

KRZYSZTOF KOCHANOWSKI

## POJĘCIA *DEMURRAGE* I *DETENTION* ZASTOSOWANE DO OBROTU KONTENEROWEGO W POLSCE

*Artykuł dotyczy dwóch niezwykle kontrowersyjnych w praktyce żeglugowej instytucji przestoju i przetrzymania statku. Autor analizuje problem, czy przepisy prawa morskiego o przestoju i przetrzymaniu mogą mieć zastosowanie do kontenera, czyli przedmiotu nie będącego statkiem, ani jego częścią składową.*

*Nie sposób przyjąć, by opłata pobierana przez przewoźników morskich za przetrzymanie przez odbiorców kontenerów przez czas przekraczający rozsądny okres wyładunku towaru, mogła mieć charakter czynszu najmu. Wręcz przeciwnie, nazwa, charakter świadczenia, cel, w jakim zastrzegają go przewoźnicy, a także sposób jego obliczania i pobierania, wskazują, iż ma ono generalnie charakter odszkodowawczy lub charakter kary umownej.*

Artykuł niniejszy dotyczy znaczenia i zakresu pojęciowego terminów *demurrage* (polskie – przestój) i *detention* (polskie – przetrzymanie), używanych w odniesieniu do obrotu kontenerowego w portach polskich oraz konsekwencji cywilnoprawnych, jakie wynikają z ich stosowania przez uczestników tego obrotu, a w szczególności stosowania tych terminów w ich oryginalnej, angielskiej wersji. Polskie odpowiedniki obu terminów zostały podane wg J. Kunerta<sup>1</sup>.

W oryginalnym znaczeniu przestój i przetrzymanie dotyczą przestoju i przetrzymania statku. Należy zwrócić uwagę, że w potocznym języku żeglugowym terminy te oznaczają zarówno dane okresy czasu – okres „przestojowego” i okres „przetrzymania”, jak i same opłaty pobierane z tytułu upływu tychże terminów. Tak ujmuje to zresztą nie tylko dawniejsza literatura przedmiotu, ale i najnowszy Kodeks morski z 2001 roku (art. 146 § 1 – terminy: *przestojowe i odszkodowanie za przetrzymanie statku*). Pomimo faktu, że obrót kontenerowy stanowi obecnie podstawową gałąź handlu morskiego, autorzy nowego kodeksu nie uwzględnili instytucji przestoju i przetrzymania kontenera

---

<sup>1</sup> J. Kunert, *Technika handlu morskiego*, Warszawa 1970, s. 333.

jako takiego w treści nowego kodeksu. Ograniczono się jedynie do wspomnienia o *innych należnościach z tytułu przewozu ładunku* (art. 146 § 1). Dlatego też w polskim prawie nie posiadamy *de facto* wyraźnego uregulowania instytucji przestoju i przetrzymania kontenerów, a co za tym idzie, analizując to zagadnienie musimy posiłkować się analogiami.

Generalnie zatem „prześtój” oznacza czas, w którym statek pozostaje w porcie – bądź to załadunku, bądź wyładunku – za osobną opłatą (prześciejowym), określoną zazwyczaj w umowie czarterowej lub wystawionym na jej podstawie konosamencie. Obowiązek zapłaty prześciejowego, a także dokładny moment, w którym przewoźnik może zacząć naliczać prześciejowe oraz jego wysokość, są zatem określone umownie i jako takie nie budzą wątpliwości.

W potocznym rozumieniu „przetrzymanie” również jest okresem czasu, kiedy statek pozostaje w porcie, lecz wysokość należności za przetrzymanie nie jest uregulowana umownie. Zazwyczaj okres przetrzymania zaczyna biec dopiero wtedy, gdy upłynął już ustalony umownie okres przestoju, a zatem opłata z tego tytułu jest zwyczajowo wyższa niż należność z tytułu przestoju. Jeśli jednak przewoźnik nie przewidział w umowie przewozu istnienia i stawki prześciejowego, przetrzymanie zaczyna w praktyce biec zaraz po upływie umownego terminu załadunku/wyładunku.

W wypadku przetrzymania i przestoju statków jako takich, istnieje nie tylko uregulowanie kodeksowe, ale i literatura dotycząca istoty obu instytucji, szczególnie literatura zagraniczna, na czele z wyjątkowo wyczerpującą monografią H. Tiberga<sup>2</sup>. Zasadniczo według wspomnianych autorów **prześtój** jest uznawany za **umówione** wynagrodzenie za dłuższe niż zazwyczaj przebywanie statku w porcie, nie jest natomiast karą umowną czy odszkodowaniem.

Według H. Tiberga *Quite generally, demurrage can be described as a payment provided by contract or by law for use by the charterer of time beyond that which is conceived to be normally necessary for loading or discharging of the ship or for performance of certain functions relating thereto*<sup>3</sup> (Zasadniczo prześtój może być określony jako **zapłata** przewidziana umową lub przepisami prawa, z tytułu korzystania przez czarterującego (ze statku) ponad czas, jaki jest uważany za normalnie niezbędny dla załadunku lub wyładunku statku lub wykonania pewnych funkcji z tym związanych). Warto zauważyć, że Tiberg odwołuje się bezpośrednio jedynie do czarteru (*charter*), nie wspominając nic o przewozach liniowych, gdzie umowa przewozu nie jest dokumentowana czarterem, lecz notą bukingową i samym konosamentem. Z tego passusu, jak i z treści całej cytowanej tu pracy prof. Tiberga wynika zatem, że ten uznany autor dostrzega problem przestoju i przetrzymania w związku z żeglugą

---

<sup>2</sup> H. Tiberg, *The Law of the Demurrage*, Sztokholm 1970; też P.R. Brodie, *Dictionary of Shipping Terms*, Lloyd's of London Press, s. 42 i 43 oraz T. Fleszar, *Prześciejowe a kara umowna*, Technika i Gospodarka Morska, 1970, nr 7, s. 310.

