



Dorota Pyć

Uniwersytet Gdański

ZDATNOŚĆ STATKU DO ŻEGLUGI JAKO PODSTAWOWY WARUNEK BEZPIECZEŃSTWA STATKU MORSKIEGO I JEGO ZAŁOGI

1. Wprowadzenie

Zdatność statku do żeglugi (*seaworthiness*) jest jednym z podstawowych pojęć występujących w prawie morskim i prawie ubezpieczeń morskich. Najczęściej analizuje się zdatność statku do żeglugi, przyjmując następujące założenia wyjściowe: po pierwsze statek, załoga i wyposażenie statku muszą spełniać wymogi bezpieczeństwa, żeby sprostać zwykłym niebezpieczeństwom towarzyszącym podróży morskiej¹, a po drugie statek musi być zdolny do przewozu ładunku zgodnie z umową².

Z reguł haskich i hasko-visbijskich³ wynika obowiązek przewoźnika do podstawienia do przewozu statku zdatnego do żeglugi. Należyte wywiązanie się z tego obowiązku przekłada się na prawidłowe wykonanie umowy przewozu ładunku morzem. Uchybienia w zakresie zapewnienia zdatności statku do żeglugi i wynikiłe z tego tytułu straty pociągają za sobą odpowiedzialność cywilną przewoźnika. Obowiązek dbałości o zdatność statku do żeglugi spoczywa też na kapitanie statku, od którego wymaga się dołożenia należytej staranności w tym, aby statek był zdatny do żeglugi przed rozpoczęciem i w czasie podróży.

Zdatność statku do żeglugi nie została *explicite* zdefiniowana w prawie morskim konwencyjnym. Brak uniwersalnej definicji legalnej zdatności statku do

* dpyc@prawo.ug.edu.pl

¹ *The Lendoudis Evangelos* [2001] 2 Lloyd's Rep. 304, s. 306; *The Eurasian Dream* [2002] 1 Lloyd's Rep. 719, s. 736.

² *The Good Friend* [1984] 2 Lloyd's Rep. 586 s. 593; *The Fiord Wind* [2000] 2 Lloyd's Rep. 191, s. 199.

³ Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z 1924 r. podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 20 lutego 1936 r.) (Dz. U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258) [dalej: reguły haskie] zmieniona Protokołami z 1968 r. i 1979 r. [reguły hasko-visbijskie] <http://www.comitemaritime.org/The-1924-Bills-of-Lading-Convention-and-its-1968-and-1979-Protocols-Hague-Visby-Rules/0,2799,19932,00.html> [dostęp: 24.09.2017].

żeglugi nie stanowi jednak przeszkody w prawidłowym wyjaśnianiu znaczenia tego pojęcia, posługiwaniu się nim i jego interpretacji. Zadania tego podjęła się zarówno doktryna, jak i judykatura⁴. W literaturze przedmiotu pojęcie zdatności statku do żeglugi występuje w znaczeniu wąskim i szerokim⁵. W tym pierwszym odnosi się do sprawności technicznej statku morskiego, natomiast w znaczeniu szerokim obejmuje również inne warunki, takie jak: należyte obsadzenie statku wykwalifikowaną załogą, posiadanie przez statek wymaganych dokumentów, zaopatrzenie w paliwo i żywność oraz odpowiedni sposób załadowania ładunku, zapewniający statkowi właściwą stateczność. Zazwyczaj też samo pojęcie zdatności statku do żeglugi jest podobnie rozumiane i interpretowane przez prawników specjalizujących się w ogólnym prawie morskim, jak i zajmujących się prawem ubezpieczeń morskich. W polskiej doktrynie prawa morskiego nie poświęcono dotychczas pojęciu zdatności statku do żeglugi zbyt wiele uwagi.

2. Pojęcie zdatności statku do żeglugi

Pojęcie zdatności statku do żeglugi doczekało się nie tylko szerokiego omówienia w zachodnioeuropejskiej i amerykańskiej doktrynie⁶, ale przede wszystkim bogatego orzecznictwa. W literaturze prawniczej zdatność statku do żeglugi określa się jako „zdolność do sprostania zwykłej sile wiatru, fal i innych czynników pogodowych, której normalnie można oczekiwać od statku”⁷. W regułach hasko-visbijskich (art. 4 ust. 1) pojęcie „zdadność statku” jest używane właśnie w takim znaczeniu. Pociąga to za sobą brak przyzwolenia na swobodne rozszerzanie jego zakresu lub nadawanie znaczenia niewynikającego z natury samego pojęcia. Z orzeczenia w sprawie *Actis Co Ltd v Sanko Steamship Co Ltd* (The Aquacharm) z 1982 r. (1 Lloyd’s Rep. 7) wynika brak akceptacji dla jakiegokolwiek sztucznego rozszerzania zakresu pojęciowego zdadności statku do żeglugi. Co więcej, podkreślono też, że „zdadność statku do żeglugi stanowi pierwotną całość” i że „czynniki zewnętrzne nie mogą wpływać ani oddziaływać na wrodzone atrybuty zdadności statku do żeglugi”.

