

CEZARY ŁUCZYWEK

PRAWO CZARTERUJĄCEGO NA CZAS DO INGERENCJI W DECYZJE NAWIGACYJNE KAPITANA

Prawo polskie, w art. 184 § 1 kodeksu morskiego (art. 188 § 1 nowego k.m.), definiuje czarter na czas jako umowę, przez którą armator zobowiązuje się za wynagrodzeniem oddać czarterującemu do rozporządzenia statek obsadzony załogą na oznaczony czas albo na okres jednej lub kilku następujących po sobie podróży w celu określonym umową.

Czarterujący ma prawo wydawać kapitanowi polecenia jedynie w sprawach eksploatacji statku i w granicach przewidzianych umową czarteru. Zakres, w jakim załoga ma być podporządkowana czarterującemu, może być uzgodniony przez strony umowy.

Nieomalże wszyscy autorzy podręczników prawa morskiego i opracowań, dotyczących czarteru, są zgodni co do tego, że czarterujący statek na czas nie ma prawa ingerować w sprawy nawigacyjne.

1. WPROWADZENIE

Angielska Izba Lordów w dniu 7 grudnia 2000 r. – jako najwyższa instancja apelacyjna – uwzględniła odwołanie czarterującego statek na czas – japońskiej firmy *Kawasaki Kisen Kaisha Ltd* z Tokyo – w sprawie naruszenia warunków umowy czarteru na czas przez armatora statku „Hill Harmony” – spółkę *Whistler International Ltd* z Wysp Dziewiczych. Sędziowie uznali tym samym, że czarterujący statek na czas ma prawo nie tylko skierować statek z portu A do portu B, ale również uprawniony jest nakazać kapitanowi płynąć trasą, którą czarterujący sam, według własnego uznania wybierze.

Ta bezprecedensowa decyzja wzbudziła zaniepokojenie i wywołała liczne komentarze w środowisku żeglugowym. Oceniona została jako kontrowersyjna zarówno ze względu na panujące powszechnie przekonanie, że sprawy nawigacyjne pozostają w wyłącznej gestii kapitana statku i jego armatora, jak i w kontekście dodanego nie tak dawno do konwencji SOLAS' 74 nowego przepisu, dającego kapitanowi prawo do swobodnego podejmowania decyzji nawigacyjnej. Obowiązujące od 1 lipca 1997 roku przepisy 10-1, w rozdziale V, dotyczącym bezpieczeństwa nawigacji, zatytułowane *Master's discretion for safe navigation* ,

stanowi, że *kapitan nie może być ograniczany przez armatora, czarterującego lub żadną inną osobę przy podejmowaniu jakiegokolwiek decyzji, która w jego, kapitana, profesjonalnym osądzie, jest konieczna dla bezpiecznej nawigacji, w szczególności w trudnych warunkach pogodowych*. Przepis ten, odbierany przez kapitanów statków *in favorem*, miał być próbą uregulowania występujących często sprzeczności między wymogiem zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi a eksploatacją statku zgodną z komercyjnymi założeniami działalności armatora lub czarterującego. W rozwiązaniu wielu problemów występujących na tym tle może być pomocne doświadczenie i zdrowy rozsądek kapitana. Jednak nie zawsze to wystarcza – stąd takie prawne uregulowanie było od dawna potrzebne i oczekiwane, gdyż naruszanie wymogów bezpieczeństwa dla przyspieszenia wykonania lub obniżenia kosztów świadczonych umów przewozowych, albo też zgoła w imię tak zwanych względów eksploatacyjnych nie było i nie jest aprobowane przez prawo.

Orzeczenie, które zapadło w angielskiej Izbie Lordów, stanowić może zachętę dla podmiotów zainteresowanych w przejściu lub rozszerzeniu kontroli nad sprawami nawigacyjnymi eksploatowanego handlowego statku morskiego w celach jedynie komercyjnych, kolidujących niejednokrotnie z bezpieczeństwem i dobrą praktyką morską.

Celem niniejszego artykułu nie jest jednak ocenianie słuszności wyroku sądu angielskiego, ale przeprowadzenie prawnej analizy postanowień niektórych klauzul zawartej przez strony umowy czarteru na czas oraz faktów mających wpływ na decyzje kapitana statku w kontekście wydawanych przez czarterującego poleceń, które stały się przyczyną sporu.

Zanim jednak przedstawione zostaną szczegółowe rozważania dotyczące prawnych aspektów umowy i jej ewentualnego naruszenia należy pokrótce przedstawić historię sprawy czarterowanego na czas statku „Hill Harmony” i scharakteryzować istotę tego rodzaju czarteru.

2. HISTORIA CZARTERU „HILL HARMONY”

Statek „Hill Harmony”, zbudowany w 1985 r. masowiec o pojemności 15 622 t brutto, został wyczarterowany na czas 7 do 9 miesięcy (w opcji czarterującego) na warunkach zawartych w standardowym formularzu NYPE¹. Do umowy czarterowej włączono hasko-visbijskie² reguły przewozu ładunku.

¹ *Time Charter Government Form* – formularz przyjęty przez *New York Produce Exchange* w 1913 r., z poprawkami z 1946 r.

² Reguły hasko-visbijskie z 1968 r. (dalej w tekście oznaczane jako RHV) są nowelizacją Reguł haskich z 1924 r., przyjętych w międzynarodowej konwencji o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów.

Czarterujący polecił statkowi płynąć z Vancouver w Kanadzie do portów na wschodnim wybrzeżu Japonii ortodromą³ zaleconą przez *Ocean Routes*⁴. Kapitan, w dwóch kolejnych podróżach, użył biegnącej bardziej na południe, dłuższej drogi po loksodromie.

Czarterujący zarzucił armatorowi naruszenie warunków czarteru przez niewykonanie podróży z największym pośpiechem oraz niestosowanie się do jego poleceń i wskazówek, odnoszących się do zatrudnienia i przedstawicielstwa (klauzula 8 NYPE), co spowodowało wydłużenie czasu obu podróży o 10 dni i zwiększone zużycie paliwa na sumę 89 800 USD.

Armator odmówił przyjęcia odpowiedzialności za straty poniesione przez czarterującego. Dowodził, że polecenia dotyczące trasy nie odnosiły się do zatrudnienia statku, ale do jego nawigacji, a sprawy nawigacyjne statku należą do wyłącznych decyzji kapitana. Jeżeli zaś kapitan w jakiś sposób ponosi winę, to odpowiedzialność armatora zostaje wyłączona zgodnie z artykułem IV prawidło 2(a) RHV.

Spór pomiędzy czarterującym a armatorem trafił, zgodnie z zaakceptowaną przez strony klauzulą 17 czarteru NYPE, do arbitrażu w Londynie. Większość z rozpatrujących sprawę arbitrów uznała, że armator naruszył klauzulę 8 czarteru i nie jest uprawniony do powołania się na wyjątek z artykułu IV prawidło 2 (a) RHV. Arbitrzy ustalili, że powodem, dla którego kapitan odmówił pójścia trasą zalecaną przez *Ocean Routes* było to, że statek w podróży poprzedniej, podążając trasą północną, poniósł szkody sztormowe, trafiając na tajfun. Uznali jednak, że kapitan nie działał rozsądnie w danych okolicznościach, odrzucając w dwóch kolejnych podróżach polecenia czarterującego podążenia trasą ortodromiczną.

Armator odwołał się od werdyktu arbitrażu do sądu. *The High Court*⁵ uwzględnił apelację armatora i uchylił wyrok arbitrażowy przyjmując, że instrukcje czarterującego były nie poleceniami czy wskazówkami, dotyczącymi zatrudnienia statku w rozumieniu klauzuli 8 NYPE, ale poleceniami lub wskazówkami, dotyczącymi nawigacji statku⁶.

³ Ortodroma (ang. *great circle*) – krótszy łuk koła wielkiego łączącego dwa punkty na Ziemi; najkrótsza droga między dwoma punktami. Nawigacyjna trasa ortodromiczna jest sumą szeregu odcinków loksodromicznych (loksodroma – ang. *rhumb line* – linia na powierzchni Ziemi przecinająca południki pod tym samym kątem), stąd każda odległość po ortodromie między dwoma punktami na Ziemi o różnych długościach geograficznych jest mniejsza niż po loksodromie między tymi samymi punktami. Ortodroma i loksodroma pokrywają się przy żegludze wzdłuż południków. Ortodroma skraca zauważalnie drogę przy odległościach powyżej 500 mil morskich.

⁴ *Ocean Routes* – wyspecjalizowana komercyjna organizacja zajmująca się gromadzeniem i rejestrowaniem informacji, dotyczących pogody i stanu morza na oceanach w różnych porach roku oraz udzielaniem porad, jaką najodpowiedniejszą drogę wybrać przy przejściu przez ocean.

⁵ *High Court* jest według prawa angielskiego (*The Arbitration Act 1996*) sądem właściwym do rozpatrywania odwołań od decyzji arbitrażu. Orzeczenie arbitrów generalnie uważane jest za ostateczne, jednak strony mogą zwrócić się do sądu, jeżeli powstała kwestia prawna.

⁶ Zob. w *Lloyd's Maritime Law Newsletter* nr 480 z 31 marca 1998 r.

Czarterujący odwołał się od tej decyzji do Sądu Apelacyjnego, ale jego odwołanie zostało odrzucone⁷. *The Court of Appeal* przyjął podobną do sądu niższej instancji podstawę wyrokowania: wybór drogi statku jest sprawą nawigacji.

Czarterujący wniósł w końcu apelację do *The House of Lords*⁸. Sędziowie Izby Lordów na posiedzeniu 7 grudnia 2000 roku uznali roszczenia czarterującego statek na czas za uzasadnione i uchylili wyrok wydany przez Sąd Apelacyjny.

3. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA UMOWY CZARTERU NA CZAS

Prawo polskie, w art. 184 § 1 k.m. (art. 188 § 1 nowego k.m., definiuje czarter na czas jako umowę, przez którą armator zobowiązuje się za wynagrodzeniem oddać czarterującemu do rozporządzenia statek obsadzony załogą na oznaczony czas albo na okres jednej lub kilku następujących po sobie podróży w celu określonym umową. Prawo angielskie⁹ określa czarter na czas (*time charter*) jako umowę o wykonanie usług w oznaczonym okresie w zamian za opłatę (*hire*) za czas, w którym czarterujący jest uprawniony do używania statku.

W prawie polskim czarter na czas jest umową *sui generis*, dwustronnie zobowiązującą i odpłatną. Korelacja praw i obowiązków stron nadaje umowie cechę wzajemności, fakt zaś, że bez objęcia statku we władanie przez czarterującego (*delivery*) umowa nie dochodzi do skutku świadczy o jej realnym charakterze¹⁰. Prawo angielskie zalicza czarter na czas do grupy umów czarterowych, wchodzących z kolei do jeszcze szerszej kategorii tzw. umów frachtowych, będących prawnym określeniem umów przewozu ładunku statkiem¹¹.

Obie doktryny zgodnie przyznają, że czarter na czas nie jest ani dzierżawą ani najmem statku pomimo używanych w większości standardowych formularzy czarterowych pewnych kluczowych słów dla tego typu umów, takich jak „*let*”, „*hire*”, „*delivery*” i „*redelivery*”. Przedmiotem umów najmu i dzierżawy mogą być tylko rzeczy i prawa. Przedmiotem czarteru na czas są oprócz statku również usługi

⁷ Zob. w *LMLN* nr 512 z 24 czerwca 1999 r.

⁸ Zgodnie z angielskim systemem apelacyjnym w sprawach cywilnych odwołania od orzeczeń zapadłych w sprawach, które mają swój początek w *The High Court* mogą być wnoszone do *The Court of Appeal*. Następnym etapem może być wniesienie, za zezwoleniem sądu, apelacji dotyczących kwestii prawnych lub faktycznych do sędziów Izby Lordów. *The House of Lords* jest więc, oprócz spraw dotyczących prawa wspólnotowego, najwyższą instancją apelacyjną (zarówno w sprawach cywilnych, jak i karnych) i jego rozstrzygnięcia są wiążące dla wszystkich innych angielskich sądów. *The House of Lords* (jako sąd) nie jest (od 1966 r.) związany poprzednio wydanymi przez siebie orzeczeniami. Przypadki anulowania wcześniej wydanych orzeczeń zdarzają się jednakże bardzo rzadko.

⁹ *Halsbury's Laws of England*, London 1997, vol. 43 (1), s. 918.

¹⁰ Tak też J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 1998, s. 190.

¹¹ Według *Laws of England*, vol. 43 (1) para 1410: *A contract for the carriage of goods in a ship is called in law a contract of affreightment*. Kolejny artykuł 1411 stanowi, że umowy czarterowe dzieli się na trzy główne kategorie: 1) czarter na podróż, 2) czarter na czas i 3) *demise* czarter.

ludzkie. Czarter na czas jest więc umową o świadczenie usług, które armator dostarcza poprzez swoją załogę, wykorzystując określony w umowie statek jako narzędzie do ich świadczenia. W czarterze tym nie ma najmu w prawnym znaczeniu, gdyż statek w czasie trwania czarteru pozostaje w posiadaniu armatora, a przeniesienie posiadania rzeczy na najemcę (posiadania zależnego) jest warunkiem uznania umowy za najem. Kapitan i załoga pozostają podwładnymi armatora. Czarterujący dostaje jedynie prawo do używania statku i tylko w granicach określonych umową.

