

CEZARY ŁUCZYWEK*

WZORCOWE FORMULARZE DOKUMENTÓW ŻEGLUGOWYCH. WKŁAD BIMCO W ICH TWORZENIE I ROZWÓJ

Abstrakt

Wzorce dokumentów żeglugowych, takie jak konosamenty, umowy czarterowe, umowy o zarządzanie statkiem lub deklaracje ładunkowe, przygotowywane są w celu ułatwienia międzynarodowego obrotu morskiego. Ich stosowanie usprawnia proces ustalania treści różnego rodzaju umów, co ma istotne znaczenie wobec narastającego tempa obrotu gospodarczego. Bałtycka i Międzynarodowa Rada Morska (BIMCO) odgrywa wiodącą rolę w opracowywaniu tego rodzaju dokumentów. Tworzone przez nią dokumenty żeglugowe, a także pojedyncze klauzule umowne, są szeroko wykorzystywane międzynarodowej żegludzie morskiej. Działalność BIMCO, w tym jej wkład w tworzenie reguł, ogólnych warunków i wzorców umów dla obrotu międzynarodowego jest fundamentalny, a samą BIMCO można uznać za najważniejszą w tym zakresie międzynarodową morską organizację pozarządową.

Słowa kluczowe: formularze wzorcowe, dokumenty żeglugowe, wzorce umów, BIMCO, klauzule umowne, *BIMCO shipping KPI system*, *Chamber of Shipping*, ASBA, FONASBA.

WPROWADZENIE

Pod pojęciem „dokumenty żeglugowe” należy rozumieć dokumenty używane w działalności związanej z żeglugą morską. Należą do nich przede wszystkim umowy żeglugowe dotyczące przewozu ładunku i pasażerów oraz umowy o korzystanie z cudzego statku, ale także umowy agencyjne, umowy dotyczące

* kpt. żw. Cezary Łuczywek, doktor nauk prawnych.

zarządzania statkiem, zarządzania załogą, umowy dotyczące sprzedaży statku, budowy i kupna nowego statku, umowy dotyczące naprawy statku, umowy holowania, ochrony statku, umowy pulowe, umowy dotyczące finansowania statków, usuwania wraków oraz umowy kupna i dostawy paliwa żeglugowego. Do tej grupy należą także niektóre dokumenty ładunkowe, takie jak konosamenty, listy przewozowe, potwierdzenia odbioru ładunku i deklaracje ładunkowe oraz dokumenty pozwalające zarejestrować czas pracy statku w porcie i skalkulować czas dozwolony na załadunek i wyładunek statku.

W praktyce międzynarodowego obrotu morskiego strony umów żeglugowych mogą tworzyć własne, oryginalne umowy, w których określą warunki, na jakich będą przewozić ładunki, korzystać ze statku lub świadczyć usługi w żegludze. Umowy takie (*private contracts*) stają się jednak coraz rzadszym zjawiskiem, ze względu na szeroką współpracę armatorów, czarterujących, agentów morskich i innych podmiotów uczestniczących w obrocie morskim. Użycie prywatnych umów jest obecnie ograniczone do obszarów, w których ilość transakcji biznesowych jest niewielka. W większości przypadków umowy żeglugowe zawierane są przy użyciu jednego z licznych wzorcowych formularzy umów (*standard forms*), opracowanych i uaktualnianych co pewien czas przez organizacje morskie, stowarzyszenia i związki armatorów, czarterujących i właścicieli ładunków oraz maklerów i agentów morskich. Jednak duże przedsiębiorstwa żeglugowe lub przemysłowe albo główni załadownicy tworzą często własne umowy czarterowe (*private forms*), których zwykle używają jako podstawę do negocjacji czarterowych i do przewozu swoich własnych ładunków¹. Tak się dzieje na przykład w przypadku czarteru zbiornikowców, gdzie główne koncerny naftowe wystawiają i stosują własne formularze czarterowe². Te *private forms* mogą być w praktyce używane też dla statków bardziej wyspecjalizowanych (np. chłodniowców). Umowy niestandardowe dostosowywane są w każdym razie do formularzy standardowych jeśli chodzi o ich główne postanowienia.

W stosunku do standardowych formularzy umów żeglugowych często używane jest określenie „wzorce umów”. Należy jednak zastrzec, że na gruncie prawa polskiego ani wzorcowe czarterpartie, ani wzorce umów o świadczenie różnego rodzaju usług w żegludze (np. holowania, usuwania wraków) nie mogą być traktowane jako wzorce umowne w rozumieniu art. 384 k.c., gdyż nie są „ustalone przez jedną ze stron”³. Są to wzorce, które mogą być stosowane przez zainteresowane podmioty na podstawie art. 353¹ k.c., czyli według swego uznania, zgodnie z wyrażoną w tym przepisie zasadą swobody umów.

¹ E. Plomaritou, A. Papadopoulos, *Shipbroking and Chartering Practice*, 8th ed., Informa Law from Routledge, 2018, s. 234.

² Przykłady takich formularzy i więcej na ten temat zob. w rozdziale 5 artykułu.

³ Art. 384 § 1 k.c. brzmi: Ustalony przez jedną ze stron wzorzec umowy, w szczególności ogólne warunki umów, wzór umowy, regulamin, wiąże drugą stronę, jeżeli został jej doręczony przed zawarciem umowy.

Określenie „formularze wzorcowe” jest określeniem prawnym, widnieje np. w artykule 30 Konwencji haskiej z 25 października 1980 r. o ułatwieniu dostępu do wymiaru sprawiedliwości w stosunkach międzynarodowych⁴. Wzorce umów „to w swej istocie pisemne warunki umowne, opracowane z góry dla nieokreślonej, znacznej ilości transakcji. Zamieszcza się je w formularzach, na których można zawrzeć konkretną umowę. Obok zwyczajów handlowych, ogólnych warunków umów i przewodników zawierania umów wzorce kontraktów stanowią element składowy *legis mercatoriae*, tworzono go poza ramami stosunków państwowych, przez organizacje i środowiska handlowe”⁵. Głównym zadaniem formularzy wzorcowych jest przede wszystkim usprawnienie procesu zawierania umów przewozu⁶, a zaletą używania – gdy są powszechnie aprobowane lub zalecane – jest to, że zachowują one równowagę pomiędzy nierzadko sprzecznymi interesami stron: właścicielami statków a właścicielami ładunków, armatorami a podmiotami świadczącymi usługi w żegludzie morskiej. Nie są one narzucone przez jedną czy drugą stronę. Większość z nich to kompromisy wypracowane w negocjacjach pomiędzy różnymi stowarzyszeniami żeglugowymi reprezentującymi załadowców i czarterujących oraz organizacjami armatorskimi.

Najważniejszą organizacją międzynarodową, która zajmuje się tworzeniem i dostosowywaniem wzorcowych umów i innych dokumentów żeglugowych do współczesnych warunków żeglugi morskiej jest BIMCO.

1. HISTORIA, STRUKTURA I DZIAŁALNOŚĆ BIMCO

Bałtycka i Międzynarodowa Rada Morska (BIMCO) – *The Baltic and International Maritime Council* – została powołana w lutym 1905 r. w Kopenhadze pod nazwą *The Baltic and White Sea Conference*. Stanowiła pierwsze porozumienie armatorów z państw skandynawskich, Wielkiej Brytanii, Holandii, Niemiec, Belgii, Francji i Łotwy w sprawie minimalnych stawek frachtowych na rynku przewozów drewna. Dla zabezpieczenia zysków armatorów uczestnicy konferencji założycielskiej oprócz ujednoczenia stawek frachtowych zaproponowali również przyjęcie wspólnych warunków umów czarterowych. W 1927 r. Konferencja przyjęła nową nazwę *The Baltic and International Maritime Conference*, którą ponownie zmieniono w 1985 r. na

⁴ Dz.U. z 1992 r. Nr 18, poz. 86.

⁵ M. Dragun-Gertner, *Ograniczenie autonomii woli stron morskich kontraktów żeglugowych*, IM Gdańsk, 1996, s. 30 i n.

⁶ J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, [w:] *Prawo morskie*, t. 2 (1), J. Łopuski (red.), Bydgoszcz 1998, s. 356.

The Baltic and International Maritime Council. Celem tej ostatniej zmiany było dostosowanie jej do zadań, które organizacja miała wykonywać oraz wyraźne odróżnienie BIMCO od konferencji liniowych będących kartelami żeglugowymi⁷. Istotnie, na początku swojego istnienia BIMCO stanowiła kartel żeglugowy zrzeszający przewoźników ziarna. Obecnie BIMCO to największe na świecie stowarzyszenie żeglugowe. Na początku 2020 r. BIMCO skupiała około 1900 członków z ponad 120 państw, a flota należąca do członków BIMCO stanowiła niemal 60% światowej floty statków morskich (1,174 mln DWT). W skład BIMCO wchodzi właściciele, armatorzy i operatorzy statków, zarządzający statkami (*ship managers*), brokerzy i agenci morscy.