„Zdadność statku do żeglugi” jako pojęcie prawne ma za sobą długą historię. W doktrynie niektórzy autorzy wyrażają przekonanie, że jego korzenie sięgają Imperium Rzymskiego oraz że intensywnie się rozwijało w średniowieczu, kiedy to kierowano się założeniem, że statek musi być zdadny do żeglugi, a ewentualne ryzyko związane z przewozem morskim należy rozłożyć na kupca i właścicie-

⁴ Sprawa: *Dixon v Sadler* [1839] 5 M&W 414; sprawa: *Steel v State Line* [1873] 3 App. Cas. 72.

⁵ E. Jabłoński, *O katastrofalnych skutkach lekceważenia zdadności statku do żeglugi*, „Prawo i Orzecznictwo Morskie” 1993, 29–30(80–81), s. 16.

⁶ Zob. R. Colinvaux, *Carver’s Carriage by Sea*, 12th ed., Vol. 1, London 1971, s. 107–113; S. Hodges, *What is a Seaworthy Vessel?* [w:] *The Carriage of Bulk Oil And Chemicals at Sea*, ed. K. Rawson, 1994, s. 51; N.J. Margetson, *Duties of the Carrier* [w:] *Claims under Bills of Lading. Aspects of Maritime Law*, eds. M.L. Hendrikse, N.H. Margetson, N.J. Margetson, Wolters Kluwer, 2008, s. 71–72.

⁷ R. Colinvaux, *Carver’s Carriage...*, s. 107.

la statku⁸. Inni twierdzą, że koncepcja zdatności statku do żeglugi narodziła się w Anglii w XVII w. w związku z tym, iż ubezpieczyciele i czarterujący potrzebowali narzędzia do oceny warunków, przede wszystkim technicznych, jakimi charakteryzował się statek, który miał być ubezpieczony i/lub wycarterowany⁹. Z całą pewnością można przyjąć, że zdatność statku do żeglugi ugruntowała się w *common law*, a w XX w. została włączona do reguł haskich, hasko-visbijskich i hamburskich oraz do reguł rotterdamskich z 2008 r.¹⁰

W *common law* na przewoźniku (zwanym *common carrier*) ciążył bezwzględny obowiązek (*absolute obligation*) zapewnienia do przewozu ładunku statku morskiego sprawnego i zdolnego przeciwstawić się zwykłym niebezpieczeństwom morskim, które może on napotkać o określonej porze roku, i których może oczekiwać na zaplanowanej trasie podróży. Wykonanie tego obowiązku nie oznacza, że statek musi być „perfekcyjny we wszystkim”. Statek ma być zdolny do odbycia konkretnej podróży, czyli dobrze przygotowany do niej z wykorzystaniem odpowiednich środków, przy czym jak stwierdzono w orzeczeniu w sprawie *McFadden v Blue Star* z 1885 r. (Q.B.D 103, p. 706), ignorancja nie jest usprawiedliwieniem dla niewykonania tego obowiązku.

Wyjaśnienie pojęcia zdatności statku do żeglugi jest zawarte w publikacji *Carver's Carriage of Goods by Sea* z 1885 r.¹¹ Zgodnie z nim statek zdatny do żeglugi musi być sprawny w takim stopniu, jakiego staranny właściciel (armator) wymagałby dla swojego statku przed rozpoczęciem podróży, uwzględniając wszelkie jej okoliczności, a przede wszystkim wszelkie ryzyko, na jakie narażony jest statek¹². Takie ujęcie pojęcia zdatności statku do żeglugi czasami traktuje się jak jego definicję i znane jest ono w literaturze prawniczej jako definicja Carvera.

Przyjmuje się, że statek, który nie jest w stanie przeciwstawić się zwykłym ryzykom podróży morskiej, nie byłby w nią wysłany przez starannego armatora. Podobne to tego ujęcie *seaworthiness* zaprezentowano w orzeczeniach wydanych przed 1885 r. w sprawach: *Gibson v Small* z 1853 r. (4 H.L.C. 353), *Burges v Wickham* z 1863 r. (3 B.&S. 669). Natomiast definicja Carvera pojawia się na przykład w orzeczeniu w sprawie *McFadden v Blue Star Line* z 1905 r. (1 K.B. 697), w której sąd zajmował się przypadkiem zalania bawełny w wyniku zaniedbania zamknięcia drzwi wodoszczelnych przez mechanika i niesprawnych uszczelnień w skrzyni zaworowej statku, oraz w sprawie *F.C. Bradley & Sons v Federal Steam Navigation* z 1926 r. (24 Ll.L. Rep. 446), w której sąd apelacyjny orzekł o przyczynie zepsucia

⁸ D.A.L. Defossez, *Seaworthiness: The Adequacy of the Rotterdam Rules Approach*, „U.S.F. Maritime Law Journal” 2015–2016, Vol. 28, No. 2, s. 245.

⁹ S. Peter-Ivar, *Transport Economics and Seaworthiness of Vessel*, „Constanta Maritime University Annals” 2014, Vol. 21, Issue 1, s. 220.

¹⁰ D.A.L. Defossez, *Seaworthiness...*, s. 244–245, http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/CTCRotterdamRulesE.pdf [dostęp: 24.09.2017].

¹¹ R. Colinvaux, *Carver's Carriage...*, s. 107–109.

¹² *Carver's Carriage of Goods by Sea*, ed. R.P. Colinvaux, 9th ed., London 1952, s. 85.

się ładunku jabłek przywiezionych przez statek „Northumberland” z Tasmanii do Anglii.