Umowa czarteru na czas w większości systemów prawnych jest również wyraźnie odróżniana od czarterowych umów przewozu ładunku (*voyage charter parties*). Zobowiązaniem armatora nie jest bowiem usługa przewozowa – choćby opłata za nią obliczana była za czas zużyty na wykonanie przewozu – lecz oddanie statku do dyspozycji drugiej strony kontraktu. Należy nadmienić, że oddającym statek do dyspozycji nie musi być zawsze jego armator, a może nim być podmiot już czarterujący statek na czas. Taką możliwość podczarterowania statku osobie trzeciej dopuszcza prawo polskie w art. 185 k.m. (art. 189 n. k.m.) i taką możliwość zwykle przewiduje większość zawieranych umów. Podmiot, który czarterując statek oddaje go w podczarter (*sub-charter*), określany jest mianem *disponent owner*. Taka sytuacja miała właśnie miejsce w wypadku czarteru statku „Hill Harmony”.

Czarter na czas jest specyficzną formą eksploatacji statku, to jest wykorzystywaniem dla osiągnięcia określonych celów, zarówno przez armatora, jak i czarterującego. Armator otrzymuje opłatę czarterową w zamian za zapewnienie czarterującemu prawa do dysponowania statkiem i usługami jego załogi, czarterujący zaś uzyskuje z eksploatacji statku korzyści, zależne głównie od celu, dla którego statek czarteruje. Ta dwustronna eksploatacja statku wymaga odpowiedniego rozłożenia między kontrahentami umowy uprawnień w odniesieniu do statku i jego załogi oraz precyzyjnego ustalenia wzajemnych obowiązków.

W odniesieniu do załogi statku uprawnienia stron umowy czarteru na czas są określone z reguły jednoznacznie: armator zatrudnia i opłaca kapitana i załogę, zapewniając należne im świadczenia. Oni zaś mają obowiązek stosowania się do jego poleceń w pełnym zakresie. Czarterujący ma prawo wydawać kapitanowi polecenia jedynie w sprawach eksploatacji statku i w granicach przewidzianych umową czarteru. Zakres, w jakim załoga ma być podporządkowana czarterującemu, może być uzgodniony przez strony umowy bardziej szczegółowo i wyeksponowany w klauzulach dodatkowych do umowy czarteru na czas.

W odniesieniu do statku uprawnienia i obowiązki stron dzieli się na dwie grupy: nautyczną i handlową. Przyjęte jest, że w gestii armatora leżą sprawy nawigacyjne i techniczne, czarterujący zaś odpowiada za handlową stronę eksploatacji statku. Armator ponosi więc koszty i wydatki związane z utrzymaniem statku w stanie zdatnym do wykonywania zadań, których podejmuje się – zgodnie z umową – czarterujący (koszty napraw, konserwacji, pomocy nawigacyjnych itp.) oraz koszty ubezpieczenia statku. Innymi słowy, ponosi koszty stałe występujące w związku z eksploatacją statku. Czarterujący na czas zaopatruje zwykle statek w paliwo, reguluje koszty portowe (w tym pilotowe, holownicze, agencyjne) i przeładunkowe. Ponosi on więc te koszty, które określane są nazwą kosztów zmiennych lub

ładunkowych i ruchu. Podział ten, należący do istoty czarteru na czas, ma daleko idące następstwa w dziedzinie odpowiedzialności stron, związanej z wykonywaniem umowy. Przekroczenie własnych uprawnień – świadome, bądź wynikające z trudności w przeprowadzeniu ścisłego rozgraniczenia zakresu obu gestii – może być przyczyną występowania nieporozumień pomiędzy stronami umowy, prowadzącą do poważnych roszczeń odszkodowawczych. Takie wnioski można bowiem wyciągnąć z przedstawionej wcześniej historii czarteru statku „Hill Harmony”.

Użyte powyżej niedookreślone zwroty typu: „przyjęte jest” (że armator ponosi...) lub też: „zwykle” (czarterujący reguluje...) zastosowano celowo, aby wskazać na możliwość dowolnego kształtowania, ale również i dowolnej interpretacji przez strony, zakresu własnych obowiązków lub uprawnień. Nie przychodzą tu z pomocą przepisy prawa morskiego, które bardzo ogólnie tylko regulują sprawy podziału uprawnień i obowiązków stron, nie wyznaczając wyraźnej linii demarkacyjnej między obu gestiami. Wynika to, jak się wydaje, z dyspozytywnego charakteru tychże przepisów.

W polskim kodeksie morskim, brak jest *expressis verbis* wyrażonej gestii nautycznej, w odróżnieniu od gestii handlowej, którą precyzują zarówno art. 189, jak i 190 kodeksu. Można domniemywać, że treść art. 190 § 1 odnosi się w jakiś sposób do gestii nautycznej¹², jednak nałożenie obowiązku stosowania się kapitana i członków załogi do wskazówek armatora to przede wszystkim podkreślenie ich podległości pracowniczej, a nie zobowiązanie się armatora do przyjęcia odpowiedzialności za sprawy dotyczące nawigacji statku.

W prawie angielskim stanowionym brak jest w ogóle unormowań, dotyczących czarteru na czas. Przytaczane już wcześniej *Laws of England* w artykule 1413 charakteryzują gestie stron następująco: *Od armatora wymaga się zwykle opłacania zatrudnionej przez siebie załogi, zaopatrzenia statku i jego ubezpieczenia. Jest on zobowiązany dostarczyć statek zdalny do żeglugi i utrzymywać go w sprawnym stanie przez cały czas trwania umowy. Armator pozostaje odpowiedzialny za nawigację i zarządzanie statkiem. (...) Czarterujący musi dostarczyć i zapłacić za paliwo dla statku, załadunek, wyladunek i sztautowanie ładunku, wydawać zgodne z prawem polecenia dotyczące zatrudnienia statku i zwrócić statek w takim samym stanie po zakończeniu okresu umowy.*

Zarówno w prawie polskim, jak i angielskim, czarter na czas jest umową, zatem strony, korzystając z zasady swobody umów i prawa kształtowania porozumienia zgodnie z własnymi potrzebami, mogą wzajemne prawa i obowiązki ustalić według innych niż typowe, korzystnych i właściwych dla siebie kryteriów. Należy jednak jeszcze raz podkreślić, że brak jasno postawionej kwestii podziału odpowiedzialności, a czasem różne rozumienie przez kontrahentów treści lub zakresu własnej gestii, może prowadzić do sporów. Jest to zagadnienie o tyle istotne, iż wiąże się ze sprawą podziału ryzyka uprawiania żeglugi między armatora i czarterującego na czas. Ryzyko utraty i uszkodzeń statku ponosi armator (i jego ubezpieczyciel),

¹² Art. 190 § 1 k.m. brzmi: „W okresie trwania umowy czarteru na czas kapitan i inni członkowie załogi pozostają w stosunku pracy z armatorem i mają obowiązek stosowania się do jego wskazówek”. Obecnie jest to art. 194 k.m.

dlatego czarterujący, wykorzystując statek dla swoich celów eksploatacyjnych, nie może bez zgody armatora narażać statku na ryzyka większe niż normalne. Nie może on więc przewozić zacarterowanym statkiem ładunków nielegalnych lub wyłączonych z umowy oraz używać statku poza uzgodnionymi rejonami geograficznymi. Czarterujący zaś ponosi ryzyko gospodarcze związane z korzystaniem ze statku. Jest on obowiązany do płacenia opłaty czarterowej również wtedy, gdy nie może ze statku korzystać, a przyczyny niemożności nie obciążają armatora. Tak też jest w wypadku konieczności przerwania przez statek podróży i szukania schronienia na skutek złej pogody. Czas stracony i koszty z tym związane idą właśnie na rachunek czarterującego, choćby nawet przyczyna była przypisana niedbalstwu podwładnych armatora. Armator tylko wtedy traci prawo do wynagrodzenia i ponosi koszty paliwa, gdy przyczyna opóźnienia w przebiegu podróży statku zależy od niego samego lub stanu statku i załogi. Zasada ta jest konsekwencją prawnego charakteru umowy: armator wypełnia bowiem swój obowiązek, oddając statek do dyspozycji czarterującego, a ponieważ nie zobowiązuje się on do wykonania jakichś specjalnych zadań, poza utrzymaniem statku w stanie zdatnym do żeglugi, zatem nie dotyczą go przeszkody stojące na drodze czarterującemu w osiąganiu celów, jakie ten przed sobą (statkiem) stawia.

4. POZYCJA KAPITANA W CZARTERZE NA CZAS

Zdarzenie prawne, jakim jest oddanie statku w czarter na czas, ma – jeśli chodzi o osobę kapitana statku – dwa aspekty. Z jednej strony nie zmienia ono stosunku między armatorem a kapitanem, wynikającego z umowy o pracę. Z drugiej strony zmienia zakres przedmiotowy umocowania ustawowego kapitana, gdyż w sprawach eksploatacji handlowej statku staje się on przedstawicielem czarterującego. Istnienie czarteru zawęża więc istotnie przedmiotowy zakres umocowania kapitana względem armatora do spraw zarządzania statkiem i nawigacji. Kapitan nie staje się jednak podwładnym czarterującego na czas, a jedynie, w pewnym zakresie, jego przedstawicielem. Armator zaś, przez osobę kapitana, sprawuje kontrolę nad eksploatacyjnymi poczynaniami czarterującego.

Aby umożliwić czarterującemu swobodne osiąganie celów, dla których umowa została zawarta, armator musi przekazać mu odpowiednią część swojej władzy nad kapitanem. Zakres tej przekazanej władzy jest poniekąd zakreślony treścią umowy. Jeżeli zatem celem czarteru jest wykonywanie przewozów ładunków, przekazane kompetencje będą dotyczyć używania statku, zastępstwa czarterującego przez kapitana i innych czynności związanych z handlową eksploatacją statku, niewybiegających poza zakres przewidziany umową. Delegowana władza jest niepełna (bo niebezpośrednia) i ograniczona, lecz wystarczająca, aby kapitan w tym właśnie zakresie uważany był za pomocnika i wykonawcę zleceń czarterującego. Czarterujący powinien zatem przywiązywać znaczenie do osoby kapitana i w razie, gdy jest z jego postępowania niezadowolony, ma prawo żądać jego zmiany. Może też

ingerować konkretnie w obowiązki kapitana przez wydawanie odpowiednich instrukcji, które dotyczyć mogą systemu raportowania, dokumentacji, planowanej trasy podróży (w sensie kolejności portów, przejść przez kanały, użycia bezpiecznych skrótów), szybkości statku¹³, itp.

Przepisy prawa morskiego nie zawierają wskazówek, jak powinien postąpić kapitan, który otrzymał sprzeczne polecenia od armatora i czarterującego, dotyczące eksploatacji statku. Wydaje się jednak oczywiste, że w takim wypadku kapitan będzie związany poleceniem armatora, gdyż to właśnie z jego woli – a w prawie polskim również z mocy ustawy – zastępuje on czarterującego. Natomiast w sytuacji, gdy wydane przez czarterującego polecenie w ocenie kapitana może powodować konflikt interesów stron umowy, przed jego wykonaniem lub podjęciem decyzji kapitan powinien postarać się porozumieć z armatorem. Bez jego upoważnienia kapitan nie powinien wykonywać takich poleceń czarterującego, które prowadziłyby do przekroczenia ustalonego w umowie zakresu używania statku. Kapitan nie powinien więc zgodzić się na skierowanie statku do portu, w którym statkowi groziłoby szczególne niebezpieczeństwo natury żeglugaowej (np. nieodpowiednie głębokości), podobnie też nie powinien zgodzić się na skierowanie statku do portu trasą, na której może liczyć się z możliwością wystąpienia w czasie przejścia takich warunków pogodowych, które mogą narazić statek i ładunek na poważne niebezpieczeństwo. Jeżeli czarterujący żąda od kapitana, aby dla względów eksploatacyjnych przedsięwziął kroki, które mogą pociągnąć za sobą uszkodzenie statku, kapitan decydując się na zastosowanie się do takich poleceń, powinien uczynić na piśmie zastrzeżenie, że robi to na ryzyko czarterującego. Oczywiście, armator będzie odpowiedzialny wobec czarterującego statek na czas, jeżeli wydane przez niego kapitanowi polecenie bezpodstawnie narusza zastrzeżony dla czarterującego zakres gestii komercyjnej. Jednocześnie istnieją sytuacje, w których jedynie kapitan ma możliwość, a niekiedy nawet obowiązek, samodzielnego podjęcia decyzji. Występują one w wyjątkowych i nadzwyczajnych okolicznościach, takich jak np. poświęcenie w awarii wspólnej, zawarcie umowy o ratownictwo, a także każda sytuacja bezpośredniego zagrożenia dla statku lub ładunku.

