

1. CARGO DAMAGE, LOSS AND SHORTAGE

ing the loading, stowing, carrying, and discharging, are done properly and carefully. Moreover, the carrier must ensure that the cargo is properly cared for and kept so that the condition of the cargo is maintained. The Master should be fully aware of any special attention that the cargo may require. Information and instructions with regard to the treatment of cargo should be sought in writing from the shipper. If the Master has any reservations about this information, he should request the assistance of owners or their local agents who may appoint an independent surveyor, or expert. The Master should ensure that all the crew members are also aware of their individual responsibilities concerning the cargo operations, in particular, with regard to the supervision and control of stevedores and the stowage and securing of the cargo.

The carrier may be held responsible for any problems which arise out of any of the cargo handling operations which he has contracted to undertake or arrange. In addition, the carrier will be held responsible for any cargo handling operations for which, under the local laws, he is primarily responsible, whether or not he has contractually undertaken to do these operations. Therefore, it is essential that the Master is aware of the local laws, custom, and practices as well as the provisions in the relevant contracts which relate to cargo handling operations. The owners' local agents or local P&I correspondents should be able to advise him of local laws which dictate that particular cargo operations fall within the carriers' responsibility.

If a particular cargo handling operation, which is the carrier's responsibility, is not carried out properly, the carrier will be unable to avoid liability if loss or damage occurs to the cargo even if the Master inserts into the statement of facts an endorsement stating that the carrier is not responsible. Such endorsement may be of evidential value for indemnity proceedings and the Master may note on the statement of facts or in correspondence any irregularities relating to the cargo handling operations.

cje ładunkowe, łącznie z załadunkiem, szałauowaniem, przewozem i wyładunkiem były wykonane właściwie i starannie. Ponadto przewoźnik musi zapewnić właściwą opiekę nad ładunkiem, tak aby jego stan nie uległ pogorszeniu. Kapitan musi wiedzieć o szczególnych wymaganiach dotyczących postępowania z ładunkiem. Informacje i instrukcje z tym związane powinien dostarczyć mu na piśmie załadowca. Jeśli kapitan ma jakiegokolwiek zastrzeżenia dotyczące tych informacji, powinien zwrócić się z prośbą o pomoc do armatora lub też miejscowego agenta, którzy mogą wyznaczyć niezależnego inspektora lub eksperta. Kapitan powinien dopilnować, aby wszyscy członkowie załogi znali swe obowiązki związane z operacjami przeładunkowymi, a w szczególności związane z nadzorem i kontrolą sztauerów oraz szałauowaniem i mocowaniem ładunku

Przewoźnik może być uznany odpowiedzialnym za wszelkie problemy wynikłe w trakcie operacji przeładunkowych, które podjął się zgodnie z umową wykonywać lub organizować. Ponadto przewoźnik będzie odpowiedzialny za operacje przeładunkowe, jeśli tak stanowi prawo miejscowe, niezależnie od tego czy wynika to z obowiązującej umowy czy też nie. Dlatego jest szczególnie ważne, by kapitan był świadom miejscowych przepisów prawnych, zwyczajów oraz praktyk, a jednocześnie znał klauzule umów odnoszące się do operacji przeładunkowych. Miejscowi agenci i korespondenci P&I powinni być w stanie wskazać mu miejscowe przepisy nakładające na przewoźnika odpowiedzialność za poszczególne operacje przeładunkowe.

Jeśli dana operacja przeładunkowa, za którą przewoźnik ponosi odpowiedzialność, jest prowadzona niewłaściwie, przewoźnik nie może uniknąć odpowiedzialności za straty i uszkodzenia ładunku, nawet jeśli na raporcie zestawienia faktów naniesie uwagę ją odrzucającą. Uwaga taka ma jednak wartość dowodową w postępowaniu odszkodowawczym*. Dlatego też kapitan powinien wykazywać wszelkie uchybienia w operacjach przeładunkowych** nanosząc uwagi na raporcie zestawienia faktów oraz w korespondencji (*przypisy na str. następnej*).

