMOWY SHIPMAN 2009

 <p>251658240</p>	<p><b>SHIPMAN 2009</b> STANDARDOWA UMOWA O ZARZĄDZANIE STATKIEM</p> <p style="text-align: right;">CZĘŚĆ I</p>
1. Miejsce i data zawarcia Umowy	2. Data rozpoczęcia obowiązywania Umowy (klauzule 2, 12, 21 i 25)
<p>3. Właściciele (nazwa, siedziba oraz prawo właściwe dla miejsca wpisania do rejestru) (kl. 1)</p> <p>(i) Nazwa:</p> <p>(ii) Siedziba:</p> <p>(iii) Prawo właściwe dla miejsca wpisania do rejestru:</p>	<p>4. Zarządzający (nazwa, siedziba oraz prawo właściwe dla miejsca wpisania do rejestru) (kl. 1)</p> <p>(i) Nazwa:</p> <p>(ii) Siedziba:</p> <p>(iii) Prawo właściwe dla miejsca wpisania do rejestru:</p>
<p>5. Armator (zgodnie z kodeksami ISM/ISPS) (podać nazwę oraz indywidualny numer identyfikacyjny IMO Armatora. Jeżeli Armator jest osobą trzecią, wówczas należy podać również siedzibę oraz główne miejsce prowadzenia działalności) (kl. 1 oraz 9 lit. c pkt (i))</p> <p>(i) Nazwa:</p> <p>(ii) Indywidualny numer identyfikacyjny IMO Armatora:</p> <p>(iii) Siedziba:</p> <p>(iv) Główne miejsce prowadzenia działalności:</p>	<p>6. Zarządzanie techniczne (zaznaczyć „tak” lub „nie”, zgodnie z ustaleniami) (kl. 4)</p> <p>7. Zarządzanie załogą (zaznaczyć „tak” lub „nie”, zgodnie z ustaleniami) (kl. 5 lit. a)</p> <p>8. Zarządzanie komercyjne (zaznaczyć „tak” lub „nie”, zgodnie z ustaleniami) (kl. 6)</p>
<p>9. Okres usług czarterowych (wypełnić wyłącznie w przypadku zaznaczenia „tak” w rubryce 8) (kl. 6 lit. a)</p>	<p>10. Ustalenia w zakresie ubezpieczenia załogi (zaznaczyć „tak” lub „nie”, zgodnie z ustaleniami)</p> <p>(i) Ubezpieczenie załogi* (kl. 5 lit. b):</p> <p>(ii) Ubezpieczenie dla osób wypływających w morze na statku (kl. 5 lit. b pkt (i)):</p> <p><i>*znajduje zastosowanie wyłącznie w przypadku uzgodnienia Zarządzania Załogą (kl. 5 lit. a) (patrz rubryka 7)</i></p>
<p>11. Ustalenia w zakresie ubezpieczenia (zaznaczyć „tak” lub „nie”, zgodnie z ustaleniami) (kl. 7)</p>	<p>12. Ubezpieczenia fakultatywne (podać ubezpieczenie (ubezpieczenia) zgodnie z ustaleniami, takie jak piractwo, porwanie i okup, utrata opłaty czarterowej i FD &amp; D) (kl. 10 lit. a pkt (iv))</p>
<p>13. Odsetki (podać stopę procentową znajdującą zastosowanie po dacie wymagalności do kwot zaległych) (kl. 9 lit. a)</p>	<p>14. Roczne wynagrodzenie z tytułu zarządzania (podać kwotę roczną) (kl. 12 lit. a)</p>
<p>15. Rachunek bankowy wskazany przez Zarządzających (kl. 12 lit. a)</p>	<p>16. Stawka dzienna (podać stawkę za dni przekraczające uzgodnione w budżecie) (kl. 12 lit. c)</p> <p>17. Okres wycofania statku z eksploatacji / liczba miesięcy (kl. 12 lit. d)</p>
<p>18. Minimalny okres trwania umowy (podać liczbę miesięcy) (kl. 21 lit. a)</p>	<p>19. Wynagrodzenie z tytułu zarządzania w przypadku wypowiedzenia (podać liczbę miesięcy, która znajdzie zastosowanie) (kl. 22 lit. g)</p>
<p>20. Koszty odprawy (podać kwotę maksymalną) (kl. 22 lit. h pkt (ii))</p>	<p>21. Rozwiązywanie sporów (podać wymienne kl. 23 lit. a, kl. 23 lit. b lub kl. 23 lit. c; w przypadku kl. 23 lit. c konieczne jest wskazanie miejsca arbitrażu) (kl. 23)</p>
<p>22. Korespondencja (podać pełne dane kontaktowe dla doręczania korespondencji oraz komunikowania się z <u>Właścicielami</u>) (kl. 24)</p>	<p>23. Korespondencja (podać pełne dane kontaktowe dla doręczania korespondencji oraz komunikowania się z <u>Zarządzającym</u>) (kl. 24)</p>

**SHIPMAN 2009**  
**Standardowa umowa o zarządzanie statkiem**

## CZĘŚĆ I

Strona wpisana w rubryce 3 oraz strona wpisana w rubryce 4 uzgadniają wzajemnie, że niniejsza Umowa, składająca się z CZĘŚCI I i CZĘŚCI II, jak również Załączników „A” (Dane statku lub statków), „B” (Dane załogi), „C” (Budżet), „D” (Statki powiązane) i „E” (Harmonogram wynagrodzeń) załączonych do niniejszej Umowy, będą wykonywane na warunkach zawartych w niniejszej Umowie. W przypadku kolizji warunków, postanowienia zawarte w CZĘŚCI I oraz w Załącznikach „A”, „B”, „C”, „D” i „E” mają charakter nadrzędny wobec warunków zawartych w CZĘŚCI II wyłącznie w zakresie przedmiotowej kolizji.

Podpis (y) (Właścicieli)	Podpis (y) (Zarządzających)
--------------------------	-----------------------------

Niniejszy dokument jest komputerową wersją formularza SHIPMAN 2009 drukowaną za zgodą BIMCO. Każde wstawienie lub usunięcie tekstu musi być wyraźnie widoczne. W przypadku dokonania zmiany oryginalnego tekstu dokumentu, która nie jest wyraźnie widoczna, zastosowanie ma oryginalny tekst dokumentu zaaprobowanego przez BIMCO. BIMCO nie ponosi odpowiedzialności za jakkolwiek stratę, szkodę lub wydatek poniesiony na skutek różnic pomiędzy oryginalnym dokumentem zaaprobowanym przez BIMCO a komputerową wersją tego dokumentu.

**CZĘŚĆ II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standardowa umowa o zarządzanie statkiem**

**ROZDZIAŁ I – Postanowienia ogólne**

<b>1. Definicje</b>	1
Jeżeli z kontekstu niniejszej Umowy nie wynika inaczej, poniższym wyrazom i wyrażeniom nadaje się następujące znaczenie:	2 3
„Armator” (w odniesieniu do kodeksu ISM oraz kodeksu ISPS) oznacza organizację określoną w <b>Rubryce 5</b> lub wymiennie inną organizację wskazaną przez Właścicieli (zobacz klauzulę 9 lit. b pkt (i) lub klauzulę 9 lit. c pkt (ii), w zależności od tego, co znajduje zastosowanie).	4 5 6
„Załoga” oznacza personel w liczbie, na stanowiskach oraz narodowości, określonej w Załączniku „B” do niniejszej Umowy.	7
„Ubezpieczenie załogi” oznacza ubezpieczenie odpowiedzialności od ryzyk załogowych, które obejmują między innymi zgon, trwałą niepełnosprawność, chorobę, uraz, repatriację, odszkodowanie na wypadek utraty pracy z powodu rozbicia się statku oraz utratę przedmiotów osobistych (zobacz klauzulę 5 lit. b (Ubezpieczenia załogi) oraz klauzulę 7 (Ustalenia w zakresie ubezpieczeń), jak również klauzulę 10 (Polisy ubezpieczeniowe), a także <b>Rubryki 10 i 11</b> ).	8 9 10 11
„Koszty wsparcia załogi” oznaczają wszystkie wydatki o charakterze ogólnym, które nie dotyczą w sposób szczególny jakiegokolwiek konkretnego statku zarządzanego aktualnie przez Zarządzających, a które są ponoszone przez Zarządzających celem świadczenia efektywnych i ekonomicznych usług w zakresie zarządzania i nie uchybiając jakimkolwiek postanowieniom poprzedzającym, obejmują koszty wynagrodzenia załogi pozostającej w stanie gotowości, programów szkoleń dla oficerów i marynarzy, programów szkoleń dla kadetów, zasiłku chorobowego, wydatków na dokształcanie, rekrutację i rozmowy kwalifikacyjne.	12 13 14 15 16
„Państwo bandery” oznacza państwo, którego banderę statek podnosi.	17
„Kodeks ISM” oznacza Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu oraz każdą poprawkę i zmianę do niego.	18 19
„Kodeks ISPS” oznacza Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego oraz odpowiedniej zmiany w Rozdziale XI konwencji SOLAS, a także każdą poprawkę i zmianę do niego.	20 21
„Zarządzający” oznacza stronę określoną w <b>Rubryce 4</b> .	22
„Usługi zarządzania” oznaczają usługi określone w ROZDZIALE 2 – Usługi (klauzule od 4 do 7) i wskazane w <b>Rubrykach od 6 do 8 oraz 10 i 11</b> , a także wszelkie inne funkcje wykonywane przez Zarządzających na warunkach niniejszej Umowy.	23 24 25
„Właściciel” oznacza stronę określoną w <b>Rubryce 3</b> .	26
„Koszty odpraw” oznaczają koszty, których wypłaceniu załozde jest prawnie wymagane w wyniku wcześniejszego rozwiązania umów o pracę na statku.	27 28
„SMS” oznacza System Zarządzania Bezpieczeństwem (zgodnie z definicją zawartą w kodeksie ISM).	29
„STCW 95” oznacza Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, z 1978 r. ze zmianami wprowadzonymi w 1995 r., oraz każdą poprawkę i zmianę do niej.	30 31
„Statek” oznacza statek lub statki, których dane określono w Załączniku „A” do niniejszej Umowy.	32
<b>2. Rozpoczęcie i wyznaczenie</b>	33
Od dnia wskazanego w <b>Rubryce 2</b> jako dzień rozpoczęcia świadczenia Usług zarządzania i przez okres ich trwania, o ile nie zostaną przerwane zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy, Właściciel niniejszym wyznacza Zarządzającego, a Zarządzający niniejszym wyraża zgodę na działanie jako Zarządzający statkiem w zakresie Usług zarządzania.	34 35 36
<b>3. Umocowanie Zarządzającego</b>	37
Z zastrzeżeniem postanowień przewidzianych w Umowie, w okresie obowiązywania Umowy Zarządzający będzie świadczyć Usługi zarządzania w odniesieniu do statku jako przedstawiciel, na rzecz oraz w imieniu Właściciela. Zarządzający będzie umocowany do podejmowania takich działań, które będzie według jego wyłącznego uznania uważał za niezbędne dla umożliwienia mu świadczenia Usług zarządzania zgodnie z dobrą praktyką zarządzania statkami, w tym między innymi zgodnie ze stosownymi zasadami i przepisami.	38 39 40 41 42

