

Wykład VI - ARMATOR

A r m a t o r e m (niem. Reeder; franc. Armateur; ang. Ship's operator) jest ten, kto w imieniu własnym uprawia żeglugę statkiem – eksploatuje statek. Nie musi on być właścicielem statku, choć często tak jest.

Potocznie właściciela statku określa się **ARMATOREM**, choć nie posiada on cech armatora – nie eksploatuje statku, właśnie **ARMATOR** czyni to w jego imieniu.

Armator może eksploatować setek własny lub cudzy. Armator nabywa prawa do zaciągania zobowiązań związanych z eksploatacją statku i zaciągania załogi.

Armator, jeżeli używa statku do przewozu towarów lub ludzi staje się **p r z e w o ź n i k i e m**. Przewoźnikiem może być również, kto inny, ten, kto wyczarteruje statek na podróż, lub czas do wykonania konkretnego zadania lub wielu zadań – **c z a r t e r u j ą c y**.

Własność statku – statek może być własnością prywatną osoby indywidualnej lub osoby prawnej (zespołu wspólników) albo państwową i wówczas właścicielem jest Skarb Państwa, spółka skarbu państwa lub przedsiębiorstwo państwowe.

Armaturem eksploatującym statek – dzierżawcą statku może być:

- osobą fizyczną - prywatny (jednoosobowy – np. rybak eksploatujący łódź rybacką na rzecz właściciela – dzierżawca łodzi)
- osobą prawną
- przedsiębiorstwem państwowym
- spółką skarbu państwa

Działający w imieniu Armatora to:

- Kapitan statku (ustawowy pełnomocnik Armatora)
 - o – może w imieniu Armatora dokonywać bardzo wielu czynności prawnych
 - o – angażować jego odpowiedzialność
 - o – działania i zaniechania działań kapitana mają skutki prawne w stosunku do Armatora.
 - Z pewnymi, określonymi przepisami, ograniczeniami.

Makler morski

Armator korzysta w swojej pracy eksploatacyjnej z usług wielu wyspecjalizowanych firm w zależności od okoliczności, celu i potrzeb – maklerów okrętowych i agentów, którzy wspomagają kapitana w portach.

- – makler frachtujący
 - zlecenie jednorazowe wykonania określonej czynności na rzecz Armatora
 - frachtowanie statku
 - umowy przewozu
 - umowy czarteru na czas
 - dzierżawy statku

Agent morski (agent okrętowy; agent żeglugowy)

- – reprezentują Armatora na określonym umowa terenie (port lub kilka portów w rejonie)
- – umowy agencyjne Armatora są często podpisywane na dłuższy okres czasu
- – agenci są najczęściej zobligowani do:
 - pomoc w szerokim zakresie kapitanowi wykonywaniu czynności związanych z eksploatacją statku
 - zaopatrzenie
 - przyjmowanie zawiadomienia o szkodach w ładunku
 - zgłaszanie i odrzucanie roszczeń
 - uczestnictwo w inspekcjach dla określenia szkód w statku lub ładunku
- – Zobowiązania zaciągnięte w imieniu armatora przez maklerów i agentów w ramach ich pełnomocnictw, wiążą bezpośrednio armatora.

Odpowiedzialność armatora

Armator odpowiada za:

- właściwe wykonanie umów zawartych
 - – osobiście
 - – przez upoważnionych przedstawicieli
- za błędy i przewinienia
 - – pracowników
 - – załogi

- – pilotów
 - – sztauerów
 - – i innych wykonujących pracę na zlecenie armatora
- za szkody doznane:
 - – przez pasażerów
 - na osobie
 - bagażu
 - – właścicieli ładunku
 - brak należytej staranności przy wykonywaniu przewozu
 - brak opieki nad pasażerami
 - ich mieniem
 - za szkody wyrządzone komukolwiek w związku z ruchem statku
 - – uszkodzenie innych statków
 - – holowników
 - – barek
 - – nabrzeży
 - – znaków wodnych
 - – za śmierć
 - – uszkodzenie ciała
 - – przemyt

Armator - przewoźnik

Armator-przewoźnik nie odpowiada z reguły za:

- szkody w ładunku spowodowane przez błędy jego podwładnych
 - – w zakresie nawigacji
 - – w zakresie administracji statku

Ograniczenia odpowiedzialności armatora z tytułu.

- szkody osób trzecich wyrządzone przez osoby zatrudnione przez armatora
- szkody ładunkowe
- szkody w mieniu na statku
- konosamentu
- błędów nautycznych

- obowiązku usunięcia szczątków zatopionego statku

Odpowiedzialność armatora w powyższych wypadkach jest ograniczona do wysokości sumy wynikającej z przemnożenia 8 funtów szterlingów przez ilość ton pomiarowych statku.

- wynagrodzenia za udział w akcji ratowniczej
- udział w awarii wspólnej
- zawartych umów

Odpowiedzialność do wysokości wartości statku – „majątku morskiego”. Prawo do ograniczenia jest uwarunkowane niezaangażowaniem bezpośrednim Armatora w powstałe szkody – to znaczy, że nie mogą one powstać z jego winy, zaniedbań, braku staranności w wykonywaniu umowy.

Dla skorzystania z ograniczeń odpowiedzialności potrzebne jest specjalne dochodzenia i orzeczenie sądu. Odpowiedzialność armatora w stosunku do członków załogi i innych osób zatrudnionych w obsłudze statku nie podlega ograniczeniu. Wielkość ograniczeń Armatora zależna jest od jurysdykcji państwa gdzie sprawa się toczy, niezależnie od bandery czy siedziby armatora (właścicieli). Wierzyciel najczęściej decyduje gdzie wytoczyć proces zobowiązanemu armatorowi.