1. UTRATA ŁADUNKU, BRAKI, USZKODZENIA

The standard of care required of the carrier is independent of the usual custom or practice. The carrier's obligation is to look after the cargo properly and carefully and it will be no defence to a claim for damage to say that the cargo was carried in accordance with usual practice.

Poziom staranności wymagany od przewoźnika jest niezależny od zwyczaju lub praktyki. Zobowiązanie przewoźnika polega na starannej i ciągłej opiece nad ładunkiem; nie można więc oddalić roszczenia o uszkodzenie ładunku tłumacząc się, że był przewożony zgodnie z istniejącą praktyką.

**Komentarz:* Uwagi takie rzeczywiście nie zwalniają przewoźnika od odpowiedzialności ale są bardzo przydatne w negocjacjach z ubezpieczycielami ładunku. Przykład: ubezpieczyciel ładunku może uznać, iż przewoźnik w danych okolicznościach wyczerpał wszystkie możliwości wydania ładunku w dobrym stanie i zgodzić się na rezygnację z części roszczonej sumy.

***Komentarz:* Zgodnie z kodeksem morskim art.85 §1 "Kapitan obowiązany jest dbać, aby ładunek był należycie załadowany i zabezpieczony oraz wyładowany, chociażby czynności te powierzono osobom trudniącym się zawodowo takimi czynnościami." Armator ma jednak prawo do regresu do sztauera, który spowodował uszkodzenie ładunku. Kontrakty sztauerskie, zawarte między armatorem i sztauera w poszczególnych portach do których statki zawijają w żegludze regularnej, zawierają klauzule o odpowiedzialności sztauera za szkody spowodowane winą lub niedbalstwem własnym lub pracowników. Kontrakty często ustalają ograniczenia odpowiedzialności sztauera według zwyczaju portowego lub warunków jego własnego ubezpieczenia. Mogą również zawierać klauzulę umożliwiającą sztauerowi skorzystanie z przysługującego przewoźnikowi przywileju do ograniczenia odpowiedzialności od jednej sztuki ładunku lub wagi zgodnie z Regulami Hasko-Visbijskimi pod warunkiem, że konosament również takie postanowienie zawiera.

Przykładem skutecznego zastosowania klauzul ograniczających odpowiedzialność przewoźnika i jego sztauera może być następujące zdarzenie w porcie Baltimore: z powodu nieostrożnej jazdy sztauera, wprowadzającego roll-trajlera z ciężką skrzynią przez rampę statku ro-ro, skrzynia spadła na nabrzeże i jej zawartość uległa uszkodzeniu. Statek natychmiast obciążył firmę sztauerską odpowiedzialnością na piśmie i wezwał korespondenta P&I do wspólnych oględzin. Przewoźnik, do którego odbiorcy skierowali pozew na kwotę USD 400 000,-z tytułu kosztów naprawy, przypozywał firmę sztauerską, która w odpowiedzi na pozew powoływała się na warunki kontraktu, pozwalające ograniczyć jej odpowiedzialność tak samo jak przewoźnik. Z kolei przewoźnik powoływał się na odpowiednie klauzule własnego konosamentu pozwalające ograniczyć odpowiedzialność za jedną sztukę ładunku do USD 500 oraz wskazał winę sztauera. Sąd uznał przedstawione dowody za odpowiednie i zasądził od firmy sztauerskiej odszkodowanie na rzecz odbiorców w wysokości USD 500.- zwalniając przewoźnika od odpowiedzialności. Bardzo ważnym dowodem w tym przypadku było stwierdzenie, że szkoda powstała w trakcie wyładunku, gdyż w przypadku uszkodzenia ładunku poza zasięgiem odpowiedzialności statku, ograniczenie odpowiedzialności sztauera byłoby niemożliwe.

