

MAREK CZERNIS*

ETERNAL BLISS – DEMURRAGE JAKO MAKSYMALNA KWOTA ODSZKODOWANIA

Orzeczenie w sprawie *K Line Pte Limited and Priminds Shipping (HK) Co. Limited* [2021] EWCA Civ 1712 (*Eternal Bliss*)

W przypadku ustalonego w czarterze na podróż przestojowego (*demurrage*), powstałe w rezultacie podróży frachtowej szkody z tytułu przekroczenia okresu ładowania (*laytime*), ograniczone zostają wyłącznie do kwoty ustalonego i naliczonego przestojowego. Niezależnie zatem od skali, rodzaju i charakteru szkód, jakie może ponieść armator na skutek opóźnień w załadunku statku (ponad okres ustalony w *laytime*), skwantyfikowana umownie w *demurrage* szkoda, stanowi „górną granicę” odpowiedzialności czarterującego.

GŁOSA

W dniu 18 listopada 2021 r. Sąd Apelacyjny (Court of Appeal (Civil Division)), w składzie Lord Geoffrey Vos (Master of Rolls), Lord Justice Newey oraz Lord Justice Males, wydali bardzo oczekiwane przez środowisko morskie orzeczenie w sprawie *K Line Pte Limited and Priminds Shipping (HK) Co. Limited* [2021] EWCA Civ 1712 (zwane dalej *Eternal Bliss*).

Sprawa została skierowana do Sądu (High Court of Justice Business and Property Courts of England and Wales, Queens’s Bench Division Commercial Court (QBD)), jako rozstrzygnięcie wstępnego zagadnienia prawnego zgodnie z sec. 45, Arbitration Act 1996. Od Wyroku Sądu I Instancji (Sędzia Andrew Baker) złożona została apelacja przez stronę czarterującą do Sądu Apelacyjnego.

Stan faktyczny sprawy, w dużym uogólnieniu, przedstawiał się następująco. Statek *Eternal Bliss* wycarterowany został na podróż, na przewóz soi w relacji Brazylia – Chiny. Umowa czarteru oparta na formularzu NORGRAIN, przewidywała, między innymi płatność przestojowego (*demurrage*) w ustalonej

* Marek Czernis, radca prawny, kancelaria@czernis.pl

stawce dziennej (lub pro rata). Po przybyciu do portu wyładunku, statek został przetrzymany na kotwiczowisku przez 31 dni, z uwagi na kongestie w porcie i brak powierzchni magazynowej w porcie. Na skutek przetrzymania statku, ładunek uległ uszkodzeniu. Odbiorca ładunku wystąpił z roszczeniem odszkodowawczym w stosunku do przewoźnika, który w ramach ugody zapłacił kwotę 1.1 mln USD tytułem odszkodowania. Czarterujący zapłacił przewoźnikowi pełną kwotę należnego za przetrzymanie statku *demurrage*.

Przewoźnik wszczął postępowanie arbitrażowe, przeciwko czarterującym występując z roszczeniem regresowym o zwrot pełnej kwoty odszkodowania ładunkowego, które przewoźnik zapłacił odbiorcy ładunku. Sąd Gospodarczy (QBD), poproszony został o rozstrzygnięcie fundamentalnie istotnego zagadnienia prawnego, czy czarterujący są zobowiązani do zapłaty dodatkowego odszkodowania, ponad kwotę wypłaconego *demurrage*. To zagadnienie prawne, pomimo długiej i ożywionej polemiki jurydycznej i doktrynalnej nigdy nie zostało dotąd ostatecznie rozstrzygnięte w systemie prawa angielskiego.

Dla zrozumienia ustaleń Sądu I Instancji oraz Sądu Apelacyjnego w niniejszej sprawie, koniecznym jest przybliżenie historii jurydycznej (precedensowej) tej kwestii prawnej.

Poczynając od precedensu *Aktieselskabet Reidar Arcos* [1927] 1 K.B. 352, a kończąc na *Superfos Chartering A/S v N.B.R (London) Ltd. (The Saturnia)* [1987] 2 Lloyd's Rep. 42, ustalonym jest, iż przestoje jest umownie ustalonym sposobem odszkodowania, w formie zryczałtowanej kwoty, swoistej kary umownej (*liquidated damages*), którą czarterujący jest zobowiązany do zapłacenia armatorowi z tytułu naruszenia umowy czarteru na podróż przez przekroczenie właściwego dla danej umowy okresu ładowania (*laytime, laydays*).