**CZEŚĆ II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standardowa umowa o zarządzanie statkiem**

**ROZDZIAŁ 2 – Usługi**

<b>4. Zarządzanie techniczne</b>	43
<i>(znajduje zastosowanie wyłącznie w przypadku uzgodnienia z Rubryki 6).</i>	44
Zarządzający zapewni zarządzanie techniczne, które będzie obejmować między innymi następujące usługi:	45
	46
(a) zapewnienie, aby statek spełniał wymogi prawa państwa bandery;	47
	48
(b) zapewnienie zgodności z kodeksem ISM;	48
	49
(c) zapewnienie zgodności z kodeksem ISPS;	49
	50
(d) zapewnienie personelu o właściwych kwalifikacjach celem nadzorowania utrzymania i ogólnej sprawności statku;	50
	51
(e) organizowanie i nadzorowanie dokowania, napraw, przebudowy oraz konserwacji statku według standardów uzgodnionych z Właścicielem, o ile Zarządzający będzie uprawniony do ponoszenia niezbędnych wydatków celem zapewnienia, aby statek spełniał wszystkie wymagania i zalecenia towarzystwa klasyfikacyjnego, odpowiadał wymaganiom prawa państwa bandery oraz miejsc, w których statek będzie eksploatowany;	52
	53
	54
	55
	56
(f) organizowanie dostaw koniecznych zapasów, części zamiennych oraz oleju smarnego;	57
	58
(g) wyznaczanie inspektorów i konsultantów technicznych, jeżeli Zarządzający czasami uzna to za konieczne;	58
	59
(h) nadzorowanie, zgodnie z poleceniami Właściciela, sprzedaży oraz fizycznego dostarczenia statku zgodnie z umową sprzedaży. Jednakże usługi objęte niniejszą klauzulą (4 lit. h) nie obejmują negocjacji umowy sprzedaży bądź przeniesienia własności statku;	60
	61
(i) organizowanie zaopatrzenia, chyba że jest ono dostarczane przez Właściciela; oraz	62
	63
(j) organizowanie próbkowania i badania paliwa napędowego.	63
<b>5. Zarządzanie załogą oraz ubezpieczenia załogi</b>	64
<b>(a) Zarządzanie Załogą</b>	65
<i>(znajduje zastosowanie wyłącznie w przypadku uzgodnienia z Rubryki 7)</i>	66
Zarządzający zapewni załogę o właściwych kwalifikacjach, która spełniać będzie wymogi STCW 95.	67
Zapewnienie usług w zakresie zarządzania załogą obejmuje między innymi następujące usługi:	68
	69
(i) wybieranie, angażowanie i administrowanie sprawami załogi, w tym odpowiednio: przygotowywanie listy płac, świadczeń emerytalnych, podatków, składek na ubezpieczenie społeczne oraz innych obowiązkowych świadczeń związanych z zatrudnieniem, należnych w państwie zamieszkania każdego z członków załogi;	70
	71
(ii) zapewnienie, aby przestrzegane były obowiązujące wymogi prawne państwa bandery dotyczące stanowisk, kwalifikacji i certyfikacji załogi oraz przepisy dotyczące zatrudnienia, podatków oraz ubezpieczenia społecznego załogi;	72
	73
	74
(iii) zapewnienie, aby cała załoga przeszła badania lekarskie u wykwalifikowanego lekarza, poświadczające zdolność do wykonywania obowiązków, do których wykonywania została zaangażowana oraz posiadała ważne świadectwa zdrowia wydane zgodnie ze stosownymi wymogami państwa bandery lub badania lekarskie o podwyższonym standardzie, które mogą zostać uzgodnione z Właścicielem. W przypadku braku znajdujących zastosowanie wymogów państwa bandery świadectwo lekarskie ma być ważne w chwili przybycia na statek danego członka załogi oraz pozostawać ważne przez czas trwania pracy na statku;	75
	76
	77
	78
	79
	80
(iv) zapewnienie, aby załoga miała wspólny język roboczy oraz znajomość języka angielskiego wystarczającą dla umożliwienia jej bezpiecznego wykonywania swoich obowiązków;	81
	82
(v) organizowanie transportu załogi, łącznie z repatriacją;	83
	84
(vi) szkolenie załogi;	84

**CZEŚĆ II**  
**SHIPMAN 2009**  
**Standardowa umowa o zarządzanie statkiem**

(vii) prowadzenie negocjacji związkowych; oraz	85
(viii) w przypadku gdy Zarządzający jest Armatorem, zagwarantowanie, aby załoga w chwili przybycia na statek została właściwie zapoznana ze swoimi obowiązkami wynikającymi ze statkowego Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz aby polecenia o podstawowym znaczeniu dla SMS zostały określone, udokumentowane i przekazane załozdze przed wypłynięciem.	86 87 88
(ix) w przypadku gdy Zarządzający <b>nie</b> jest Armatorem:	89
(1) zapewnienie, aby załoga przed przybyciem na statek została właściwie zapoznana ze swoimi obowiązkami w związku z kodeksem ISM; oraz	90 91
(2) pouczenie załogi w zakresie przestrzegania wszystkich zasadnych poleceń Armatora w związku z funkcjonowaniem Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS).	92 93
(x) W przypadku gdy Zarządzający <b>nie</b> świadczy usług zarządzania technicznego zgodnie z klauzulą 4 (Zarządzanie techniczne):	94 95
(1) zapewnienie, aby żadna osoba związana ze świadczeniem oraz wykonywaniem usług zarządzania załogą nie wypłynęła w morze na statku bez uprzedniej zgody Właściciela (przy czym zgoda taka nie będzie wstrzymywana bez podania przyczyny); oraz	96 97 98
(2) zapewnienie, aby w przypadku gdy polityka Właściciela w zakresie narkotyków i alkoholu wymaga podjęcia odpowiednich środków przed przybyciem załogi na statek, takie środki zostały wprowadzone w życie;	99 100
<b>(b) Ubezpieczenia załogi</b>	101
<i>(znajduje zastosowanie wyłącznie gdy zastosowanie ma klauzula 5 lit. a oraz w przypadku uzgodnienia z Rubryki 10)</i>	102
Zarządzający przez cały okres obowiązywania niniejszej Umowy będzie świadczyć następujące usługi:	103
(i) organizowanie ubezpieczenia załogi zgodnie z dobrą praktyką przezornych zarządzających statkami podobnego typu, w solidnych i renomowanych przedsiębiorstwach ubezpieczeniowych, u ubezpieczycieli lub w towarzystwach ubezpieczeniowych. Ubezpieczenia wszelkich innych osób wpływających w morze na statek mogą zostać odrębnie uzgodnione przez Właściciela i Zarządzającego (patrz <b>Rubryka 10</b> );	104 105 106 107
(ii) zapewnienie, aby Właściciel wiedział o warunkach, zasadach, wyłączeniach i ograniczeniach odpowiedzialności w zakresie ubezpieczeń, o których mowa w klauzuli 5 lit. b pkt (i);	108 109
(iii) zapewnienie, aby wszystkie składki oraz opłaty dotyczące ubezpieczeń, o których mowa w klauzuli 5 lit. b pkt (i) były uiszczane terminowo;	110 111
(iv) zapewnienie, aby ubezpieczenia, o których mowa w paragrafie 5 lit. b pkt (i), jeżeli będą do uzyskania bez ponoszenia dodatkowych kosztów, wymieniały Właściciela jako współubezpieczonego, któremu przysługuje pełna ochrona ubezpieczeniowa oraz, jeśli nie zostanie uzgodnione inaczej, na takich warunkach, aby Właściciel nie ponosił odpowiedzialności z tytułu składek lub opłat powstałych w związku z takimi ubezpieczeniami.	112 113 114
(v) przedstawienie pisemnego dowodu, nie budzącego zastrzeżeń Właściciela, wypełnienia przez Zarządzającego zobowiązań ciężących na nim na podstawie klauzuli 5 lit. b pkt (ii) oraz 5 lit. b pkt (iii), w rozsądnym czasie po rozpoczęciu obowiązywania niniejszej Umowy oraz po każdym jej przedłużeniu, jak również, na szczególne żądanie, po każdej płatności ubezpieczeń, o których mowa w klauzuli 5 lit. b pkt (i).	115 116 117 118
<b>6. Zarządzanie komercyjne</b>	119
<i>(znajduje zastosowanie wyłącznie w przypadku uzgodnienia z Rubryki 8)</i>	120
Zarządzający będzie świadczyć dla statku, zgodnie z poleceniami Właściciela, następujące usługi obejmujące między innymi:	121 122
(a) poszukiwanie i negocjowanie zatrudnienia dla statku oraz zawieranie (oraz wykonywanie) umów czarterowych oraz innych umów dotyczących zatrudnienia statku. Jeśli umowa taka będzie przekraczać termin określony w <b>Rubryce 9</b> , w pierwszej kolejności powinna być uzyskana na to pisemna zgoda Właściciela;	123 124 125
(b) organizowanie zaopatrzenia w paliwo bunkrowe o jakości określonej przez Właściciela, zgodnie z wymogami odpowiednimi dla rejonu żeglugi statku;	126 127