Przegląd orzecznictwa pokazuje, że sędziowie skupiają uwagę szczególnie na następujących warunkach składowych zdatności statku do żeglugi: fizycznej kondycji statku i jego wyposażenia (*physical condition of the vessel and equipment*), kompetencjach i skuteczności kapitana i załogi statku (*competence and efficiency of the master and crew*), odpowiednim zaopatrzeniu i dokumentacji (*adequacy of stores and documentation*) oraz zdatności ładunkowej (*cargoworthiness*). Co ciekawe, w sprawie *The Bunga Seroja* z 1998 r.¹³ w zasadzie wszystkie one się przenikają. Chociaż w doktrynie zwraca się uwagę, że orzeczenie to ignoruje delikatną równowagę między należytą starannością (*due diligence*), niebezpieczeństwem morza (*peril of the seas*) i dbałością o ładunek w rozumieniu reguł hasko-visbijskich.

Statek zdatny do żeglugi musi być w stanie wykonać wyznaczoną podróż oraz musi też być w takiej „kondycji fizycznej” (*fitness*), która pozwoli mu na zachowanie ładunku przeznaczonego do przewozu w stanie nienaruszonym bądź nie pogorszonym (dotyczy to konkretnych ładunków narażonych ze względu na inne zagrożenia niż wynikające z niebezpieczeństw morskich), aż do chwili odebrania go w miejscu przeznaczenia. Oznacza to, że ładunek musi dotrzeć na miejsce bez uszkodzeń, utraty wartości i jakości, a statek musi posiadać specjalną zdatność ładunkową, czyli zdatność do przewiezienia konkretnego rodzaju ładunku¹⁴. Jest to pojęcie ściśle związane ze zdatnością statku do żeglugi.

Niegdyś pojęcie „zdatności żeglugowej dla ładunku” (*seaworthiness for the cargo*), obecnie określane zdatnością ładunkową (*cargoworthiness*), zostało sformułowane w 1804 r. przez sędziego Lorda Ellenborough z King’s Bench w Londynie w sprawie *Lyon v Mells* [1804] (5 East, 428; 102 E.R. 1134). W tej sprawie sąd rozpatrywał skargę właściciela ładunku przędzy, która zamokła podczas przewozu przeciekającą barką na statek w Hull w Anglii. Uznano wówczas, że statek nie posiada „zdatności żeglugowej dla ładunku”, jeżeli nie jest wyposażony we właściwe do warunków przewozu urządzenia (np. brak urządzeń do mocowania ładunków pokładowych) lub nie przygotowano właściwie ładowni do przewozu określonego ładunku (np. niedostatecznie wyczyszczone ładownie po poprzednim innym ładunku lub ładownie z odorem po poprzednim ładunku).

Brak zdatności ładunkowej nie zawsze musi być równoznaczny z brakiem zdatności statku do żeglugi. Niedołożenie należytej staranności i brak wymaganej dobrej praktyką morską dbałości o zdatność ładunkową może prowadzić do dotkliwych skutków prawnych. Zniszczenie lub uszkodzenie ładunku rodzi odpowiedzialność armatora¹⁵.

¹³ *Great China Metal Industries co. Ltd v Malaysian International Shipping Corporation Berhard* [1998] 158 A.L.R. 1, s. 25.

¹⁴ *The Thorsa* [1916] P 257.

¹⁵ E. Jabłoński, *O katastrofalnych skutkach...*, s. 18–19.

Analiza orzecznictwa i poglądów prezentowanych w doktrynie prawa morskiego prowadzi do wniosku, że na treść pojęcia zdatności statku do żeglugi składa się pięć elementów składowych, funkcjonalnie ze sobą powiązanych, których spełnienie nadaje temu pojęciu nie tylko faktyczny, ale i prawny wymiar. Tym wymiarem jest bezpieczeństwo statku (lub „bezpieczny statek”) zabezpieczone normami prawnymi, często traktowane zresztą jako synonim zdatności statku do żeglugi.

Dla pewnego ułatwienia te elementy składowe można określić warunkami koniecznymi zdatności statku do żeglugi. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości co do stanu statku ich spełnienie (bądź nie) będzie analizowane w kontekście wykonania umowy przewozu. Warto przy tym zauważyć, że warunki te kształtowały się w pewnym porządku chronologicznym, wraz z rozwojem norm i standardów bezpieczeństwa morskiego. Sprawność techniczna statku obsadzonego odpowiednią załogą jest „wyjściowym warunkiem” zdatności statku do żeglugi. Inne warunki ściśle się z nim wiążą i wynikają głównie z norm, standardów i zalecanych metod postępowania rozwijanych w ramach międzynarodowego systemu prawnego bezpieczeństwa morskiego.

3. Warunki konieczne zdatności statku do żeglugi

3.1. Odpowiedni stan techniczny statku

W wąskim znaczeniu zdatność statku do żeglugi obejmuje sprawność techniczną statku. Oznacza to, że statek jest zdalny do żeglugi, jeżeli może się przeciwstawić zwykłemu niebezpieczeństwu żeglugi i nie stanowi zagrożenia dla środowiska. Nie dotyczy to sytuacji, w których mamy do czynienia z niebezpieczeństwem nadzwyczajnym bądź całkowicie nieprzewidywalnym. Statek można uznać za sprawny technicznie, jeżeli odpowiada technicznym wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie budowy, jego stałych urządzeń i wyposażenia, w tym wyposażenia go w urządzenia zapobiegające zanieczyszczeniu morza i powietrza.