Precedens *Suisse Atlantique v NV Rotterdamsche* [1965] 1 Lloyd's Rep. 166; [1967] 1 A.C. 361, HL, potwierdził również, iż tak ustalony *demurrage* ustala pełną kwotę odszkodowania z tytułu naruszenia umowy przez czarterujących polegającą na przekroczeniu *laytime* i odpowiedzialności czarterujących z tego tytułu jest ograniczona wyłącznie do kwoty ustalonego przestoju. W sprawie *Suisse Atlantique* [1967], statek był zafrachtowany w ramach tzw. konsekwentnego czarteru na podróż (*consecutive voyage charter*) – to jest czarteru, w którym czarterujący był zobowiązany do wykonania określonej liczby podróży (czarterów na podróż) w ramach jednego, określonego w czasie, czarteru głównego. W ramach tego czarteru, armator uzyskiwał fracht za każdą odrębnie wykonaną podróż. W ramach kolejnych podróży, czarterujący, w sposób zamierzony, z pełną premedytacją opóźniał procesy za/wyładunkowe (za każdym razem przechodząc na dłuższy *demurrage*). W efekcie powyższego, zawinonego procederu zredukowała się znacznie liczba podróży przewidzianych w danej konsekwentnej umowie czarteru. Armator wystąpił z roszczeniem odszkodowawczym z tytułu utraconego frachtu (za podróże które nie doszły do

skutku). Izba Lordów przesądziła jednoznacznie, iż poza kwotą należnego *demurrage*, armatorowi nie przysługuje żadne inne odszkodowanie, innymi słowy: *the shipowner's claim for lost freight*.

W sprawie *Suisse Atlantique* [1967] mamy do czynienia z „jednorodną” strukturą przyczynowo-skutkową. Zwłoka w załadunku statku, skutkująca w przejściu statku na *demurrage* oraz wynikająca w konsekwencji powyższego utrata zarobku (utrata frachtu). Przyjęcie, iż *demurrage* jest pełną i maksymalną kwotą odszkodowania jest logiczną konsekwencją, *ratio legis*, instytucji *demurrage* – to jest odszkodowawczego zrekompensowania armatorowi utraconych zdolności zarobkowych statku. Z tych właśnie powodów, znacznie wcześniej, bo już w 1917 r. precedens *Inverkip Steamship Co. v Bunge & Co* [1917] 2 K.B. 193 ustanowił podobną zasadę nawet w sytuacji, w której przyczyną wejścia statku na przestojowej (*demurrage*) było naruszenie przez czarterujących innego obowiązku niż obowiązku załadunku statku, w przewidzianym umową czasie (w *laytime*). Innymi słowy, niezależnie od tego czy przyczyną zwłoki w załadunku, jest naruszenie przez czarterujących obowiązku do dokonania tych operacji w ściśle określonym *lay-time*, czy też przyczyną takiej zwłoki jest naruszenie przez czarterujących innego obowiązku czarterowego, odszkodowanie z takich tytułów *is likewise limited to the amount of demurrage* (zob. również *National Shipping v BP* [2010] EWHC, 3043 (Comm)).

W sprawie *Chandris v Isbrandtsen Moller* [1951] 1 K.B.240, rozpatrywano inną sytuację. Na skutek załadowania przez czarterujących ładunku niebezpiecznego nastąpiło opóźnienie w załadunku statku oraz ponadto armator poniósł dodatkowe szkody. Innymi słowy, jak to ujęto w orzeczeniu, armator poniósł to *separate heads of loss* (lub *to separate types of loss*). Sąd stanął na stanowisku, iż w takich okolicznościach armatorowi przysługują dwa typy odszkodowania. Jedno, z tytułu zwłoki w załadunku – i to w oczywisty sposób winno być pokryte przez płatności „przestojowego” (*demurrage*). Drugie, niezależnie of „*demurrage*” powinno być ustalone w oparciu o ustalenie jakie dodatkowe szkody poniósł armator na skutek załadowania przez czarterującego ładunku niebezpiecznego. W przypadku *Chandris* [1951], zakres szkód był ograniczony (bo tylko do kosztów przeglądu i inspekcji ładunku przez surwejera). Gdyby jednak ładunek niebezpieczny uszkodził statek, nic nie stoi na przeszkodzie, aby w oparciu o zasadę z *Chandris* [1951], ustalić i zasądzić odszkodowanie z tego tytułu (poza, powtórzmy to jeszcze raz, należnym z tytułu zwłoki *demurrage*).