**CZĘŚĆ II**  
**SHIPMAN 2009**

**Standardowa umowa o zarządzanie statkiem**

(c) kalkulowanie podróży oraz rozliczanie i obliczanie opłaty czarterowej, frachtów, przestojowego i/lub premii za pośpiech należnych od czarterujących lub należnych czarterującym Statek, pomoc w pobieraniu wszelkich kwot należnych Właścicielowi, związanych z komercyjną eksploatacją statku zgodnie z klauzulą 11 (Dochód pobrany oraz wydatki uiszczone w imieniu Właściciela);	128 129 130 131
<i>Jeżeli którekolwiek z usług wynikających z klauzul 6 lit. a, 6 lit. b oraz 6 lit. c mają zostać wyłączone z wynagrodzenia z tytułu Zarządzania, wynagrodzenie za te usługi musi zostać określone w Załączniku E (Harmonogram wynagrodzeń). Zobacz klauzula 12 lit. e.</i>	132 133
(d) wydawanie instrukcji na podróz;	134
(e) wyznaczanie agentów;	135
(f) wyznaczanie sztauerów; oraz	136
(g) organizowanie przeglądów związanych z komercyjną eksploatacją statku.	137
<b>7. Ustalenia dotyczące ubezpieczenia</b>	138
<i>(znajdują zastosowanie wyłącznie w przypadku uzgodnień z Rubryki 11).</i>	139
Zarządzający zapewni ubezpieczenia zgodnie z klauzulą 10 (Polisy ubezpieczeniowe), na warunkach uzgodnionych lub określonych przez Właściciela, w szczególności w odniesieniu do warunków, ubezpieczonych wartości, potrażeń, franszyz oraz ograniczeń odpowiedzialności.	140 141 142

CZĘŚĆ II  
 SHIPMAN 2009

## Standardowa umowa o zarządzanie statkiem

## ROZDZIAŁ 3 – Zobowiązania stron

- 8. Obowiązki Zarządzającego** 143
- (a) Zarządzający zobowiązuje się dołożyć wszelkich starań przy świadczeniu Usług zarządzania, działając jako przedstawiciel, na rzecz i w imieniu Właściciela, zgodnie z praktyką należytego zarządzania statkiem, oraz zobowiązuje się chronić i promować interesy Właściciela we wszystkich sprawach dotyczących świadczenia usług na podstawie niniejszej Umowy. 144  
145  
146
- Jednakże, podczas wykonywania swoich obowiązków w zakresie zarządzania na podstawie niniejszej Umowy Zarządzający będzie uprawniony do uwzględnienia swojego ogólnego zakresu obowiązków w odniesieniu do wszystkich statków, które mogą być mu powierzane do zarządzania, a w szczególności, nie uchybiając jednakże jakimkolwiek postanowieniom poprzedzającym, Zarządzający będzie uprawniony do rozdzielania dostępnych zasobów, siły roboczej oraz usług, w sposób, w jaki w okolicznościach, które mają decydujące znaczenie, Zarządzający według swojego swobodnego uznania uważać będzie za sprawiedliwy i zasadny. 147  
148  
149  
150  
151  
152
- (b) W przypadku, gdy Zarządzający świadczy usługi zarządzania technicznego zgodnie z klauzulą 4 (Zarządzanie techniczne), Zarządzający podejmie kroki, aby przestrzegane były wymogi państwa bandery statku oraz wyrazi zgodę na wyznaczenie go jako Armatora, przyjmując odpowiedzialność za eksploatację statku oraz przejmując obowiązki i odpowiedzialności nałożone przez kodeks ISM oraz kodeks ISPS, jeśli będą miały zastosowanie. 153  
154  
155  
156
- 9. Obowiązki Właściciela** 157
- (a) Właściciel będzie płacił wszystkie kwoty należne Zarządzającemu terminowo zgodnie z warunkami niniejszej Umowy. W przypadku płatności po dacie wymagalności jakichkolwiek kwot zaległych Zarządzający będzie uprawniony do naliczania odsetek według stopy procentowej określonej w **Rubryce 13**. 158  
159  
160
- (b) W przypadku, gdy Zarządzający świadczy usługi zarządzania technicznego zgodnie z klauzulą 4 (Zarządzanie techniczne), Właściciel:
- (i) zgłosi (bądź też w przypadku gdy Właściciel nie jest właścicielem rejestrowym statku, doprowadzi do zgłoszenia przez właściciela rejestrowego) administracji państwa bandery dane Zarządzającego jako Armatora, zgodnie z wymogami kodeksów ISM oraz ISPS; 162  
163  
164  
165
- (ii) doprowadzi do tego, aby wszyscy oficerowie i marynarze dostarczani przez niego lub w jego imieniu spełniali wymogi STCW 95; oraz 166  
167
- (iii) poinstruuje tychże oficerów i marynarzy aby przestrzegali wszystkich stosownych poleceń Zarządzającego (występującego w charakterze Armatora) w związku z funkcjonowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem Zarządzającego. 168  
169
- (c) W przypadku, gdy Zarządzający nie świadczy usług zarządzania technicznego zgodnie z klauzulą 4 (Zarządzanie techniczne), Właściciel:
- (i) dopilnuje, aby zostały spełnione wymagania państwa bandery statku oraz poinformuje Zarządzającego, z chwilą zawarcia niniejszej Umowy, o nazwie oraz danych kontaktowych organizacji, która będzie Armatorem przez wypełnienie **Rubryki 5**; 172  
173  
174
- (ii) w przypadku zmiany Armatora w jakimkolwiek momencie w okresie obowiązywania niniejszej Umowy, poinformuje Zarządzającego w ustalonym terminie o nazwie oraz danych kontaktowych nowej organizacji; 175  
176
- (iii) dopilnuje, aby dane Armatora, w tym jakiegokolwiek ich zmiany, zostały zgłoszone administracji państwa bandery zgodnie z wymogiem przestrzegania kodeksów ISM i ISPS. Właściciel poinformuje Zarządzającego w odpowiednim terminie o zatwierdzeniu Armatora przez administrację państwa bandery; oraz 177  
178  
179
- (iv) organizuje dostawę zapasów na własny koszt, jeśli nie uzgodniono inaczej. 180
- (d) W przypadku gdy Zarządzający świadczy usługi zarządzania załogą zgodnie z klauzulą 5 lit. a, Właściciel: 181  
182
- (i) zawiadomi Zarządzającego, przed skierowaniem statku w obszar wyłączony lub objęty składką dodatkową w ramach któregośkolwiek z Ubezpieczeń Właściciela, z uwagi na ryzyko wojenne i/lub piractwo, bądź też podobne niebezpieczeństwa oraz pokryje wszelkie koszty dodatkowe, które Zarządzający będzie musiał ponieść w wyniku takiego skierowania, w tym, w miarę konieczności, koszty wymiany któregośkolwiek z członków załogi. Wszelkie opóźnienia wynikające z negocjacji z członkiem załogi lub jego wymiany, w 183  
184  
185  
186  
187



## CZĘŚĆ II

## SHIPMAN 2009

## Standardowa umowa o zarządzanie statkiem

wyniku skierowania statku w taki obszar, obciążać będą Właściciela. W przypadku, gdyby statek znajdował się w obszarze, który stał się obszarem wyłączonym lub objętym składką dodatkową, zastosowanie znajdować będą powyższe postanowienia dotyczące kosztów i opóźnień;	188 189
(ii) uzgodni z Zarządzającym zmianę bandery statku oraz pokryje wszelkie koszty dodatkowe, które mogą zostać właściwie poniesione przez Zarządzającego w wyniku takiej zmiany. W przypadku braku możliwości osiągnięcia porozumienia każda ze stron będzie mogła rozwiązać niniejszą Umowę zgodnie z klauzulą 22 lit. e; oraz	190 191 192
(iii) zapewni, bez żadnych kosztów po stronie Zarządzającego, zgodnie z wymogami prawa państwa bandery statku lub wyższymi standardami, wzajemnie uzgodnionymi, odpowiednie zakwaterowanie dla załogi oraz warunki życia na statku.	193 194
(e) W przypadku, gdy Zarządzający <b>nie jest</b> Armatorem, Właściciel zapewni, aby załoga została odpowiednio zaznajomiona ze swoimi obowiązkami wynikającymi ze statkowego Systemu Zrządzenia Bezpieczeństwem (SMS) oraz aby polecenia o podstawowym znaczeniu dla Systemu Zrządzenia Bezpieczeństwem (SMS), zostały określone, udokumentowane oraz przekazane załodze przed wypłynięciem.	195 196 197