Zakres uprawnień czarterującego w stosunku do kapitana eksploatowanego w czarterze na czas statku może być bardzo szeroki, o ile tak uzgodnią strony w umowie, jednak niemalże wszyscy autorzy podręczników prawa morskiego i opracowań dotyczących tej instytucji, zarówno polscy¹⁴, jak i

¹³ Czarterujący na czas może polecić kapitanowi podążanie do kolejnego portu z prędkością: 1) ekonomiczną – np. ze względu na oszczędność paliwa, lub 2) minimalną – ze względu np. na panującą w porcie docelowym kongestię, planowane zawinięcia innych statków na linii albo utrzymanie zaplanowanego rozkładu zawinięć, lub 3) maksymalną – tj. tę określoną w umowie, sprezyowaną zwykle w klauzulach dodatkowych o dane, dotyczące siły wiatru i stanu morza, przy których przeprowadzana jest kalkulacja średniego zużycia paliwa.

¹⁴ Można tu wymienić choćby: J. Łopuski: *Czarter na czas*, 1952, s. 108; J. Łopuski, *Prawo morskie dla oficerów marynarki handlowej i rybołówstwa*, 1974, s. 296; M. Chorzeński, A. Krasicki, *Sytuacja prawna właściciela statku w czarterze na czas*, Gdańsk 1979, s. 30; J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, 1998, s. 198; J. Łopuski [w:] *Prawo morskie*, 1998, tom II, s. 264; W. Adamczak [w:] *Prawo morskie*, 1998, tom II, s. 546.

angielscy¹⁵ oraz amerykańscy¹⁶, są zgodni co do tego, że czarterujący statek na czas nie ma prawa ingerować w sprawy nawigacyjne. Ta sfera jest zastrzeżona dla armatora – jako kontrahenta umowy i kapitana – jako jej współwykonawcy. Nie ma również w prawie polskim przepisu, ani też w żadnym standardowym formularzu czarteru na czas klauzul, które by wprost dawały czarterującemu prawo do wydawania kapitanowi poleceń, dotyczących nawigacji. Istnieją natomiast klauzule, na przykład oznaczona numerem 26 w NYPE, zastrzegające wyraźnie gestię nautyczną dla armatora. Klauzula ta zawiera postanowienie, że armatorzy ponoszą odpowiedzialność za nawigację statku, ubezpieczenie, załogę i inne sprawy tak, jakby prowadzili żeglugę na własny rachunek.

Tak więc nie może być mowy o jakiegokolwiek kontroli czarterującego nad kapitanem w sprawach nawigacyjnych. Może on polecać odbycie tej czy innej podróży kapitanowi, lecz nie ma prawa mieszać się do techniczno-nawigacyjnej strony wykonania jego zleceń przez kapitana, który z tytułu swej działalności jako kierownik statku ponosi odpowiedzialność wobec armatora (a w szczególnych przypadkach – wobec osób trzecich). Czarterujący może wskazać kapitanowi, do jakiego portu skierować statek celem załadunku, wyładunku lub oczekiwania na dalsze polecenia, ale nie wolno mu nakazać kapitanowi, kiedy statek ma płynąć¹⁷, gdyż wówczas wkroczyłby w należące do kapitana wyłączne prawo decydowania o sprawach, dotyczących bezpieczeństwa i nawigacji statku. Może on jednak kontrolować nawigację *ex post*, w sensie pozyskiwania od kapitana informacji o pozycji statku, przebiegach dobowych (łącznie z opisem panujących warunków pogodowych), lub nawet może prowadzić jej bieżącą kontrolę przez zainstalowanie na mostku, za zgodą armatora, elektronicznych satelitarnych urządzeń nawigacyjnych, za pomocą których ze swojej siedziby jest w stanie śledzić aktualne położenie czarterowanego statku (pozycja, kurs i prędkość).

Zobowiązanie nałożone na kapitana do wykonywania poleceń czarterującego i będące z nim skorelowane prawo czarterującego do ich wydawania nie są nieograniczonymi lub bezwzględными. W angielskiej doktrynie wymienia się trzy przypadki, w których kapitan może odmówić wykonania polecenia czarterującego statek na czas:

- 1) kapitan nie jest zobowiązany podporządkować się poleceniom, których czarterujący nie jest uprawniony wydać zgodnie z warunkami czarteru na czas;
- 2) kapitan nie jest zobligowany do wykonania poleceń czarterującego na czas dostarczenia ładunku osobie, która nie jest uprawniona do jej odbioru;
- 3) kapitan nie ma obowiązku zastosowania się do polecenia wydania ładunku bez okazania konosamentu.

¹⁵ Wśród nich m.in.: C. Hill, *Maritime Law*, 1985, s. 331; A. Moccata, M. Mustill, S. Boyd, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 1984, s. 376 (autorzy tego opracowania, dając do zrozumienia, jak bardzo zmalała w ostatnim czasie rola kapitana w sferze handlowej działalności statku, używają, na str. 38, wobec kapitana określenia *chief navigator of the ship*); M. Wilford, T. Coghlin [w:] *Time Charters*, 1995, s. 296.

¹⁶ Na przykład: J. D. Kimball [w:] *Time Charters*, 1995, s. 300.

¹⁷ Zob. bliżej uwagi dotyczące klauzul umowy.

Z faktu, że kapitan i załoga pozostają podwładnymi armatora, wynika obowiązek przeciwdziałania przez nich wszelkim zamierzeniom czarterującego, które byłyby sprzeczne z treścią umowy lub mogłyby spowodować uszkodzenie lub utratę statku. Armator nie powierza statku czarterującemu, lecz kapitanowi, który jest przed nim odpowiedzialny i tylko kapitan statku powinien decydować o tym, w jaki sposób chronić powierzone mu dobro, dlatego też newralgiczne decyzje dotyczące bezpieczeństwa statku i ładunku powinny pozostać w gestii kapitana. Czarterujący zaś domagając się wypełniania wydawanych poleceń nie powinien wkraczać w zastrzeżoną dla tego drugiego – jeżeli nawet nie przez prawo, to zwyczajowo – gestię. Wzajemne respektowanie wyłącznych dla drugiej strony sfer działalności przyczynić się może jedynie do umocnienia bezpieczeństwa kontrahentów umowy (mającej zwykle poważne znaczenie finansowe) i uniknięcia sporów w trakcie jej realizacji.

5. ROZSTRZYGANIE SPORÓW WYNIKAJĄCYCH Z UMOWY CZARTERU NA CZAS

Armator i czarterujący mogą zawrzeć umowę czarteru na czas w formie, jaką sami uznają za stosowną¹⁸, jednak najczęściej używane są wzorcowe formularze umów czarterowych, odpowiednie do rodzaju i rejonu żeglugi, w której dany statek ma brać udział. Gotowe formularze czarterów na czas są typowymi umowami adhezyjnymi, jednak dzięki swojej unikatowej formie strony mają możliwość przystosowania danego formularza do konkretnych potrzeb własnej umowy przez wpisanie żądanych szczegółów w wolne, specjalnie na ten cel przeznaczone miejsca. Formularze, oprócz wstępnych danych opisujących strony i przedmiot czarteru, zawierają zwykle kilkadziesiąt uniwersalnych klauzul precyzujących warunki, na jakich statek oddawany jest do dyspozycji czarterującemu. Umowa czarteru na czas oprócz formularza zawiera zwykle znaczną liczbę klauzul dodatkowych (*riders*). W nich najczęściej zawarte są bardziej szczegółowe obowiązki obu stron kontraktu, a także kapitana i załogi. Strony czarteru, chcąc uniknąć późniejszych zbędnych nieporozumień, powinny starać się zawrzeć w tych klauzulach jak najwięcej informacji, dokładnie wyjaśniając jak największą liczbę spraw zarówno eksploatacyjnych, jak i technicznych, a nawet nawigacyjnych (np. dotyczących pilotażu przez kapitana), które mogą w trakcie eksploatacji wyniknąć i powodować problemy – szczególnie w sferze podziału wzajemnej odpowiedzialności kontrahentów.

Spśród wielu postanowień zawartych w formularzu umowy jedna z klauzul, nazywana klauzulą arbitrażową¹⁹, odnosi się do sposobu rozstrzygania sporów,

¹⁸ Polski k.m. nie przewiduje szczególnej formy dla tej umowy. W art. 184 § 2 (art. 188 § 2 n.k.m.) gwarantuje jedynie stronom prawo żądania potwierdzenia umowy czarteru na czas na piśmie.

¹⁹ Na formularzu NYPE nosi ona numer 17 i brzmi jak następuje: *That should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them, shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercial men.*

które mogą wyniknąć między stronami. Wszystkie angielskojęzyczne standardowe formularze czarterów na czas – a takie z reguły występują w międzynarodowym obrocie czarterowym – jako miejsce arbitrażu wskazują Londyn lub Nowy Jork. Oczywiście, strony mogą wybrać miejsce rozstrzygnięcia sporów dowolnie, wówczas wykreślają istniejącą nazwę i wpisują miejsce ustalone przez siebie. Niemniej jednak w praktyce to właśnie Anglia i USA są główną areną rozwiązywania czarterowych problemów.

Arbitraż jest instytucją, którą prawo angielskie zalicza do tzw. alternatywnych metod rozwiązywania sporów²⁰. Jest pozasądową drogą rozstrzygnięcia nieporozumień między stronami umów handlowych. Arbitrzy (rozjemcy), którym sprawę strony powierzają, od chwili wyznaczenia mają obowiązek działać bezstronnie, w sposób podobny do tego, jak działają sędziowie, z tą jednak różnicą, że nie potrzebują oni mieć wyjaśnianych technicznych założeń spraw, które prowadzą, gdyż sami są ekspertami w rozpatrywanych dziedzinach. Zgodnie z angielską ustawą arbitrażową z 1950 r.²¹ przesłuchania muszą być prowadzone w sposób podobny do sądowego, ale procedura jest mniej formalna i utrzymana w większej poufności, co jest jedną, oprócz krótkiego czasu rozstrzygnięcia sprawy, z głównych zalet postępowania arbitrażowego, pozwalającą na zachowanie w tajemnicy szczegółów, dotyczących aspektów handlowych i finansowych kontraktu. Poza tym postępowanie arbitrażowe prowadzone jest bardziej celem pojednania stron niż walki o racje, co zapobiega niewątpliwie zniszczeniu stosunków biznesowych pomiędzy stronami, które mogą w przyszłości nadal prowadzić ze sobą interesy. Orzeczenie (*award*) wydawane jest zwykle natychmiast po zapoznaniu się arbitrów ze sprawą i wiąże strony tak samo jak wyrok sądu. Orzeczenie jest uważane za ostateczne, ale, jak już wspomniano, strony mogą odwołać się do sądu z zapytaniem prawnym (co też miało miejsce w sprawie statku „Hill Harmony”). Taka apelacja może mieć miejsce za zgodą wszystkich stron uczestniczących w sprawie lub – gdy rozstrzygnięcie zagadnienia prawnego może wpłynąć zasadniczo na prawa jednej ze stron i strony nie zastrzegły w umowie, że wyłączają możliwość apelacji – za zgodą sądu.

Wybór prawa właściwego należy do stron kontraktu, a jeżeli strony nie dokonały wyboru i ich siedziby lub miejsca zamieszkania znajdują się w różnych krajach, wówczas ma z reguły zastosowanie prawo państwa armatora statku. Jednak trudno sobie wyobrazić stosowanie takiego prawa i zgodę na to drugiej strony w przypadkach, gdy siedziba armatora zarejestrowana jest na przykład w mało znanym miejscu na wyspach Pacyfiku czy Oceanie Indyjskim. Dlatego też klauzule nowszych czarterów, takich jak NYPE 93, SHELLTIME 4, STB TIME, zawierają wskazanie prawa właściwego i strony już od momentu zawarcia umowy wiedzą, jakie prawo będzie stosowane w momencie trafienia sporu na drogę sądową²².

²⁰ *Alternative methods of dispute resolution (ADR)*

²¹ *Arbitration Act 1950*. Ustawa ta była częściowo zmieniana przez *Arbitration Act* z 1975 i 1979 roku. Obecnie obowiązuje *Arbitration Act 1996*. W sprawie omawianego przypadku statku „Hill Harmony” obowiązywała jeszcze ustawa z 1979 roku, gdyż początek sporu stron kontraktu miał miejsce w 1994 roku.

²² Spośród czterech przykładowo wyżej wymienionych wzorcowych formularzy czarteru na czas, w formularzu Shella wprost wskazany został angielski *High Court* jako właściwy przy apelacji stron od orzeczeń arbitrażu.