<sup>3</sup> *Ibidem*, s. 2 i 3.

trampową, pomijając niejako możliwość przestoju w żegludze liniowej, której przecież dotyczą niniejsze rozważania.

Tiberg zwraca uwagę, iż, cyt.: *Angielskie słowo (demurrage) jest czasami stosowane w odniesieniu do samego dodatkowego czasu, a nie do płatno ści jako takiej, przypuszczalnie z powodu nadmiernego u żywania wyrażenia, że statek jest „on demurrage”, to znaczy że statek stoi już tak długo, że należy się już przestojowe(...)* *Przestojowe jest opłatą przewidzianą umową lub wynikającą z przepisów prawa*<sup>4</sup>. Tak więc starając się ująć rzecz maksymalnie precyzyjnie, termin *demurrage* winien być rozumiany w pierwszym rzędzie jako „opłata za przestojowe”, nie zaś jako „okres przestoju”. Na gruncie prawa polskiego można odwołać się również do J. Siedleckiego<sup>5</sup>, który twierdzi, iż przestojowe jest **samoistnym świadczeniem**, wynikającym jednakże bezpośrednio z umowy przewozu.

W prawie angielskim korzystanie przez czarterującego z przestojowego jest uważane za złamanie umowy (*breach of contract*), ale zarazem za złamanie nie dające bynajmniej przewoźnikowi prawa jej wypowiedzenia lub żądania unieważnienia, lecz jedynie prawo żądania uzgodnionego lub zwyczajowego przestojowego. W doktrynie państw skandynawskich oraz niemieckiej, skorzystanie z przestojowego jest prawem czarterującego do korzystania ze statku w celu załadunku lub wyładunku towarów, lecz za dodatkową opłatą. Sądy francuskie uznają przestojowe za dodatek do frachtu<sup>6</sup>.

Odmienne niż w przypadku przestoju, **przetrzymanie** jest uznawane za **odszkodowanie** z tytułu poza- lub ponadumownego przetrzymania statku w porcie. H. Tiberg wskazuje, iż: *Jest zasadniczo rzeczą niewłaściwą używanie angielskiego terminu (demurrage – przestój) w przypadkach, gdzie przestojowe nie zostało przewidziane w umowie lub mocą przepisów prawa; właściwym terminem będzie wtedy „odszkodowanie umowne” (...)* *Gdy nie uzgodniono stawki przestojowego, system common law daje przewoźnikowi prawo żądania odszkodowania za przetrzymanie poza ustalony okres ładowania*<sup>7</sup>. Zatem prawna natura obu pojęć jest zasadniczo odmienna: o ile przestój jest częścią wynagrodzenia umownego za korzystanie ze statku (korzystanie w postaci możliwości załadunku nań towarów lub ich wyładunku), o tyle przetrzymanie jest odszkodowaniem należnym przewoźnikowi z tytułu czaso-

<sup>4</sup> *Ibidem*, s. 2 i 25: The English word (demurrage) is sometimes used in respect of the extra time itself, not the payment, probably owing to the extensive use of the expression that a ship is „on demurrage”, i.e. that she has suffered such delay that demurrage is due. ... Demurrage is a payment provided by contract or by the law.

<sup>5</sup> J. Siedlecki, *Komentarz do Działu I Kodeksu morskiego Tytuł IV – Umowy*, Zeszyt nr 6, Gdańsk – Szczecin 1972, s. 183 i 193.

<sup>6</sup> H. Tiberg, *op. cit.*, s. 182 i 183.

<sup>7</sup> H. Tiberg, *op. cit.* s. 3: It is generally considered improper to use the English term in cases where no demurrage is provided either by contract or by law; damages for detention is here the accepted term; s. 556: Where no demurrage rate has been provided the common law systems grant the shipowner damages for any detention beyond the lay time.

wego pozbawienia go możliwości korzystania z danej jednostki. Jakkolwiek dystynkcja ta może się wydawać nieco sztuczna – bywa tak, gdy stare instytucje wykształcone przez wielowiekową praktykę wtlacza się w ramy współczesnych konstrukcji prawnych – to jednak koncepcja ta jest dość klarowna i logiczna, a rozróżnienie pomiędzy tymi terminami nie budzi większych wątpliwości. Inaczej jest jednak, gdy spróbujemy zastosować te terminy do obrotu kontenerowego. Jak już wspomniano, rodowód pojęcia przestojowego wywodzi się zasadniczo z przewozów trampowych, wykonywanych na podstawie umów czarterowych. Rzadko zatem miał zastosowanie do przewozów liniowych, wykonywanych na podstawie noty bukingowej i konosamentu<sup>8</sup>. Stąd też, cytując za J. Łopuskim, *Kodeks morski nie przewiduje zamieszczania postanowień w sprawach przestoju w umowach bukingowych, co nie oznacza, by umowa bukingowa nie mogła takich postanowień zawierać. Będą to jednak przypadki sporadyczne, gdyż w przewozie liniowym, w którym umowy bukingowe są zawierane, umawianie się na przestój statku przekraczający określony w umowie termin dostarczenia ładunku trudno pogodzić z regularnością przewozów liniowych*<sup>9</sup>.