## CZEŚĆ II SHIPMAN 2009 Standardowa umowa o zarządzanie statkiem

### ROZDZIAŁ 4 – Ubezpieczenie, budżet, dochód, wydatki i wynagrodzenia

<b>10. Polisy ubezpieczeniowe</b>	198
Właściciel dopilnuje, albo instruując Zarządzającego na podstawie klauzuli 7 (Ustalenia w zakresie ubezpieczenia) albo też w inny sposób, aby przez cały okres obowiązywania niniejszej Umowy:	199 200
(a) statek był na koszt Właściciela ubezpieczony na kwotę nie niższą niż jego należąca wartość rynkowa, bądź zgłoszony pod względem tonażu brutto, w zależności od przypadku, od:	201 202
(i) ryzyk morskich kadłuba i maszyn (obejmujących między innymi niedbalstwo załogi) oraz przekroczenia odpowiedzialności;	203
(ii) ryzyk typu P&I (obejmujących między innymi ryzyka zanieczyszczenia, koszty zmiany trasy oraz, z wyłączeniem zakresu ubezpieczonego odrębnie przez Zarządzającego zgodnie z klauzulą 5 lit. b pkt (i), Ubezpieczeń załogi);	204 205 206
<i>UWAGA: Jeżeli Zarządzający nie świadczy usług zarządzania załogą na podstawie klauzuli 5 lit. a (Zarządzanie załogą) lub postanowił nie zapewniać Ubezpieczeń załogi odrębnie, zgodnie z klauzulą 5 lit. b pkt (i), wówczas ubezpieczenia takie muszą zostać objęte ubezpieczeniem statku od ryzyk P&amp;I (patrz klauzula 10 lit. a pkt (ii) powyżej).</i>	207 208 209 210
(iii) ryzyk wojennych (w tym, między innymi, blokady i pojmania, P&I, terroryzmu i ryzyk załogowych);	211
oraz	212
(iv) ubezpieczeń fakultatywnych, które mogą zostać uzgodnione (takich, jak: od piractwa, porwania i okupu, utraty opłaty czarterowej oraz FD& D (patrz <b>Rubryka 12</b> ).	213 214
Klauzule 10 lit. a pkt (i) do 10 lit. a pkt (iv) będą zgodne z dobrą praktyką roztropnych właścicieli statków podobnego typu w solidnych i renomowanych przedsiębiorstwach ubezpieczeniowych, u ubezpieczycieli lub w towarzystwach ubezpieczeniowych („Ubezpieczenia Właściciela”);	215 216 217
(b) wszystkie składki i opłaty z tytułu Ubezpieczeń Właściciela były uiszczane terminowo;	218
(c) Ubezpieczenia Właściciela wymieniały z nazwy Zarządzającego, a za zgodą ubezpieczycieli, osobę trzecią wskazaną przez Zarządzającego jako współubezpieczoną objętą pełną ochroną ubezpieczeniową. Zrozumiałe jest, że w niektórych przypadkach takich jak P&I, zwykle warunki wspomnianego ubezpieczenia mogą nakładać na Zarządzającego oraz wzmiankowaną osobę trzecią zobowiązanie z tytułu składek lub opłat powstałych w związku z Ubezpieczeniami Właściciela.	219 220 221 222
Niemniej jednak, jeżeli będzie to możliwe bez żadnych kosztów dodatkowych, Właściciel zapewni takie ubezpieczenia na warunkach, zgodnie z którymi ani Zarządzający, ani żadna wzmiankowana osoba trzecia nie będą zobowiązani z tytułu składek i opłat powstałych w związku z Ubezpieczeniami Właściciela. W każdym razie, z chwilą rozwiązania niniejszej Umowy zgodnie z klauzulą 21 (Okres obowiązywania Umowy) oraz klauzulą 22 (Rozwiązanie Umowy), Właściciel sprawi, aby Zarządzający oraz osoba trzecia wskazana przez Zarządzającego jako współubezpieczona przestali być współubezpieczonymi oraz, jeśli to racjonalnie osiągalne, będą zwolnieni z wszelkiej odpowiedzialności z tytułu składek i opłat, które mogą powstać w odniesieniu do okresu obowiązywania niniejszej Umowy; oraz	223 224 225 226 227 228 229
(d) przedstawiony został pisemny dowód, nie budzący zastrzeżeń Zarządzającego, przestrzegania przez Właściciela obowiązków ciążyących na nim na podstawie niniejszej klauzuli 10, w stosownym terminie od rozpoczęcia obowiązywania Umowy oraz po każdym jej przedłużeniu, jak również na szczególne żądanie, po każdej płatności Ubezpieczeń Właściciela.	230 231 232
<b>11. Dochody pobrane oraz wydatki uiszczone w imieniu Właściciela</b>	233
(a) Z wyjątkiem postanowień klauzuli 11 lit. c wszystkie kwoty pieniężne pobrane przez Zarządzającego zgodnie z warunkami niniejszej Umowy (inne niż kwoty pieniężne płatne Zarządzającemu przez Właściciela) oraz odsetki od nich będą zdeponowane na rzecz Właściciela na odrębnym rachunku bankowym.	234 235 236
(b) Wszystkie wydatki poniesione przez Zarządzającego zgodnie z warunkami niniejszej Umowy w imieniu Właściciela (w tym wydatki przewidziane w klauzuli 12 lit. c) będą mogły obciążać rachunek Właściciela, o którym mowa w klauzuli 11 lit. a, jednakże w każdym razie będą nadal płatne przez Właściciela Zarządzającemu na jego żądanie.	237 238 239
(c) Wszystkie kwoty pieniężne pobrane przez Zarządzającego na podstawie klauzuli 6 (Zarządzanie komercyjne) będą wpłacone na rachunek bankowy należący do Właściciela lub w inny sposób, wskazany pisemnie przez Właściciela.	240 241

CZĘŚĆ II  
 SHIPMAN 2009

## Standardowa umowa o zarządzanie statkiem

- 12. Wynagrodzenie za zarządzanie oraz wydatki** 242
- (a) Właściciel będzie wypłacać Zarządzającemu wynagrodzenie roczne z tytułu zarządzania, w wysokości 243  
określonej w **Rubryce 14**, za usługi zarządzania świadczone przez Zarządzającego na podstawie niniejszej 244  
Umowy. Wynagrodzenie będzie płatne w równych ratach miesięcznych z góry, przy czym rata pierwsza 245  
(proporcjonalna, jeśli będzie to właściwe) będzie płatna z chwilą rozpoczęcia obowiązywania niniejszej 246  
Umowy (patrz klauzula 2 (Rozpoczęcie i wyznaczenie) oraz **Rubryka 2**), natomiast kolejne raty będą płatne na 247  
początku każdego miesiąca kalendarzowego. Wynagrodzenie z tytułu zarządzania będzie wpłacane na 248  
wskazany rachunek bankowy Zarządzającego określony w **Rubryce 15**.
- (b) Wynagrodzenie z tytułu zarządzania będzie podlegać corocznej weryfikacji, a proponowane wynagrodzenie 249  
przetawiane będzie w budżecie rocznym zgodnie z klauzulą 13 lit. a. 250
- (c) Zarządzający, bez żadnych dodatkowych kosztów po stronie Właściciela, zapewnią własne pomieszczenia 251  
biurowe, personel biurowy, urządzenia oraz materiały biurowe. Nie uchylając postanowieniem niniejszej 252  
klauzuli 12 (Wynagrodzenie za zarządzanie oraz wydatki) Właściciel zwróci Zarządzającemu wydatki z tytułu 253  
opłat pocztowych i komunikacji, koszty podróży oraz inne wydatki bieżące prawidłowo ponoszone przez 254  
Zarządzającego w trakcie wykonywania Usług zarządzania. Dni wykorzystane przez personel Zarządzającego 255  
na podróż na statek lub z niego, bądź też przebywanie na nim, czy też w inny sposób wykorzystane w związku 256  
z Usługami zarządzania, przekraczające ustalone w budżecie, nalicza się według stawki dziennej podanej w 257  
**Rubryce 16**.
- (d) Jeśli Właściciel postanowi wycofać statek z eksploatacji, a takie wycofanie trwać będzie dłużej niż liczba 258  
miesiący określona w **Rubryce 17**, strony wzajemnie uzgodnią stosowną obniżkę Wynagrodzenia z tytułu 259  
zarządzania za czas przekraczający ten okres, do jednego miesiąca przed ponownym oddaniem statku do 260  
użytku. Jeśli Zarządzający świadczy usługi zarządzania załogą zgodnie z klauzulą 5 lit. a, koszty powiązane z 261  
redukcją i przywróceniem załogi będą obciążać Właściciela. W przypadku braku możliwości osiągnięcia 262  
porozumienia każda ze stron będzie mogła rozwiązać niniejszą Umowę zgodnie z klauzulą 22 lit. e. 263
- (e) Z zastrzeżeniem odmiennych postanowień przewidzianych w niniejszej Umowie, wszystkie zniżki i 264  
prowizje uzyskane przez Zarządzającego w trakcie świadczenia Usług zarządzania podlegają zaliczeniu na 265  
konto Właściciela.
- 13. Budżet i zarządzanie środkami pieniężnymi** 266
- (a) Początkowy budżet Zarządzającego przedstawiony został w Załączniku „C” do niniejszej Umowy. Kolejne 267  
budżety będą obejmować okresy dwunastomiesięczne i będą sporządzane przez Zarządzającego oraz 268  
przedstawiane Właścicielowi nie później niż trzy miesiące przed zakończeniem roku budżetowego. 269
- (b) Właściciel przekaze Zarządzającemu w odpowiednim terminie, jednak nie później niż w ciągu miesiąca od 270  
przedstawienia propozycji budżetu, czy wyraża zgodę na zaproponowany budżet roczny, czy też nie. Strony 271  
podejmą negocjacje w dobrej wierze i jeśli nie uzgodnią budżetu rocznego, w tym wynagrodzenia z tytułu 272  
zarządzania, każda ze stron będzie mogła rozwiązać niniejszą Umowę zgodnie z klauzulą 22 lit. e. 273
- (c) Po uzgodnieniu budżetu Zarządzający sporządzi oraz przedstawi Właścicielowi oszacowanie 274  
zapotrzebowania na fundusze dla statku i każdego miesiąca będzie występował na piśmie do Właściciela o 275  
wypłacenie środków potrzebnych do eksploatacji statku na następny miesiąc, łącznie z wypłatą sporadycznych 276  
lub nadzwyczajnych pozycji wydatków, takich jak koszty napraw awaryjnych, dodatkowe składki 277  
ubezpieczeniowe, bunkrowanie lub zapasy. Zarządzający otrzymywać będzie wspomniane środki w ciągu 278  
dziesięciu dni bieżących po otrzymaniu przez Właściciela pisemnego wniosku Zarządzającego. Środki te będą 279  
zdeponowane na odrębnym rachunku bankowym Właściciela. 280
- (d) Zarządzający przez cały czas będzie utrzymywać i prowadzić rzetelną i poprawną księgowość w 281  
odniesieniu do Usług zarządzania zgodnie z właściwymi Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości 282  
Finansowej lub innymi normami, które strony mogą uzgodnić, w tym rejestry wszystkich poniesionych 283  
kosztów i wydatków oraz dokona porównania dochodów i wydatków statku przewidzianych w budżecie i 284  
rzeczywistych, w formie oraz w odstępie czasu wzajemnie uzgodnionych. 285
- Zarządzający udostępnią rachunkowość do przeprowadzenia kontroli i audytu przez Właściciela i/lub jego 286  
przedstawicieli w pomieszczeniach biurowych Zarządzającego, bądź drogą elektroniczną, pod warunkiem 287  
otrzymania stosownego powiadomienia od Właściciela. 288
- (e) Niezależnie od postanowień zawartych w niniejszej Umowie Zarządzający w żadnym wypadku nie będzie 289  
zobowiązany do wykorzystywania lub angażowania własnych środków pieniężnych na finansowanie 290  
świadczenia Usług zarządzania.