Znajomość zagadnień arbitrażu, orzeczeń i wyroków sądów różnych instancji w sprawach spornych wynikłych z umów czarteru na czas jest o tyle istotna, że strony planujące podjęcie odpowiednich kroków w konkretnych sporach, śledząc wydane wcześniej orzeczenia i wyroki²³, mogą choć w przybliżeniu określić, jakich spodziewać się werdyktów i ocenić, czy warto sprawę kierować do sądu czy pozostać na arbitrażu, czy całkowicie zrezygnować z dochodzenia roszczeń (co, jak widać, nie zawsze jednak jest zadaniem łatwym – biorąc pod uwagę diametralnie różne orzeczenia na kolejnych etapach sprawy statku „Hill Harmony”).

6. ANALIZA NIEKTÓRYCH KLAUZUL NYPE NARUSZONYCH W SPRAWIE STATKU „HILL HARMONY”

Jak już wspomniano na wstępie, przedstawiając historię sprawy statku „Hill Harmony”, czarterujący zarzucił armatorowi naruszenie niektórych warunków umowy. Abstrahując od postanowień konkretnie wskazanych przez arbitrów, warto zastanowić się, które klauzule z formularza NYPE mogły zostać naruszone przez kapitana podejmującego własną decyzję, dotyczącą wyboru trasy statku, lub szerzej: postanowienia których klauzul mogą mieć znaczenie przy rozpatrywaniu zagadnienia prawa czarterującego statek na czas do ingerencji w decyzje nawigacyjne kapitana w aspekcie możliwości naruszenia warunków kontraktu i dochodzenia roszczeń odszkodowawczych.

W ogólnych zarysach umowa czarteru na czas zawarta na wzorcowym formularzu NYPE przewiduje, że statek ma zostać w oznaczonym miejscu i czasie oddany do dyspozycji czarterującego, gotowy do przewożenia ładunków w określonym obszarze geograficznym na określonych warunkach. Tych warunków (klauzul) NYPE wymienia dwadzieścia osiem. Klauzulami mającymi znaczenie dla rozważanej sprawy wydają się być:

- a) klauzula 8, którą należy rozpatrywać w dwóch aspektach: największego pośpiechu (*utmost despatch*) i zatrudnienia statku (*employment*);
- b) klauzula 9, dotycząca możliwości zmiany kapitana (*misconduct clause*);
- c) klauzula 11, dotycząca wydawania instrukcji na podróż (*sailing directions*);
- d) klauzula 16, ekscyptyjna (*mutual exceptions clause*), którą trzeba oceniać w aspekcie wystąpienia błędu w nawigacji (*error of navigation*) i dewiacji (*deviation*);
- e) klauzula 24, (*Paramount Clause*), wprowadzająca za pośrednictwem inkorporowanej amerykańskiej ustawy COGSA²⁴ Reguły hasko-visbijskie do umowy czarteru;

²³ Bogate źródło informacji w tym zakresie stanowią *Lloyd's Law Reports*.

²⁴ COGSA: *Carriage of Goods by Sea Act* – amerykańska ustawa z 1936 r., dotycząca przewozu ładunku morzem. Ustawa jest w znacznej części przeniesieniem postanowień zawartych w Regułach haskich. Oznaczone znakami paragrafów (§) postanowienia ustawy odpowiadają, w większości, oznaczonym jako artykuły, postanowieniom Reguł.

f) klauzula 26, która oprócz zastrzeżeń dotyczących identyfikacji osoby czarterującego (*demise clause*), czyni armatora odpowiedzialnym za sprawy nawigacji statku.

Poniżej przedstawiono treść i krótką analizę wymienionych wyżej klauzul, dodając – celem ich lepszego zobrazowania – przykłady niektórych orzeczeń zapadłych w sprawach odpowiadających tematycznie, w arbitrażach londyńskim i nowojorskim lub w angielskich sądach.

Ad. a) 8. *Kapitan będzie wykonywał podróże z największym pośpiechem i świadczył zwyczajową pomoc wraz z całą załogą (...). Kapitan (choć wyznaczony przez armatora), będzie pod rozkazami i kierownictwem czarterującego co do zatrudnienia i przedstawicielstwa; (...)*²⁵.

Celem klauzuli 8 NYPE jest nałożenie na kapitana obowiązku prowadzenia podróży nakazanej przez czarterującego, bez przerw i tak szybko jak dane okoliczności i bezpieczeństwo pozwalają. Szybkość i zużycie paliwa są dla czarterującego statek na czas szczególnie ważnymi elementami eksploatacyjnymi. Decydują one o opłacalności umowy. Od szybkości zależy liczba podróży, którą statek zdoła wykonać w okresie trwania czarteru, a co za tym idzie, ilość ładunku, jaką statek zdoła w tym okresie przewieźć. Czarterujący, płacąc armatorowi *hire* oczekuje, że eksploatowany przez niego statek przynosić mu będzie jak największy zysk. W czarterze na czas, chyba najbardziej spośród innych sposobów zatrudnienia statku, uwidacznia się zasada *time is money*. Statek jest „urządzeniem” drogim zarówno w utrzymaniu, jak i eksploatacji. Stąd armator stara się o to, aby statek nie miał przerw w zatrudnieniu, i czarterujący zabiega ciągle o nowe ładunki oraz dba, aby statek chodził w pełni załadowany i zjawiał się na czas do portu. Jest to też niezbędne do wywiązywania się czarterującego z zobowiązań wobec swoich ładunkowych kontrahentów. A to wymaga pośpiechu, a niekiedy nawet bezwzględnej punktualności. Nie dziwi zatem prawo czarterującego do żądania od kapitana prowadzenia podróży z jak największym pośpiechem, ograniczenia postojów w portach do niezbędnego minimum i podążania najszybszą drogą między kolejnymi portami. Wybór tej drogi nie może być jednak przypadkowy i zależny od subiektywnej oceny tylko jednej ze stron umowy.

Wymagania eksploatacyjne niejednokrotnie nakładają na statek napięty, szczegółowo przygotowany plan zawinięć. Jednak nawet najbardziej rozważny lub przewidujący grafik może być zakłócony przez „zwykłe” przeszkody żeglugowe, takie jak przeciwny wiatr czy konieczność zejścia z trasy z racji zarekwirowania statku do uczestnictwa w akcji ratunkowej. Przyjęcie, że statek powinien, o ile nie ustalono w umowie inaczej, podążać po geograficznie najkrótszej trasie (co w praktyce oznaczałoby zawsze używanie drogi ortodromicznej) nie w pełni odpowiada istocie czarteru na czas. W tym czarterze armator nie zobowiązuje się do podążania

²⁵ Klauzula 8 NYPE brzmi: *That the Captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew (...). The Captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; (...).*

najkrótszą drogą, ale do wykonywania podróży z największym pośpiechem. W związku z tym kapitan ma obowiązek wybrać taką drogę, która doprowadzi statek do portu przeznaczenia najszybciej (i jednocześnie bezpiecznie). Na tym polegają, między innymi, wywiązanie się kapitana z nałożonego na niego obowiązku zawartego w klauzuli *utmost despatch*.

Doktryna angielska podaje, na przykładzie bogatego orzecznictwa, trzy typowe przypadki, kiedy kapitan dopuszcza się naruszenia postanowień klauzuli prowadzenia podróży z najwyższym pośpiechem:

- 1) gdy niepotrzebnie kieruje statek do lub opóźnia jego wyjście z portu schronienia²⁶,
- 2) gdy bezprawnie odmawia skierowania statku do portu wskazanego przez czarterującego²⁷,
- 3) gdy bezzasadnie uniemożliwia załadunek lub wyładunek ładunku²⁸.

Przykładów sytuacji, w których kapitan spowodował opóźnienie – gdyż podążył inną drogą niż zalecił czarterujący – jest niewiele, a poza tym znajdują różne, czasami wręcz sprzeczne rozwiązania w postępowaniach przed arbitrażem lub w sądach²⁹.

Użyty w klauzuli zwrot *utmost despatch* oznacza nie tylko podążanie statkiem z pełną prędkością między kolejnymi portami podróznymi. Największy pośpiech obowiązuje również przy wejściu statku z redy do portu, podczas załadunku, wyładunku, uzupełniania zapasów, paliwa itp. Odnosi się on do wszelkich spraw, które mogą być zależne od kapitana statku. Jednakże przy rozpatrywaniu tego kapitańskiego obowiązku musi być brany pod uwagę też jego najważniejszy obowiązek dbania o bezpieczeństwo statku, załogi i ładunku (wynikający w naszym prawie z art. 84 i 85 k.m.). Jeżeli kapitan działa w dobrej wierze i podejmuje rozsądną w danych okolicznościach decyzję o redukcji prędkości lub zmianie trasy, uznając, że podróż powinna być opóźniona ze względu na bezpieczeństwo choćby jednego z trzech wymienionych wyżej elementów, to takie opóźnienie nie może stanowić pogwałcenia warunków czarteru. Mogą, poza tym, wystąpić takie okoliczności, w których nad *utmost despatch* kapitan ma prawo – a w niektórych przypadkach nawet obowiązek – zejścia z zaplanowanej trasy. Są to głównie przypadki tzw. uzasadnionej dewiacji celem ratowania życia lub mienia (na które zezwala również klauzula 16 NYPE), ale może to być też zejście z kursu ze względu na panujące warunki atmosferyczne (można tu jako przykład podać sprawę statku

²⁶Np. sprawa *Istros v. F.W. Dahlstrom & Co.* (1930) 38 Lloyd's Law Rep. 84, dotycząca decyzji kapitana trzykrotnego skierowania statku do portów schronienia podczas złej pogody.

²⁷Np. sprawa *The Charalambos, Nippon Yusen Kaisha v. Acme Shipping Corp.* [1972] 1 Lloyd's Rep. 1.

²⁸Np. sprawa *The Agios Giorgis, Steelwood Carriers Inc. v. Evimeria Cia. Nav. S.A.* [1976] 2 Lloyd's Rep. 192, (Q.B.), w której kapitan nie zezwolił na rozpoczęcie wyładunku, ze względu na nieregulowane płatności *hire*.

²⁹W końcowej części artykułu zacytowano przykład z arbitrażu z Nowego Jorku w sprawie statku „Andros Mentor” (SMA 2125, Arb. at N.Y. 1985), przypadku niemal identycznego do sprawy „Hill Harmony”, ale o diametralnie różnym finalnym rozstrzygnięciu.

„Medita”³⁰, rozpatrywaną przed nowojorskim arbitrazem w 1977 roku, w której arbitrzy orzekli, że kapitan nie dopuścił się naruszenia nałożonego na niego obowiązku prowadzenia podróży z największym pośpiechem, gdy zboczył z kursu celem uniknięcia złej pogody).

Jeżeli działania lub zaniechania kapitana doprowadzą jednak do naruszenia warunku „największego pośpiechu”, to wydaje się, że przeciwko roszczeniu czarterującego armator może powoływać się na wyłączenia swojej odpowiedzialności zagwarantowane w hasko-visbijskich regułach przewozu ładunku (o ile są one inkorporowane do umowy czarteru). W szczególności chodzi tu o zwolnienie, wynikające z artykułu IV правило 2 (a) RHV, zwane „ekscypcją winy nautycznej”³¹.

Postanowienia RHV stosowane są – zgodnie z brzmieniem ich artykułu II³² – w odniesieniu do załadowania, manipulowania, sztauowania, przewozu, dozoru, pieczy i wyładunku towarów (których definicję legalną podaje artykuł I, lit. c, RHV). Jednak w 1958 roku w sprawie statku „Saxon Star”³³ angielska Izba Lordów orzekła, że straty, jakie poniósł czarterujący w czarterze na podróżę konsekwentne w wyniku niekompetencji załogi maszynowej i licznych awarii silnika – przez co statek nie wykonał takiej liczby podróży, jaką powinien wykonać w ciągu umówionych 18 miesięcy czarteru – znajdują się również w kręgu odpowiedzialności i zwolnień, o których mówi artykuł II RHV. To samo, jak się wydaje, można *per analogiam* zastosować do strat poniesionych przez czarterującego w czarterze na czas³⁴, spowodowanych przez niedopełnienie przez kapitana obowiązku prowadzenia podróży z największym pośpiechem. Zakres wyłączenia odpowiedzialności armatora za zdarzenia wymienione w artykule IV, правило 2 RHV pod względem *loss or damage* rozciąga się więc poza fizyczną stratę lub uszkodzenie ładunku i obejmuje też straty czarterującego w postaci dodatkowo zużytego paliwa lub straconego czasu. Armator statku „Hill Harmony” mógłby więc skorzystać z tej ekscypcji, musiałby jedynie przyznać i wykazać, że kapitan naruszył klauzulę „największego pośpiechu” przez swoje zaniedbania. Tego jednak, jak wynika z przebiegu rozprawy w Izbie Lordów, armator nie zrobił i był to, jak się wydaje, główny powód, dla którego arbitrzy już w początkowej fazie sporu wydali orzeczenie dla niego niekorzystne.

³⁰ *The Medita*, SMA 1150 (Arb. at N.Y. 1977).