Głównym celem BIMCO jest ułatwianie działalności handlowej swoim członkom przez opracowywanie standardowych umów i klauzul, zapewnienie systemu edycji dokumentów⁸, a także oferowanie wysokiej jakości informacji, porad i szkoleń.

Struktura organizacyjna BIMCO obejmuje Zarząd (*Board of Directors*), Komitet Wykonawczy (*Executive Committee*) oraz trzy Komisje (komitety) merytoryczne: Komisję Dokumentacyjną (*Documentary Committee*)⁹, która zajmuje się przygotowaniem różnego rodzaju dokumentów żeglugowych, Komisję Środowiska Morskiego (*Marine Environment Committee*), która zajmuje się sprawami szeroko pojętej ochrony środowiska morskiego oraz Komisję Bezpieczeństwa i Ochrony (*Maritime Safety and Security Committee*), do której zadań należą zagadnienia bezpieczeństwa statków i ochrony na morzu.

Najbardziej istotną z prawnego punktu widzenia częścią działalności BIMCO są prace jej Komisji Dokumentacyjnej nad rozwiązaniami prawnymi zapewniającymi równe szanse dla wszystkich podmiotów uczestniczących w globalnym rynku żeglugowym. Ich efektem są liczne wzorce umów standardowych i klauzul umownych, wprowadzanych przez strony do umów żeglugowych. Ze względu na wagę i szeroki zakres tego zagadnienia zostanie ono omówione osobno w punkcie trzecim niniejszego artykułu.

Komisja Środowiska Morskiego skupia się na kilku kluczowych zagadnieniach dotyczących: limitu siarki w paliwie żeglugowym od 2020 r. (*2020 Sulphur cap*), zarządzania wodami balastowymi (*ballast water management*), zanieczyszczeń biologicznych (porastaniem) kadłubów statków (*biofouling*), statkowych emisji do atmosfery (*emission to air*), zanieczyszczenia morza przez statki (*emission to sea*) oraz recyklingu (*recycling*).

⁷ J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *op. cit.*, s. 357.

⁸ Obecnie używany system nazywa się „SmartCon”. Zastąpił on w 2019 r. system BIMCO „Idea”.

⁹ Wcześniej *Documentary Council* (Rada Dokumentacyjna).

Komisja Bezpieczeństwa i Ochrony zajmuje się takimi zagadnieniami jak: bezpieczeństwo nawigacji (w tym korzystanie z systemu map elektronicznych ECDIS), inspekcje statków i inspekcje państwa portu, ogólne informacje dotyczące bezpieczeństwa (w tym unikanie wypadków związanych z użyciem łodzi ratunkowych oraz wejścia do pomieszczeń zamkniętych), konflikty zbrojne i obszary objęte działaniami wojennymi, ochrona ładunku, bezpieczeństwo cybernetyczne, zagadnienie migracji, piractwo (zagrożenia i raporty), ochrona portów, przemyt (w tym przemyt narkotyków) oraz nielegalni pasażerowie (*stowaways*).

Jednym z ważniejszych zadań BIMCO jest zapewnienie swoim członkom informacji na ważne z punktu widzenia właścicieli i armatorów statków tematy, takie jak np. panujące na świecie restrykcje i sankcje w handlu międzynarodowym, możliwości pozyskania członków załóg statków w poszczególnych państwach lub portach, stosowanie konwencji MLC 2006, wymagania zdrowotne i medyczne dla marynarzy oraz stanowisko BIMCO w sprawie właściwego traktowania marynarzy. Zadanie to BIMCO realizuje publikując odpowiednie informacje na swojej stronie internetowej¹⁰. Na stronie tej BIMCO udostępnia też swoim członkom zalecenia dotyczące żeglugi w lodach, w tym te wynikające z Kodeksu Polarnego (*Polar Code*)¹¹, podaje informacje o zalodzeniu w różnych miejscach na świecie, w tym na Bałtyku, Alasce, na wodach Kanady, na Dalekim Wschodzie i Południowym Atlantyku oraz o warunkach panujących na tzw. północnej drodze morskiej¹², dostępności lodołamaczy i o pilotażu. Członkowie BIMCO mogą uzyskać informacje z zakresu ubezpieczeń, a także poznać podejście organizacji do zagadnienia statków autonomicznych (*autonomous ships*)¹³.

Do dyspozycji członków BIMCO pozostaje *BIMCO Shipping KPI System*, czyli system kluczowych wskaźników wydajności (*Key Performance Indicators*) używany do porównania wyników eksploatacyjnych statków. System ten jest unikalnym narzędziem służącym do określania, mierzenia i przesyłania informacji na temat wyników eksploatacyjnych osiągniętych przez statki. Podstawą budowy systemu są tzw. *Performance Indicators* (PI), proste wskaźniki

¹⁰ Adres strony: <https://www.bimco.org>. BIMCO notuje co roku ponad 3 miliony odsłon swojej strony internetowej.

¹¹ *International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code)*. Kodeks wydany na podstawie Konwencji SOLAS i MARPOL. Obowiązuje od 1 stycznia 2017 r.

¹² Północna droga morska (*Northern Sea Route*) to sezonowy szlak żeglugowy w rosyjskiej Arktyce, biegnący z Morza Barentsa i Morza Białego przez morza: Karskie, Łaptiewów, Wschodniosyberyjskie, Czukockie na Morze Beringa. Jest najkrótszym szlakiem żeglugowym łączącym europejską część Rosji z Syberią i Dalekim Wschodem.

¹³ Zob. na ten temat Z. Peplowska-Dąbrowska, *Statki bezzałogowe na horyzoncie prawa morskiego. Przykład konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami*, Prawo Morskie 2019, t. XXXVII, s. 33 i n.

będące parametrami mierzalnymi dla każdego statku, np. liczba kolizji, liczba zwolnień marynarzy, liczba pożarów na statku lub liczba przeprowadzonych zewnętrznych inspekcji. Wskaźniki PI są podstawą do obliczania wartości wskaźników KPI (*Key Performance Indicators*), które wyrażają wyniki eksploatacyjne w pewnym określonym obszarze funkcjonowania statku, np. w zakresie wykonania budżetu, planowania remontów, wyników inspekcji PSC (*Port State Control*) lub efektywności energetycznej statku w zakresie emitowanej masy CO₂. Wskaźnik KPI jest matematyczną kombinacją wskaźników PI. Wskaźniki KPI są z kolei podstawą do określania wyników tzw. indeksów SPI (*Shipping Performance Index*), stanowiących zagregowaną wartość wyników eksploatacyjnych w poszczególnych obszarach eksploatacji statku, związanych ze: środowiskiem, zdrowiem i bezpieczeństwem, zarządzaniem ludźmi, bezpieczeństwem nawigacyjnym, eksploatacją, ochroną statku, sprawnością techniczną oraz inspekcjami PSC. Indeks SPI jest zbudowany ze złożenia kilku odpowiednich KPI wchodzących w zakres tematyczny danego indeksu. To właśnie indeksy SPI są źródłem informacji dla armatora, a także dla właścicieli statków lub ich udziałowców na temat wydajności (zachowania) statku w poszczególnych dziedzinach eksploatacji statku.

BIMCO *Shipping KPI System* pozwala porównywać wyniki osiągnięte przez statek lub flotę armatora z osiągnięciami innych statków tego samego typu, których dane wprowadzone zostały do systemu, dając tym samym możliwość ustalenia i określenia, w jakich obszarach armator może lub powinien poprawić wydajność swoich statków.

Ważną częścią działalności BIMCO są porady, których pracownicy BIMCO udzielają członkom tej organizacji w zakresie ich bieżącej działalności komercyjnej. Dzieli się oni swoją wiedzą ekspercką z zakresu żeglugi morskiej, udzielając praktycznych rad dla zabezpieczenia prowadzonej przez nich działalności¹⁴.

BIMCO oferuje także swoim członkom szkolenia prowadzone przez doświadczonych trenerów. Kursy są wysoce interaktywne, a większość treści szkolenia pochodzi z przykładów uzyskanych od uczestników szkolenia, z ich codziennego życia zawodowego. W pierwszej połowie 2020 r. w okresie pandemii koronawirusa BIMCO oferowała także szkolenia w formie e-learningu. BIMCO organizuje trzy rodzaje szkoleń: szkolenia zaawansowane (*Masterclass*), seminaria oraz szkoły żeglugowe (*Shipping School*). *BIMCO Masterclass* (dwa lub trzydniowe) poświęcone są zwykle jednemu szerokiemu zagadnieniu, takiemu np. jak ubezpieczenia morskie lub czarterowanie statków na czas. Przykłady organizowanych przez BIMCO szkoleń tego rodzaju to: *Towage and Salvage Masterclass*, *Laytime and Demurrage Masterclass*, *Bills of Lading*

¹⁴ Zgodnie z informacją podaną na stronie internetowej BIMCO odpowiada ona rocznie na 10 000 pytań dotyczących różnych kwestii związanych z żeglugą.