Z orzeczenia w sprawie *Stanton v Richardson* z 1874 r. (L.R. 7 C.P. 421) jasno wynika, że aby statek morski mógł sprostać zwykłemu niebezpieczeństwu podróży morskiej, musi być dobrze zaprojektowany, posiadać odpowiednią konstrukcję, spełniać stawiane mu wymagania i być właściwie wyposażony. Przywołane orzeczenie nie straciło na aktualności, oddając w ogólności sens rozumienia sprawności technicznej statku jako warunku koniecznego zdatności statku do żeglugi.

3.2. Odpowiednia obsada załogowa

Czynnik ludzki (*human factor*) odgrywa istotną rolę w zapewnieniu każdemu statkowi zdatności do żeglugi. Jeden błąd kapitana niekoniecznie będzie świadczył o jego niekompetencji. Analizując postępowanie kapitana lub załogi,

nie należy też mylić ewentualnej ich niekompetencji (*incompetence*) z niedbalstwem (*negligence*)¹⁶.

W dziewiętnastowiecznym orzecznictwie ugruntowało się podejście do niektórych kwestii dotyczących postępowania kapitana i załogi statku w kontekście zdatności statku do żeglugi. Przykładem jest orzeczenie w sprawie *Moore v Lunn* z 1922 r. (11 L.I.L. Rep. 86), która dotyczyła przetrzymania statku przed rozpoczęciem podróży morskiej jako niezdatnego do żeglugi w związku ze stanem upojenia alkoholowego kapitana statku i niewykwalifikowanego mechanika. Z orzecznictwa jasno wynika, że statek musi mieć kompetentnego kapitana i kompetentną oraz wystarczającą (liczebnie) załogę¹⁷. Wyraźny brak kompetencji kapitana i/lub pozostałych członków załogi może stanowić o niezdatności statku do żeglugi. Taki przypadek niekompetencji został określony w orzecznictwie jako „dyskwalifikujący ze względu na brak umiejętności i brak wiedzy”.

Nie od dzisiaj wiadomo, że czynnik ludzki, w tym błąd ludzki (*human error*), jest najczęstszą przyczyną wypadków morskich¹⁸. Wiadomo również, że nawet najlepiej wykwalifikowana załoga może sobie nie poradzić na statku, jeżeli nie została poinformowana przez armatora lub czarterującego o szczególnych kwestiach związanych ze statkiem, które mogą mieć wpływ na jego prawidłową eksploatację, na samą załogę lub ładunek. Taka sytuacja może być interpretowana jako brak wiedzy załogi. W rozpatrywanej przez sąd sprawie *Standard Oil Company v Clan Line Steamers Ltd.* z 1924 r. (A.C. 100) okazało się, że armator nie przekazał kapitanowi informacji, którą otrzymał od stoczniovców, dotyczącej ilości wody, która powinna być w zbiornikach balastowych, i najlepszej metody załadowania statku. Kapitan wydał polecenie opróżnienia dwóch zbiorników balastowych, co doprowadziło do przewrócenia się statku i jego utraty. Izba Lordów uznała, że nawet „wprawny i doświadczony kapitan nie mógł być wiedzieć o tym fakcie dotyczącym statku, bez instrukcji”.

Kompetentny kapitan i wykwalifikowana załoga to taki „organizm”, który posiada zdolność reagowania na zagrożenia w trudnych sytuacjach. Można przeprowadzić sprawdzian kompetencji i postawić następujące pytanie: czy w pełni kompetentny członek załogi byłby zdolny wykryć problem i go rozwiązać? Jeżeli odpowiedź brzmi tak (i np. mechanik zachowa się odpowiednio, jak staranny marynarz pracownik) jest on kompetentny. Jeżeli nie – odpowiedź nasuwa się sama. Armator musi dbać o to, żeby na statku była zatrudniona wystarczająca liczebnie załoga, wymagana przepisami prawnymi, a jeżeli zdarzy się, że zabraknie kogoś z załogi, należy uzupełnić jej skład. W przeciwnym razie statek może zostać uznany za niezdatny do żeglugi.

¹⁶ *The Star Sea* [1997] 1 Lloyd's Rep. 360, s. 374.

¹⁷ Zob. też sprawa: *Clifford v Hunter* [1827] 3 C&P 16.

¹⁸ D. Pyć, *Sto lat od katastrofy Titanica – rozwój prawa bezpieczeństwa morskiego*, „Prawo Morskie” 2012, t. 28, s. 33–50.