³¹ Reguły hasko-visbijskie w Art. IV 2.(a) przewidują m.in., że ani przewoźnik, ani statek nie odpowiadają za stratę lub szkodę (*loss or damage*) pochodzącą lub powstałą w wyniku działania, zaniedbania lub uchybienia kapitana w zakresie nawigacji lub zarządzania statkiem.

³² Artykuł II brzmi: *Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.*

³³ *Adamastos Shipping Co. Ltd. v. Anglo-Saxon Petroleum Co. – The Saxon Star* [1958] 1 Lloyd’s Rep. 73. Sprawa ta, od chwili orzeczenia, wydaje się być „flagową” dla podobnych przypadków. Orzeczenie jest często cytowane przy okazji rozpatrywania roszczeń czarterowych, a sądy powołują się na wyrok *House of Lords* z 1958 r.

³⁴ Według polskiego k.m. instytucja czarteru na czas obejmuje oddanie statku czarterującemu zarówno na konkretnie oznaczony czas, jak i na okres jednej lub kilku następujących po sobie podróży.

Klauzula 8 czarteru NYPE reguluje ponadto zagadnienie podporządkowania kapitana i załogi czarterującemu w czasie zatrudnienia (*employment*) statku. Klauzula zawiera przyrzeczenie ze strony armatora, określające wyraźnie sposób oddawania usług przez kapitana i załogę: *all customary assistance* – czyli w ten sam sposób, w jaki zwykle wykonują swoje obowiązki w stosunku do armatora. Niedotrzymanie tego przyrzeczenia daje czarterującemu prawo roszczenia o odszkodowanie, a ponadto zgodnie z klauzulą 11, prawo do żądania przeprowadzenia zmiany kapitana i oficerów. W tych dwu postanowieniach klauzuli 8, tj. deklaracji pomocy i obietnicy pośpiechu, ujawnia się cała aktywność świadczenia armatora, który nie może poprzestać na biernym obserwowaniu, jak czarterujący korzysta z usług podporządkowanej mu załogi statku, ale ma obowiązek stale dbać, aby kapitan wykonywał polecenia wydawane przez czarterującego, a załoga właściwie oddawała mu swoje usługi.

Kapitan ma zatem obowiązek stosowania się do poleceń czarterującego dotyczących spraw eksploatacyjnych, czyli związanych z zatrudnieniem statku. Niezwykle istotną kwestią jest tu określenie, jakie sprawy zaliczane są do eksploatacyjnych, a jakie do – zastrzeżonych dla armatora – nawigacyjnych. Kwestia ta okazała się być również dominującą w sprawie statku „Hill Harmony”. Najtrudniejsze okazało się właśnie rozstrzygnięcie, czy wydane przez czarterującego polecenie podążenia określoną trasą wchodziło w sferę *employment*, czy dotyczyło nawigacji statku. Niejasność tego zagadnienia spowodowała zapytanie prawne w arbitrażu i rozpoczęcie żmudnej drogi na coraz to wyższe szczeble angielskiej judykatury.

Linia rozdziału tych dwóch sfer wydaje się w praktyce być bardzo cienka, warto więc podać kilka przykładów, jak problem ten przedstawiany jest w anglosaskim orzecznictwie.

Często cytowanym w literaturze przykładem, wyjaśniającym różnice między *employment* a *navigation*, jest orzeczenie *The House of Lords* w sprawie statku „Ramon de Larrinaga”³⁵. Statek ten został zarekwirowany w październiku 1939 r. przez rząd Wielkiej Brytanii na warunkach czarteru na czas T.99A i skierowany w podróż z Newport do St. Nazaire, a następnie do Cardiff celem dokonania przeglądu przed odbiorem statku (*redelivery*). Po wyładunku w St. Nazaire odpowiadający za ruch statków oficer transportowy marynarki wojennej skierował go, pomimo złej pogody, do Quiberon Bay, aby dołączył do konwoju, który miał iść do Cardiff. Statek – po proteście kapitana – wyruszył w podróż, ale następnie wszedł na mieliznę i został uszkodzony. Armator zażądał odszkodowania od państwa, twierdząc, że uszkodzenie statku zostało spowodowane przez zastosowanie się kapitana do poleceń czarterującego. Argument ten został odrzucony przez sędziów Izby Lordów, którzy stwierdzili, że chociaż polecenia popłynięcia do St. Nazaire i następnie do Cardiff były poleceniami czarterującego dotyczącymi zatrudnienia, to jednak polecenia oficera marynarki wojennej, jak i kiedy statek powinien nawigować do Cardiff, takimi nie były, i uszkodzenie statku nie było spowodowane niewłaściwym poleceniem czarterującego, chociaż wystąpiło w trakcie jego wykonywania. Sędziowie stwierdzili, że instrukcje wyjścia w morze, jakie kapitan

³⁵ *Larrinaga Steamship v. The Crown* (1945) 78 Ll. L. Rep. 167.

otrzymał od oficera transportowego, odnosiły się do spraw nawigacyjnych tylko pod względem wykonania poleceń czarterującego udania się do Cardiff. Natomiast obowiązkiem kapitana było wykorzystać swoje doświadczenie w sprawach nawigacyjnych i podjąć decyzję odpowiednią do istniejących okoliczności.

Drugim przykładem może być przypadek statku „Erechthion”³⁶, zacarterowanego na warunkach formularza NYPE. Statek został skierowany przez czarterującego celem wyładunku do Port Harcourt. Ponieważ zanurzenie statku nie pozwalało na wejście do portu, władze portowe wydały polecenie częściowego rozładunku na kotwiczowisku, na rzece. Podczas manewrowania, z udziałem pilota, statek osiadł na mieliźnie. Sędziowie uznali, że polecenie udania się na kotwiczowisko celem odlichtowania statku poleceniem w zakresie zatrudnienia, natomiast rada pilota, gdzie dokładnie statek powinien zakotwiczyć, i decyzja kapitana w tej sprawie dotyczyły nawigacji.

Dosyć łatwo jest sobie wyobrazić takie polecenia czarterującego, które jednoznacznie można zakwalifikować jako dotyczące zatrudnienia statku (np. instrukcje dotyczące spraw ładunkowych, rozkładu podróży, bunkrowania). Nietrudno też jest wymienić takie działania, które jednoznacznie należą do spraw nawigacji statku (m.in. ratownictwo, zmiany kursu w morzu). Trudno jednak jest sformułować jakąś uniwersalną regułę, pozwalającą w jasny sposób odróżnić te dwie sfery działalności. Czarterujący musi mieć zagwarantowane prawo do swobodnego używania statku, ale nie może ono wkraczać w sprawy podlegające profesjonalnemu osądowi kapitana, szczególnie tam, gdzie chodzi o bezpieczeństwo statku, jego załogi i ładunku. Stąd np. decyzja kiedy statek ma wyjść z portu, w istniejących niesprzyjających warunkach pogodowych (np. silny wiatr) lub przy uwzględnieniu innych zjawisk nawigacyjnych (np. pływy) – jest sprawą czysto nawigacyjną, w przeciwieństwie do decyzji opóźnienia wyjścia z portu w dobrych warunkach pogodowych lub zmniejszenia prędkości w morzu celem zaoszczędzenia paliwa kosztem opóźnienia dojazdu do portu, które to sprawy traktowane muszą być jako wykraczające poza obszar zarezerwowany dla fachowych kapitańskich decyzji i należące wyłącznie do czarterującego.

Można w skrócie powiedzieć, że pojęcie „zatrudnienia” (*employment*) statku obejmuje ekonomiczny aspekt jego eksploatacji, natomiast pojęcie nawigacji (*navigation*) – te sprawy, które w języku marynarskim określane są jako *seamanship*, czyli dotyczące praktyki morskiej.

Ad. b) 9. Jeżeli czarterujący będą mieli powód do niezadowolienia ze sposobu wypełniania obowiązków przez kapitana, oficerów lub mechaników, armator po otrzymaniu szczegółów skargi zbada ją i jeżeli to będzie konieczne, dokona zmian na tych stanowiskach³⁷.

Już w początkowych sformułowaniach czarteru NYPE armator zobowiązuje się do podstawienia czarterującemu statku *in every way fitted for the service*.

³⁶ *Newa Line v. Erechthion Shipping Co. S.A.* [1987] 2 Lloyd's Rep. 180.

³⁷ Klauzula 9 NYPE brzmi: *That if the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Captain, Officers, or Engineers, the Owners shall on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.*

Wyrażenie to nie odnosi się jedynie do technicznego stanu statku, powinno być odczytywane szerzej i obejmować wymagania posiadania przez statek odpowiednich dokumentów, a także kompetentnej i wystarczająco liczebnej załogi. Kompetencje muszą przejawiać się nie tylko w posiadaniu odpowiednich dyplomów i świadectw (co jest jednym z warunków zdatności żeglugowej statku), ale w sprośowaniu przez dobraną załogę wymaganiom konkretnego czarteru. Wymaganie zaś związane z liczbą członków załogi obejmuje więcej niż jedynie spełnienie wymagań certyfikatu minimalnej obsługi (*Safe Manning Certificate*) i również zależy od charakteru konkretnej umowy czarterowej.

Właściwe wypełnianie obowiązków przez kapitana i załogę jest jednym z warunków eksploatacyjnego sukcesu czarterującego statek na czas, stąd też nie może dziwić zastrzeżenie w umowie możliwości zmiany kapitana. Armator powinien wykazać staranność i ostrożność przy obsadzaniu tego stanowiska, aby nie narazić się w tym względzie na zarzuty czarterującego, mogącego brak takiej staranności podciągnąć pod zaniedbania (*negligence*) i wykorzystać je jako powód do rozwiązania umowy. Powtarzający się błędny, w odczuciu czarterującego, wybór drogi przez kapitana może nasuwać wątpliwości właśnie co do właściwego obsadzenia statku załogą. Staranność w doborze załogi przez armatora nie polega tylko na staranności w momencie obsadzania stanowisk, lecz również na stałym sprawowaniu kontroli nad zaangażowanym personelem. Jednak wydaje się, że i w interesie czarterującego powinno leżeć informowanie na bieżąco armatora o błędach i nieprawidłowych decyzjach podejmowanych przez kapitana, gdyż tylko wtedy armator może odpowiednio wcześniej zapobiec dalszemu narastaniu niezadowolenia czarterującego i dalszej eskalacji nieporozumień mogących doprowadzić do poważnych zakłóceń w wykonywaniu umowy.

W wypadku statku „Hill Harmony” kapitańska decyzja innego wyboru trasy niż zaproponowanej przez czarterującego, która doprowadziła do skierowania sprawy przed arbitraż, była drugą, kolejną taką samą i według czarterującego – nieuzasadnioną, decyzją. Gdyby niezgodności i różnice zdań co do właściwej trasy wyjaśniono już po pierwszej odmowie kapitana, być może nie doszłoby do tak drastycznych pociągnięć i strat, jakie zarzucił armatorowi czarterujący. Oczywiście, armator nie może bronić się podnosząc zarzut, że czarterujący nie informował go o kapitańskich błędach. Przede wszystkim dlatego, że to właśnie armator jest przełożonym kapitana i on powinien sprawować nad nim kontrolę. Jednak fakt odpowiednio wczesnej reakcji czarterującego i ewentualnego skorzystania z dobrodziejstwa, danego klauzulą 9 NYPE, zmiany na stanowisku kapitana, mógłby zapewne zapobiec dotarciu sprawy aż do judykacyjnego poziomu *The House of Lords*.

Ad. c) 11. *Czarterujący będą dostarczać kapitanowi od czasu do czasu wszystkie wymagane instrukcje na podróż, w formie pisemnej (...)*³⁸.

Klauzula nakłada na czarterującego w sposób wyraźny obowiązek dostarczenia kapitanowi pisemnych instrukcji na podróż, ale jednocześnie w sposób dorozumiany

³⁸ Klauzula 11 NYPE, w omawianej części, brzmi: *That the Charterers shall furnish the Captain from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing (...)*.

nakłada na kapitana obowiązek stosowania się do nich. Ponieważ w czarterze na czas ryzyko opóźnienia ze względu na złą pogodę ponosi czarterujący, klauzula 11 zezwala mu na korzystanie z rad instytucji, takich jak *Ocean Routes* i na ich podstawie wydanie kapitanowi instrukcji dotyczących przebiegu podróży. Jednocześnie czarterujący, przygotowując taką instrukcję, nie może zapominać, że odpowiedzialność za bezpieczną nawigację spoczywa na kapitanie, tak jak to zostało ustalone w klauzuli 26 NYPE. Użyty zwrot „instrukcje na podróż” (*sailing directions*) może jedynie oznaczać ogólne instrukcje, dotyczące podróży, a nie szczegółowe polecenia, dotyczące drogi statku. Przykładowo taką ogólną i właściwą wskazówką na temat prowadzenia podróży przez kapitana może być wskazanie, że statek na drodze z Europy Zachodniej do Australii powinien przejść przez Kanał Sueski albo wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Podobnie jak instrukcja udzielona kapitanowi na wyjściu statku z portów Finlandii w drodze do Anglii wskazująca drogę: *via Kiel Kanal* czy *via Skagen*. Innymi słowy, każde ogólne wskazanie drogi przez czarterującego na czas jest zgodne z duchem klauzuli 11, ale już np. wskazanie jakiegoś trudniejszego przejścia nawigacyjnego, nie po „zwykłej” dla danego statku drodze, wymagającego specjalnych działań od kapitana, np. skierowanie statku o dużym zanurzeniu przez cieśninę Sund zamiast Wielki Bełt, może być uważane za istotną ingerencję w sferę nautyczną zastrzeżoną dla armatora i jego kapitana.