Masterclass. SeminaRIA, które trwają od kilku godzin do dwóch dni, skupiają się na określonym temacie związanym z żeglugą lub na dokumencie BIMCO, np. bunkrowanie statków, SUPPLYTIME, WINDTIME & Renewables. *BIMCO Shipping School* są trwającymi od czterech do pięciu dni intensywnymi kursami obejmującymi różne tematy i kształtującymi różne umiejętności uczestników. Przykładowe tematy włączone do *Summer Shipping School* w 2020 r.: *Maritime economics, Chartering, Laytime and Demurrage, Maritime & Cyber Security, Cargo claims, Letters of indemnity, Bills of lading, Buying, Chartering and fixing ships*.

W ramach prowadzonej działalności wydawniczej BIMCO przygotowuje fachowe publikacje związane z eksploatacją statku morskiego. Wśród nich można wymienić: *Offshore Heavylift and Project Cargo Contracts* – która zawiera wszystkie współczesne standardowe umowy, w tym czarterpartie, dotyczące biznesu offshore oraz szczegółowe wskazówki co do ich stosowania; *Ice navigation and Seamanship Handbook* – która opisuje główne rejony zalodzenia na świecie, pokazuje trasy statków, grubości lodu i jego zasięg; *Shipmaster's Ballast Water Manual 2.0* – wydany w związku z nowymi regulacjami prawnymi po wejściu w życie konwencji BWM¹⁵; *Cyber Security Workbook for On Board Ship Use* – będąca swego rodzaju podręcznikiem dla załogi statku, dającym wiedzę i umiejętności zidentyfikowania ryzyk cybernetycznych i sposobów ochrony przed nimi; *Shipmaster's Security Manual 2019* – którego celem jest wyjaśnienie zadań w zakresie ochrony statku i wskazanie obszarów, którym kapitan powinien poświęcić szczególną uwagę w celu ograniczenia zagrożeń dla statku, jego załogi i pomyślnej eksploatacji; *Check Before Fixing* – która dostarcza informacji i rad mających pomóc osobom prowadzącym negocjacje przed zawarciem umów handlowych; oraz *Ship Lay-up Guide* – stanowiąca poradnik dla armatorów i zarządzających statkami, którzy decydują się na czasowe wycofanie statku z eksploatacji¹⁶.

Warto na koniec wspomnieć o stałej działalności informacyjnej prowadzonej przez BIMCO w zakresie analiz rynków żeglugowych. Ekspertsi BIMCO przygotowują i przedstawiają raporty na temat: cen paliwa żeglugowego, stanu rynku masowców, zbiornikowców i kontenerowców, złomowania statków, nowych budów oraz operacji sprzedaży i kupna statków używanych.

¹⁵ Międzynarodowa Konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami z 2004 r. (*International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*). Konwencja jak dotąd nie została przez Polskę ratyfikowana,

¹⁶ Szerzej o instytucji *lay-up* zob. C. Łuczywek, *Ship Manager – Nowy podmiot prawa morskiego. Umowa SHIPMAN 2009 w polskim tłumaczeniu*. Prawo Morskie 2018, t. XXXIV, s. 140.

2. BIMCO JAKO ORGANIZACJA POZARZĄDOWA

BIMCO bierze udział w imieniu armatorów statków morskich w pracach organizacji międzynarodowych tworzących prawo morskie. Jako organizacja pozarządowa (*Non-governmental Organization* – NGO) BIMCO ma status doradczy przy Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), która jest międzynarodowym legislatorem morskim. BIMCO doradza państwom członkowskim IMO w imieniu przedsiębiorców sektora żeglugi morskiej w sprawach proponowanych przez IMO regulacji prawnych i ich skutków oraz sama proponuje rozwiązania, które mogą uczynić je bardziej efektywnymi i praktycznymi.

BIMCO bierze aktywny udział w pracach komitetów i podkomitetów IMO, i składa własne propozycje rozwiązań w różnych sprawach związanych z żeglugą. Należą do nich przykładowo: *Guidelines for Maintenance and Repair of Protective Coatings* – dokument przedłożony na 57 sesji Sub-Committee on Ship Design and Equipment 28 grudnia 2007 r. (DE 51/14/4); *BIMCO/ISF Manpower 2010 Update* – dokument przedstawiony wspólnie z International Shipping Federation (ISF) na posiedzeniu podkomitetu STCW (Sub-Committee on Standard of Training and Watchkeeping) 15 listopada 2010 r. (STW 42/INF.4); *Development of an E-Navigation Strategy Implementation Plan* – dokument przedłożony przez BIMCO oraz Comité International Radio-Maritime (CIRM) na posiedzeniu Sub-Committee on Navigation Communications and Search and Rescue 25 kwietnia 2014 r. (NCSR 1/INF.13); oraz *Measures to Enhance Maritime Security* – dokument przedłożony na 96 sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) 8 marca 2016 r. (MSC 96/4/6).

BIMCO przygotowała także (wspólnie z ICS, INTERTANKO i INTERCARGO) *Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region* – wytyczne, które IMO zaleciła państwom członkowskim do stosowania okólnikiem *Circular Letter No. 3394* z 15 sierpnia 2013 r.

BIMCO miała swój wkład w implementację kodeksu ISPS (patrz okólnik MSC/Circ.1104 z 15 stycznia 2004 r.) oraz opracowała *Guidelines on Cyber Security Onboard Ships* (zalecane do stosowania przez IMO w okólniku MSC-FAL.1/Circ.3 z 5 lipca 2017 r.).

3. DOKUMENTY ŻEGLUGOWE TWORZONE PRZEZ BIMCO

BIMCO odgrywa wiodącą rolę w opracowywaniu wzorów dokumentów żeglugowych przeznaczonych do wykorzystania w obrocie międzynarodowym, głównie umów (*BIMCO contracts*), konosamentów i pojedynczych klauzul umownych. Tworzone przez BIMCO wzorce konosamentów (*bills of lading*),

czarterpartii (*charter parties*) i innych standardowych umów żeglugowych (*standard maritime agreements*) są szeroko wykorzystywane w międzynarodowej żegludze morskiej. Liczba dokumentów wzorcowych opracowanych przez BIMCO przekroczyła dwieście. Ich konstrukcja jest zróżnicowana. Od prostego jednostronicowego wzoru konosamentu liniowego *BIMCO BLANK BACK FORM OF LINER BILL OF LADING 2016*, przez bardziej rozbudowane dokumenty, takie jak 6-cio stronicowa umowa frachtowa dla suchych ładunków masowych *GENCOA*, do złożonych wzorów umów, takich np. jak 46-cio stronicowa umowa o złomowanie statku *DISMANTLECON*.

Zagadnienia poruszane w opracowywanych przez BIMCO dokumentach są bardzo różne. Można je podzielić na dwadzieścia grup: umowy przewozu ładunku (czarterowe, bukingowe, frachtowe), umowy o korzystanie z cudzego statku, konosamenty, listy przewozowe, umowy agencyjne, umowy dotyczące zarządzania statkiem, zarządzania załogą, dotyczące sprzedaży statku, budowy i kupna nowego statku, umowy dotyczące naprawy statku, umowy holowania, ochrony statku, umowy pulowe, umowy dotyczące finansowania statków, umowy dotyczące usuwania wraków, umowa kupna i dostawy paliwa żeglugowego, potwierdzenie odbioru ładunku, deklaracja ładunków niebezpiecznych oraz zestawienie faktów i taśma czasu.

Największą grupą umów, dla których BIMCO opracowała wzorcowe formularze, są czarterowe umowy przewozu ładunku (*voyage charters*). Ich różnorodność wynika z konieczności dopasowania warunków przewozu do rodzaju przewożonego przez statek ładunku. Wśród wzorcowych umów czarterowych BIMCO można wymienić umowy używane do przewozu ziarna (np. umowa o nazwie kodowej *GRAINCON*¹⁷ z 2003 r.), chemikaliów (*BIMCHEMVOY 2008*), gazu LPG (*GASVOY 2005*), gazu LNG (*LNGVOY*) z 2016 r., cementu (*CEMENTVOY 2006*), węgla i rudy żelaza (*COAL-OREVOY*) z 2003 r. oraz pasażerów na statkach wycieczkowych (*CRUISEVOY*) z 1998 r. Istnieją też wzorce uniwersalne dla każdego rodzaju ładunku, np. *GENCON 1994*, a także umowy nie określane jako czarterowe, a jako umowy transportu ładunku, np. umowa wzorcowa *HEAVYCON 2007* używana do przewozu sztuk ciężkich.