Jeżeli chodzi o załogę statku, warto wspomnieć o konwencji o pracy na morzu (Maritime Labour Convention – MLC 2006)¹⁹, która wprowadziła kilka obowiązków w stosunku do armatorów, np.: zapewnienia bezpiecznego miejsca pracy, godnych warunków pracy i życia na statku. Zgodność z tymi i innymi wymogami MLC 2006 ma i będzie miała w przyszłości wpływ nie tylko na odpowiednie warunki zatrudnienia marynarzy, ale również na zdatność statku do żeglugi²⁰. Istotną kwestią jest też zapewnienie zgodności z wymaganiami kodeksu ISM²¹, który wymaga od przedsiębiorcy zarządzającego statkiem wprowadzenia Safety Management System (SMS). System ten odnosi się m.in. do szkoleń załogi, zatrudnienia i zapewnienia, że cała załoga na statku ma dostęp do wszystkich informacji potrzebnych do prowadzenia bezpiecznej jego eksploatacji.

Brak kompetencji kapitana i załogi statku w zakresie dołożenia należytej staranności, żeby statek był zdatny do żeglugi, może wynikać z wielu różnych okoliczności, takich jak: niewystarczające umiejętności; niewiedza wynikająca z braku odpowiednich szkoleń oraz znajomości treści instrukcji i procedur; brak wiedzy o systemach na statku; niewykonywanie pracy w prawidłowy sposób; fizyczna lub psychiczna niedyspozycja (choroba lub stan nietrzeźwości)²².

Jak już wspomniano, odpowiedzialność za zdatność statku do żeglugi nie spoczywa tylko i wyłącznie na kapitanie i załodze statku. Tytułem przykładu warto odwołać się do orzeczenia w sprawie *The Eurasian Dream* z 2002 r.²³ Wskazano w nim, że przewoźnik jest zobowiązany przedsięwziąć właściwe kroki w zakresie wyznaczenia kapitana i załogi, polegające na: sprawdzeniu dokumentów kapitana i załogi, przeprowadzeniu rozmów z poprzednimi pracodawcami oraz sprawdzeniu szczególnych kompetencji kapitana, istotnych ze względu na typ statku i rodzaj podróży. W praktyce to raczej armator lub zarządzający statkiem wyposażają kapitana i załogę w specjalne instrukcje i prowadzą nadzór nad statkiem i całą podróżą.

3.3. Odpowiednia ilość paliwa i zapasów

Kapitan statku jest obowiązany przed rozpoczęciem podróży i w czasie podróży dołożyć należytej staranności, aby statek był zdatny do żeglugi, a w szczególności, aby odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej co do należytego zaopatrzenia (art. 57 k.m.)²⁴. Obecnie

¹⁹ <http://ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm> [dostęp: 24.09.2017].

²⁰ P. Zhang, E. Phillips, *Safety first: Reconstruction the concept of seaworthiness under the marine labour convention 2006*, „Marine Policy” 2016, Vol. 67, s. 54–59.

²¹ Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (The International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention– ISM Code) – kodeks ISM został przyjęty przez IMO w listopadzie 1993 r., www.imo.org. [dostęp: 24.09.2017].

²² Zob. m/s Monika, orzeczenie Izby Morskiej w Szczecinie z dnia 18 listopada 2008 r., WMS 24/08.

²³ *The Eurasian Dream* [2002] 1 Lloyd’s Rep. 719 s. 738.

²⁴ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r., poz. 66) [dalej: k.m.].

sprawami związanymi z zaopatrzeniem statków zajmują się wyspecjalizowane podmioty świadczące usługi zlecone przez podmioty zarządzające statkami lub armatora. Dotyczy to paliwa, ale także żywności i wody pitnej. Przykład niezdatności statku do żeglugi ze względu na brak wystarczającej ilości paliwa można znaleźć w orzeczeniu *McIver v Tate* z 1903 r. (1 K.B. 362, (CA)). Kapitan jest odpowiedzialny za właściwe planowanie i przewidywanie zużycia zapasów. Podczas planowania, przy obliczeniach kapitan powinien wykazać się należyłą starannością, a w konsekwencji dbać później np. o uzupełnianie wody w porcie, jeżeli jest taka potrzeba. Statek „odbywający podróż i pozbawiony słodkiej wody” będzie uznany za niezdatny do żeglugi. Kapitan odpowiada za kontrole zapasów żywności i wody pitnej oraz miejsc ich przechowywania²⁵.

3.4. Właściwe załadowanie i zamocowanie ładunku

Kapitan sprawuje pieczę nad ładunkiem przed podróżą (ale po jego załadowaniu) i w czasie jej trwania (art. 62 k.m.). Piecza nad ładunkiem jest ściśle związana z zabezpieczeniem interesów armatora lub czarterującego. Obowiązkiem kapitana jest przewiezienie jak największej ilości ładunku przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa konstrukcji, wytrzymałości i stateczności statku. Operacje planowania ilości ładunku rozpoczynają się często przed wejściem statku do portu. Na podstawie wielu informacji przeprowadza się m.in. obliczenia stateczności oraz planuje wykorzystanie przestrzeni ładunkowej.

Ze zdatnością statku do żeglugi wiąże się obowiązek kapitana statku polegający na dołożeniu należytej staranności, aby ładunek był właściwie załadowany i zabezpieczony oraz wyładowany. Obejmuje to również czynności, które powierzono osobom trudniącym się nimi zawodowo. Na kapitanie ciąży odpowiedzialność za sztauowanie i zabezpieczenie ładunku.