Podobną, niedopuszczalną ingerencją będzie nakazanie kapitanowi przejścia przez trudny nawigacyjnie akwen bez skorzystania z usług pilota. To samo może odnosić się do nacisków niekorzystania z usług holowników lub ograniczenia ich liczby, czy też zrezygnowania z pomocy cumowników w trakcie manewrów cumowania lub odcumowania.

Aby zapobiec jakimkolwiek wątpliwościom odnośnie do wydanych kapitanowi poleceń, czarterujący powinien potwierdzić je na piśmie. Zabezpieczy się tym samym wobec armatora na wypadek ich niespełnienia lub przekroczenia ich zakresu przez kapitana.

Ad. d) 16. (...) *Działanie siły wyższej (...), pożaru (...), niebezpieczeństwa i wypadki na morzu (...)* i błędy w nawigacji wynikłe w trakcie trwania umowy czarteru będą zawsze wzajemnie wyłączone. Statek ma prawo (...) do dewiacji w celu ratowania życia i mienia³⁹.

Zadaniem klauzuli 16 NYPE jest ochrona albo armatora albo czarterującego od odpowiedzialności względem siebie za szkody, spowodowane przyczynami wymienionymi w klauzuli. Jedną z takich przyczyn jest błąd w nawigacji. Amerykańska doktryna wyjaśnia⁴⁰, że celem tej ekscencji jest, między innymi, zwolnienie armatora od odpowiedzialności za straty odniesione przez czarterującego

³⁹ Klauzula 16 NYPE w drugim i trzecim zdaniu stanowi m.in.: (...) *The act of God, enemies, fire (...), and all dangers and accidents of the Seas (...), and errors of Navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted. The vessel shall have the liberty to (...) deviate for the purpose of saving life and property.*

⁴⁰ J. D. Kimball [w:] *Time Charters*, 4th ed., s. 432.

w rezultacie błędów w nawigacji, popełnionych przez oficerów zacarterowanego statku. Zwolnienie może mieć jednak miejsce tylko wtedy, gdy błąd w nawigacji nie został spowodowany brakiem zdatności żeglugowej statku, której zapewnienie należy do armatora. Efekt zwolnienia od odpowiedzialności jest też ograniczony tym, że ekscepcja ta nie pokrywa błędu będącego wynikiem zaniedbania (*negligence*).

Klauzula 16 częściej działa na korzyść armatora, jednak ochrona, jaką ona zapewnia jest, jak widać, dość ograniczona. Armator może otrzymać szerszą ochronę z inkorporowanych do umowy Reguł hasko-visbijskich. Wówczas ekscepcje z klauzuli 16 mają zastosowanie jedynie o tyle, o ile ewentualna odpowiedzialność armatora nie powstaje w związku z „załadunkiem, manipulowaniem, sztautowaniem, przewozem, dozorem, pieczęcią i wyładunkiem” towarów ani w związku z innymi kontraktowymi działaniami, prowadzonymi przez armatora na podstawie umowy czarteru na czas.

W wypadku decyzji kapitana „Hill Harmony” trudno mówić o możliwości popełnienia błędu w nawigacji (na który próbował powoływać się armator w arbitrażu). Kapitan nie wykreślił błędnego kursu na mapie, ani też nie pomylił się w obliczeniach nawigacyjnych, a świadomie założył przejście inną, niż wskazana przez czarterującego, drogą. Można natomiast przyjąć, że mógł mieć miejsce błąd co do oceny trasy statku, co w konsekwencji skutkowało dłuższym niż zakładano czasem przejścia i zastanawiać się, czy takie wydłużenie czasu dotarcia do portu przeznaczenia nie zakwalifikować jako *deviation by delay*. Jednak nie byłaby to dewiacja w jej klasycznym znaczeniu.

O ile nie poczyniono jakiegось specjalnego wyraźnego zastrzeżenia w umowie, w czarterze na czas – podobnie jak w czarterze na podróż, z którym pojęcie „dewiacji” jest bardziej związane – armator podejmuje się podążać statkiem zwykłą (*usual*), przyjętą zwyczajowo (*customary*) drogą bez nieuzasadnionego zejścia z takiej drogi i bez nieuzasadnionego opóźnienia (taka droga jest *prima facie* bezpośrednią drogą geograficzną). Zejście statku z takiej trasy – świadome, bez konieczności i uzasadnionej przyczyny – konstituuje dewiację. Przyjęcie nieprawidłowych kursów, będące rezultatem błędów w nawigacji, czy też niezamierzone zejście z trasy spowodowane przez wiatr lub prądy – dewiacji nie stanowią.

Z całą pewnością w wypadku „Hill Harmony” miała miejsce dewiacja w szerokim tego pojęcia znaczeniu. Należy tylko zadać pytanie: czy była to dewiacja uzasadniona, a więc taka, za którą armator nie byłby odpowiedzialny, czy nieuzasadniona, której nie chronią ekscepcje z klauzuli 16 NYPE lub artykułu IV prawidło 4 RHV⁴¹?

⁴¹ Artykuł IV, prawidło 4 RHV stanowi: *Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea, or any other reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom (...)*. Czyli: Każde zejście z trasy dla ratowania lub usiłowania ratowania życia lub mienia na morzu, lub każda inna uzasadniona dewiacja nie jest uważana za naruszenie lub pogwałcenie Konwencji lub umowy przewozu i przewoźnik nie odpowiada za jakąkolwiek stratę lub szkodę w związku z tym wynikłą.

Angielska doktryna przyjmuje⁴², że kapitan jest zarówno uprawniony, jak i zobowiązany, do dokonania dewiacji lub opóźnienia statku w wypadku, gdy otrzyma wiarygodne informacje, że podążanie ustalonym kursem narazi statek lub ładunek na bezpośrednio niebezpieczeństwo.

Kapitan „Hill Harmony” nie skierował statku inną, niż zaplanowana, drogą w celu ratowania życia lub mienia na morzu. Nie musiał też dokonywać zmian kursu statku po otrzymaniu informacji o niebezpieczeństwie, gdyż informacje, jakie otrzymał od czarterującego, zakładały bezpieczne warunki przejścia statku. Nie wykazał również, że miał miejsce przypadek jakiejś innej „uzasadnionej dewiacji”. Zachowanie takie może budzić podejrzenie o niedbalstwo (*negligence*) w postępowaniu kapitana. I chociaż ocena taka wypada niekorzystnie dla osoby, która reprezentuje armatora, to właśnie armator – o ile sam nie polecił lub przynajmniej nie zaakceptował kapitańskiej decyzji wyboru kursu po loksodromie – przynajmniej się do uchybień popełnionych przez kapitana, mógłby tu skorzystać z wyłączenia swojej odpowiedzialności, przysługującego mu na podstawie ekscepcji winy nautycznej – z artykułu IV prawidło 2 (a) RHV.

Ad. e) 24. *Uzgodniono także wzajemnie, że postanowienia tego czarteru (...) podlegają następującym klauzulom, które mają być włączone do wszystkich wydanych konosamentów:*

U.S.A. Clause Paramount

*Niniejszy konosament będzie skuteczny z zastrzeżeniem postanowień ustawy Carriage of Goods by Sea z 16 kwietnia 1936 r., którą uważa się za inkorporowaną do konosamentu i żadne z postanowień tu zawartych nie będzie uważane za zrzeczenie się przez przewoźnika jakiegokolwiek ze swoich praw lub przywilejów lub rozszerzenie jego odpowiedzialności (...)*⁴³.

Przyjęcie przez strony umowy klauzuli włączającej do czarteru na czas postanowienia amerykańskiej ustawy o przewozie towarów morzem (COGSA) wywołuje daleko idące konsekwencje. Ustawa ta wprowadza do czarteru zasady zawarte w Regułach haskich regulujące, między innymi, sprawy odpowiedzialności armatora. Zapisy umowy czarteru i postanowień Reguł muszą być więc odbierane jako jedna całość. W związku z tym treść klauzuli *Paramount* w swej początkowej części powinna być odczytywana w następujący sposób: „niniejsza umowa czarteru jest skuteczna z zastrzeżeniem postanowień zawartych w Regułach haskich (...), które uważa się za inkorporowane do niniejszej umowy (...)”, itd. Tam, gdzie występuje konflikt między postanowieniami Reguł a innymi, drukowanymi

⁴² A. Moccata, M. Mustill, S. Boyd, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 19th ed., art. 126, s. 267.

⁴³ Klauzula 24 NYPE stanowi m.in.: *It is also mutually agreed that this Charter is (...) subject to the following clauses, both of which are to be included in all bills of lading issued hereunder:*

U.S.A. Clause Paramount

„This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of its responsibilities under said Act (...).

warunkami z umowy czarteru, postanowienia Reguł mają pierwszeństwo nad warunkami umownymi, tam zaś, gdzie konflikt nie występuje – postanowienia Reguł uzupełniają postanowienia umowne.

Z materiałów z rozprawy przed Izbą Lordów wynika, że strony umowy zgodziły się na stosowanie nowszych zasad zawartych w Regułach hasko-visbijskich w odniesieniu do reżimu odpowiedzialności za szkody ładunkowe. Nie ma to jednak większego znaczenia przy omawianiu tych kilku artykułów, które mają znaczenie dla sprawy, gdyż ich postanowienia pokrywają się w pełni z postanowieniami zawartymi w pierwotnych Regułach haskich.

Niewątpliwymi zaletami dla armatora z włączenia RHV do umowy czarteru na czas są:

a) zredukowanie bezwzględnie obowiązku zapewnienia zdadności żeglugowej statku na początku okresu czarteru do obowiązku dołożenia należytej staranności w uzyskaniu zdadności żeglugowej statku przed i na początku każdej podróży w czarterze (na podstawie artykułu III, prawidła 1 RHV);

b) nabycie dodatkowych możliwości wyłączenia swojej odpowiedzialności w wypadku aktu zaniedbania kapitana (z artykułu IV, prawidła 2 (a) RHV);

c) uzyskanie dodatkowej możliwości „uzasadnionej dewiacji” (z art. IV, prawidła 4 RHV).

Trzeba też dodać, że inkorporowanie do umowy czarteru na czas Reguł hasko-visbijskich nie wyklucza lub nie osłabia zwolnień zawartych w klauzuli 16 czarteru NYPE. Stąd armator może mieć korzyść z ekscypcji dostępnych z RHV, dodatkowo od tych, które mogą być podniesione z klauzuli 16.

Wzajemne relacje zwolnień z tych dwóch źródeł, tj. klauzuli 16 NYPE i Reguł hasko-visbijskich poprzez klauzule 24 NYPE, doskonale oddaje sprawa statku „Satya Kailash”⁴⁴, rozstrzygnięta przez angielski *The Court of Appeal* w 1982 r.

Statek „Oceanic Amity” został zacarterowany na czas na warunkach NYPE na okres 20 do 40 dni w celu odlichtowania innego statku „Satya Kailash”. Ze względu na niedbałą nawigację statku „Oceanic Amity” statek „Satya Kailash” doznał rozległych szkód. Sąd apelacyjny uznał, że:

– szkody, jakich doznał „Satya Kailash”, są typu *loss or damage* powstały z niedbałości w nawigacji, w znaczeniu nadanym w artykule IV RHV, więc armator „Oceanic Amity” jest chroniony przez te postanowienia (inkorporowane do czarteru w klauzuli 24 NYPE);

– armator „Oceanic Amity” nie jest jednakże chroniony przez klauzulę ekscypcyjną 16 NYPE, odnoszącą się m.in. do błędu w nawigacji, ponieważ w obrębie tej klauzuli nie znajdują się błędy, wynikające z zaniedbania (*negligent errors*).