Umowy bukingowe, zwane też notami bukingowymi (*booking notes*), są umowami przewozu ładunku zawieranymi w żegludze liniowej. BIMCO opracowała trzy takie wzorce: *CONLINEBOOKING 2000*, *CONLINEBOOKING*

¹⁷ Wszystkie wzorce czarterpartii standardowych noszą skrótową nazwę (*code name*), która zwykle wskazuje na zakres jej użycia. W tym przypadku *GRAINCON* pochodzi od: *GRAIN* – ziarno (*grain*) oraz *CON* – umowa (*contract*). Bardzo często przy nazwach kodowych znajdują się liczby, które mogą oznaczać albo rok, w którym umowa powstała (lub jej ostatnia wersja – np. *GASVOY 2005*, *SHIPMAN 2009*), albo kolejny numer ostatniej wersji umowy (np. *BPVOY 5*, *SHELLTIME 4*).

2016 oraz BIMCO Blank Back Form of Liner Booking Note. Ten ostatni formularz stanowi jednostronicowy dokument określający strony umowy przewozu, ale niezawierający warunków przewozu, który powinien się odbyć zgodnie z warunkami ustalonymi przez przewoźnika.

Umowy czarterowe i bukingowe BIMCO uzupełniają wzory umów frachtowych (*contracts of affreightment*) używanych do przewozu ładunków suchych – GENCOA z 2004 r. oraz VOLCOA z 1982 r. Ta ostatnia została przyjęta (*adopted*) przez *Documentary Committee of the Japan Shipping Exchange, Inc.*, Tokyo, *Documentary Committee of the General Council of British Shipping*, Londyn, *Documentary Committee of the International Shipowners' Association* (INSA), Gdynia oraz *Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents* (FONASBA) z Londynu.

Drugą dużą grupą wzorców umownych BIMCO są umowy o korzystanie z cudzego statku, czyli umowy czarteru na czas (*time charter*), czarteru bareboat (*bareboat charter*) i slot czarteru (*slot charter party*). Wśród umów czarteru na czas należy wymienić: GENTIME z 1997 r. – dla statków przewożących ładunki drobnicowe i generalnie ładunki suche (*dry cargoes*); BIMCHEMTIME 2005 – dla statków przewożących płynne chemikalia luzem; BOXTIME z 1990 r. – dla kontenerowców; ROPAXTIME z 2015 r. – dla statków pasażerskich ro-ro; SUPPLYTIME 2017 – dla statków obsługujących jednostki (statki, instalacje, konstrukcje) offshorowe; WINDTIME z 2013 r. – dla statków dowożących ludzi i wyposażenie na morskie farmy wiatrowe; a także GASTIME z 1980 r. dla statków przewożących płynny gaz. Wzór tej ostatniej został przyjęty przez komisje dokumentacyjne *General Council of British Shipping* oraz INTERTANKO. Wzorcem uniwersalnym czarteru na czas używanym dla statków przewożących różne rodzaje ładunków suchych jest jedna z najstarszych umów BIMCO (pierwsza wersja umowy powstała w 1909 r.) o nazwie BALTIME 1939 (*revised 2001*).

Umowy czarteru *bareboat* reprezentują wzorce BARECON 2017 dla statków morskich oraz BARGEHIRE 2008 używana dla celów czarteru nieobsadzonych załogą barek pełnomorskich bez własnego napędu. Jedynym wzorem umowy slot czarteru stworzonym przez BIMCO jest formularz SLOTHIRE z 1993 r., używany do najmu slotów kontenerowych (przestrzeni na statku potrzebnej do umieszczenia kontenera) na statkach kontenerowych eksploatowanych najczęściej w żegludze liniowej.

Poczesne miejsce wśród dokumentów przygotowywanych przez BIMCO zajmują wzory konosamentów, które podobnie jak czartery na podróż często opracowywane są na potrzeby przewozu konkretnego ładunku. Można wśród nich wymienić: dla drobnicy – CONGENBILL 2016 (używany z umową czarteru na podróż GENCON); dla ziarna – GRAINCONBILL 2016 (używany z umową czarteru na podróż GRAINCON); dla przewozów multimodalnych – COMBICONBILL 2016; dla polskiego węgla – POLCOALBILL (używany z umową czarteru na podróż POLCOALVOY).

Obok konosamentów, innymi dokumentami potwierdzającymi przyjęcie ładunku przez przewoźnika do przewozu, ale jednocześnie potwierdzającymi zawarcie umowy przewozu w żegludze liniowej są morskie listy przewozowe (*waybills, sea waybills*). Wśród wzorcowych listów przewozowych opracowanych przez BIMCO znajdują się np.: BIMCO BLANK BACK FORM OF NON-NEGOTIABLE LINER WAYBILL 2016 – bez wydrukowanych na odwrocie warunków przewozu, co oznacza, że stosunki pomiędzy przewoźnikiem (*carrier*) i frachtującym (*shipper*) powinny być regulowane standardowymi warunkami oferowanymi (a w praktyce narzuconymi) przez przewoźnika; GASTANKWAYBILL – używany w przewozach gazu LPG (*liquefied petroleum gas*) oraz TANKWAYBILL 81 – używany w przewozach zbiornikowcami olejów na podstawie umów czarterów na podróż. Konosamenty i listy przewozowe określane są często jako „dokumenty transportowe” (*transport documents*).

Spośród umów dotyczących zarządzania statkiem lub jego załogą BIMCO stworzyło następujące wzorce: SHIPMAN 2009 – umowę o zarządzanie statkiem będącym w eksploatacji¹⁸ oraz LAYUPMAN z 2011 r. – umowę o zarządzanie statkiem wyłączonym z eksploatacji. Formularzami umów dotyczących zarządzania załogą statku są: CREWMAN A (*cost plus fee*) 2009 i CREWMAN B (*lump sum*) 2009. Specyficzną umową jest NAVEXCON z 1996 r., która dotyczy udziału załóg statków handlowych w ćwiczeniach wojskowych organizowanych przez marynarkę wojenną.

Wzorce umów, które dotyczą sprzedaży, naprawy i budowy statków to: BIMCO SALE z 1978 r. – standardowy akt sprzedaży oraz DEMOLISHCON z 2001 r. i RECYCLECON z 2012 r. – standardowe umowy sprzedaży statków w celu złomowania i recyklingu. Umowa NEWBUILDCON z 2007 r. – to standardowa umowa o budowę i kupno nowego statku. Formularz SUPERMAN z 2016 r – to wzór umowy o nadzór nad budową statku. BIMCO proponuje też wzory dla dwóch umów o naprawę statku: MINREPCON 2018 – stosowanej przy okazji niewielkich napraw statku przy nabrzeżu lub na kotwiczowisku oraz REPAIRCON 2018 – standardowej umowy dotyczącej naprawy statku, a także jego konwersji (przebudowy).

Spośród innych umów zawieranych na rynku BIMCO proponuje formularze umowne dla umów holowania: TOWCON 2008 – używany dla holowania oceanicznego za z góry ustalone wynagrodzenie oraz TOWHIRE 2008 – używany również dla holowania pełnomorskiego, ale na podstawie dziennej stawki *hire*. W 2012 r. w okresie nasilających się aktów piractwa morskiego powstała umowa o ochronę statków GUARDCON umożliwiającą świadczenie usług ochrony (z użyciem broni lub bez niej) przez prywatne podmioty.

¹⁸ Zob. C. Łuczywek, *Ship Manager – Nowy podmiot prawa morskiego. Umowa SHIPMAN 2009 w polskim tłumaczeniu*. Prawo Morskie 2018, t. XXXIV, s. 137 i n.

POOLCON A (z 2012 r.) i POOLCON B (z 2014 r.) to dwa specyficzne wzorce umów regulujących współpracę pomiędzy armatorami statków a zarządem (kierownictwem) puła żeglugowego, w którym ich statki są eksploatowane. Pierwszy odnosi się do sytuacji, w której statki armatorów wchodzi do pułu na zasadach czarteru na czas, natomiast drugi – do przypadku, gdy zarząd pułu traktowany jest jako przedstawiciel armatorów statków, a zawarta umowa jest jedynie umową agencyjną.

Stosunkowo nowymi umowami żeglugowymi, których wzorce stworzyło BIMCO, są umowy o usuwanie wraków: WRECKFIXED 2010 – na podstawie której wrak jest usuwany za stałe wynagrodzenie i na zasadzie *no cure no pay* oraz WRECKHIRE 2010 – w której usługa usuwania wraku jest wykonywana na podstawie dziennej stawki *hire*.

Osobnym wzorcem umowy, na który warto też wskazać jest umowa dotycząca sprzedaży i dostawy paliwa. BIMCO BUNKER TERMS 2018 określają w jaki sposób powinny być kształtowane stosunki prawne pomiędzy sprzedającym paliwo żeglugowe, będącym jednocześnie jego dostawcą a odbiorcą paliwa, którym zwykle jest armator statku.

Wzorzec umowny SHIPTERM z 2017 r. dotyczy finansowania statków. Umowa reguluje stosunki pomiędzy pożyczkodawcą, pożyczkobiorcą lub kilkoma pożyczkobiorcami, a także gwarantem, w przypadku udzielenia pożyczki na zakup statku lub statków. Warto wskazać, że ten dokument nie jest, zgodnie z decyzją BIMCO, traktowany po jego podpisaniu jako kontrakt (umowa pożyczki) wiążący strony, a jedynie jako oświadczenie stron przystępujących do przedsięwzięcia finansowego.