Przykładowo, przyczyną braku zdatności statku do żeglugi może być nieprawidłowo dobrana metoda sztauowania bądź zabezpieczenia ładunku. Nawet wtedy, gdy czynności sztauerskie oraz związane z zabezpieczeniem ładunku zostały zlecone osobom wykonującym je zawodowo (wymaga się od nich wiedzy teoretycznej oraz doświadczenia wynikającego z praktyki zawodowej), nie zwalnia to kapitana z odpowiedzialności za sztauowanie i zabezpieczenie ładunku (nadzór kapitana). Istotna jest też w tym przypadku efektywność pracy (odpowiednie tempo przeładunków, bez zbędnych opóźnień).

Nieco inaczej wygląda sytuacja kapitana w przypadku umów czarteru na czas, w których odpowiedzialność za sztauowanie może być przeniesiona na czarterującego i jego sztauerów. Niezależnie od przyjętych metod sztauowania i wpływu kapitana na ich wybór to jednak kapitan statku pozostaje odpowiedzialny za sposób sztauowania w takim zakresie, w jakim dotyczy to zdatności statku do żeglugi i zdatności ładunkowej statku.

²⁵ Artykuł 38 ust. 5 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2015 r., poz. 1569, ze zm.).

3.5. Posiadanie odpowiednich dokumentów przez statek

Ostatnim piątym warunkiem składowym pojęcia zdatności statku do żeglugi jest posiadanie przez statek wymaganych prawem dokumentów²⁶. Przepisy określają wymagania w zakresie wydawania statkom dokumentów. Zakłada się, że dokumenty statku potwierdzają odpowiedni stan techniczny statku. I chociaż dokumenty statku mogą stwierdzać odpowiedni stan techniczny statku, to jednak nie stanowią one dowodu bezwzględnego na to, że statek jest zdatny do żeglugi. Wiąże się to z tym, że aktualny stan statku (po wystawieniu dokumentów) może się różnić od wykazanego w świadectwach i certyfikatach. Dokumenty statku stwarzają zatem jedynie domniemanie, że statek w chwili ich wystawienia był zdatny do żeglugi.

Nie zmienia to faktu, że statek musi posiadać odpowiednie dokumenty (art. 50 k.m.). Znajduje to również potwierdzenie w orzecznictwie²⁷. Brak któregośkolwiek z dokumentów bezpieczeństwa przed wyruszeniem statku w podróż może stwarzać domniemanie niezdatności statku do żeglugi i ją uniemożliwić. Nieco inaczej sytuacja wygląda w przypadku upływu terminu ważności któregoś z wymaganych dokumentów, wtedy gdy statek znajduje się na morzu. Najczęściej, patrząc od strony sprawności technicznej statku, nie istnieją wówczas faktyczne podstawy, żeby uznać, że statek jest niezdatny do żeglugi. Upływ terminu, na który dokument został wystawiony, gdy statek jest na morzu, wiąże się w wielu przypadkach z niemożnością jego aktualizacji ze względu na dłuższą niż planowano podróż, co ma swoje źródło np.: w przedłużającym się bądź nieprzewidywanym pobycie statku w porcie lub portach, związanym z koniecznymi naprawami lub nieprzewidywanym przedłużającym się oczekiwaniem na ładunek.

Z technicznego punktu widzenia posiadanie przez statek odpowiednich dokumentów nie decyduje jeszcze o jego zdatności do żeglugi. Z orzecznictwa wynika, że dla wypełnienia obowiązku dostarczenia statku zdatnego do żeglugi przewoźnik musi wykazać faktyczną, należyłą staranność, a nie tylko powołać się na dokumenty²⁸.

Wśród dokumentów, które powinny znajdować się na statku, są dokumenty wymagane kodeksami ISM i ISPS²⁹ oraz dokumenty dotyczące przewożonego ładunku. Statek musi posiadać aktualne mapy nawigacyjne i inne pomoce (np. publikacje nautyczne). Jednym z wymogów kodeksu ISM jest zapewnienie statkowi wszystkich aktualnych dokumentów. Armator powinien monitorować usuwanie „starych” (nieaktualnych) dokumentów.

²⁶ D. Pyć, *Dokumenty statku* [w:] *Lexykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, Warszawa 2013, s. 117–133.

²⁷ *Alfred C Toepfer v Tossa Marine, The Derby* [1985] 2 Lloyd's Rep 325, CA.

²⁸ Wyrok SN z dnia 30 stycznia 1968 r., I CR 541/67, LEX nr 4627; R. Colinvaux, *Carver's Carriage...*, s. 107 i nn.

²⁹ Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code) – kodeks ISPS – zob. *Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego, Polski Rejestr Statków S.A.*, Gdańsk 2005 r.; www.imo.org [dostęp: 24.09.2017].

Kapitan jest obowiązany osobiście sprawdzić jeszcze przed objęciem obowiązków kierowania statkiem, czy statek posiada dokumenty bezpieczeństwa. Dokumenty te są dowodem, że w dniu inspekcji stan techniczny statku był zgodny z wymogami bezpieczeństwa. Istnieje domniemanie, że zadowalający stan trwa również po tej dacie do czasu upływu okresu ważności, na który dokumenty zostały wystawione.

Posiadanie ważnych dokumentów bezpieczeństwa nie zwalnia kapitana ani innych członków załogi z obowiązku własnej oceny zdatności statku do żeglugi. Istnieje obowiązek stałej kontroli rzeczywistej zdatności statku do żeglugi przez załogę i informowania kapitana o zauważonych wadach związanych z bezpieczeństwem statku.