Rozpatrując odwołanie w powyższej sprawie angielski sąd apelacyjny rozważał ponownie decyzję sędziów Izby Lordów zapadłą w sprawie „Adamastos” (z 1958 r.) i ustanowił jeszcze szerszą zasadę stanowiącą, że jeżeli do umowy czarteru

⁴⁴ *Sevev Seas Transportation Ltd. v. Pacifico Union Marina Corp.; The Satya Kailash* [1982] 2 Lloyd's Rep.465.

na czas inkorporowano Reguły hasko-visbijskie, to dają one armatorowi ochronę nie tylko przeciwko *loss or damage* w odniesieniu do spraw wymienionych w artykule II RHV, ale także w odniesieniu do innych kontraktowych działań prowadzonych przez armatora w tego rodzaju czarterze. Zakres działań, do jakich zobowiązany jest armator w czarterze na czas, jest szerszy niż zakres przedstawiony w artykule II RHV. Typowym przykładem może tu być np. obowiązek wykonania podróży pod balastem do pierwszego portu załadunkowego. Gdyby więc w czasie takiej podróży wystąpiły zdarzenia uzasadniające roszczenia odszkodowawcze czarterującego, armator może powoływać się na immunitet gwarantowany postanowieniami Reguł hasko-visbijskich przewozu ładunku, mimo że statek jeszcze ładunku nie przewoził.

W analizowanym przypadku statku „Hill Harmony” armator powinien skorzystać z obrony na podstawie przywileju wyłączenia odpowiedzialności przyznanej artykułem IV, prawidłem 2(a) RHV, który, jak wcześniej wspomniano, traktowany jest przez judykaturę szerzej niż wynikałoby to z jego literalnego brzmienia. „Loss” to nie tylko strata ładunku, ale każda strata, która wyniknęła dla którejś ze stron zaangażowanych w jego przewóz. To również – w tym konkretnym przypadku – strata poniesiona przez czarterującego statek na czas w dodatkowo zużytych paliwie i opłacie czarterowej za dodatkowy, nieefektywny okres używania statku. Jednak przyjęte jest, że aby z takiego dobrodziejstwa skorzystać i znaleźć się w obrębie działania ekscypcji z RHV, armator powinien przeprowadzić dowód, iż to nie on, ale jego podwładny – kapitan popełnił uchybienia w sprawach nawigacji lub zarządzaniu statkiem.

Ad. f) 26. (...) *Armator pozostaje odpowiedzialny za nawigację statku, ubezpieczenie, załogę i wszystkie inne sprawy, tak jakby prowadził żeglugę na swój własny rachunek*⁴⁵.

O znaczeniu tej klauzuli wspomniano już przy okazji omawiania klauzul 8, 11 i 16. Podkreślić należy, że formularz NYPE jest jednym z nielicznych, zawierających tak wyraźnie postawioną kwestię odpowiedzialności armatora statku w czarterze na czas za sprawy nawigacji. Przyporządkowanie tego rodzaju spraw armatorowi wynika, jak się wydaje, z natury samego czarteru. Armator statku, mimo oddania go do dyspozycji czarterującego, pozostaje nadal jego posiadaczem. Atrybutem posiadania jest faktyczna władza nad rzeczą, która w wypadku czarteru na czas przejawia się właśnie w fakcie pozostawienia w rękach armatora kierownictwa nawigacyjnego, sprawowanego za pośrednictwem kapitana statku.

Odpowiedzialność armatora za nawigację statku obejmuje nie tylko odpowiedzialność za błędy w nawigacji (*errors of navigation*), popełnione przez kapitana. Pojęcie nawigacji statku, użyte w omawianej klauzuli, powinno być rozumiane szerzej niż – tak jak w klasycznym ujęciu – jako sztuki prowadzenia statku. W takim szerokim znaczeniu do spraw dotyczących nawigacji trzeba zaliczyć

⁴⁵ Klauzula 26 NYPE w swym drugim zdaniu stanowi: (...) *The Owners to remain responsible for the navigation of the vessel, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.*

zarówno zagadnienia nautyczne (nawigację *sensu stricto*), jak i zapewnienie zdatności żeglugowej statku (w tym utrzymanie mechanizmów), a także zaopatrzenie statku w odpowiednie pomoce nawigacyjne (mapy, publikacje, sprzęt). Odpowiedzialność armatora wynikająca z tej klauzuli rozciąga się, bez wątpienia, na błędy popełnione przez kapitana i załogę podczas manewrowania statkiem, ale też obejmuje szkody powstałe w związku z obsługą statkowych urządzeń przeładunkowych, transportowych, itp. Nie jest to jednak odpowiedzialność nieograniczona. Armator może uzyskać zwolnienie z odpowiedzialności za „błąd w nawigacji” dzięki klauzuli 16, a w razie roszczeń za szkody spowodowane przez niedbałą nawigację (*negligent navigation*) lub inaczej: za zaniedbania i zaniechania w nawigacji lub zarządzaniu statkiem – może skorzystać z ekscepcji przewidzianych w Regułach hasko-visbijskich.

Judykacyjnym potwierdzeniem prawidłowości przyporządkowania spraw nawigacyjnych armatorowi, a zarazem przykładem oddzielenia sfery nawigacji i eksploatacji statku, może być orzeczenie w sprawie statku „Karin M”⁴⁶, w którym podjęta przez kapitana decyzja opóźnienia wyjścia statku z portu celem przeczekania pogody sztormowej, została oceniona za leżącą w jego wyłącznych kompetencjach oraz zaaprobowana przez arbitrów nowojorskiego arbitrażu w 1992 roku.

7. WPŁYW WARUNKÓW POGODOWYCH NA WYBÓR TRASY STATKU

Na zagadnienie wpływu warunków pogodowych na wybór trasy statku należy spojrzeć w szerszym wymiarze niż jedynie przez pryzmat konfliktu czarterujący – armator. Wydaje się, jakby w obecnych czasach coraz częściej lekceważono lub nie doceniano wpływu zjawisk atmosferycznych na żeglugę, jakby nie tolerowano istnienia złej pogody. Pasażerowie promów po odbyciu podróży przez nieco wzburzony kanał La Manche piszą skargi do gazet i straszą podjęciem kroków prawnych wobec linii promowych, krytykując kapitana, że miał śmiałość w takich warunkach wyjść z portu, że statkiem kołysało, przez co oni źle się czuli. Podróżujący statkiem handlowym po przepłynięciu w sztormie Zatoki Biskajskiej występują o odszkodowania twierdząc, że powinni być poinformowani o takiej ewentualności, zanim jeszcze wsiedli na statek. Ludzie spacerujący po porcie, widząc ogromny, stojący jak skała przy nabrzeżu statek, nie myślą o żywiole, jaki ich czeka na otwartym morzu i są bardzo zdziwieni, że taki kolos zaczyna poruszać się jak żywy zaraz po minięciu główek falochronu.

Może nie dziwić zbytnio takie podejście do spraw pogodowych ludzi z morzem na co dzień niezwiązanych. Budzić jednak musi zdziwienie zachowanie profesjonalistów, jakimi powinni być czarterujący statki, nierozumiejących problemów pogodowych i ryzyka z tym związanego oraz naciskających na kapitana, aby koniecznie

⁴⁶*The Karin M*, SMA 2869 (Arb. at N.Y. 1992).

przyprawił statek na czas, straszących konsekwencjami naruszenia klauzul, dotyczących prowadzenia podróży z największym pośpiechem lub niedotrzymania założonej w czarterze prędkości. Wielu agentów i maklerów morskich nie może zrozumieć, że statek zwalnia, gdy dostaje silny wiatr z dziobu, że o jego opóźnieniu mogą decydować czynniki, będące poza kontrolą kapitana i urzędników w biurach.

Błędna lub spóźniona decyzja, podjęta pod presją eksploatującego statek, może doprowadzić do szkód w ładunku lub statku, przewyższających wielokrotnie koszty związane z karami umownymi za opóźnienia w dostarczeniu towarów lub spalonego dodatkowo paliwa. I nie jest żadnym pocieszeniem dla kapitana świadomość, że armator byłby uprawniony do zadośćuczynienia ze strony czarterującego statek na czas, gdyby wykonanie przez niego polecenia czarterującego doprowadziło do uszkodzeń. Żadna klauzula *indemnity* nie zrekompensuje szkód poniesionych na zdrowiu przez członka załogi, który uległ wypadkowi w trakcie zabezpieczania zerwanego z mocowań ładunku podczas sztormu, jaki wydarzył się na trasie statku, narzuconej – mimo protestów kapitana – przez czarterującego. Odpowiedzialnością za błędy w nawigacji lub winą za jej niedbałe prowadzenie zostanie obciążony kapitan. Zresztą – jak twierdzi doktryna⁴⁷ – zasada kompensacji szkód (*indemnity*) nie rozciąga się na nawigację lub wypadki nawigacyjne, gdyż pozostają one w zakresie spraw, za jakie odpowiada armator.

Przy planowaniu przejścia oceanicznego kapitan nie może brać pod uwagę jedynie najkrótszej drogi między portami. Ta najkrótsza trasa nie zawsze jest najszybsza i najbezpieczniejsza. Jak już wspomniano wcześniej, najkrótszą odległością z punktu wyjścia do punktu przeznaczenia pod warunkiem, że nie ma żadnych przeszkód na trasie, jest koło wielkie między ich pozycjami. Jednakże warunki klimatyczne, takie jak np. występowanie prądów lub przeważające kierunki wiatrów, falowanie wiatrowe lub dominujący kierunek falowania martwego (*swell*), mogą prowadzić do wybrania dłuższej, „klimatycznej trasy”, na której można jednak osiągnąć wyższe prędkości nad dnem. Stąd użycie ortodromy zamiast loksodromy nie zawsze daje efekt oszczędności czasu i paliwa. Dla przykładu szacuje się, że przy przejściu przez północny Atlantyk użycie ortodromy daje szybsze przejście tylko w 13 procentach w skali roku dla statków płynących na wschód i zaledwie 2 procent dla statków udających się na zachód. Należy więc szukać drogi optymalnej, drogi, która jest bezpieczna pod względem nawigacyjnym, omija meteorologiczne przeszkody nawigacyjne i umożliwia osiągnięcie zamierzonego celu. Celem tym nie zawsze musi być dotarcie do portu przeznaczenia w jak najkrótszym czasie. Kryteriami służącymi do wyboru optymalnej drogi mogą być zarówno wymierne korzyści ekonomiczne, wynikające ze skrócenia czasu podróży i najmniejszego zużycia paliwa, jak i korzyści, wynikające z wyboru najlepszych warunków dla przewożonego konkretnego ładunku. W tym wypadku sprawa skrócenia czasu podróży oraz oszczędności paliwa mogą być drugorzędne.

⁴⁷ Tak np. A. Moccata, M. Mustill, S. Boyd w *Scrutton on Charterparties ...* s. 376; również W. Adameczak [w:] *Prawo morskie*, Bydgoszcz 1998, s. 552, na podstawie J. Wilson *Carriage of Goods by Sea*, London 1993, s. 117–119.

Wybór drogi optymalnej polega na takim ustaleniu i dostosowaniu kursu statku do aktualnej sytuacji meteorologicznej, aby zmniejszyć możliwie do minimum ujemny wpływ czynników klimatycznych, a przede wszystkim falowania na ruch statku, dlatego też kapitan przed podjęciem decyzji wyboru trasy na przejście oceaniczne, powinien zapoznać się i dokładnie przeanalizować dostępne pomoce zarówno nawigacyjne, jak i meteorologiczne.

Podstawowymi pomocami nawigacyjnymi przy wyborze drogi są wydawane przez Admiralicję Brytyjską specjalne nawigacyjne mapy drogowe (*Routeing Charts*) oraz publikacja *Drogi oceaniczne świata (Ocean Passages for the World)*. Mapy drogowe zawierają bogatą treść oraz w poglądowy sposób przekazują informacje o zalecanych trasach i warunkach nawigacyjnych w każdym miesiącu. Proponowane drogi pokazane są w formie graficznej i opisowej, łącznie z nazwami portów docelowych i odległościami między nimi. Na mapie znajdują się też informacje o prądach morskich, wiatrach, huraganach i o sytuacji lodowej. W *Drogach oceanicznych świata* kapitan może znaleźć szczegółowe opisy dróg morskich całego świata, łącznie z mapami informacyjnymi i wykresami, opisem cyrkulacji prądów powierzchniowych oraz wskazówki, jak wykorzystać znajomość warunków falowania do żeglugi. Przy korzystaniu z tych źródeł kapitan powinien jednak pamiętać, że zalecane trasy klimatyczne mogą w wielu wypadkach nie spełniać warunków drogi optymalnej, a nawet prowadzić do strat czasu lub sytuacji niekorzystnych dla przewożonego ładunku.

Drugim źródłem informacji są porady wyspecjalizowanych organizacji zarówno rządowych, jak i prywatnych firm konsultingowych, zajmujących się gromadzeniem danych o pogodzie i stanie morza na obszarach oceanicznych. Tzw. *weather routeing* jest szeroko wykorzystywane przy przejściach przez Atlantyk i Pacyfik. Oprócz wymienionej wcześniej amerykańskiej organizacji *Ocean Routes*, do bardziej znanych w Europie należą *Fleet Weather and Oceanographic Centre* z Northwood w Anglii, które oferuje prognozy TRAX (*Track Weather Forecasts*) oraz *Meteorological Office* z Bracknell. Podają one informacje o warunkach pogodowych wzdłuż proponowanej trasy przejścia, a także doradzają, jak zmienić trasę, aby uniknąć niekorzystnych warunków. Serwis składa się z porady wstępnej, wydanej 36 godzin przed wyjściem z portu, następnie co 12 godzin wysyłane są na statek analizy bieżącego stanu pogody w okolicach obranej trasy i 24-godzinne prognozy. W instytucjach tych pracują doświadczeni fachowcy: meteorolodzy i kapitanowie statków, dysponujący nowoczesnymi urządzeniami technicznymi, pozwalającymi na stałe monitorowanie warunków pogodowych na żądanym obszarze, komputerową analizę danych i prognozowanie zmian.