BIMCO wprowadziła też wzory potwierdzenia odbioru ładunku ze statku (*cargo receipt*) oraz deklarację ładunków niebezpiecznych (*dangerous goods*). Do tych pierwszych zaliczają się takie formularze jak WORLDFOODRECEIPT 2017 – dla ładunków żywności (używany przy zawarciu umowy czarterowej WORLDFOOD 2017) oraz HEAVYCONRECEIPT 2016 – stosowany przy odbiorze sztuk ciężkich lub przestrzennych (używany przy zawarciu umowy HEAVYCON). Deklaracja dotycząca ładunków niebezpiecznych nosi nazwę Dangerous Goods Declaration (wzór z 1984 r.)¹⁹. Dokumentu tego nie należy mylić z Dangerous Goods Manifest, wydanym przez IMO, którego wzór jest określony w Konwencji FAL z 1965 r.²⁰ w załączniku IMO FAL Form 7.

¹⁹ Jest to jednostronnicowy dokument, podobny w konstrukcji typowego konosamentu (jego strony nr 2), wydany jeszcze przed wejściem w życie w 2002 r. wzoru IMO FAL Form 7 z Konwencji FAL, który jest obecnie obowiązkowy (zgodnie z normą 2.8 rozdziału 2 załącznika do Konwencji FAL).

²⁰ Konwencja o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego, sporządzona w Londynie dnia 9 kwietnia 1965 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 30, poz. 236 zm. z 1972 r. Nr 27, poz. 199; z 2003 r.

Do innych dokumentów żeglugowych opracowanych przez BIMCO, mających co prawda charakter pomocniczy, ale niezbędnych z punktu widzenia całości transakcji żeglugowych należą *Standard Statement of Facts* oraz *Standard Time Sheet*. Obydwa zostały wydane w 1975 r. Ten pierwszy służy do rejestru szczegółów dotyczących czasu pracy statku w porcie. Jest zestawieniem faktów, które są podstawą kalkulacji czasu potrzebnego na załadunek i wyładunek statku (*laytime*). Do obliczeń tego czasu (*laytime computation*) służy drugi z wymienionych formularzy. Obydwa są przygotowywane przez agenta statku w porcie i podpisywane przez kapitana statku. Dokumenty te mogą służyć jako dowód w przypadku sporów między armatorem a czarterującym dotyczących przestoju (*demurrage*) lub premii za pośpiech (*despatch money*).

4. KLAUZULE UMOWNE BIMCO

BIMCO opracowała wiele samodzielnych (odrębnych) klauzul umownych dla uzupełnienia standardowych umów żeglugowych. Nie sposób wymienić wszystkich klauzul, które przygotowała i opublikowała BIMCO²¹, ale warto podać nazwy i opis niektórych z nich, aby pokazać szeroki zakres zagadnień, których one dotyczą. Są to między innymi: *2020 Marine Fuel Sulphur Content Clause for Time Charter Parties* (klauzula przygotowana w związku z nowymi normami zawartości siarki w spalinach emitowanych przez statki, obowiązującymi od dnia 1 stycznia 2020 r.)²²; *Arrest Clause for Voyage Charter Parties 2019*; *Bulk Carrier Safety Clause 1996* (klauzula nakłada na czarterującego statek obowiązek poinformowania operatora terminala masowego o konieczności współpracy z kapitanem statku dla zabezpieczenia przed uszkodzeniem konstrukcji statku w wyniku przeciążeń na skutek nieprawidłowego załadunku); *Cargo Fumigation Clause for Charter Parties*; *Containers Clause 2002*; *Cyber Security Clause 2019*; *Double Banking Clause 1981* (klauzula umożliwia czarterującemu postawienie statku wzdłuż burty drugiego statku w celu przeładunku); *Electronic Bill of Lading Clause 2014*; *Fuel Testing Programme Clause 2011*; *General Average Clause* (klauzula nakazująca rozliczanie awarii wspólnej zgodnie z najnowszymi regułami YAR z 2016 r.)²³;

Nr 131, poz.1200; z 2005 r. Nr 118, poz. 988, poz. 990, poz. 992, poz. 994, poz. 996, poz. 998, poz. 1000, poz. 1002 i poz. 1004).

²¹ BIMCO prezentuje na swojej stronie internetowej (i zachęca do wykorzystania) teksty prawie stu pięćdziesięciu klauzul umownych.

²² Szerzej na temat reżimu prawnego związanego z emisjami ze statków patrz D. Pyć, *ECA compliance and enforcement – legal regime for ships*, 2018 <https://doi.org/10.1051/shsconf/20185801026> (dostęp: 21.10.2020 r.).

²³ Zob. C. Łuczywek, *Awaria wspólna – nowe ujęcie w projekcie nowego kodeksu morskiego*, Prawo Morskie 2019, t. XXXVII, s. 79 i n.

Hull Fouling Clause for Time Charter Parties 2019; Hazardous Materials Inventory Clause 2006 (klauzula przeznaczona dla statków w budowie, wydana na podstawie wtycznych *IMO Guidelines on Ship Recycling* (rezolucja A.962(23) dla wykonania postanowień konwencji z Hongkongu²⁴); *Ice Clause for Voyage Charter Parties 2005; ISM Clause 1998* (klauzula była odpowiedzią na wejście w życie “rewolucyjnego” dla spraw bezpieczeństwa morskiego Kodeksu ISM²⁵); *ISPS Clause for Time Charter Parties 2003; Law and Arbitration Clause 2020; Lay-Up Clause; MLC Clause for SHIPMAN 2009*²⁶; *New Jason Clause; O.B.O. (Oil-Bulk-Ore) Carriers Standard Clauses* (klauzula stosowana do umów przewozu ropo-rudo-masowcami w czarterze na czas); *Personal Contract Clause*²⁷; *Personal Data Protection Clause for CREWMAN A and B 2009* (klauzula stosowana w umowach o zarządzanie załogami statków, w której strony zobowiązują się do przestrzegania zasad ochrony danych osobowych marynarzy, w tym przepisów wynikających z rozporządzenia unijnego z 2016 r.²⁸); *Piracy Clause for Time Charter Parties 2013*²⁹; *Requisition Clause* (klauzula

²⁴ Międzynarodowa konwencja z Hongkongu o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków z 2009 r. (*The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships*) (Konwencja HKC). Konwencja jeszcze nie weszła w życie. Na początku 2020 r. stronami konwencji HKC było 15 państw, w tym Indie, które przystąpiły jako ostatnie w listopadzie 2019 r. Wymagana do wejścia w życie liczba państw została osiągnięta, jednak ich łączny tonaż wynosi jedynie 29,62% światowego tonażu, co daleko odbiega od wymaganych 40%.

²⁵ Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (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). 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).

²⁶ Treść klauzuli patrz C. Łuczywek, *Ship Manager – Nowy podmiot prawa morskiego. Umowa SHIPMAN 2009 w polskim tłumaczeniu*. Prawo Morskie 2018, t. XXXIV, s. 179 (wersja ang.) i s. 201 (tłumaczenie polskie).

²⁷ Ta jednozdaniowa klauzula, o treści: „*This Charter Party is not a personal contract*”, jest zamieszczana w czarterpartiach amerykańskich. Jej celem jest przywołanie doktryny *personal contract doctrine*, która ma szerokie zastosowanie w Stanach Zjednoczonych.

²⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 4.5.2016, s. 1).

²⁹ Specjalistyczne klauzule pirackie określające prawa i obowiązki stron w odpowiedzi na ryzyko piractwa zostały wydane po raz pierwszy w 2009 r. Opracowane zostały trzy wersje, odpowiednio dla czarteru na czas, konsekwentnych czarterów na podróż / COA i pojedynczego czarteru na jedną podróż. W wyniku orzeczenia zapadłego w jednej ze spraw sądowych i zmiany

przygotowana na wypadek rekwizycji statku przez rząd w okresie trwania czarteru na czas); *Slow Steaming Clause for Time Charter Parties 2011* (klauzula wykorzystywana w przypadku decyzji czarterującego o używaniu statku z prędkościami niskimi (*slow steaming*) i bardzo niskimi (*ultra slow steaming*), głównie dla celów oszczędności paliwa, które są niekorzystne dla silników okrętowych); *Stevedore Damage Clause for Time Charter Parties 2008*; *Stowaways Clause for Time Charter Parties 2009*; *Trimming and Grab Clauses for Bulk Cargo Trimming* (klauzula używana w czarterach na podróż, obarczająca czarterującego kosztami wyrównania poziomu ładunku w ładowni); *US Wharfage Clause* (klauzula rozdzielająca pomiędzy armatora i czarterującego koszty dokowania statku); *Virtual Arrival Clause for Voyage Charter Parties 2013*; *Weather Routeing Clause for Time Charter Parties 2006* (klauzula nakładająca na statek obowiązek podążania drogą zwyczajową, ale jednocześnie zezwalająca kapitanowi na zejście z takiej trasy dla bezpieczeństwa nawigacyjnego; klauzula nakłada również na kapitana obowiązek przekazywania raportów w przypadku korzystania z usług prowadzenia statku przez instytucję zapewniającą statkowi prognozy pogodowe³⁰).