## CZEŚĆ II SHIPMAN 2009

### Standardowa umowa o zarządzanie statkiem

#### ROZDZIAŁ 5 – Postanowienia prawne, ogólne oraz okres obowiązywania Umowy

<b>14. Ograniczenia rejonu żeglugi</b>	291
Jeśli Zarządzający świadczy usługi zarządzania załogą, zgodnie z klauzulą 5 lit. a (Zarządzanie załogą),	292
Właściciel i Zarządzający przed rozpoczęciem obowiązywania niniejszej Umowy uzgodnią wszelkie ograniczenia żeglugowe dla statku, które mogą wynikać z warunków zatrudnienia załogi.	293
	294
<b>15. Wymiana</b>	295
Jeśli Zarządzający świadczy usługi zarządzania załogą, zgodnie z klauzulą 5 lit. a (Zarządzanie Załogą),	296
Właściciel będzie mógł zażądać wymiany, na własny koszt, przy następnej stosownej okazji, któregokolwiek z członków załogi, którego uzna za uzasadnionych powodów za niezdolnego do pracy. Jeżeli Zarządzający nie wywiąże się ze swoich zobowiązań w zakresie zapewniania odpowiednio wykwalifikowanej załogi w rozumieniu klauzuli 5 lit. a (Zarządzanie Załogą), wówczas taka wymiana nastąpi na koszt Zarządzającego.	297
	298
	299
	300
<b>16. Prawo Zarządzającego do zawarcia umowy o zarządzanie</b>	301
Zarządzający nie może zawrzeć umowy o zarządzanie statkiem z osobą trzecią ani przekazać żadnego ze swoich zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy osobom trzecim bez uprzedniej pisemnej zgody Właściciela, przy czym wydania takiej zgody nie można odmówić bez wskazania uzasadnionych przyczyn. W przypadku zawarcia umowy o zarządzanie z osobą trzecią Zarządzający pozostanie w pełni odpowiedzialny za właściwe wykonywanie swoich zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy.	302
	303
	304
<b>17. Odpowiedzialność</b>	305
<b>(a) Siła wyższa</b>	306
Żadna ze stron nie będzie ponosić odpowiedzialności z tytułu jakiegokolwiek straty, szkody lub opóźnienia ze względu na którekolwiek z następujących zdarzeń i/lub warunków siły wyższej w zakresie, w jakim stronie powołującej się na siłę wyższą uniemożliwiły lub utrudniły wykonanie któregokolwiek lub wszystkich ciężących na niej zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy, pod warunkiem, że dołożyła wszelkich rozsądnych starań celem uniknięcia, zminimalizowania lub zapobieżenia skutkom takich zdarzeń i/lub warunków:	307
	308
	309
	310
(i) nadzwyczajnej okoliczności, której nie dało się przewidzieć i przed którą nie dało się zabezpieczyć;	311
(ii) rekwizycja, kontrola, interwencja, żądanie lub ingerencja władzy państwowej;	312
(iii) okoliczności powstałe na skutek wojny, zagrożenia działaniami wojennymi lub działaniami podobnymi do wojny, akty terroryzmu, sabotażu lub piractwa czy też ich konsekwencje;	313
	314
(iv) zamieszki, rozruchy, blokady i embargo;	315
(v) epidemia;	316
(vi) trzęsienia ziemi, osuwiska, powodzie, a także inne nadzwyczajne warunki pogodowe;	317
(vii) strajki, lockouty lub inne akcje protestacyjne, o ile nie ograniczają się do pracowników (nie będzie to obejmowało załogi) strony, która zamierza powołać się na siłę wyższą;	318
	319
(viii) pożar, wypadek, eksplozja, z wyjątkiem przypadków, gdy spowodowane zostały przez zaniedbanie strony zamierzającej powołać się na siłę wyższą; oraz	320
	321
(ix) inna zblizona przyczyna, pozostająca poza świadomym wpływem którejkolwiek ze stron.	322
<b>(b) Odpowiedzialność prawna wobec Właściciela</b>	323
(i) Z zastrzeżeniem klauzuli 17 lit. a Zarządzający nie ponosi żadnej odpowiedzialności, jakiegokolwiek rodzaju, wobec Właściciela z tytułu straty, szkody, opóźnienia lub wydatku jakiegokolwiek rodzaju, (obejmujących między innymi utratę zysku wynikającą z lub w związku z zatrzymaniem lub opóźnieniem statku), powstałych w jakikolwiek sposób, bezpośrednio lub pośrednio, w trakcie świadczenia Usług zarządzania, <b>chyba że</b> zostanie udowodnione, że powstały wyłącznie w wyniku zaniedbania, rażącego niedbaństwa lub umyślnego uchybienia Zarządzającego lub jego pracowników bądź przedstawicieli, lub też podwykonawców, zatrudnionych przez niego w związku ze statkiem, w którym to przypadku (za wyjątkiem gdy straty, szkoda, opóźnienie lub wydatek wynikają z osobistego działania lub zaniechania Zarządzającego popełnionego z zamiarem ich spowodowania lub w wyniku lekkomyślności oraz ze świadomością, że takie strata, szkoda, opóźnienie lub wydatek prawdopodobnie nastąpi) odpowiedzialność Zarządzającego z tytułu każdego zdarzenia lub serii zdarzeń, z których wynika roszczenie lub roszczenia w żadnym wypadku nie przekroczy łącznie dziesięciokrotności (10) rocznego wynagrodzenia z tytułu zarządzania przypadającego do zapłaty na podstawie niniejszej Umowy.	324
	325
	326
	327
	328
	329
	330
	331
	332
	333
	334

## CZEŚĆ II SHIPMAN 2009

### Standardowa umowa o zarządzanie statkiem

- (ii) *Działania i zaniechania Załogi* - Niezależnie od jakichkolwiek postanowień zawartych w niniejszej Umowie, które mogą być interpretowane odmiennie, Zarządzający nie ponosi odpowiedzialności z tytułu żadnych działań lub zaniechań załogi, nawet jeśli takie działania lub zaniechania stanowiłyby zaniedbanie, rażące niedbalstwo lub będą umyślne, jedynie z wyłączeniem przypadków, gdy wykazane zostanie, że powstały w wyniku nie spełnienia przez Zarządzającego cięższych na nim zobowiązań wynikających z klauzuli 5 lit. a (Zarządzanie załogą), w którym to przypadku jego odpowiedzialność będzie ograniczona zgodnie z warunkami niniejszej klauzuli 17 (Odpowiedzialność). 335-340
- (c) *Zwolnienie z odpowiedzialności* 341  
 Z wyjątkiem wskazanych przypadków oraz wyłącznie w określonej kwocie, z tytułu której Zarządzający byłby zobowiązany na podstawie klauzuli 17 lit. b, Właściciel niniejszym zobowiązuje się zwolnić Zarządzającego i jego pracowników, przedstawicieli i podwykonawców z odpowiedzialności oraz zabezpieczyć ich przed wszystkimi powództwami, postępowaniami, roszczeniami, żądaniem lub zobowiązaniami wszelkiego rodzaju lub powstałymi w jakikolwiek sposób, które mogłyby zostać przeciw nim wniesione, bądź też poniesione lub odniesione, wynikającymi z wykonywania niniejszej Umowy lub w związku z nią, oraz od i w odniesieniu do wszystkich kosztów, strat, szkód i wydatków (w tym kosztów i wydatków prawnych na zasadzie pełnego zabezpieczenia), które Zarządzający może ponieść lub odnieść (czy to bezpośrednio, czy też pośrednio) w trakcie wykonywania niniejszej Umowy. 342-349
- (d) *„Himalaya”* 350  
 Niniejszym wyraźnie uzgadnia się, że żaden pracownik ani przedstawiciel Zarządzającego (w tym żaden podwykonawca zatrudniany przez Zarządzającego) w żadnych okolicznościach nie będzie ponosił odpowiedzialności wobec Właściciela z tytułu jakiegokolwiek straty, uszkodzenia lub opóźnienia jakiegokolwiek rodzaju, powstałego lub wynikającego bezpośrednio lub pośrednio z jakiegokolwiek działania, zaniedbania lub uchybienia z jego strony podczas działania w trakcie jego zatrudnienia lub w związku z nim oraz, nie uchybiając poprzednim postanowieniom niniejszej klauzuli 17 (Odpowiedzialność), każde wyłączenie, ograniczenie, warunek lub zwolnienie zawarte w niniejszej Umowie, jak również każde uprawnienie, wyłączenie odpowiedzialności, środek obrony oraz immunitet o jakimkolwiek charakterze znajdujący zastosowanie do Zarządzającego lub do którego Zarządzający jest uprawniony na podstawie niniejszej Umowy, będzie również dostępny i będzie ochronił każdego takiego pracownika lub przedstawiciela Zarządzającego działającego we wspomniany sposób; dla celów wszystkich poprzedzających postanowień niniejszej klauzuli 17 (Odpowiedzialność) Zarządzającego poczytuje się lub będzie się poczytywać za działającego w charakterze przedstawiciela lub powiernika w imieniu oraz na rzecz wszystkich osób, które są lub mogą stać się jego pracownikami lub przedstawicielami (w tym podwykonawców, o których wspomiano), a wszystkie takie osoby w przedmiotowym zakresie będą stronami lub poczytywać się je będzie za strony niniejszej Umowy. 351-363
- 18. Administracja ogólna** 364
- (a) Zarządzający będzie informować Właściciela, a w stosownych przypadkach Armatora, we właściwym czasie o wszystkich zdarzeniach, o których Zarządzający poweźmie wiadomość, że powodują lub mogą spowodować opóźnienie statku lub roszczenia, bądź też spory z udziałem osób trzecich. 365-367
- (b) Zarządzający będzie rozpatrywać i rozstrzygać wszystkie roszczenia i spory wynikające z Usług zarządzania na podstawie niniejszej Umowy, chyba że Właściciel poleci Zarządzającemu inaczej. Zarządzający będzie udzielać Właścicielowi stosownych informacji przez cały czas załatwiania takich roszczeń i sporów. 368-370
- (c) Właściciel może zażądać od Zarządzającego wniesienia lub obrony innych skarg, powództw lub postępowań dotyczących Usług zarządzania, na warunkach, które zostaną uzgodnione. 371-372
- (d) Zarządzający będzie uprawniony do uzyskania stosownych prawnych lub technicznych, lub też innych porad biegłych zewnętrznych dotyczących rozpatrywania roszczeń w odniesieniu do klauzuli 18 lit. a oraz 18 lit. b oraz rozstrzygania sporów i wszelkich innych zagadnień dotyczących interesów Właściciela w odniesieniu do statku, chyba że Właściciel poleci Zarządzającemu odmiennie. 373-376
- (e) Za stosownym powiadomieniem Właściciel może zażądać, a Zarządzający w odpowiednim terminie ma udostępnić, całą dokumentację, informacje i rejestry dotyczące zagadnień objętych niniejszą Umową, dotyczących zarówno obowiązkowych uregulowań i przepisów, jak też innych zobowiązań mających zastosowanie do Właściciela w odniesieniu do statku (w tym, między innymi STCW 95, kodeks ISM oraz kodeks ISPS) w zakresie dozwolonym przez stosowne przepisy prawa. 377-381
- Za stosownym powiadomieniem Zarządzający może zażądać, a Właściciel w odpowiednim terminie ma udostępnić, całą dokumentację, informacje oraz rejestry potrzebne Zarządzającemu do umożliwienia mu świadczenia Usług zarządzania. 382-384
- (f) Właściciel zapewni dostarczenie niezbędnego zobowiązania gwarancyjnego lub innego zabezpieczenia. 385