W odniesieniu do kontenerów podział na *demurrage* i *detention* jest nie tylko sztuczny, ale i niefunkcjonalny. Praktycznie w Polsce, w stosunku do kontenerów, terminów tych używa się zamiennie, co dodatkowo miesza i rozmywa ich istotne znaczenie, bądź też używa zbitki słownej przestój/przetrzymanie (częściej w wersji angielskiej: *demurrage/detention*), co daje ten sam negatywny efekt, powodując nieuchronnie zasadniczą konfuzję w zrozumieniu istoty każdej z tych instytucji. W praktyce obrotu kontenerowego nie ma miejsca na rozróżnienie pomiędzy przestojem i przetrzymaniem, w znaczeniu w jakim je wyżej opisano. Istnieje jedna opłata pobierana za pozostawianie kontenera w posiadaniu odbiorcy ładunku, naliczana zazwyczaj po upływie kilku, na ogół 7 lub 14 dni wolnych od opłat. Wysokość tej opłaty może zmieniać się w czasie, np. pierwsze 7 dni jest wolne od opłat, następne 7 dni jest płatnych wg stawki niższej, a od 15. dnia stosowana jest stawka wyższa. Cały czas jednak jest to ta sama opłata, o tym samym charakterze prawnym. Charakter samego kontenera i jego rola – w sensie prawnym – w procesie przewozu nie są łatwe do precyzyjnego zdefiniowania<sup>10</sup>.

Kontener nie jest częścią składową statku, gdyż może być z powodzeniem od niego odłączony bez uszkodzenia lub istotnej zmiany samego statku lub kontenera. Co więcej, takie odłączenie jest jego immanentną cechą, wpisaną

---

<sup>8</sup> *Ibidem*, s. 586.

<sup>9</sup> J. Łopuski [w:] *Prawo Morskie*, tom III, cz. 3, *Prawo żeglugi morskiej*, (red. J. Łopuski), Bydgoszcz 1998, s. 367.

<sup>10</sup> Bliżej na ten temat w pracach: T. Fleszar, *Niektóre warunki prawne przewozu morskiego kontenerów*, Gdańsk 1971 oraz tegoż, *Zagadnienia odpowiedzialności prawnej przewoźnika morskiego przy przewozie ładunków w kontenerach*, Gdańsk 1972; także J. Górski, *Zagadnienia prawne związane z przewozem towarów w kontenerach*, Gdańsk 1969.

w jego przeznaczenie. Nie jest też przynależnością statku, gdyż może stanowić własność osoby trzeciej, co zresztą jest w praktyce regułą. Nie jest też raczej odrębnym środkiem transportu, bo nie przemieszcza się samoistnie, bez napędu. Co prawda ten ostatni argument można poddać pod wątpliwość, skoro naczepa do transportu kontenerów, bądź barka, również nie przemieszczają się samoistnie, a są uważane za środek transportu. Kontener nie jest również opakowaniem *sensu stricto*, bo służy do wielokrotnego użytku, może zawierać jednocześnie wiele różnych towarów przeznaczonych dla różnych odbiorców i może być przedmiotem obrotu niezależnie od samego towaru. Można tu powołać się na J. Górskiego, cyt.: *Kontener nie jest częścią składową statku, ani nawet jego przynależnością*<sup>11</sup>. Wydaje się zatem, iż precyzyjne, wyczerpujące i sensowne zarazem zdefiniowanie kontenera na gruncie prawa cywilnego może być zadaniem niełatwym. Zagadnienie to nie jest jednak zasadniczym problemem niniejszych rozważań, a precyzyjna definicja kontenera nie wydaje się warunkiem prawidłowego zdefiniowania pojęcia „przestojowego/przetrzymania” w odniesieniu do kontenerów.

W rozumieniu prawa podatkowego, kontener może być traktowany jako wyposażenie statków<sup>12</sup>. Przepisy podatkowe nie wyjaśniają, co należy rozumieć za wyposażenie statku i dlatego też przy interpretacji tego terminu należy posłużyć się potocznym rozumieniem tego słowa: wyposażeniem jest tedy wszystko, co umożliwi prawidłowe korzystanie z rzeczy głównej zgodnie z jej przeznaczeniem. Dlatego też kontenery wykorzystywane (w tym również wynajmowane w tym celu) przez przewoźników, w celu przewozu w nich ładunku drogą morską przez tychże przewoźników, stanowią wyposażenie danego statku, oczywiście na okres jednej podróży. Należy zauważyć, iż w wykonaniu jednej umowy przewozu dany kontener stanowi często wyposażenie kilku kolejnych statków, na przykład *federa* (dowozowca lokalnego), statku oceanicznego i ponownie *federa*. W transporcie intermodalnym dochodzi jeszcze przewóz kontenerów różnymi środkami transportu drogowego (ciągnik siodłowy, kolej) lub nawet powietrznego. W odniesieniu do konkretnej umowy przewozu trzeba też zaznaczyć, iż statek i kontener nie muszą stanowić własności jednej osoby, a tym bardziej ani statek, ani kontener nie muszą stanowić własności tej samej osoby. W tym miejscu warto przywołać dawną koncepcję cytowanego już J. Górskiego, według której, cyt.: *Przewóz morski w kontenerach wymaga zawarcie dwu osobnych umów: 1) umowy najmu kontenerów i 2) umowy o przewóz w kontenerach. A co za tym idzie: Umowa najmu kontenerów, uregulowana przepisami k.c. o najmie rzeczy ruchomych, jest odrębną umową, poprzedzającą przewóz morski ładunku w kontenerach.*

<sup>11</sup> J. Górski, *op. cit.*, s. 25.

<sup>12</sup> § 60.1. pkt. 6 Rozporządzenia Ministra Finansów z 22.03.2002 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2002 r., Nr 27, poz. 268).

*Obie umowy są od siebie zupełnie niezależne*<sup>13</sup>. Koncepcja ta, jakkolwiek cywilistycznie nadzwyczaj poprawna i teoretycznie najbardziej klarowna, nie znalazła jednak odbicia w praktyce żeglugowej, zapewne dlatego, iż proponowała zbyt złożoną i wielopodmiotową – z prawnego punktu widzenia – konstrukcję obrotu kontenerowego. Być może nie przyjęcie tej koncepcji spowodowane było również faktem, że nie powstały wyspecjalizowane przedsiębiorstwa zajmujące się krótkoterminowym najmem kontenerów na każdą kolejną podróż, co przecież przewidywał i postulował J. Górski.