W czerwcu 2020 r. BIMCO przygotowała i udostępniła *Covid-19 Crew Change Clause for Time Charter Parties*, jako odpowiedź na nadzwyczajne okoliczności, z którymi borykało się wielu właścicieli statków, których załogi musiały pozostawać na burcie podczas „blokady” COVID-19 przez okresy często znacznie wykraczające poza okres trwania ich umów o pracę.

5. BIMCO A INNE INSTYTUCJE PRZYGOTOWUJĄCE WZORCE DOKUMENTÓW ŻEGLUGOWYCH

Wszystkie wcześniej omówione formularze dokumentów żeglugowych są wzorcami przygotowanymi przez Komisję Dokumentacyjną BIMCO. Oprócz dokumentów własnych BIMCO publikuje na swojej stronie internetowej wzorce dokumentów przygotowanych przez inne podmioty, głównie organizacje gospodarcze, zarówno krajowe jak i międzynarodowe. Najważniejszymi z nich są: brytyjska Izba Żeglugowa (*UK Chamber of Shipping*), amerykańskie stowarzyszenie ASBA (*Association of Ship Brokers and Agents (USA) Inc.*) oraz

praktyk handlowych, wystąpiła potrzeba doprecyzowania zakresu obowiązków czarterującego po zwolnieniu statku w następstwie jego zajęcia przez piratów i reakcji ubezpieczycieli na żądania dotyczące specjalistycznej ochrony statku. BIMCO przeprowadziło rewizję klauzuli w celu dostosowania jej do wymagań zapewniających zgodność przepisów z wymogami handlowymi. W jej rezultacie powstała klauzula piracka (*Piracy clause*) z 2013 r.

³⁰ Szerzej na ten temat zob. C. Łuczynek, *Prawo czarterującego na czas do ingerencji w decyzje nawigacyjne kapitana*, *Prawo Morskie* 2002, t. XVII, s. 85 i n.

międzynarodowe stowarzyszenia FONASBA (*Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents*) i INTERTANKO (*International Association of Independent Tanker Owners*). Do krajowych branżowych podmiotów, które opracowały pojedyncze formularze umów żeglugowych, które z kolei zaaprobowane zostały przez innych uczestników obrotu morskiego, należą m.in.: Japońska Izba Żeglugowa (*Japan Shipping Exchange*) z Tokyo, Polska Izba Handlu Zagranicznego z Gdyni, kanadyjskie przedsiębiorstwo *Canpotex Shipping Services Ltd.* z Vancouver oraz Norweskie Stowarzyszenie Brokerów (*Norwegian Shipbrokers Association*). Dodatkowo, wzory umów czarterowych opracowywane są przez konsorcja olejowe, takie jak: BP (British Petroleum), Shell, ExxonMobile i Texaco³¹.

Brytyjska Izba Żeglugowa (*UK Chamber of Shipping*)³² była pierwszą organizacją gospodarczą, która zaczęła tworzyć wzorce dokumentów żeglugowych, głównie czarterpartii i konosamentów. Pierwszym ze znanych wzorcowych formularzy czarteru na czas był TIMON (*Chamber of Shipping Time Charter 1902*) wydany w 1902 r., a więc jeszcze przed powstaniem BIMCO. Na uwagę zasługuje też stuletni, zalecany do stosowania przez BIMCO formularz umowy czarteru na podróż PANSTONE używany przy przewozie kamieni. Pierwsza wersja umowy powstała w 1920 r., a ostatnia pochodzi z 1995 r.

ASBA opracowało kilka ważnych wzorców umów żeglugowych szeroko stosowanych w obrocie międzynarodowym. Wśród nich należy wymienić: NORGRAIN 89 (*North American Grain Charterparty*) – formularz czarterpartii na podróż (*voyage charter party*) stosowany przy przewozie ziarna z portów amerykańskich (USA lub Kanady), zalecany do stosowania również przez BIMCO; oraz NORGRAIN-SOUTH 2000 (*NORGRAIN-SOUTH CHARTERPARTY 2000*) – również używany do przewozu ziarna, formularz opracowany w porozumieniu z FONASBA; AMWELSH 1993 (*Americanized Welsh Coal Charter*) – formularz umowy czarteru na podróż stosowany przy przewozie węgla, zalecany do stosowania przez BIMCO oraz przez FONASBA; oraz kilka formularzy czarterów na czas dla statków przewożących ładunki suche: *New York Produce Exchange* – NYPE 1946³³, ASBATIME 1981, NYPE 1993 oraz NYPE 2015; ten ostatni ASBA opracowało wspólnie z BIMCO i *Singapore Maritime Foundation*. Dla zbiornikowców ASBA opracowało w 1977 r. wzorzec ASBATANKVOY (*Tanker Voyage Charter Party*) – formularz umowy czarteru

³¹ Wzorców umów przygotowanych przez Shell, ExxonMobile i Texaco nie ma na stronie internetowej BIMCO.

³² Organizacja powstała w 1878 r. pod nazwą *Chamber of Shipping*. Kilukrotnie zmieniała nazwę. Była znana jako *General Council of British Shipping*. Obecną nazwę nosi od 1992 r.

³³ Zob. C. Łuczynek, *NYPE 1946 – Najczęściej stosowany wzór umowy czarteru na czas*. Prawo Morskie 2006, t. XXII, s. 256 i n.

na podróż stosowany przy przewozach ropy naftowej zbiornikowcami³⁴; dla przewozów chemikaliów luzem ASBA opracowało formularz ASBACHEMVOY. Warto zwrócić uwagę, że formularz ten zawiera w ostatniej części również wzór konosamentu, na podstawie którego ma być przewożony ładunek. W połowie 2020 r. ASBA zakończyło opracowywanie formularza wzorcowego dla przewozu gazu o nazwie ASBAGASVOY.

FONASBA opracowuje wzorcowe umowy żeglugowe skupiając się na zagadnieniach brokerskich i agencyjnych. W 2017 r. FONASBA wydało wspólnie z BIMCO dwa wzorce umów: *Agency Appointment Agreement* – umowę o wyznaczenie (jednorazowe) przedstawiciela (agenta) statku w porcie, do którego konkretny statek będzie zawijał oraz *General Agency Agreement* – umowę o świadczenie usług agencyjnych w określonym okresie czasu na określonym obszarze. Wcześniej FONASBA wydało *Standard Liner and Agency Agreement* (zatwierdzone przez BIMCO w 2001 r.) a także *International Brokers Commission Contract* (zalecany do stosowania przez BIMCO).

INTERTANKO opracowało dwa znane wzorce umów czarterowych dla zbiornikowców: INTERCOA 80 – umowę frachtową³⁵ i INTERTANKTIME 80 – umowę czarteru na czas. Koordynowało także prace nad formularzem TANKERVOY 87 – wzorcem umowy czarteru na podróż zbiornikowców opracowanym wspólnie przez BIMCO, FONASBA i Komisję Dokumentacyjną *Japan Shipping Exchange*. Oprócz wzorców umownych INTERTANKO przygotowuje, podobnie jak BIMCO, pojedyncze klauzule umowne do wykorzystania w czarterpartiach, a także fachowe publikacje z zakresu eksploatacji zbiornikowców.

Spośród formularzy opracowanych przez pojedyncze podmioty krajowe, przyjętych lub zalecanych przez BIMCO i używanych na rynku żeglugowym, należy wymienić: NIPPONORE z 1973 r. – wzorzec umowy czarteru na podróż używany przy przewozie rudy żelaza, wydany przez *Japan Shipping Exchange*; NUVOY-84 – formularz uniwersalnej czarterpartii na podróż opracowany przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego (PIHZ) w Gdyni, której pierwsza wersja została opracowana w 1964 r. (według S. Matysika wzór NUVOY 1964 opracowało Biuro Koordynacji czarterowania statków Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej, a PIHZ wspólnie z przedsiębiorstwem Polfracht jedynie współdziałały przy jej opracowaniu³⁶, jednakże zarówno na druku z 1964 r, jak na formularzu z 1984 r. widnieje informacja, że prawa autorskie należą do PIHZ z Gdyni); FERTIVOY 88 (*North American Fertilizer Charter Party*) – wzorzec

³⁴ Wzorzec ten oparty jest na wcześniej wydanym wzorcu umowy Exxonvoy, ale ma ograniczone zastosowanie na rynku (zob. E. Plomaritou, A. Papadopoulos, *op. cit.*, s. 235).

³⁵ Według E. Plomaritou, A. Papadopoulos, *op. cit.*, s. 236, wzór INTERCOA nie cieszy się zbyt dużą popularnością na rynku żeglugowym.