4. Test Carvera

Przy ocenie zdatności statku do żeglugi pomocny okazuje się test Carvera. Ten test jest przeprowadzany, aby stwierdzić, czy armator wywiązał się z obowiązku dostarczenia (podstawienia) statku zdatnego do żeglugi, czy też nie. Opiera się on na odpowiedzi na następujące pytanie: „Czy staranny armator wymagał, aby statek był sprawny (bez defektów), zanim wysłał go w morze, i czy wiedząc o defekcie statku, wysłałby go w morze?”. Zakłada się, że test jest obiektywny, ponieważ uwzględnia zachowanie starannego armatora i to, co zrobiłby, jeśli odkryłby defekt (lub wadę) swojego statku. Dlatego też, jeśli staranny armator statku stwierdził, że naprawa uszkodzenia powinna zostać wykonana przed wysłaniem statku w morze, statek uznano by za niezdatny do żeglugi, gdyby został wysłany w morze bez naprawy; ale jeśli armator uznałby, że defektu nie trzeba naprawiać i statek będzie bezpieczny, jeżeli tego nie robi – wtedy będzie uznany za zdatny do żeglugi.

Dokonując oceny stanu zdatności statku do żeglugi, należy uwzględnić także: typ statku, rodzaj drogi, którą zamierza przebyć, ładunek, który przewozi lub zamierza przewozić, oraz porę roku, w której ma pływać, mając na uwadze dostępną wiedzę³⁰.

Z jednej strony mamy zatem do czynienia z delikatną równowagą pomiędzy bezwzględnym obowiązkiem zapewnienia zdatności statku do żeglugi a celem testu Carvera, jakim jest stwierdzenie, czy faktycznie doszło do niezdatności statku do żeglugi. Z *common law* wynika, że nie chodzi tylko o to, że armator „powinien dołożyć wszelkich starań, aby statek był w dobrym stanie”, ale że „statek naprawdę powinien być w dobrym stanie”. Ponadto „nie ma znaczenia, że niezdatność statku do żeglugi wynika z jakiejś ukrytej wady, o której armator nie wie”. Z drugiej strony, jeśli istniała wada lub defekt, trzeba zastanowić się, czy staranny armator wymagałby wykrycia wady przed wysłaniem statku w morze. Ponadto test Carvera nie daje bezwzględnie jasnej odpowiedzi, nie sprawdza

³⁰ R. Colinvaux, *Carver's Carriage...*, s. 107 i nn.

perfekcyjnie ani nie daje absolutnej gwarancji udanego przewozu. Wydaje się, że nawet jeśli istniała wada czy też defekt, o której armator wiedział, nie byłoby mowy o niezdatności statku do żeglugi, gdyby staranny armator wysłał statek w morze. W orzeczeniu wydanym w sprawie *Hong Kong Fir Shipping Co v Kawasaki Kisen Kaisha* z 1962 r. (2 Q.B. 26) stwierdzono, że nie każdy defekt, który wymaga naprawy, sprawia, że statek jest niezdatny do żeglugi.

Jednak w pewnych okolicznościach nawet niewielki defekt, który załoga mogłaby naprawić, a nie uczyniła tego, może doprowadzić do niezdatności statku do żeglugi. W takim przypadku postępowanie załogi statku ma bezpośrednio istotne znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, w tym w szczególności bezpiecznej eksploatacji statku. Zdatność statku do żeglugi jest dzisiaj powiązana z zarządzaniem bezpieczną eksploatacją statku morskiego, co w konsekwencji wpływa na bezpieczeństwo ludzi i ładunku, a także środowiska, w tym środowiska morskiego.

5. Niezdatność statku do żeglugi

Odpowiedź na pytanie: „czy stan statku jest taki, że gdyby staranny armator wiedział o istniejących usterkach lub defektach, to nakazałby przeprowadzenie napraw przed wysłaniem go w morze? – jest wynikiem testu Carvera. Jeżeli brzmi ona: «tak» – to oznacza, że statek nie jest zdatny do żeglugi”. Analiza orzecznictwa wskazuje na następujące przykłady technicznej niezdatności statku do żeglugi: niedostateczna stateczność; zły stan i/lub uszkodzenia poszycia kadłuba; wadliwe urządzenia zagrażające wybuchem pożaru; wyposażenie statku w jedną kotwicę, zamiast wymaganych dwóch; nieprawidłowe zasztauowanie ładunku; wady w urządzeniach maszynowych. Zdatność statku do żeglugi jest stanem faktycznym, tak samo zresztą jak jego niezdatność do żeglugi (*unseaworthiness*).