## CZĘŚĆ II SHIPMAN 2009

### Standardowa umowa o zarządzanie statkiem

(g) Wszelkie koszty poniesione przez Zarządzającego w ramach wykonywania ciężących na nim zobowiązań zgodnie z niniejszą klauzulą 18 (Administracja ogólna) będą zwracane przez Właściciela.	386 387
<b>19. Inspekcja statku</b>	388
Właściciel będzie mógł w dowolnym terminie, po stosownym powiadomieniu Zarządzającego, dokonać inspekcji statku z dowolnej przyczyny, którą uzna za stosowną.	389 390
<b>20. Przestrzeganie przepisów i uregulowań prawnych</b>	391
Strony nie dokonają, ani nie zezwolą na dokonanie niczego, co mogłoby spowodować złamanie lub naruszenie jakichkolwiek przepisów i uregulowań prawnych państwa bandery statku lub miejsc, w których statek uprawia żeglugę.	392 393
<b>21. Okres obowiązywania Umowy</b>	394
(a) Niniejsza Umowa wchodzi w życie z dniem określonym w <b>Rubryce 2</b> i będzie obowiązywała do czasu jej rozwiązania przez którąkolwiek ze stron przez wypowiedzenie złożone drugiej stronie; w takim przypadku niniejsza Umowa ulega rozwiązaniu po upływie ostatniego miesiąca z liczby miesięcy podanych w <b>Rubryce 18</b> lub okresu dwóch (2) miesięcy od daty otrzymania wypowiedzenia, chyba że zostanie wypowiedziana wcześniej zgodnie z klauzulą 22 (Rozwiązanie Umowy).	395 396 397 398
(b) Jeżeli statek nie przebywa w dogodnym dla obu stron porcie lub miejscu w chwili upływu takiego terminu, niniejsza Umowa ulega rozwiązaniu z chwilą kolejnego przybycia statku do następnego portu lub miejsca dogodnego dla obu stron.	399 400
<b>22. Rozwiązanie Umowy</b>	401
(a) <i>Naruszenie umowy przez Właściciela lub Zarządzającego</i>	402
Jeżeli którakolwiek ze stron narusza swoje zobowiązania wynikające z niniejszej Umowy, druga strona może zwrócić się do strony naruszającej zobowiązania z żądaniem usunięcia naruszeń. W przypadku, gdy strona dopuszczająca się naruszenia zobowiązań nie usunie naruszeń w stosownym terminie w sposób nie budzący zastrzeżeń drugiej strony, strona ta będzie uprawniona do rozwiązania niniejszej Umowy ze skutkiem natychmiastowym przez poinformowanie o tym stronę dopuszczającą się naruszenia.	403 404 405 406
(b) Niezależnie od klauzuli 22 lit. a:	407
(i) Zarządzający będzie uprawniony do rozwiązania Umowy ze skutkiem natychmiastowym przez złożenie zawiadomienia Właścicielowi, jeżeli jakiegokolwiek kwoty pieniężne płatne przez Właściciela i/lub właściciela statku powiązanego, którego dane zamieszczono w Załączniku „D”, nie wpłyną na wskazany rachunek Zarządzającego w ciągu dziesięciu (10) dni od otrzymania przez Właściciela pisemnego wniosku Zarządzającego lub jeśli statek zostanie przejęty przez wierzyciela hipotecznego.	408 409 410 411 412
(ii) Jeżeli Właściciel podejmie zatrudnienie statku lub będzie kontynuować zatrudnianie statku do przewozu kontrabandy, prowadzenie blokady lub używanie statku w rejonach niedozwolonych, czy też w podróży, która zgodnie z zasadną opinią Zarządzającego jest nadmiernie niebezpieczna lub niewłaściwa, Zarządzający będzie mógł przekazać Właścicielowi zawiadomienie o naruszeniu umowy, wzywając go do zaprzestania naruszenia w najkrótszym możliwym terminie. W przypadku, gdy Właściciel nie usunie naruszenia w stosownym terminie w sposób niebudzący zastrzeżeń Zarządzającego, Zarządzający będzie uprawniony do rozwiązania Umowy ze skutkiem natychmiastowym przez złożenie o tym zawiadomienia.	413 414 415 416 417 418
(iii) Jeśli którakolwiek ze stron nie będzie wywiązywać się ze swoich odnośnych zobowiązań wynikających z klauzuli 5 lit. b (Ubezpieczenia załogi) i klauzuli 10 (Polisy ubezpieczeniowe), druga strona będzie mogła wystąpić do strony dopuszczającej się naruszenia zobowiązania z żądaniem zaprzestania naruszeń w ciągu dziesięciu (10) dni, przy czym jeśli to nie nastąpi, druga strona będzie mogła rozwiązać niniejszą Umowę ze skutkiem natychmiastowym przez złożenie zawiadomienia stronie dopuszczającej się naruszenia.	419 420 421 422
(c) <i>Rozwiązanie umowy o charakterze nadzwyczajnym</i>	423
Niniejszą Umowę uważa się za rozwiązana w przypadku sprzedaży statku lub, jeżeli statek stanowić będzie stratę całkowitą lub uznana zostanie strata konstruktywna, umowna lub uzgodniona strata całkowita, albo zostanie zarekwirowany lub uznany za zaginiony, w przypadku statku oddanego w bareboat, o ile nie uzgodniono inaczej, gdy czarter bareboat dobiegnie końca.	424 425 426 427
(d) Dla celów klauzuli 22 lit. c niniejszej Umowy:	428
(i) datą, z którą statek winien być traktowany jako sprzedany lub zbyty w inny sposób będzie data, w której właściciel statku przestaje być właścicielem rejestrowym statku;	429 430
(ii) Statek uważa się za utracony, gdy stał się rzeczywistą stratą całkowitą lub gdy osiągnięto porozumienie z ubezpieczycielami statku w odniesieniu do jego konstruktywnej straty całkowitej lub jeśli przedmiotowe	431 432

## CZEŚĆ II SHIPMAN 2009

### Standardowa umowa o zarządzanie statkiem

porozumienie z ubezpieczycielami statku nie zostanie osiągnięte, gdy sąd właściwy orzeknie, iż nastąpiła strata konstruktywna statku; oraz	433 434
(iii) datą, z którą należy traktować statek jako uznany za zaginiony będzie dziesięć (10) dni po ostatnim otrzymaniu wiadomości o statku lub gdy statek został wpisany przez ubezpieczycieli statku jako zaginiony, w zależności od tego co nastąpi pierwsze. Statek zaginiony poczytywać się będzie za utracony zgodnie z postanowieniami klauzuli 22 lit. d pkt (ii).	435 436 437 438
(e) W przypadku, gdy strony nie uzgodnią budżetu rocznego zgodnie z klauzulą 13 lit. b lub nie uzgodnią zmiany bandery zgodnie z klauzulą 9 lit. d pkt (ii), lub nie wyrażają zgody na obniżkę wynagrodzenia z tytułu zarządzania zgodnie z klauzulą 12 lit. d, każda ze stron będzie mogła rozwiązać niniejszą Umowę, przez złożenie drugiej stronie przynajmniej miesięcznego wypowiedzenia, które skutkować będzie wygaśnięciem Umowy z końcem bieżącego okresu budżetowego lub z upływem okresu wypowiedzenia, w zależności od tego, co nastąpi później.	439 440 441 442 443
(f) Niniejsza Umowa ulega natychmiastowemu rozwiązaniu w przypadku wydania postanowienia lub przyjęcia uchwały w przedmiocie likwidacji, rozwiązania, zamknięcia lub upadłości którejkolwiek ze stron (w innych przypadkach niż w celu restrukturyzacji lub połączenia) lub w przypadku powołania syndyka albo zarządcy lub gdy strona zawiesi płatności, zaprzestanie prowadzenia działalności lub zawrze specjalny układ lub porozumienie z wierzycielami.	444 445 446 447
(g) W przypadku rozwiązania niniejszej Umowy z przyczyny innej niż niewywiązanie się Zarządzającego ze swoich zobowiązań wynagrodzenie z tytułu zarządzania należne Zarządzającemu zgodnie z postanowieniami klauzuli 12 (Wynagrodzenie za zarządzanie oraz wydatki), będzie płatne nadal, przez kolejny okres obejmujący liczbę miesięcy podaną w <b>Rubryce 19</b> od dnia rozwiązania Umowy. Jeśli <b>Rubryka 19</b> pozostanie pusta, wówczas zastosowanie znajdować będzie okres dziewięćdziesięciu (90) dni.	448 449 450 451
(h) Ponadto, gdy Zarządzający zapewni załogę dla statku zgodnie z klauzulą 5 lit. a (Zarządzanie załogą), wówczas:	452 453
(i) Właściciel w dalszym ciągu uiszczać będzie Koszty obsługi załogi podczas wspomnianego kolejnego okresu obejmującego liczbę miesięcy podaną w <b>Rubryce 19</b> ; i	454 455
(ii) Właściciel będzie uiszczać godziwą część Kosztów odprawy, które mogą zostać poniesione, nie przekraczającą kwoty wskazanej w <b>Rubryce 20</b> . Zarządzający dołoży wszelkich uzasadnionych starań celem zminimalizowania wspomnianych Kosztów odprawy.	456 457 458
(i) Z chwilą rozwiązania niniejszej Umowy, niezależnie od przyczyny, Zarządzający wyda Właścicielowi, na jego żądanie, w miarę możliwości, oryginały lub w innych przypadkach poświadczone kopie wszystkich rachunków i dokumentów dotyczących konkretnie statku i jego eksploatacji.	459 450 461
(j) Rozwiązanie niniejszej Umowy nie narusza żadnych praw powstałych należnych stronom przed datą rozwiązania Umowy.	462 463
<b>23. Klauzula BIMCO dotycząca rozwiązywania sporów</b>	464
(a) Prawem właściwym dla regulacji i wykładni niniejszej Umowy będzie prawo angielskie, a wszelkie spory wynikające z niniejszej Umowy lub z nią związane będą kierowane do arbitrażu w Londynie zgodnie z Ustawą Arbitrażową z 1996 r. lub wszelkimi zmianami ustawowymi bądź poprawkami do niej z zastrzeżeniem zakresu niezbędnego do wprowadzenia w życie postanowień niniejszej klauzuli.	465 466 467 468
Postępowanie arbitrażowe prowadzone będzie zgodnie z Regulaminem Londyńskiego Stowarzyszenia Arbitrów Morskich (LMAA) obowiązującym w momencie wszczęcia postępowania arbitrażowego.	469 470
Spór kierowany będzie do trzech arbitrów. Strona, która będzie zamierzała skierować spór pod arbitraż wyznaczy swojego arbitra oraz wyśle drugiej stronie pisemne powiadomienie o takim wyznaczeniu domagając się od drugiej Strony wyznaczenia swojego arbitra w ciągu 14 dni kalendarzowych od tego powiadomienia oraz stwierdzając, że wyznaczy swojego arbitra jako jedynego arbitra, jeśli druga Strona nie wyznaczy własnego arbitra i poinformuje, że dokonała tego w ciągu wyznaczonych 14 dni. Jeśli druga strona nie wyznaczy własnego arbitra i nie powiadomi, że dokonała tego w ciągu wyznaczonych 14 dni, strona kierująca spór pod arbitraż będzie mogła, bez konieczności dalszego uprzedniego powiadomienia drugiej strony, wyznaczyć swojego arbitra jako wyłącznego arbitra oraz powiadomi o tym drugą stronę. Wyrok wydany przez wyłącznego arbitra będzie wiążący dla obu stron tak, jakby został on wyznaczony w drodze porozumienia.	471 472 473 474 475 476 477 478 479
Żadne z postanowień zawartych w niniejszej Umowie nie uniemożliwi stronom uzgodnienia na piśmie zmiany	480