Zalecenie, aby na raporcie zestawienia faktów lub korespondencyjnie wykazać wszelkie uchybienia w pracy sztauerów ma skutek jedynie pod warunkiem, że oficerowie odpowiedzialni za właściwy przeładunek na bieżąco żądają odformanów poprawy złej pracy sztauerów np. zaniechania używania niewłaściwego sprzętu, stosowania niebezpiecznych sposobów przeładunku, używania haków, celowego uszkadzania ładunku itp. Gdy interwencja nie odnosi skutku, należy wystosować list obciążający firmę sztauerską odpowiedzialnością za skutki złej pracy, wskazując konkretnie na czym polegała, kiedy, gdzie i jaki ładunek został uszkodzony i kto został o tym stanie poinformowany. W niektórych portach nie ma jednak praktycznych możliwości skutecznej interwencji i dochodzenia roszczeń regresowych do sztauerów. W takich przypadkach zapisy w dziennikach okrętowych i sam fakt nanoszenia uwag do raportów wyładunkowych i kopie wystosowanych listów obciążających pozwolą na wykazanie staranności i na wynegocjonowanie odpowiednio korzystnych warunków likwidacji roszczenia. Pozwolą również na uzyskanie zwrotu wypłaconego odszkodowania od ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej armatora, po udowodnieniu nieskuteczności regresu do sprawcy szkody.

8. GENERAL AVERAGE

- / Cost of damage caused by water or any other methods used to extinguish the fire
- / Cost of repair if ship's structure has to be altered to gain access to fire
- / Value of any cargo damaged or jettisoned during efforts to control fire
- / Cost of using the ship's equipment and the wages of the crew during the general average incident
- wartość strat spowodowanych przez wodę lub każdą inną technikę gaszenia pożaru;
- / koszty naprawy zmian w konstrukcji statku, dokonanych dla uzyskania dostępu do ognia;
- / wartość ładunku uszkodzonego lub wyrzuconego za burtę w czasie działań mających na celu opanowanie pożaru;
- / koszty zużytego wyposażenia statku i wynagrodzenie załogi podczas awarii wspólnej.

In another example, if a vessel runs aground in a dangerous position, the following items would make up the general average loss:

- / Costs of tugs to refloat the vessel, including the value of any salvage award
- / Cost of running ship's engines and other equipment to assist refloating
- / Costs of discharging cargo into lighters and the cost of reloading
- / Costs of pollution removal if cargo has been jettisoned and the value of the lost cargo
- / Stores consumed and wages paid to crew during the general average incident.
- W innym przykładzie, dla statku, który wszedł na mieliznę w niebezpiecznym miejscu, do awarii wspólnej zaliczane są:
- / koszty holowników użytych w akcji ściągania statku z mielizny, wraz z wynagrodzeniem ratowniczym;
- / koszty pracy silników oraz innego wyposażenia statkowego użytego w celu odzyskania pływalności;
- / koszty wyładunku ładunku na barki i ponownego jego załadunku;
- / koszty usuwania zanieczyszczenia środowiska przez ładunek, jeśli został wyrzucony za burtę oraz wartość utraconego ładunku;
- / wykorzystane zapasy oraz wynagrodzenie załogi w okresie awarii wspólnej.

It is important to note that items of particular average are not calculated as part of the general average loss. In the grounding and fire situation, for example, damage caused to vessel as a consequence of the grounding would not be a part of the general average loss, but would form a hull and machinery claim.

Należy zwrócić uwagę, że straty awarii partycularnej nie są wliczane do awarii wspólnej. Na przykład, w przypadku wejścia na mieliznę i pożaru, uszkodzenie statku wskutek wejścia na mieliznę nie stanie się częścią strat awarii wspólnej, ale będzie roszczeniem do ubezpieczycieli kadłuba oraz maszyny.

' Tekst oryginalny nie pozwala wnioskować, czy chodzi o regułę VII Reguł York-Antwerpii 1974- "Uszkodzenie maszyn i kotłów", która jest dość istotna, czy też tylko o zużyte paliwo. Reguła ta pozwala zaliczyć do awarii wspólnej szkodę wyrządzoną przy usiłowaniu odzyskania pływalności jakimkolwiek maszynom i kotłom statku, znajdującego się na gruncie i będącego w niebezpieczeństwie. Straty te ocenia ekspert na podstawie danych nawigacyjnych i maszynowych z akcji usiłowania odzyskania pływalności, uzyskanych ze statku oraz na podstawie ekspertyzy stanu maszyny stwierdzonym po tej akcji.(przyp. H.P.)