³⁶ Zob. S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. II. Ossolineum 1973, s. 27.

umowy czarterowej używanej przy przewozie nawozów, opracowany przez kanadyjskie przedsiębiorstwo *Canpotex Shipping Services Ltd.* z Vancouver.

Odrębnym formularzem, który co prawda nie jest oficjalnie zalecany przez BIMCO, ale podany na jej stronie internetowej do wiadomości, jest formularz sprzedaży statku SALEFORM 2012 opracowany przez *Norwegian Shipbrokers' Association*.

Wśród licznej grupy formularzy czarterowych wydanych przez poszczególne konsorcja naftowe dla przewozu ładunku zbiornikowcami, znajdują się między innymi takie dokumenty jak: BPTIME 3 z 2001 r., BPVOY 5 z 2016 r. oraz BEEPEESUPPLYTIME – opracowane przez konsorcjum BP (*British Petroleum*) i dotyczące odpowiednio czarteru na czas, czarteru na podróż i usług offshore; SHELLVOY 6 z 2005 r. i SHELLTIME 4 z 2003 r. – opracowane przez konsorcjum Shell, dotyczące odpowiednio czarterów na podróż i na czas; ExxonMobil Voy 2012 – wzór umowy czarterowej opracowany przez korporację ExxonMobile; oraz TEXACOTIME – wzór umowy czarter na czas koncernu Texaco. Pomimo tego, że są to formularze wydawane tylko przez jedną stronę umowy (*private forms*)³⁷ to wiele z nich zostało zaakceptowanych przez inne podmioty działające na rynku żeglugowym. Dla przykładu formularz BPTIME 3 powstał we współpracy z BIMCO.

Reasumując, wzorcowe formularze dokumentów żeglugowych, które BIMCO publikuje i promuje na swojej stronie internetowej, można podzielić na kilka kategorii.

1. Dokumenty własne BIMCO, stworzone przez jej Komisję Dokumentacyjną, takie np. jak GRAINCON, TOWCON lub NEWBUILDCON, o których była już wcześniej mowa.
2. Dokumenty uzgodnione (*agreed*) między BIMCO (jej członkami) a czarterującymi lub ich związkami albo innymi podmiotami działającymi w branży żeglugowej, takie np. jak: NUBALTWOOD z 1997 r. (formularz umowy czarteru na podróż stosowany przy przewozie drewna) – uzgodniony ze *Swedish Wood Exporters Association*, *Finnish Forest Industries Federation* oraz *The Timber Trade Federation*); POLCOALVOY z 1997 r. (wzorzec czarteru na podróż stosowany przy przewozie węgla) – uzgodniony z przedsiębiorstwem „Węglokoks” S.A. Katowice; RUSWOOD z 2002 r. (stosowany przy przewozie drewna z Rosji) – uzgodniony z *Russian Union of Timber Exporters* oraz *The Timber Trade Federation*; oraz wzorzec umowy czarteru na podróż SCANCON z 1993 r., uzgodniony z jedenastoma różnymi podmiotami z Danii, Norwegii oraz ze Szwecji, stosowany w handlu z czarterującymi ze

³⁷ Wzorce te są generalnie podobne do siebie. W czarteringu mówi się też o nich, że są typu „*take-it-or-leave-it*”, tzn. że kontrahent konsorcjum olejowego albo korzysta z warunków umowy, tak jak są one w formularzu sformułowane, albo do umowy nie przystępuje.

Skandynawii. Istotne jest to, że warunków umownych, drukowanych na „formularzu uzgodnionym”, nie można zmieniać ani usuwać bez wyraźnej zgody organizacji, które go przyjęły. Uzgodniony dokument jest obowiązkowy w branży handlowej, dla której został on przeznaczony (opracowany).

3. Dokumenty przyjęte (*adopted*) przez BIMCO, ale opracowane przez inne organizacje armatorów i uzgodnione (*agreed*) przez nie z jednym lub kilkoma grupami czarterujących. Wśród takich dokumentów można wymienić formularz PANSTONE z 1995 r. wydany przez *Chamber of Shipping*; formularz INTERCOA 80 wydany przez INTERTANKO; lub formularz umowy czarteru na czas stosowany przy przewozie rudy żelaza NIPPONORE z 1973 r. wydany przez Radę Dokumentacyjną Japońskiej Izby Żeglugowej (*Japan Shipping Exchange*). Występują też przypadki, w których dokument jest przygotowany przez BIMCO (do niej należą prawa autorskie) i uzgodniony (*agreed*) przez nią z grupą czarterujących, a inne stowarzyszenia armatorskie popierają go i oficjalnie przyjmują (*adopt*). Jako przykład można podać wzorzec umowy frachtowej VOLCOA z 1982 r., przyjęty przez cztery inne organizacje żeglugowe: *Japan Shipping Exchange*, *General Council of British Shipping*³⁸, *International Shipowners' Association* (Gdynia) oraz FONASBA. Ponadto dokument wydany przez organizację armatorów, np. INTERTANKO, do wykorzystania w handlu specjalnym (konkretnej branży) bez faktycznego „uzgodnienia” z żadną określoną grupą czarterujących, może również zostać przyjęty (*adopted*) przez BIMCO. Trzeba zaznaczyć, że dokument „przyjęty” (*adopted*) jest obowiązkowy do stosowania dla członków tej organizacji, która go przyjęła, jeśli jest to dokument „uzgodniony” (*agreed*).
4. Dokumenty zalecane (*recommended*) do stosowania albo przez samą BIMCO, albo przez BIMCO wspólnie z inną organizacją. Do tej pierwszej grupy należą takie formularze, jak np. NORGRAIN 89 – stworzony przez *Association of Ship Brokers & Agents* (U.S.A.) Inc. (ASBA) i stosowany z tą umową formularz konosamentu *North American Grain Bill of Lading*, oraz FERTIVOY 88 – wydany przez *Canpotex Shipping Services Ltd.* z Vancouver. Wśród formularzy z drugiej grupy można wymienić: *Standard Statements of Facts* oraz *Standard Time Sheet* – zalecane wspólnie z FONASBA oraz NUVOY-84 zalecane przez BIMCO i *General Council of British Shipping*, do którego prawa autorskie posiada Polska Izba Handlu Zagranicznego z Gdyni. BIMCO zastrzega, że w przypadku braku odpowiedniej grupy lub grup czarterujących, z którymi można by negocjować określony formularz umowy czarteru, na przykład czarter GENCON 1994 (*Uniform General Charter*), jest on wydawany jako czarter „zalecany” (*recommended*)³⁹. To samo dzieje się

³⁸ Obecnie *UK Chamber of Shipping*.

³⁹ Zob. E. Plomaritou, A. Papadopoulos, *op. cit.*, s. 233 (*Figure 7.2 BIMCO „Approved Documents”*).

w przypadku, gdy strony, z którymi wynegocjowano określony kształt umowy czarteru, nie będą w stanie zobowiązać swoich członków do używania formularza jako czystego dokumentu (tzn. bez zmian i poprawek). Taka sytuacja ma miejsce np. w przypadku czarteru „NORGRAIN 89” i czarteru „NUVOY-84”. BIMCO oczywiście chciałaby, aby i czarterujący i armatorzy przestrzegali postanowień zawartych w drukowanym tekście czarteru „zalecanego”, jednak uznaje, że nie ma w tym względzie żadnego przymusu.

5. Dokumenty przygotowane przez BIMCO wspólnie z inną organizacją i ogłoszone jako wspólne, np. *Agency Appointment Agreement* i *General Agency Agreement* (wspólnie z FONASBA, do której też należą prawa autorskie do formularza).

Wszystkie formularze standardowe, które opatrzone zostały wyrazami „uzgodnione” (*agreed*), „przyjęte” (*adopted*) lub „zalecane” (*recommended*) uważane są za dokumenty, które BIMCO zaakceptowała (*approved*). Niemniej jednak tylko na dwóch dokumentach: *WORLDFOOD 2017* – umowie czarteru na podróż i *WORLDFOODRECEIPT 2017* – potwierdzeniu odbioru ładunku ze statku, do których prawa autorskie należą do programu Narodów Zjednoczonych *World Food Program*, wzmianka o tym (*approved by BIMCO*) została wprost wprowadzona.

Na zakończenie omawiania „technicznego” aspektu związanego z wzorcami umownymi należy wskazać, że jeszcze do niedawna niektóre z formularzy umów czarterowych, za które BIMCO przyjmowało odpowiedzialność (tzn. za ich formę i treść), oznaczane były jako *issued by BIMCO* (wydane przez BIMCO), a na niektórych drukach czarterpartii na ich marginesie wskazywano, że prawa autorskie należą do określonego podmiotu, zazwyczaj tego, który wydał dokument. Miało to na celu zniechęcenie różnych podmiotów do drukowania kopii umów żeglugowych bez odpowiedniego upoważnienia i uniknięcia sytuacji, aby treść takich kopii odbiegała od „oficjalnego” tekstu umowy. Obecnie na każdym formularzu wzorcowym BIMCO, zarówno umowy, jak i innego dokumentu żeglugowego, informacja o prawach autorskich widnieje w stopce na każdej ze stron takiego dokumentu.