## CZĘŚĆ II

### SHIPMAN 2009

#### Standardowa umowa o zarządzanie statkiem

przedmiotowych postanowień regulujących wyznaczenie wyłącznego arbitra.	481
W przypadkach, gdy ani roszczenie, ani roszczenie wzajemne nie będzie przekraczać kwoty USD 50.000 (lub innej kwoty uzgodnionej przez strony) postępowanie arbitrażowe będzie prowadzone zgodnie z postępowaniem w sprawie drobnych roszczeń LMAA ( <i>Small Claims Procedure</i> ) obowiązującym w momencie wszczęcia postępowania arbitrażowego.	482 483 484
(b) Niniejsza umowa podlega i jej wykładnia dokonywana jest zgodnie z Tytułem 9 Kodeksu Stanów Zjednoczonych ( <i>US Code</i> ) oraz prawem morskim Stanów Zjednoczonych, a wszelkie spory wynikające z niniejszej Umowy lub z nią związane kierowane będą do trzech osób w Nowym Jorku, po jednej wyznaczonej przez każdą ze stron niniejszej Umowy oraz trzeciej osoby wybranej przez te dwie osoby wyłonione w powyższy sposób; decyzja przez nie podjęta lub podjęta przez dwie osoby spośród nich będzie ostateczna, a dla celów wykonania decyzji, sąd właściwy może wydać wyrok na jej podstawie. Postępowanie prowadzone będzie zgodnie z regulaminem Stowarzyszenia Arbitrów Morskich ( <i>Society of Maritime Arbitrators, Inc.</i> ).	485 486 487 488 489 490
W przypadkach, gdy ani roszczenie, ani roszczenie wzajemne nie będzie przekraczać kwoty USD 50.000 (lub innej kwoty uzgodnionej przez strony) postępowanie arbitrażowe będzie prowadzone zgodnie ze Skróconą Procedurą Arbitrażową Stowarzyszenia Arbitrów Morskich obowiązującą w chwili wszczęcia postępowania arbitrażowego.	491 492 493 494
(c) Prawem właściwym dla niniejszej Umowy i jej wykładni będzie prawo miejsca wzajemnie uzgodnionego przez strony, a wszelkie spory wynikające z niniejszej Umowy lub z nią związane będą kierowane do arbitrażu we wzajemnie uzgodnionym miejscu zgodnie z procedurami tam obowiązującymi.	495 496 497
(d) Niezależnie od postanowień klauzuli 23 lit. a, 23 lit. b lub 23 lit. c powyżej, strony mogą uzgodnić w dowolnym czasie skierowanie jakiegokolwiek rozbieżności i/lub sporu wynikających z niniejszej Umowy lub z nią związanych do mediacji.	498 499
(i) W przypadku sporu, w związku z którym zostało wszczęte postępowanie arbitrażowe na podstawie klauzuli 23 lit. a, 23 lit. b lub 23 lit. c powyżej, zastosowanie będzie znajdować co następuje:	500 501
(ii) Każda ze stron będzie mogła w dowolnym czasie podjąć i podejmować decyzję o skierowaniu sporu lub części sporu do mediacji poprzez doręczenie drugiej stronie pisemnego zawiadomienia („Zawiadomienie o mediacji”) wzywając drugą stronę do wyrażenia zgody na mediację.	502 503 504
(iii) Druga strona, na tej podstawie, w ciągu 14 dni kalendarzowych od daty otrzymania Zawiadomienia o mediacji potwierdzi, że wyraża zgodę na mediację, w którym to przypadku strony w dalszej kolejności uzgodnią mediatora w ciągu kolejnych 14 dni kalendarzowych, natomiast jeśli tego nie dokonają, na wniosek którejkolwiek ze stron, mediator zostanie niezwłocznie wyznaczony przez Trybunał Arbitrażowy („Trybunał”) lub osoby wskazane w tym celu przez Trybunał. Mediacja prowadzona będzie w miejscu oraz zgodnie z procedurą oraz na warunkach uzgodnionych przez strony, a przypadku braku zgody na warunkach określonych przez mediatora.	505 506 507 508 509 510
(iv) Jeżeli druga strona nie wyraża zgody na mediację, okoliczność ta może zostać podana do wiadomości Trybunału i uwzględniona przez Trybunał przy podziale kosztów postępowania arbitrażowego między stronami.	511 512 513
(v) Mediacja nie narusza prawa żadnej ze stron do ubiegania się o środki lub do podejmowania kroków, które uzna za niezbędne celem ochrony swoich interesów.	514 515
(vi) Każda ze stron może poinformować Trybunał, że wyrażono zgodę na mediację. Postępowanie arbitrażowe będzie kontynuowane podczas prowadzenia mediacji, jednakże Trybunał może uwzględnić harmonogram mediacji podczas ustalania harmonogramu czynności w postępowaniu arbitrażowym.	516 517 518
(vii) Jeżeli nie uzgodniono lub nie określono w warunkach mediacji inaczej, każda ze stron ponosi swoje własne koszty poniesione w trakcie mediacji, przy czym strony dzielą po równo koszty i wydatki mediatora.	519 520
(viii) Postępowanie mediacyjne będzie prowadzone z zachowaniem bezstronności i poufności a żadne informacje bądź dokumenty ujawnione podczas niego nie będą ujawniane Trybunałowi z wyłączeniem zakresu, w jakim podlegają ujawnieniu zgodnie z prawem oraz procedurą regulującą postępowanie arbitrażowe.	521 522 523
<i>(Uwaga: Strony powinny wiedzieć, że postępowanie mediacyjne niekoniecznie musi przerywać bieg terminów.)</i>	524
(e) Jeśli Rubryka 21 w Części I nie zostanie odpowiednio wypełniona, stosuje się postanowienie klauzuli 23 lit. a.	525
<i>Uwaga: postanowienia klauzuli 23 lit. a, 23 lit. b oraz 23 lit. c są zamienne; należy wskazać wariant uzgodniony</i>	526



CZĘŚĆ II  
 SHIPMAN 2009

## Standardowa umowa o zarządzanie statkiem

	<i>w Rubryce 21. Klauzula 23 lit. d znajduje zastosowanie we wszystkich przypadkach.</i>	527
<b>24. Powiadomienia</b>		528
a)	Wszystkie powiadomienia przesyłane przez którąkolwiek ze stron lub jej przedstawicieli drugiej stronie lub jej przedstawicielom zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy, wymagają formy pisemnej, chyba że w niniejszej Umowie wyraźnie postanowiono inaczej, oraz będą przesyłane na stosowny adres drugiej strony wskazany w <b>Rubrykach 22</b> oraz <b>23</b> , bądź też na adres wskazany przez drugą stronę na piśmie.	529 530 531 532
	Powiadomienie może być wysyłane listem poleconym, faksem, drogą elektroniczną lub dostarczone osobiście przez strony zgodnie z niniejszym klauzulą 24 lit. a.	533 534
(b)	Wszelkie powiadomienia przekazywane na podstawie niniejszej Umowy stają się skuteczne z chwilą otrzymania przez drugą stronę i uważane będą za otrzymane:	535 536
(i)	w przypadku wysłania pocztą – siódmego (7) dnia po wysłaniu;	537
(ii)	w przypadku wysłania faksem lub drogą elektroniczną – w dniu transmisji; oraz	538
(iii)	w przypadku doręczenia osobistego – w dniu doręczenia.	539
	W każdym przypadku dowód wysłania, przekazania lub transmisji stanowić będzie dowód, że powiadomienie zostało doręczone, chyba że udowodnione zostanie inaczej.	540 541
<b>25. Integralność Umowy</b>		542
	Niniejsza Umowa stanowi całość porozumienia pomiędzy stronami i żadne zapewnienie, zobowiązanie, ustalenie, gwarancja lub oświadczenie złożone przez którąkolwiek ze stron przed datą podaną w <b>Rubryce 2</b> nie wpływa na niniejszą Umowę. Wszelkie zmiany do niniejszej Umowy wymagają formy pisemnej i podpisania przez strony lub w ich imieniu pod rygorem nieważności.	543 544 545 546
<b>26. Uprawnienia osób trzecich</b>		547
	Z wyjątkiem zakresu przewidzianego w klauzulach 17 lit. c (Zwolnienie z odpowiedzialności) i 17 lit. d ( <i>Himalaya</i> ), żadna osoba trzecia nie może egzekwować żadnych postanowień niniejszej Umowy.	548 549
<b>27. Rozdzielność postanowień umownych</b>		550
	Jeśli jakiegokolwiek postanowienie niniejszej Umowy jest, stanie się lub zostanie uznane przez arbitra lub inny organ właściwy za niezgodne z prawem, nieważne lub niewykonalne zgodnie z jakimkolwiek prawem lub jurysdykcją, postanowienie to uważane będzie za zmienione w zakresie, w jakim jest to konieczne w celu uniknięcia wspomnianej niezgodności z prawem, nieważności lub niewykonalności lub, jeśli zmiana taka nie jest możliwa, postanowienie uważane będzie za usunięte z niniejszej Umowy w zakresie takiej niezgodności z prawem, nieważności lub niewykonalności, a pozostałe postanowienia będą nadal w pełni obowiązywać, będą w pełni skuteczne i nie będą w żaden sposób zagrożone bądź naruszone przez to postanowienie.	551 552 553 554 555 556
<b>28. Wykładnia</b>		557
	W niniejszej Umowie:	558
(a)	<i>Liczba pojedyncza/mnoga</i>	559
	Użyta liczba pojedyncza obejmuje również liczbę mnogą i odwrotnie, jeżeli kontekst na to pozwala, bądź też tego wymaga.	560
(b)	<i>Nagłówki</i>	561
	Indeks i nagłówki paragrafów oraz załączników do niniejszej Umowy wprowadzone zostały jedynie dla jej większej przejrzystości i nie naruszają jej struktury ani wykładni.	562 553
(c)	<i>Dzień</i>	564
	„Dzień” oznacza dzień kalendarzowy, chyba że wyraźnie postanowiono inaczej.	565
<b>Klauzula BIMCO MLC</b>		
	Do celów niniejszej klauzuli:	
	„MLC” oznacza Międzynarodową konwencję o pracy na morzu ( <i>Maritime Labour Convention</i> ) (MLC 2006) Międzynarodowej Organizacji Pracy ( <i>ILO</i> ) oraz każdą poprawkę i zmianę do niej.	