Dotychczas więc można przyjąć, iż trzy zasady, zostały ustalone precedensowo i jako takie są wiążące prawnie. Po pierwsze (za *Suisse Atlantique* [1967]), naruszenie przez czarterujących obowiązku za/wyładunku w okresie ładowania (*laytime*) jeżeli skutkuje tylko w zwłoce załadunku (i utraty z tego tytułu przez armatora, zdolności zarobkowych statku), może być i jest zlimitowane do odszkodowania ustalonego w „*demurrage*”. Po drugie (za *Inverkip* [1917]) jeżeli

poza naruszeniem przez czarterujących obowiązku za/wyładunku w *laydays*, nastąpi naruszenie przez czarterujących innego obowiązku czarterowego, ale skutki obu naruszeń sprowadzają się do powstania zwłoki w za/wyładunku, zakres odpowiedzialności czarterującego, jest podobny jak w *Suisse Atlantique* [1967] i sprowadza się do obowiązku płatności kwoty *demurrage*. Po trzecie (za *Chandris* [1951]), jeżeli nastąpiło naruszenie przez czarterującego innego w obowiązku czarterowego (innego niż obowiązku za/wyładunku w terminie czarterowym), ale skutkiem takiego, innego naruszenia jest zarówno zwłoka w za/wyładunku jak i inne szkody po stronie „statku”/armatora, wówczas obowiązek odszkodowawczy czarterującego może obejmować zarówno płatność „*demurrage*” (z tytułu powstałej) jak i dodatkowe odszkodowanie, ustalone na zasadach ogólnych (z tytułu dodatkowych szkód poniesionych przez „statek”/armatora).

Przedmiotem sporu jurydycznego (do czasu rozważanego tu orzeczenia w sprawie *Eternal Bliss* [2021]) była następująca kwestia – jeżeli zwłoka w załadunku (a więc naruszenie przez czarterujących obowiązku załadunku w terminie – *laytime*) spowoduje obok „klasycznej” z tego tytułu szkody (utruty zarobku/frachtu) innego typu/rodzaju szkody, to czy armator statku może, w takich okolicznościach domagać się obok oczywistej płatności *demurrage*, zapłaty przez czarterujących dodatkowego odszkodowania?

Na tle tego pytania wyróżniły się dwa nurty jurydyczne. Jeden, zapoczątkowany został przez orzeczenie *Aktieselskabet Reidar v Arcos* [1927] 1 K.B. 352. Sprawa dotyczyła, załadunku drewna. Na skutek zwłoki czarterującej, statek przekroczył okres ładowania (*laytime*). Jednocześnie zwłoka spowodowała, iż statek przeszedł z tzw. załadunku letniego (*summer deck load*) na załadunek zimowy (*winter deck load*), który nie nastąpiłyby gdyby czarterujący dokonał załadunku w ustalonym *laytime*. Skutkiem powyższego, koniecznym było ograniczenie ilości załadowanego drewna, co spowodowało w rezultacie utratę części frachtu przez armatora. Sąd stanął na stanowisku, iż w takich okolicznościach, naruszenie przez czarterujących jednego obowiązku (załadunku towaru w terminie) skutkujące w powstaniu dwóch odrębnych typów szkód (*two heads of loss*), uzasadnia zasądzenia dwóch typów odszkodowań – *demurrage* (z tytułu poniesionej na skutek zwłoki utraty zdolności zarobkowych statku) oraz szkody z tytułu utraconego frachtu (spowodowanego koniecznością załadunku mniejszej ilości ładunku). Ten kierunek jurydyczny, znalazł uznanie w szeregu innych, kolejnych orzeczeniach, jak *Total Transport Corp. v Amoco Transport (The Altus)* [1985] 1 Lloyd’s Rep. 423 czy *Adelfamar SA v Silos E. Mangini Martini SpA* 1 Lloyd’s Rep. 166. Scrutton, opowiedział się za tą linią orzecznictwa, stwierdzając: „where there is no further breach of charter beyond the failure to load or discharge within, the lay-days, but the charterer’s breach causes the shipowner damage in addition to the detention of the ship, the position is not clear but it is submitted that the better interpretation of

Aktieselskabet Reidar v Arcos is that these losses can be recovered in addition to demurrage”.

Druga, konkurencyjna do *Reidar v Arcos* [1927], linia orzecznicza rozpoczęta została przez głośny precedens (*Suisse Atlantique v NV Rotterdamsche* [1965] 1 Lloyd’s Rep. 166, 533 CA; [1967] 1 A.C. 361 HL). W oparciu o *Suisse Atlantique* sędzia Potter w sprawie *Richco International Ltd v Alfred C. Toepfer International GmbH (The Bonde)* [1991] 1 Lloyd’s Rep. 136, stanął jednoznacznie na stanowisku, iż jeżeli czarterujący naruszył jedynie obowiązek dokonania załadunku w terminie *laytime*, ale takie naruszenie spowodowało, poza szkodą wynikłą z przetrzymania statku ponad okres ładowania, także inne szkody, to niezależnie od zaistnienia *different head of loss*, armator uprawniony jest do uzyskania tylko jednej formy odszkodowania – ustalonej w umowie czarteru kwoty *demurrage*. Innymi słowy, ta forma odszkodowania, stanowiąca klasyczną formę kary umownej (*liquidated damage*), wyczerpuje, w tych okolicznościach, pełen zakres odszkodowawczy. *The Bonde* [1991], znalazło uznanie w innych orzeczeniach, jak na przykład *Pentonville v Transfield (The Johnny K)* [2006] 1 Lloyd’s Rep. 666, czy *The Luxmar* [2006] 2 Lloyd’s Rep. 543; [2007] 2 Lloyd’s Rep. 542 (CA). To stanowisko też, w zdecydowanej części, przywoływane było jako *good law*, w orzecznictwie arbitrażu angielskiego.