Zasadniczo obowiązek zapłaty za przestój/przetrzymanie kontenera powinien wynikać z wiążącej strony umowy przewozu morskiego. W praktyce dowodem zawarcia umowy przewozu drogą morską w żegludze liniowej będzie najczęściej nota bukingowa i/lub konosament, gdyż obrót kontenerowy praktycznie nie wymaga innego dokumentowania faktu zawarcia umowy przewozu. Co więcej, rozwój elektronicznych mediów komunikacyjnych (Internet, poczta elektroniczna) spowodował w ostatnich czasach, iż przewoźnicy coraz częściej nie wystawiają już ani not bukingowych ani konosamentów w tradycyjnej formie, tj. w formie fizycznie istniejących dokumentów spisanych na papierze, w określonej liczbie oryginałów i kopii. Z drugiej zaś strony, frachtujący nie żądają wystawienia takich dokumentów. Obrót kontenerowy zadowala się więc „wirtualnymi” dokumentami przewozowymi, czyli dokumentami istniejącymi tylko w formie elektronicznej, wygenerowanymi przez przewoźnika lub jego lokalnych agentów i następnie udostępnianymi drogą elektroniczną frachtującemu, załadowcy, odbiorcy, ich agentom i spedytorom.

Pominąwszy nawet owe techniczne uwarunkowania zrodzone przez postęp techniczny, jak już wspomniano charakter prawny konosamentu w prawie polskim jest dość złożony, a dla potrzeb niniejszego artykułu szczegółowa analiza tego zagadnienia jest niecelowa. Jak wiadomo konosament stanowi między innymi o stosunku prawnym istniejącym pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą ładunku (art. 131 § 3 k.m.), a konkretne obowiązki odbiorcy ładunku określone są w art. 146 k.m.:

- § 1. *Przez przyjęcie ładunku odbiorca zobowiązuje się do zapłaty przewoźnikowi jego należności z tytułu frachtu, przestojowego, odszkodowania za przetrzymanie statku i wszystkich innych należności z tytułu przewozu ładunku.*
- § 2. *Jeżeli ładunek przewożony jest na podstawie konosamentu, odbiorca obowiązany jest do zapłacenia tylko należności wynikających z konosamentu lub z umowy przewozu, do której postanowień w tym przedmiocie konosament odsyła.*

W przypadku przestoju i przetrzymania statku, przy braku postanowień umownych, można ewentualnie powoływać się na przepisy Kodeksu morskiego

---

<sup>13</sup> J. Górski, *op. cit.*, s. 24 i nast.

(cytowany art. 146), gdzie jasno mówi się o przestoju i przetrzymaniu statku. Natomiast można zastanawiać się, czy termin *wszystkie inne należności z tytułu przewozu ładunku* obejmuje również przetrzymanie kontenera przez odbiorcę. Należy zwrócić uwagę, iż zasadniczo przetrzymanie kontenera może nastąpić w dwóch różnych sytuacjach, przy czym każda z nich może wystąpić osobno lub obie mogą wystąpić łącznie, jedna za drugą:

- 1) przed odbiorem ładunku: odbiorca nie podejmuje przez pewien czas kontenera spoczywającego np. na placu składowym w porcie lub na terminalu kolejowym lub drogowym, a zatem przetrzymanie następuje jeszcze przed wydaniem ładunku; co prawda kontener nie znajduje się w dzierżeniu odbiorcy (nie przetrzymuje on go *sensu stricto*), to jednak przewoźnik nie może dysponować kontenerem czekając, aż odbiorca go odbierze, rozformuje i zwróci z powrotem; często przetrzymanie takie związane jest z faktem, iż odbiorca nie płaci frachtu, a przewoźnik czeka z wydaniem ładunku do momentu zapłaty;
- 2) już po wydaniu ładunku: odbiorca odebrał kontener z zawartością (przyjawszy tym samym ładunek w rozumieniu art. 146 k.m.) i przewiózł do swojej siedziby celem rozformowania, rozładował go, po czym nie zwraca kontenera niezwłocznie, lecz wykorzystuje go dla własnych celów.

O ile w pierwszym przypadku przetrzymywanie kontenera może być uznane za *inną należność z tytułu przewozu ładunku* i jako taka może ona ciążyć na odbiorcy ładunku (choć jej wysokość może być w dalszym ciągu sporna), o tyle w drugim z nich należność taka pojawia się już po odebraniu ładunku, a zatem po wykonaniu umowy przewozu, a co za tym idzie – nie może być raczej objęta dyspozycją art. 146 § 1 k.m. Przeciwna konstatacja prowadziłaby do wniosku, iż poprzez odbiór ładunku w kontenerze, odbiorca zobowiązuje się do zapłaty należności o nieznanej jeszcze wysokości, która to należność powstanie już po wykonaniu umowy przewozu, tj. po wydaniu towaru. Co więcej, samo wydanie ładunku pozbawia następczo przewoźnika prawa żądania od frachtującego zapłaty należności z tytułu przewozu owego ładunku (art. 149 § 2 k.m.), nie pozbawiając wszakże tego prawa w odniesieniu do odbiorcy.