8. AWARIA WSPÓLNA

Who are the Interested Parties and how is General Average assessed?

The general average incident will necessarily involve some part of the cargo or ship being sacrificed or extra expenditure being incurred to save the entire venture. The interested parties to the maritime venture, normally the ship owner, the cargo owner, and the charterer, will compensate the party who has suffered the general average loss by making contributions in proportion to the value of their relative interests in the venture as a whole.

The shipowner's interest in the venture is determined by the current value of the vessel at the termination of the venture. Time charter hire is normally excluded from owner's total interest but may be included depending on the terms of the charter. In voyage charters, the amount of bunkers onboard would be included in the ship owner's valuation.

The time charterer's interest in the venture is determined by the value of bunkers remaining onboard at the time of the incident, plus the freight at risk on the voyage.

The cargo owner's interest is determined by the sound market value of the cargo on the last day of discharge.

The assessment of each party's contribution is called an "average adjustment". In recent times, the principles by which an adjustment is made are generally governed by the "York-Antwerp Rules, 1994". The rules ensure that all average adjustments conform to an international standard.

**Komentarz:* w praktyce nie korzysta się z ustaleń wartości rynkowych uczestniczącego ładunku, lecz opiera się rozliczenia na wartości CIF ładunku z uwzględnieniem strat partykularnych i poświęceń ładunku w awarii wspólnej.

***Komentarz:* w roku 1990 zmieniono regułę VI, umożliwiając zaliczenie do wydatków awarii wspólnej kosztów ponoszonych w akcji ratowniczej, mających na celu zapobieganie lub zmniejszenie zagrożenia zanieczyszczenia środowiska. Ma to związek z treścią nowych formularzy umów ratowniczych LOF1990, które przyznają ratownikom prawo do wynagrodzenia lub pokrycia ich kosztów za ponoszone starania o ochronę środowiska. W związku z tym w konosamentach i czarterach spotyka się już klauzule awarii wspólnej o następującej treści: "General average, if any, to be adjusted according to York Antwerp Rules 1974, as amended 1990". W 1994 (C.M.J) uchwalono nowe Reguły, które od tego czasu obowiązują w krajach, które brały udział w konferencji w Sydney 8.10.1994r.

Kim są strony zainteresowane i jak jest rozliczana awaria wspólna?

Warunkiem zaistnienia awarii wspólnej jest dokonanie nadzwyczajnego poświęcenia części ładunku lub statku, albo rozmyślne poniesienie wydatków zmierzających do uratowania przedsięwzięcia jako całości. Strony zaangażowane w przedsięwzięciu morskim, zwykle armator, właściciel ładunku i czarterujący, wyrównują stratę poniesioną przez jedną ze stron w ramach awarii wspólnej, dzieląc stratę i pokrywając ją w proporcji do ich relatywnego udziału w całości przedsięwzięcia.

Zainteresowanie armatora w przedsięwzięciu jest określone aktualną wartością statku w chwili przerwania podróży morskiej. Opłata czarterowa nie jest zwykle wliczana do całkowitego udziału armatora, ale może zostać wliczona, jeśli przewidują to warunki czarteru. W czarterze na podróż, ilość paliwa znajdującego się na burcie może zostać wliczona jako wartość uczestnicząca ze strony armatora.

Zainteresowanie czarterującego na czas w przedsięwzięciu jest określone przez wartość paliwa pozostałego na burcie w chwili wypadku oraz frachtu objętego ryzykiem utraty.

Zainteresowanie właściciela ładunku jest określone rozsądną wartością rynkową nieuszkodzonego ładunku w ostatnim dniu wyładunku*.

Rozliczenie udziału każdej ze stron określone jest mianem *dyspaszy*. Zasady, w oparciu o które obecnie przeprowadza się rozliczenie awarii wspólnej, zawarte są w *Regułach Yorku i Antwerpii z 1994 r.*** Zgodnie z przepisami, dyspasze muszą odpowiadać międzynarodowym standartom.