**CZEŚĆ II**  
**SHIPMAN 2009**

**Standardowa umowa o zarządzanie statkiem**

„Właściciel statku” oznacza stronę wskazaną jako „*Shipowner*” na Morskim Certyfikacie Pracy wydanym dla statku.

- (a) Z zastrzeżeniem klauzuli 3 (Umocowanie Zarządzającego) Zarządzający w zakresie swoich Usług zarządzania przyjmuje obowiązki i odpowiedzialności Właściciela statku nałożone konwencją MLC na statek w imieniu Właściciela statku.
- (b) Właściciel zapewni zgodność z konwencją MLC w odniesieniu do wszystkich członków załogi dostarczonych przez niego lub w jego imieniu.
- (c) Właściciel zapewni, albo przez polecenie Zarządzającemu na podstawie klauzuli 7 (Ustalenia dotyczące ubezpieczenia) albo w inny sposób, ochronę ubezpieczeniową lub zabezpieczenie finansowe, celem spełnienia zobowiązań Właściciela statku w zakresie zabezpieczenia finansowego zgodnie z MLC.

---

**ZAŁĄCZNIK „A” (DANE STATKU LUB STATKÓW)  
DO STANDARDOWEJ UMOWY BIMCO O ZARZĄDZANIE STATKIEM  
NAZWA KODOWA: SHIPMAN 2009**

---

Data Umowy:

Nazwa Statku (Statków):

Dane Statku (Statków):

Niniejszy dokument jest komputerową wersją formularza SHIPMAN 2009 drukowaną za zgodą BIMCO. Każde wstawienie lub usunięcie tekstu musi być wyraźnie widoczne. W przypadku dokonania zmiany oryginalnego tekstu dokumentu, która nie jest wyraźnie widoczna, zastosowanie ma oryginalny tekst dokumentu zaaprobowanego przez BIMCO. BIMCO nie ponosi odpowiedzialności za jakąkolwiek stratę, szkodę lub wydatek poniesiony na skutek różnic pomiędzy oryginalnym dokumentem zaaprobowanym przez BIMCO a komputerową wersją tego dokumentu.

---

**ZALĄCZNIK "B" (DANE ZAŁOGI)  
DO STANDARDOWEJ UMOWY BIMCO O ZARZĄDZANIE STATKIEM  
NAZWA KODOWA: SHIPMAN 2009**

---

Data Umowy:

Dane Załogi:

Liczba

Stanowisko

Narodowość

Niniejszy dokument jest komputerową wersją formularza SHIPMAN 2009 drukowaną za zgodą BIMCO. Każde wstawienie lub usunięcie tekstu musi być wyraźnie widoczne. W przypadku dokonania zmiany oryginalnego tekstu dokumentu, która nie jest wyraźnie widoczna, zastosowanie ma oryginalny tekst dokumentu zaaprobowanego przez BIMCO. BIMCO nie ponosi odpowiedzialności za jakąkolwiek stratę, szkodę lub wydatek poniesiony na skutek różnic pomiędzy oryginalnym dokumentem zaaprobowanym przez BIMCO a komputerową wersją tego dokumentu.

---

**ZALĄCZNIK“C” (BUDŻET)  
DO STANDARDOWEJ UMOWY BIMCO O ZARZĄDZANIE STATKIEM  
NAZWA KODOWA: SHIPMAN 2009**

---

Data Umowy:

Budżet początkowy Zarządzającego ważny od daty rozpoczęcia obowiązywania niniejszej Umowy (patrz **Rubryka B**):

---

**ZAŁĄCZNIK "D" (STATKI POWIĄZANE)  
DO STANDARDOWEJ UMOWY BIMCO O ZARZĄDZANIE STATKIEM  
NAZWA KODOWA: SHIPMAN 2009**

---

**UWAGA: STRONY POWINNY PRZYJĄĆ DO WIADOMOŚCI, ŻE WYPEŁNIAJĄC NINIEJSZY ZAŁĄCZNIK "D" PODLEGAĆ BĘDĄ POSTANOWIENIOM KLAUZULI 22 LIT. b PKT (i) NINIEJSZEJ UMOWY.**

Data Umowy:

Dane Statków Powiązanych:

Niniejszy dokument jest komputerową wersją formularza SHIPMAN 2009 drukowaną za zgodą BIMCO. Każde wstawienie lub usunięcie tekstu musi być wyraźnie widoczne. W przypadku dokonania zmiany oryginalnego tekstu dokumentu, która nie jest wyraźnie widoczna, zastosowanie ma oryginalny tekst dokumentu zaaprobowanego przez BIMCO. BIMCO nie ponosi odpowiedzialności za jakąkolwiek stratę, szkodę lub wydatek poniesiony na skutek różnic pomiędzy oryginalnym dokumentem zaaprobowanym przez BIMCO a komputerową wersją tego dokumentu.

---

**ZALĄCZNIK „E” (HARMONOGRAM WYNAGRODZEŃ)  
DO STANDARDOWEJ UMOWY BIMCO O ZARZĄDZANIE STATKIEM  
NAZWA KODOWA: SHIPMAN 2009**

---

Niniejszy dokument jest komputerową wersją formularza SHIPMAN 2009 drukowaną za zgodą BIMCO. Każde wstawienie lub usunięcie tekstu musi być wyraźnie widoczne. W przypadku dokonania zmiany oryginalnego tekstu dokumentu, która nie jest wyraźnie widoczna, zastosowanie ma oryginalny tekst dokumentu zaakceptowanego przez BIMCO. BIMCO nie ponosi odpowiedzialności za jakąkolwiek stratę, szkodę lub wydatek poniesiony na skutek różnic pomiędzy oryginalnym dokumentem zaakceptowanym przez BIMCO a komputerową wersją tego dokumentu.

## 6. PODSUMOWANIE

Pojawienie się na rynku usług żeglugowych zarządzającego statkiem (*ship manager*) zburzyło tradycyjne relacje pomiędzy statkiem, jego załogą i właścicielem (armatorem), przedstawiane często graficznie jako elementy trójkąta współpracy i zależności tych podmiotów. Statek i załoga przestały wchodzić w interakcje z właścicielem. Funkcje właściciela (armatora) w stosunku do statku i załogi przejął zarządzający, który otrzymując od administracji morskiej państwa bandery Dokument Zgodności przejął na siebie odpowiedzialność zarówno za statek, jak i jego załogę.

Nie oznacza to, że właściciel lub armator statku jest z tej odpowiedzialności zwolniony. Osoby trzecie uczestniczące w relacjach ze statkiem i załogą mogą kierować roszczeniami związane z ruchem statku lub działaniami jego załogi do zarządzającego. *Ship manager*, występujący *ex contractu* zawsze jako pełnomocnik właściciela (armatora) statku, będzie jednak zwykle przekazywał te roszczenia do swojego mocodawcy – właściciela (armatora) i w efekcie to właściciel (armator), a nie zarządzający statkiem odpowiada za szkodę wyrządzoną przy wykonywaniu umowy o zarządzanie statkiem.

Zarządzający statkiem w swoich funkcjach wobec statku i jego załogi wchodzi w rolę typową dla armatora statku, szczególnie wtedy gdy sprawuje zarządzanie techniczne. Wprowadzone do prawa międzynarodowego pojęcie *Company*, oznaczające podmiot, który bierze na siebie odpowiedzialność za eksploatację statku, w praktyce (jak pokazują zawierane szeroko umowy o zarządzanie statkiem) jest przypisane do zarządzającego statkiem w przypadkach, w których statek został oddany w zarządzanie techniczne. *Company* – armator i *Company* – zarządzający to równoprawne podmioty, chociaż działające na innych zasadach: ten pierwszy w swoim, a ten drugi w cudzym imieniu. Wynika to również wprost z umów zawieranych w obrocie przez strony na formularzach opracowanych przez BIMCO.

Standardowy formularz umowy o zarządzanie statkiem SHIPMAN 2009, szeroko używany w obrocie gospodarczym, obejmuje szczegółowo niemal wszystkie istotne postanowienia regulujące zagadnienie zarządzania statkiem. Jest dobrze zbalansowany i nie zawiera postanowień korzystniejszych dla którejś ze stron umowy.

Niektóre z rozwiązań zawartych w formularzu stały się podstawą dla propozycji przepisów dotyczących zarządzającego statkiem w projekcie nowego polskiego Kodeksu morskiego opracowanego w kwietniu 2018 r. przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego, wprowadzając tym samym niewiele znaną do tej pory instytucję zarządzania statkiem i podmiot nim zarządzający (*ship manager*) do polskiego prawa morskiego.



*SHIP MANAGER – NOWY PODMIOT PRAWA MORSKIEGO.  
UMOWA SHIPMAN 2009 W POLSKIM TŁUMACZENIU*

**Keywords:** ship manager, ship management, technical management, crew management, commercial management, SHIPMAN, shipping company

### **Abstract**

The concept of a Ship Management is vaguely known in the Polish law and legal doctrine although the role of the Ship Manager has become quite complex through the years. It started in the eighties when there was a deep change in the shipping market as many shipping companies became bankrupt and mortgagor banks had to turn to ship managers for help.

Thirty years ago in 1988 BIMCO published the first Ship Management Contract which provided the market with a standard document striking a fair balance between the rights and obligations of the owners and the managers, giving some uniformity in the widely used in-house contracts, particularly in the apportionment of liability between parties.

After the implementation of the ISM Code in 1998 and creating the entity called “Company” as a subject responsible for a safe operation of a vessel the ship manager’s role rose extremely. It caused, among other factors, that BIMCO issued the world wide known form of contract named SHIPMAN 98, which was then superseded by its new version issued in 2009.

The main goal of this article is to bring a reader closer to the issue of a Ship Management and the Ship Manager through a Polish translation of this modern BIMCO form named SHIPMAN 2009.