Przepisy Kodeksu morskiego zakładają *implicite*, iż wraz z wydaniem ładunku i zapłatą frachtu następuje całkowite wykonanie umowy przewozu, a gdy fracht został zapłacony i ładunek wydany zostaje w stanie nienaruszonym, strony nie mają już wobec siebie wzajemnych roszczeń. W praktyce, gdy chodzi o przewóz kontenerowy, sprawy mają się jednak nieco inaczej. Dla przewoźnika umowa przewozu zostaje w pełni wykonana dopiero wtedy, gdy odbiorca (jego agent lub spedytory) zwróci przewoźnikowi pusty, nieuszkodzony i czysty kontener. Należy zwrócić uwagę, iż w rzeczywistości należności za przestój/przetrzymywanie kontenera stanowią osobną należność, naliczaną i pobieraną często już po otrzymaniu frachtu. Wysokość frachtu znana jest

bowiem już w chwili zawierania umowy przewozu, natomiast wysokość przestojowego/opłaty za przetrzymanie kontenerów znana jest dopiero w momencie zwrotu pustego kontenera, a zatem dawno po wykonaniu przez przewoźnika samej umowy przewozu morskiego w rozumieniu przepisów Kodeksu morskiego.

Konosamenty przewoźników zagranicznych często w ogóle nie stosują terminów „przejazdowe” lub „opłata za przetrzymanie” na określenie omawianych należności, posługując się natomiast terminami *charges* (opłaty), *dues* (należności) lub *fees* (wynagrodzenia), co sugeruje, iż w niektórych systemach prawnych opłata za przestój/przetrzymanie kontenerów jest rozumiana jako odmienna od klasycznego przestoju/przetrzymania statku. Wydaje się racjonalne, by na rynku krajowym zastosować do tych należności jednolitą i spójną terminologię – albo „przejazdowe” albo „opłata za przetrzymanie” albo też inne jeszcze określenie, przy czym wybór właściwego terminu będzie uwarunkowany tym, jak zdefiniujemy charakter prawny tego świadczenia.

Jeśli obowiązek zapłaty przestojowego/opłaty za przetrzymanie wynika bezpośrednio z umowy wiążącej strony, to zagadnienie zasadności żądania jego zapłaty przez przewoźnika nie powinno budzić wątpliwości. Dyskusyjna może być kwestia wysokości tego świadczenia, jeśli umowa nie przewiduje dokładnych stawek, a odsyła na przykład do taryf i cenników przewoźnika lub zawiera jedynie ogólne zastrzeżenie, iż przewoźnik będzie miał prawo pobierać należności z tytułu korzystania przez odbiorcę z jego sprzętu, w tym kontenerów. Jednak omawianie kwestii wysokości opłat, zasadności powoływania się na wewnętrzne taryfy, itd., przekracza ramy niniejszego opracowania. Należy jednak zwrócić uwagę, iż umowa przewozu (w tym wypadku umowa bukingowa) wiąże przewoźnika i frachtującego, natomiast odbiorca nie jest jej stroną, nie wynikają z niej zatem dla niego bezpośrednio żadne obowiązki. Jest tak aż do momentu, gdy odbiorca odbierze ładunek. Z tą chwilą, w myśl cytowanego art. 146 k.c., poprzez czynność faktyczną odbiorca przyjmuje na siebie pewne obowiązki wynikające z danej umowy przewozu, takie jak: zapłata frachtu oraz ewentualnie innych należności ciężących na ładunku, zgodnie z treścią konosamentu (jeśli nie zostały one oczywiście już opłacone), obowiązek rozformowania i zwrotu pustego kontenera, a także, zdaniem autora, przewidziany umową przewozu obowiązek zapłaty kosztów przetrzymania kontenera ponad rozsądną miarę czasu.

Bardziej złożona jest sytuacja, gdy umowa przewozowa nie zawiera żadnego postanowienia dotyczącego *expressis verbis* prawa przewoźnika do pobierania opłat za przetrzymywanie kontenerów, a wspomina jedynie ogólnie o innych opłatach ciężących na towarze lub wynikających z umowy przewozu, albo zgoła milczy na ten temat. Sytuacja taka znacznie utrudnia przewoźnikowi skuteczne żądanie opłat za przetrzymanie kontenerów, gdyż nie sposób wtedy wskazać odbiorcy czytelnych postanowień umowy przewozu, obligujących go



do tych dodatkowych świadczeń. Zdaniem autora, na gruncie prawa polskiego przewoźnik ma wtedy następujące możliwości:

1. Jeśli przewoźnik jest właścicielem kontenera (co nie jest sytuacją częstą), może on powoływać się na przepisy o ochronie własności, w tym w szczególności na przepisy o wynagrodzeniu za bezumowne korzystanie z rzeczy cudzej (art. 225 i 230 k.c.); istotną kwestią pozostaje wtedy wysokość wynagrodzenia za korzystanie z rzeczy cudzej i sposób jego obliczania przez przewoźnika, a zarazem właściciela kontenera.
2. Przewoźnik może uznać zachowanie odbiorcy za czyn niedozwolony, domagając się jednocześnie od niego odszkodowania za bezumowne korzystanie przez odbiorcę z majątku przewoźnika lub majątku przezeń eksploatowanego. Roszczenie takie wymaga jednak udowodnienia zaistnienia szkody w określonej wysokości po stronie przewoźnika i zarazem winy po stronie odbiorcy, a także udowodnienia związku przyczynowego pomiędzy zawinionym, nagannym zachowaniem odbiorcy i wymierną szkodą poniesioną przez przewoźnika.
3. Przewoźnik może żądać odszkodowania z tytułu nienależytego wykonania umowy przewozu (art. 471 k.c. i nast. w połączeniu z przepisami Kodeksu morskiego o wykonaniu umowy przewozu); to również wymaga udowodnienia zaistnienia szkody w określonej wysokości, zakłada jednak domniemanie winy dłużnika, którym w takiej sytuacji byłby odbiorca. Żądanie takie nie znajdzie jednak raczej oparcia w przepisach polskiego prawa, zważywszy, iż odbiorca ładunku nie jest przecież według naszego prawa stroną umowy przewozu, a jedynie jej beneficjentem. A zatem nie sposób zarzucić odbiorcy nienależytego wykonania umowy przewozu. Przewoźnikowi pozostaje jedynie dochodzenie samoistnych zobowiązań odbiorcy, przewidzianych przepisem art. 146 k.m., znacząco ograniczonych treścią § 2 tegoż artykułu.
4. Przewoźnik może powołać się na przepisy o bezpodstawnym wzbogaceniu, co jednakowoż wymaga udowodnienia i określenia wysokości korzyści majątkowej, jaką uzyskał odbiorca przetrzymując kontener należący do przewoźnika lub przezeń eksploatowany.