Kapitan statku nie może polegać tylko na jednym z opisanych powyżej źródeł. Powinien połączyć wszystkie dostępne informacje, zarówno te pozyskane z wydawnictw nawigacyjnych, jak i te otrzymane od firm prowadzących *weather routeing* oraz przeanalizować dane z biur meteorologicznych. Żegluga po optymalnej drodze będzie korzystna tylko wówczas, jeżeli przy jej wyborze kapitan uwzględni zalecenia klimatyczne, a wyboru trasy dokona na podstawie aktualnej, rzeczywistej sytuacji pogodowej, przy uwzględnieniu możliwości własnego statku w danym stanie załadowania. Poważny wpływ na podjęcie decyzji co do trasy ma też rodzaj

i jakość wyposażenia statku w urządzenia nawigacyjne i radiometeorologiczne. Trudno bowiem wyobrazić sobie żeglugę po nieznannej meteorologicznie trasie oceanicznej bez sprawnego odbiornika map faksymilowych i teleksu satelitarnego. Nie może być mowy o żegludze po optymalnej trasie bez, na bieżąco odbieranych, map analiz i prognoz falowania. Kapitan nie może bezkrytycznie ufać poradom wysyłanym drogą radiową, dotyczącym zmiany kursu i regulowania prędkości, nawet jeśli pochodzą z tak renomowanych organizacji doradczych jak *Ocean Routes*.

8. IMPLIKACJE DECYZJI IZBY LORDÓW

Od wyroku, jaki zapadł kilka miesięcy temu w sprawie roszczeń wynikłych z czarteru na czas statku „Hill Harmony”, nie ma już odwołania. Jest to *judicial precedent* i może on stać się podstawą do podobnych orzeczeń w podobnych sprawach w przyszłości. Angielskie sądy *The High Court* i *The Court of Appeal* są związane orzeczeniami *The House of Lords*. Sędziowie z Izby Lordów nie są co prawda związani – od kilkudziesięciu lat – swoimi poprzednimi decyzjami i mogą w przyszłości podobną sprawę rozpatrzyć inaczej, jednak bardzo rzadko w tej instytucji zapadają orzeczenia sprzeczne z poprzednimi⁴⁸. Nie należy się więc spodziewać, że w kolejnym sporze między armatorem a czarterującym wynikłym z błędnego rozumienia zakresu kompetencji stron i ich wpływu na decyzje kapitana statku, tenże angielski sąd apelacyjny wyda inne, odmienne, orzeczenie. Bez wątplenia można natomiast przyjąć, że wyrok Izby Lordów będzie miał wpływ na przyszłe decyzje podejmowane w podobnych sprawach w sądach polubownych (arbitrażach).

Trudno natomiast przewidzieć, jakie mogą być światowe, komercyjne implikacje tej decyzji. Wiadomość o werdykcie *The House of Lords* obiegała już świat żeglugowy. Jako pierwszy opublikował go dziennik *Lloyd's List* – już w kilka dni po ogłoszeniu wyroku, a następnie szeroko omawiał londyński *Lloyd's Maritime Law Newsletter* i nowojorski *The Arbitrator*⁴⁹. Komentowali go na łamach prasy przedstawiciele *The Nautical Institute*, ukazały się liczne wywiady z ludźmi zajmującymi się sprawami bezpieczeństwa żeglugi, prawnikami i kapitanami statków. Pojawiły się artykuły z różnymi komentarzami na internetowych stronach firm żeglugowych i ubezpieczeniowych. Padały wyrazy zdziwienia, niedowierzania, ale też zadowolenia i aprobaty. Opinie wahały się w zależności od usytuowania w branży żeglugowej osoby komentującej. Ludzie mający bezpośredni kontakt

⁴⁸ Do rzadkich przypadków podjęcia decyzji odmiennej od tej, którą *The House of Lords* podjął w przeszłości, należy decyzja sądu z 1991 roku, w której sędziowie uznali gwałt w małżeństwie za przestępstwo (obalając tym samym istniejącą od wieków zasadę prawną), a także dwukrotnie w tej samej sprawie wydany wyrok z 1999 roku, dotyczący apelacji w sprawie generała Pinocheta.

⁴⁹ *The Arbitrator* – kwartalnik wydawany przez nowojorskie stowarzyszenie arbitrow morskich SMA (*Society of Maritime Arbitrators, Inc.*).

ze sprawami bezpieczeństwa żeglugi i przedstawiciele armatorów ustosunkowywali się jednoznacznie negatywnie do wydanego wyroku. Przedstawiciele czarterujących i osoby związane z biznesem ładunkowym – z aprobatą. Opinie wypowiadających się na łamach prasy samych arbitrow morskich były podzielone, nie brak jednak było w nich troski o dalszy rozwój wydarzeń.

Można przypuszczać, że czarterujący statki na czas mogą odtąd z większą śmiałością próbować wywierać naciski na kapitanów, żądając bezwzględnego wykonywania swoich poleceń i podejmowania jeszcze bardziej ryzykownych działań, mających na celu dalsze obniżanie kosztów eksploatowanych przez siebie statków. Wśród nacisków tych, oprócz stałej presji na redukcję kosztów paliwa i czasu przejścia między portami, może znaleźć się również nakłanianie kapitana do niekorzystania z usług pilota tam, gdzie jego usługi nie są obowiązkowe, oraz ograniczanie liczby używanych podczas manewrów w porcie holowników lub wręcz rezygnacja z ich usług (jeżeli przepisy portowe na to zezwalają), a także – szczególnie w wypadku małych statków – rezygnacja z usług cumowników.

Jaki może być efekt takich nacisków i ingerencji osób trzecich w decyzje należące wyłącznie do kapitana – nietrudno sobie wyobrazić. Być może najbardziej obrazowym będzie tu przytoczenie przykładu z tragedii statku „Titanic” z kwietnia 1912 roku, do której w znacznej mierze przyczyniły się naciski przedstawiciela towarzystwa *White Star Line*, nakłaniającego kapitana do podążania z pełną prędkością i pokazania technicznych możliwości nowo zbudowanego statku. Statek nie zdobył „błękitnej wstęgi Atlantyku”, a kapitan – posiadający 28-letnie doświadczenie w kierowaniu statkami pasażerskimi – został uznany winnym nieprzestrzeżenia reguł bezpieczeństwa.

O stopniu skomplikowania sprawy „Hill Harmony” świadczy długość drogi, jaką przebyły roszczenia czarterującego statek na czas. Cztery szczeble drabiny jurysdykcyjnej, cztery wyroki: dwa na korzyść armatora i dwa na korzyść czarterującego. Wszystkie orzekające w sprawie instancje opierały się na tym samym materiale dowodowym. A jednak orzeczenia zapadały odmienne. Jeden z orzekających sędziów Izby Lordów, lord Hobhouse of Woodborough, stwierdził w swoim wystąpieniu na posiedzeniu w Izbie, iż „sądy niższych instancji nie miały racji, unieważniając decyzję zapadłą w arbitrażu, gdyż decyzja ta nie była błędna z prawnego punktu widzenia”. Równocześnie jednak nie zarzucono sądom niższych instancji, że ich własne decyzje były niezgodne z prawem. Tyle, że sędziowie ci przyjęli inny punkt wyjścia w swoim rozumowaniu, uznając, iż polecenia czarterującego dotyczyły nie zatrudnienia, ale nawigacji statku. Czy mieli takie prawo? Mieli, bo inaczej niż arbitrzy rozumieli gestie nawigacyjną i eksploatacyjną.

Inaczej też niż arbitrzy londyńscy – do sprawy będącej lustrzanym odbiciem zarzewia sporu z czarteru Hill Harmony – ustosunkowali się kilka lat wcześniej arbitrzy amerykańscy. Statek „Andros Mentor” został wyczarterowany na okres jednej podróży z Vancouver na Filipiny. Czarterujący wydał kapitanowi polecenie podążenia drogą rekomendowaną przez swoje służby. Kapitan odmówił i zastosował się do wskazówek służb armatora, wybierając trasę biegnącą bardziej na południe i dłuższą o około 688 mil. Decyzję swą opierał na doświadczeniu, jakie miał w przejściach przez Pacyfik i wierze, że droga biegnąca bardziej na południe

jest bezpieczniejsza i bardziej ekonomiczna. Czarterujący nie zgodził się uiścić opłaty czarterowej za dodatkowy czas zużyty na wykonanie podróży. Sprawa trafiła w 1985 roku do nowojorskiego arbitrażu⁵⁰, który w swoim orzeczeniu uznał podjętą przez kapitana decyzję podążenia trasą rekomendowaną przez służby armatora za uzasadnioną.

Te dwa niemal identyczne przypadki i dwa diametralnie różne ich rozstrzygnięcia wskazują jeszcze raz, że odpowiedź na pytanie: czy kapitan miał prawo podjęcia samodzielnej decyzji, dotyczącej wyboru trasy statku, lub – odwracając role – czy czarterujący miał prawo nakazać kapitanowi skierować statek wybraną przez siebie drogą, nie może być w pełni jednoznaczna i jedynie zgodna z werdyktem zapadłym przed angielskim sądem Izby Lordów.

Na zakończenie należy jeszcze wskazać na jeden ważny czynnik, któremu nie poświęcono zbyt dużo uwagi zarówno podczas postępowania w arbitrażu, jak i podczas rozprawy w *The House of Lords*. Chodzi o ukazanie właściwej relacji między władzą (w sensie uprawnień) i odpowiedzialnością za władcze decyzje podejmowane tak przez kapitana, jak i czarterującego statek. W obu niekorzystnych dla kapitana i armatora wyrokach orzekający próbowali jak gdyby umniejszyć prawo kapitana do decydowania o kursach statku, ale nie zdejmowali jednocześnie z niego odpowiedzialności za następstwa takich decyzji. Tym bardziej nie było mowy o zwiększeniu odpowiedzialności czarterującego, ingerującego w nawigacyjne decyzje kapitana. A przecież *władza i odpowiedzialność są na ogół nierozdzielne, a odczuwalne jest to szczególnie na morzu, gdzie statki nadal znikają bez śladu, a ich załogi i ładunek są ciągle narażone na niebezpieczeństwo żywiołu. Powoduje to konieczność szczególnie starannego planowania podróży, z uwzględnieniem czynników, o których czarterujący i jego służby mają niewielkie pojęcie. (...) Nie zapominajmy, że ani czarterujący, ani jego meteorolodzy nie towarzyszą statkowi, gdy ten jest w morzu, ale pozostają w swoich komfortowych biurach, siedząc wygodnie przed swoimi komputerami*⁵¹.

Wydaje się więc, że czarterujący statek na czas mógłby mieć prawo do ingerowania w decyzje nawigacyjne podejmowane przez kapitana jedynie wówczas, gdyby ponosił pełną za nie odpowiedzialność. Jediną możliwą taką sytuacją jest przejście przez czarterującego całkowitej kontroli nad statkiem i tym samym uzyskanie pełnej władzy nad kapitanem, przysługującej jedynie pracodawcy. A taką prawną możliwość daje jedynie czarter *bareboat*. W każdym innym przypadku zostałyby naruszona istota i sens instytucji czarteru na czas. Trzeba też pamiętać, że nawet w stosunkach armator (pracodawca) – kapitan (podwładny) ostateczna decyzja w krytycznym momencie na morzu i tak należy tylko do jednej osoby.

⁵⁰ *The Andros Mentor*, SMA 2125 (Arb. at N.Y.) 1985.

⁵¹ Cytat z wypowiedzi, jaką udzielił dla *The Arbitrator* z kwietnia 2000 r. dyrektor i były przewodniczący stowarzyszenia arbitrow morskich SMA z Nowego Yorku – Henry E. Engelbrecht.

**THE RIGHT OF A TIME CHARTERER TO INTERFERE
IN THE CAPTAIN'S NAVIGATIONAL DECISIONS
(Summary)**

In article 184, § 1 of the Maritime Code (article 188 § 1 of the New Maritime Code), Polish law defines time charter as a contract by which the ship-owner agrees, for remuneration, to hand over to the control of the chartering party a vessel with its crew for a defined period of time or for the duration of one or several successive voyages for purposes defined by the contract.

The chartering party has the right only to give the captain instructions in the matter of the exploitation of the ship and within limits set out in the charter contract. The scope within which the crew is under the command of the charterer can be fixed by the parties to the contract.

Almost all authors of handbooks on maritime law and of studies of chartering are agreed that the temporary charterer of a vessel does not have any right to interfere in navigational matters.