6. WZORCE UMOW ŻEGLUGOWYCH W PRAKTYCE

Formularze umów żeglugowych są w praktyce proste w użyciu, z jednej strony dlatego, gdyż wymagają jedynie wypełnienia pustych miejsc odpowiednimi informacjami związanymi z konkretną umową, ale z drugiej strony frazeologia niektórych stosowanych w formularzach klauzul, szczególnie w tych

starszych i nadal używanych, jest dość archaiczna i nie każdy może je właściwie rozumieć. Według jednej z opinii prezentowanej w doktrynie „standaryzacja umów nie spowodowała ich uproszczenia lub klarowności z punktu widzenia laika. Frazeologia umów czarterowych jest lakoniczna, a pojedyncze, krótkie wyrażenie (często niejasne) może odnosić się do całego zestawu skomplikowanych praktyk, znanych jedynie tym, którzy mają z takimi sprawami do czynienia regularnie. Dobry podręcznik zwyczajów żeglugowych lub słownik żeglugi handlowej może czasami być bardziej pomocny w zrozumieniu czarterpartii niż cała przenikliwość prawnicza na świecie. Ujednolicenie nie doprowadziło do stworzenia jakiejś jednej formy umowy, ale do wprowadzającego w prawdziwą konsternację wyboru specjalnych formularzy, z których każdy używany jest do jakiegoś celu lub zestawu celów i każdy ma swoją własną nazwę⁴⁰. Tym niemniej wzorce umowne uznaje się powszechnie za przejaw nowoczesnej techniki kontraktowej dla umów stosowanych w obrocie masowym. Ich stosowanie usprawnia proces ustalania treści umowy, co ma istotne znaczenie wobec narastającego tempa obrotu gospodarczego⁴¹. Przyjęcie standardowych wzorców umownych spowodowało znaczne zmniejszenie liczby sporów między stronami⁴².

Większość formularzy wzorcowych dotyczących umów składa się z dwóch części. W części pierwszej znajdują się zwykle stałe warunki umowy, a w części drugiej – postanowienia indywidualne dla każdej umowy. Jeżeli warunki transakcji między stronami wymagają odejścia od klauzul drukowanych we wzorcu, to strony umowy wprowadzają do jej tekstu zmiany i uzupełnienia. Postanowienia wpisane odręcznie mają wtedy pierwszeństwo przed postanowieniami drukowanymi⁴³. Klauzule drukowane mają charakter ogólny, reprezentują postanowienia ogólne umowy, które mają odpowiadać każdej sprawie (tak dalece jak to możliwe) i nie są one zbyt pomocne w sprawie konkretnej. Postanowienia pisane obejmują zwykle uzgodnienia szczególne, specjalne, które po rozważeniu wszystkich okoliczności strony wprowadziły celem spełnienia swoich oczekiwań. Stąd też większa waga musi być dana postanowieniom pisanim niż drukowanym. Jeżeli są one w konflikcie ze sobą i nie można ich pogodzić, to postanowienia napisane mają pierwszeństwo, a postanowienia drukowane powinny być traktowane jakby były wykreślone z umowy⁴⁴. Jednak modyfikacja treści wzorców umownych, w przypadku gdy

⁴⁰ G. Gilmore, C.L. Black Jr., *The Law of Admiralty*, Mineola, New York 1975, s. 195 i 196.

⁴¹ Zob. M. Dragun-Gertner, *op. cit.*, s. 50.

⁴² J. Bes, *Chartering and Shipping Terms*, 7th edition, Barker Howard, London 1972, s. 32.

⁴³ J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *op. cit.*, s. 357.

⁴⁴ Takie zasady przyjęła doktryna, zob. Lord Hailsham of St. Marylebone, *Halsbury's Laws of England*, 4th ed., reissue, vol.43(2), Shipping and Navigation, Butterworths, London 1997, art. 1427 oraz A. Mocatta, M. Mustill, S. Boyd, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 18th ed.,

odbywa się w sposób chaotyczny i nieskoordynowany, niweczy w znacznym stopniu pozytywne aspekty ich stosowania w handlu morskim. Wzorcowe formularze umów pełnią także istotną rolę prawotwórczą w sferze tzw. „prawa umownego”⁴⁵.

PODSUMOWANIE

Najważniejszymi dokumentami regulującymi stosunki handlowe i prawne między stronami transakcji żeglugowych są umowy czarterowe i konosamenty. Przy okazji takich transakcji wydawane i wypełniane są i inne dokumenty, takie jak np. potwierdzenia odbioru ładunku, deklaracje ładunkowe, karty czasu pracy statku w porcie i zestawienia faktów. Większość dokumentów żeglugowych stanowią jednak umowy, które co do zasady mogą być zawierane w dowolnej formie, nawet ustnej i są one wiążące, ale w transakcjach międzynarodowych, w tym w szczególności w transakcjach czarterowych, ze względu na konieczność ich udokumentowania strony sporządzają zawsze dokument pisemny.

Na rynku żeglugowym zawierane są permanentnie umowy sprzedaży statków, umowy o ich naprawę, budowę i zarządzanie nimi. Zajmują się tym brokerzy w imieniu właścicieli statków, a ich agenci, na podstawie umów agencyjnych, obsługują statki w portach, do których zawijają. Wszystkie te działania są podejmowane w oparciu o postanowienia zawarte w standardowych formularzach dokumentów żeglugowych wydawanych przez jedną z licznych organizacji gospodarczych funkcjonujących w sferze żeglugowej.

Bałtycka i Międzynarodowa Rada Morska (BIMCO) jest niewątpliwie jedną z najbardziej aktywnych i jednocześnie najbardziej zasłużonych organizacji żeglugowych na świecie. Prawie wszystkie stosowane współcześnie standardowe dokumenty żeglugowe używane na świecie zostały wydane lub zatwierdzone przez BIMCO.

BIMCO promuje uczciwe praktyki biznesowe, wolny handel i otwarty dostęp do rynków, silnie angażując się w harmonizację i standaryzację wszystkich działań związanych z żeglugą. Z uwagi na dużą liczbę członków, wpływy i globalny zasięg, BIMCO jest również w stanie dostarczyć informacji na przykład o kongestii w określonym porcie, o wymaganych opłatach portowych, lokalnych przepisach i praktykach portowych (zasadach handlu) itp. W przypadku, gdy

London 1974, s. 21; tak też przyjmowały sądy angielskie w orzeczeniach w sprawach: *Renton (G.H.) Co. Ltd. v. Palmyra Trading Corp. of Panama* [1956] 1 All E.R. 209, s. 222, (CA) i *Bravo Maritime (Chartering) Est v. Alsayed Abdullah Mahomet Baroom (The Athinoula)* [1980] 2 Lloyd's Rep. 481, s. 487 (QB).

⁴⁵ Więcej zob. J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *op. cit.*, s. 356.

któryś z podmiotów działających w żegludze wielokrotnie i celowo narusza zasady handlu lub w inny sposób zachowuje się niewłaściwie (np. świadomie opóźnia lub nie reguluje zaległych kwot), może on zostać oficjalnie zgłoszony do BIMCO, która z kolei może wyrzucić presję na taki podmiot w celu naprawienia wykazanego naruszenia.

Właściciele statków i ich czarterujący często korzystają z okazji, aby poprosić o konsultację BIMCO w sprawach spornych. Komisja Dokumentacyjna BIMCO, która zajmuje się projektowaniem i opracowywaniem dokumentów żeglugowych, udostępnia obecnie do wykorzystania ponad 200 wzorów standardowych umów czarterowych i innych formularzy dokumentów żeglugowych, a także prawie 150 standardowych klauzul umownych, przygotowanych lub zatwierdzonych przez BIMCO.

Wkład BIMCO w tworzenie reguł, ogólnych warunków i wzorców umów dla obrotu międzynarodowego jest fundamentalny, a samą BIMCO należy uznać za najważniejszą międzynarodową morską organizację pozarządową w tym zakresie.

STANDARD FORMS OF SHIPPING DOCUMENTS. BIMCO CONTRIBUTION TO THEIR CREATION AND DEVELOPMENT

Keywords: standard forms, shipping documents, contract templates, BIMCO, contract clauses, BIMCO shipping KPI system, Chamber of Shipping, ASBA, FONASBA.

Abstract

Standard shipping documents such as bills of lading, charter parties, ship management contracts or cargo declarations are prepared to facilitate international maritime traffic. Their application improves the process of determining the content of various types of contracts, which is important in view of the increasing pace of economic turnover. The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) plays a leading role in the development of such documents. The shipping documents it creates, as well as individual contractual clauses, are widely used in global shipping. BIMCO's activity, including its contribution to the creation of rules, general terms and standard contracts for international trade, is fundamental, and BIMCO itself can be considered the most important international maritime non-governmental organization in this respect.