Należy mieć jednak na względzie, iż wszystkie wskazane wyżej argumenty i przesłanki oparte są na przepisach prawa polskiego, gdy tymczasem zdecydowana większość umów bukingowych poddana jest prawu obcemu, wybranemu przez przewoźnika. Z reguły bywa to prawo angielskie lub prawo państwa, gdzie przewoźnik ma swoją siedzibę lub biuro główne. W odróżnieniu od klauzul jurysdykcyjnych i arbitrażowych, klauzule wyboru prawa zawarte w konosamentach są w myśl prawa polskiego ważne i wiążące tak dla stron umowy przewozu, jak i dla odbiorcy ładunku. A zatem przewoźnik zagraniczny, który wystawił konosament zawierający ważną klauzulę wyboru prawa, może skutecznie powołać się na swoje uprawnienie do żądania

wynagrodzenia za przetrzymanie kontenerów, przyznane mu tymże prawem obcym, regulującym umowę przewozu. Rzecz jasna uprawnienie takie będzie przysługiwać przewoźnikowi jedynie wówczas, gdy wedle owego prawa obcego żądanie opłaty za przetrzymanie kontenerów będzie wynikać bezpośrednio z umowy przewozu i przysługiwać przewoźnikowi.

Szczegółowa analiza poszczególnych, wyżej opisanych przypadków nie wydaje się celowa w ramach tego szkicu, a podane warianty należy traktować bardziej jako rozważania teoretyczne, niż wskazówki praktyczne.

Przyjmując określone wyżej założenie, tj. że w przypadku kontenerów przestój i przetrzymanie oznaczają w istocie to samo świadczenie, należy rozważyć wreszcie, jaki jest charakter prawny tego świadczenia. Na początek trzeba odwołać się do poglądów polskiej doktryny na istotę „klasycznego” przestojowego, czyli przestojowego w odniesieniu do statku morskiego. Z pewnością reprezentatywny będzie tutaj pogląd J. Łopuskiego, wyrażony w zbiorowej monografii „Prawo morskie”<sup>14</sup>: *Tym samym postanowienia umowy przewozu przewidujące zapłatę przestojowego należy kwalifikować jako postanowienia o karze umownej (art. 483–485 k.c.), gdyż celem ich jest naprawienie przewoźnikowi szkody wynikłej z niewykonania lub nienale żytego wykonania zobowiązania niepieniężnego (przetrzymanie statku) przez zapłatę z góry określonej sumy – bez względu na wysokość poniesionej szkody. Jest to więc kwalifikacja bardzo zbliżona do kwalifikacji stosowanej w literaturze angielskiej.*

W odniesieniu do kontenerów, zarówno praktycy obrotu morskiego, a więc agenci morscy, przewoźnicy, spedytorzy, jak i teoretycy (prawnicy), prezentują dwa sprzeczne ze sobą stanowiska:

- 1) w myśl pierwszego, okres przestoju/przetrzymania jest w istocie okresem czasu, w którym przewoźnika i odbiorcę ładunku wiąże umowa najmu kontenerów, a pobierana w taki sposób opłata (przestojowe) jest specyficznym czynszem najmu, wynikającym z tej umowy i należnym przewoźnikowi jako najemcy;
- 2) w myśl drugiego poglądu, przestojowe/opłata za przetrzymanie stanowi rodzaj odszkodowania, umownego lub pozaumownego, przy czym:
  - jest to odszkodowanie nie przewidziane w umowie przewozu, jeśli umowa przewozu milczy na ten temat, albo
  - jest to odszkodowanie umowne, jeśli umowa przewozu przewiduje prawo przewoźnika do żądania takiego odszkodowania, a wystawiony na jej podstawie konosament odsyła do tejże umowy, albo
  - jest to odszkodowanie umowne w postaci kary umownej, jeśli umowa przewozu nie tylko przewiduje prawo przewoźnika do żądania takiego odszkodowania, ale określa również dokładnie jego wysokość; również w tym wypadku konosament wystawiony na podstawie umowy przewozowej musi do niej odsyłać.

---

<sup>14</sup> J. Łopuski, *op. cit.*, s. 369.

Pierwsze z wymienionych wyżej założeń odwołuje się do pojęcia klasycznego przestoju statku i zakłada, iż strony umowy przewozu (bukujący i przewoźnik) zawarły umowę przewidującą między innymi, że osoba trzecia – odbiorca ładunku – będzie mógł za określoną opłatą czasowo używać kontener należący do, lub eksploatowany przez przewoźnika, a ponadto, że odbiorca – nie będący wszak stroną umowy przewozu – nie tylko zgadza się respektować te postanowienia umowy przewozu, ale ponadto rzeczywiście wynajmuje od przewoźnika kontener, eksploatuje go i pobiera z tego tytułu pewne profity, jednocześnie będąc zobowiązanym do opłacania z tego tytułu czynszu najmu. W istocie zatem, z chwilą postawienia przez przewoźnika odbiorcy do dyspozycji kontenera z ładunkiem, dochodzi do zawarcia pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą odrębnej umowy o najem kontenerów, a przestojowe (opłata za przetrzymanie) odzwierciedla płacony przez odbiorcę czynsz najmu. Idea ta stanowi w istocie bezpośrednie odbicie przytoczonej wcześniej koncepcji J. Górskiego<sup>15</sup>.