Sprawa *Eternal Bliss*, pozwoliła wreszcie rozstrzygnąć to zagadnienie prawne w systemie prawa angielskiego. Jednocześnie pokazała, iż w istocie omawiane powyżej, dwie możliwe linie interpretacyjne, są jak najbardziej możliwe.

Sąd I Instancji (Sędzia Andrew Baker), opowiedział jednoznacznie za stanowiskiem z precedensu *Reidar v Arcos* [1927]. Stwierdził w szczególności, iż „agreeing a demurrage rate giving an agreed quantification of the owner’s loss of use of the ship to earn freight by further employment in respect of delay to the ship after expiry of laytime, nothing more. Accordingly, because the present claim was for „a different kind of loss”, the shipowner was entitled to recover the sum paid to settle the receivers’ claim as unliquidated damages falling outside the scope of demurrage clause in addition to the demurrage (...)”. Sąd Apelacyjny, uwzględniając apelację czarterujących, zmienił zasadniczo wyrok sędziego Bakera. Stanął jednoznacznie po stronie precedensu *The Bonde* i uznał, iż w przypadku w którym na skutek naruszenia przez czarterujących postanowień umowy czarteru, nie zostaje zakończony proces za/wyładunku w wyznaczonym okresie ładowania (*lay-time, lay-days*) i na skutek takiego przekroczenia, armator (statek) doznają dodatkowych szkód (poza stratami związanymi z utratą możliwości zarobkowych statku), to ustalone w umowie odszkodowanie w postaci przestojowego *demurrage*, obejmuje wszystkie rodzaje poniesionych przez armatora (statek) szkód. Innymi słowy „charterer is not liable to pay damages in addition to demurrage for its breach of contract in not completing discharge within the permitted laytime” [pkt. 60 orzeczenia Sądu Apelacyjnego].

Orzeczenie Sądu Apelacyjnego w *Eternal Bliss*, ustala zasadę prawną (za *The Bonde*) mająca daleko idące konsekwencje. W przypadku ustalonego w czarterze na podróż *demurrage*, powstałe w rezultacie podróży frachtowej szkody z tytułu przekroczenia okresu ładowania (*laytime*), zlimitowane zostają wyłącznie do kwoty ustalonego i naliczonego „przestojowego”. Niezależnie zatem od skali, rodzaju i charakteru szkód, jakie może ponieść armator na skutek opóźnień w za/wyładunku statku (ponad okres ustalony w *laytime*), skwantyfikowana umownie w *demurrage* szkoda, stanowi „górną granicę” odpowiedzialności czarterującego.

W rezultacie powyższego, szczególnie po stronie armatorów, zalecana jest daleko idąca rozważa w negocjacjach i formułowaniu zapisów umownych – w czarterach na podróż. Może więc armator, z jednej strony, wynegocjować z czarterującymi tak wysoką stawkę *demurrage* (która pozwoliłaby pokryć koszty szkody, nie tylko z tytułu utraconych zdolności zarobkowych ale antycypowanych szkód). Przyznajmy od razu, iż jest to wysoce „spekulacyjne” rozwiązanie (przy próbie kwantyfikacji odszkodowawczej przyszłych, nieznanych co do charakteru i wysokości, potencjalnych szkód). Wątpliwym jest też, czy czarterujący będą skłonni zaakceptować taką niestandardową (jeżeli chodzi o poziom kwotowy) stawkę *demurrage*.

Zdecydowanie bardziej rekomendowanym rozwiązaniem (potwierdzonym zresztą przez Sąd I Instancji i Sąd Apelacyjny) jest wprowadzenie do zapisów umownych czarteru wyraźnego postanowienia umownego, które przewiduje, iż ustalony *demurrage*, nie wyłącza możliwości dochodzenia przez armatora dodatkowego odszkodowania umownego (z tytułu innych szkód niż „utrata zdolności zarobkowych statku”). Ostateczna forma i treść takiego dodatkowego zapisu umownego, zależy oczywiście od woli i intencji stron czarterowej umowy frachtowej. Tym niemniej będzie to postanowienie wiążące prawnie w świetle prawa angielskiego.