Drugie założenie nie doszukuje się w całym stosunku prawnym ani najmu ani tym bardziej dzierżawy i traktuje ową opłatę bądź jako odszkodowanie za bezumowne lub pozaumowne korzystanie z rzeczy cudzej, bądź też jako karę umowną przewidzianą na wypadek nieterminowego zwrotu kontenera. Według tego stanowiska przewoźnik nie godzi się na wynajęcie (wydzierżawienie lub udostępnienie pod innym tytułem prawnym) kontenera odbiorcy, a jedynie dyscyplinuje go, by ten zwrócił kontener we właściwym czasie; jednocześnie przewoźnik rekompensuje sobie straty poniesione z uwagi na czasowy brak możliwości eksploatowania danego kontenera. Ponieważ umowa przewozu wiąże jedynie bukującego i przewoźnika, to odbiorca – jakkolwiek będący faktycznie zazwyczaj sprawcą samego przestoju przy odbiorze kontenerów - płaci kary umowne na własny rachunek, lecz niejako „zamiast” lub „w miejsce” bukującego.

Przy analizie obu koncepcji pomocniczo można wskazać też na terminologię używaną przez prawników i praktyków zagranicznych, w szczególności angielskich. Wskazówka ta nie będzie jednak precyzyjna, nie tyle z powodu pewnej niespójności koncepcji teoretycznych, co z możliwości pewnej dowolności tłumaczeń owych terminów na język polski. Porównując teksty odnośnych klauzul konosamentowych oraz różne publikacje fachowe, odnajdujemy tam bardzo różne terminy i zwroty. Według cytowanego *Dictionary of Shipping Terms*, przetrzymanie określane jest jako *charge* (opłata), a przestój w ogóle nie jest klasyfikowany pod tym względem. Według Christophera Hilla<sup>16</sup>, przestój określany jest jako *liquidated damages*, a zatem odszkodowanie umowne

---

<sup>15</sup> J. Górski, *op. cit.*, s. 26: „...czynsz najmu kontenerów należy się przedsiębiorstwu żeglownemu niezależnie od frachtu za przewóz towarów w należących do tego przedsiębiorstwa kontenerach”.

<sup>16</sup> Ch. Hill, *Maritime Law*, London, Hong Kong 1998, s. 228.

w postaci kary umownej. Koresponduje to zresztą z cytowanymi wcześniej opiniami Hugo Tiberga. Inne publikacje, podobnie jak wspomniane wcześniej konosamenty, używają ponadto terminów *fees* i *dues*, co nie pozwala niestety jednoznacznie określić ich dokładnego znaczenia w przełożeniu na prawo polskie. Powołując się dalej na cytowanego wyżej Ch. Hilla, można przywołać jego stwierdzenie, że ponieważ stawka za przestój jest ustalona (*fixed*) i nie jest zmienna (*unalterable*), uważa ją za rodzaj kary (*penalty*)<sup>17</sup>. Jednocześnie ten sam autor podkreśla różnicę pomiędzy przestojem i przetrzymaniem, precyzując znaczenie tego ostatniego terminu jako *damages for detention*, a więc odszkodowanie za przetrzymanie.

Ponadto autor ten podkreśla *penalty nature of demurrage*, co oznacza, że traktuje zarówno przestój, jak i przetrzymanie jako karę (*penalty*)<sup>18</sup>.

Najem jest świadomym i celowym oddaniem kontrahentowi danej rzeczy bądź nieruchomości do korzystania, a w przypadku dzierżawy, również do pobierania pożytków na czas określony lub nieokreślony. Trudno uznać, aby kontener przynosił określone pożytki, a zatem należy poprzestać raczej na konstrukcji prawnej, zakładającej możliwy jedynie najem kontenera. Zamiarem wynajmującego jest, by najemca istotnie korzystał z wynajmowanej rzeczy zgodnie z jej przeznaczeniem, a czynsz najmu jest tak kalkulowany, by pokrył koszty oraz amortyzację danej rzeczy i przyniósł wynajmującemu zysk. Zazwyczaj też w umowie określa się sposób korzystania w wynajmowanej rzeczy, a także istotne prawa i obowiązki stron. W rozpatrywanym przypadku hipotetyczna umowa najmu wiążąca przewoźnika i odbiorcę byłaby zawierana konkludentnie, jej warunki nie byłyby praktycznie w ogóle określone. Wszak odbiorca ładunku nie zna zazwyczaj stawek przestojowego, gdyż nie są one sprecyzowane w treści konosamentu. W praktyce stawki przestojowego narzuca lokalny agent przewoźnika, często nawet bez wiedzy swego pryncypała.

Trudno zatem przyjąć, zdaniem autora, by rzeczywiście dochodziło pomiędzy przewoźnikiem i odbiorcą ładunku do konkludentnego zawarcia umowy najmu kontenera. W szczególności z zachowania stron i okoliczności zewnętrznych nie sposób wywnioskować, by osoby te miały jakikolwiek zamiar zawierać taką umowę lub ją wykonać.

Obowiązek zapłaty odszkodowania umownego, w tym kary umownej, powstaje, gdy dochodzi do naruszenia postanowień umowy wiążącej strony, a zatem gdy w praktyce umowa wykonywana jest sprzecznie z intencjami jednej ze stron lub też nie jest wykonywana w ogóle. W szczególności

---

<sup>17</sup> *Ibidem*, s. 228: *On the basis that it is fixed and unalterable, the author prefers to think of demurrage as a penalty imposed upon the charterer for exceeding laytime period...*

<sup>18</sup> Ch. Hill, *op. cit.*, s. 228: Demurrage should be contrasted with damages for detention, the latter being unliquidated assessable damages payable by a charterer for detaining the ship for whatever reasons (Przestojowe należy odróżnić od odszkodowania za przetrzymanie, przy czym ten ostatni termin oznacza kwotę odszkodowania ustalanego co do wysokości jednostronnie przez uprawnionego, a płatnego przez czarterującego, z tytułu przetrzymania statku z jakichkolwiek powodów).

kara umowna jest dodatkowym zastrzeżeniem umownym, wedle którego naprawienie szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego nastąpi przez zapłatę określonej sumy pieniężnej. Obowiązek zapłaty kary pieniężnej powstaje tylko wówczas, gdy została ona zastrzeżona w umowie<sup>19</sup>. W przypadku przestój/przetrzymanie świadczeniem niepieniężnym będzie oczywiście spoczywający na odbiorcy obowiązek terminowego zwrotu kontenera.

Opłata za przetrzymanie kontenerów jest konsekwencją uprzedniego zawarcia umowy przewozu morskiego. Zasadniczym celem zawarcia takiej umowy jest dokonanie przewozu danego towaru na określonej trasie. W jej zakresie przewoźnik może zobowiązać się do udostępnienia załadowcy, a potem odbiorcy, opakowania towaru (kontenera) na czas przewozu. Jednak jest to usługa wtórna, służebna niejako wobec wykonania przewozu jako takiego, a intencją przewoźnika nie jest udostępnienie odbiorcy kontenera na czas przekraczający wykonanie przewozu. Kontenery nie służą w zasadzie przewoźnikowi jako (osobny) przedmiot wynajmu, lecz jako opakowanie ładunku – urządzenie ułatwiające dokonanie bezpiecznego dla ładunku przewozu. Umowa bukingowa nie zawiera przecież żadnych postanowień, które byłyby właściwe umowie najmu.

Należy zatem stwierdzić, że w sytuacji uwzględnienia w umowie przewozu opłaty za przetrzymanie kontenerów, intencją przewoźnika, który wszak narzuca warunki takiej umowy, jest tyko zdyscyplinowanie odbiorcy ładunku, by ten niezwłocznie zwrócił kontener. Ponadto celem przewoźnika jest ewentualne zrekompensowanie sobie strat poniesionych wskutek czasowego braku możliwości korzystania ze swego sprzętu. Są to zatem typowe remedia na wypadek nienależytego wykonania umowy, w tym przypadku umowy przewozu. Natomiast nie jest, jak już powiedziano, zamiarem przewoźnika umożliwienie odbiorcy korzystania z tychże kontenerów przez określony, bądź nieokreślony czas. Zatem analizując typowe postanowienia umowy bukingowej, z zastosowaniem wykładni celowościowej, możemy dojść do wniosku, iż opłata określana zwyczajowo jako przestojowe (lub jako opłata za przetrzymanie kontenerów) stanowi zasadniczo odszkodowanie należne przewoźnikowi. Ponadto posiada charakter kary umownej, jeśli w umowie przewozu i/lub wystawionym na jej podstawie konosamencie została określona stawka tej opłaty; opłata ta nie stanowi natomiast wynagrodzenia z tytułu umowy najmu lub podobnej, gdyż umowa taka w tym wypadku w ogóle nie jest zawierana.

Reasumując należy stwierdzić, że nie sposób przyjąć, by opłata pobierana przez przewoźników morskich za przetrzymywanie przez odbiorców kontenerów przez czas przekraczający rozsądny okres wyładunku towaru, zwana

---

<sup>19</sup> J. S z w a j a, *Kara umowna według kodeksu cywilnego*, Warszawa 1967.

zwyczajowo w praktyce przestojowym lub opłatą za przetrzymanie, mogła mieć charakter czynszu najmu, czy też podobnego świadczenia umownego, płatnego przez odbiorcę z tytułu korzystania z cudzych kontenerów. Wręcz przeciwnie, nazwa, charakter świadczenia, cel, w jakim zastrzegają go przewoźnicy, a także sposób jego obliczania i pobierania wskazują, iż ma ono generalnie charakter odszkodowawczy, a w wypadkach, gdy jest ono wyraźnie określone i skalkulowane w umowie przewozu – ma charakter kary umownej. Opłata za przestój/przetrzymanie kontenerów nie jest z pewnością zapłatą za jakąkolwiek usługę świadczoną przez przewoźnika na rzecz odbiorcy towaru lub kogokolwiek innego. Osobnym zagadnieniem pozostaje dokładny charakter prawny więzi prawnej łączącej przewoźnika z odbiorcą oraz źródła takiego stosunku prawnego, co zasygnalizowano wcześniej. Z określonego wyżej charakteru przestojowego kontenerów wynikają też konsekwencje prawno-podatkowe, których analiza przekracza jednak ramy niniejszego opracowania, mającego głównie cywilnoprawny charakter.

## THE CONCEPT OF DEMURRAGE AND DETENTION APPLIED TO THE CONTAINER TRADE IN POLAND (Summary)

*This article discusses two very controversial issues in shipping practices, namely, demurrage and detention. The author analyzes the question of whether the regulations in the maritime law regarding demurrage and detention can be applied to containers, which are neither vessels nor even integral parts of them.*

*It is impossible to accept that the fee collected by maritime shippers for the detention of containers by the recipients for a period exceeding that which is the reasonable time of landing could be of a lease fee character. On the contrary, the name, the character of the service, the aim in which the shippers reserve their right to it, as well as the means of its calculation and collection indicate that, in general, it is compensation or a mutually agreed penalty.*