Jak już wcześniej wspomniano, analiza zdatności statku do żeglugi była niejednokrotnie przedmiotem orzecznictwa. Wśród przypadków, które zostały uznane przez sądy za stanowiące przyczynę braku zdatności statku do żeglugi, można wymienić m.in.: załadowanie przez kapitana zbyt dużej ilości ładunku na pokład powodujące negatywną wysokość metacentryczną i skutkujące uszkodzeniem statku i utratą części ładunku (*Smith, Hogg v Black Sea and Baltic Insurance* z 1940 r. [A.C. 997]). Dotyczyło to statku *Lilburn*, który po załadowaniu drewna wyszedł w morze i podczas uzupełniania paliwa w porcie podróznym przewrócił się na nabrzeże. Inna sprawa dotyczyła nieodpowiedniej wydajności urządzenia chłodzącego, które nie było w stanie schłodzić ładunku do wymaganej temperatury na statku zacarterowanym do przewozu mrożonego mięsa (*Maori King (Cargo Owners) v Hughes* z 1895 r., [2 Q.B. 550]). W tym przypadku statek *Maori King* przyjął w Melbourne do przewozu do Londynu ładunek mrożonej baraniny, ale niesprawność urządzeń chłodzących spowodowała, że mięso musiało być już w Sydney wyładowane i sprzedane przez właściciela ładunku. Natomiast

skutkiem innego wypadku był pożar w zasobnikach bunkrowych z powodu paliwa (węgla) o nieodpowiedniej jakości (*Louis Dreyfus & Co. v Tempus Shipping Co.* z 1931 r. [A.C. 726]). Na parowcu *Campus* doszło do samozapłonu węgla-paliwa. Uszkodzona została część ładunku. Kapitan skierował statek do portu schronienia. Jeszcze inny przypadek dotyczył błędnego (wskutek niedbalstwa) wyliczenia przez kapitana i wzięcia niewystarczającej ilości paliwa do bezpiecznego zakończenia przewidzianej podróży (*McIver v Tate* z 1903 r., 1 K.B. 362, (CA)). Statkowi *Patapsco* zabrakło paliwa w drodze do portu docelowego i musiał zejść z trasy. Statek ten został uznany przez sąd za niezdatny do żeglugi w chwili wyjścia w morze. Wreszcie sprawa przewozu bagażu pasażera w miejscu do tego niedostosowanym. Na zatłoczonym liniowcu pasażerskim, ze względu na brak miejsca w przedziale bagażowym, bagaż jednego z pasażerów umieszczono w toalecie (wyłączonej z użytku publicznego). Z sąsiedniego pomieszczenia przedostała się woda i spowodowała znaczące straty w bagażu. Pomimo ówczesnych surowych klauzul wyłączających odpowiedzialność przewoźnika, pasażer ten skutecznie zaskarżył przedsiębiorstwo żeglugowe i przyznano mu odszkodowanie na gruncie niezdatności do żeglugi. Sąd orzekł, że „zasztautowanie rzeczy osobistych w miejscu niedostosowanym do ich przechowywania stawia armatora w sytuacji, która narusza jego zobowiązanie *cargoworthiness*”.

6. „Należyta staranność” w zapewnieniu statkowi zdatności do żeglugi

Z reguł haskich z 1924 r. wynika obowiązek przewoźnika do podstawienia statku zdatnego do żeglugi³¹. W umowie przewozu opartej na regułach haskich obowiązku tego nie można wyłączyć. W przypadku umowy, do której nie stosuje się reguł haskich, istnieje domniemanie, że przewoźnik ma bezwzględny obowiązek podstawienia statku zdatnego do żeglugi, chyba że obowiązek ten został w stosunku do niego wyraźnie w umowie wyłączony.

W polskim kodeksie morskim obowiązek przewoźnika zapewnienia statku zdatnego do żeglugi został uregulowany w art. 110, wzorowanym na art. 3 ust. 1 i art. 4 ust. 1 reguł haskich. Zgodnie z kodeksem morskim przewoźnik jest obowiązany dołożyć należytej staranności, aby przy rozpoczęciu podróży statek był zdatny do żeglugi, właściwie wyposażony, zaopatrzony i obsadzony załogą, a ponadto aby jego ładownie, chłodnie oraz wszelkie inne pomieszczenia, do których są ładowane towary, były przed rozpoczęciem podróży przygotowane i doprowadzone do stanu odpowiedniego do przyjęcia, przewozu i zabezpieczenia ładunku, stosownie do jego właściwości. Przewoźnik jest zatem obowiązany do podstawienia statku zdatnego do żeglugi i posiadającego zdatność ładunkową.

Przewoźnik na zasadzie art. 110 k.m. odpowiada wobec właściciela ładunku za straty i szkody spowodowane uchybieniami w zakresie przygotowania statku.

³¹ D. Martin-Clark, *Charterparties* [w:] *The Manual on International Maritime Law*, Vol. 2: *Shipping Law*, eds. M. Fitzmaurice, N.A. Martinez Gutiérrez, I. Arroyo, E. Belja, Oxford 2016, s. 270.

Odpowiedzialność ta wiąże się ze stanem niezdatności statku do żeglugi i przyjęcia towaru do przewozu w chwili rozpoczęcia podróży. W przypadku niedochowania należytej staranności przez przewoźnika, nie może on powoływać się na wymienione w ust. 2 art. 4 reguł haskich przypadki zwalniające go z odpowiedzialności.

Pojęcie należytej staranności (*due dilligence*) ukształtowało orzecznictwo. Sprawa statku *Muncaster Castle* z 1962 r. (A.C. 446.) pokazała, że okoliczność, iż zaniebdanie statku, które nastąpiło na skutek niedbalstwa niezależnego kontrahenta (*independent contractor*), nie chroni armatora. Armator miał obowiązek przeprowadzenia naprawy statku z należyłą starannością, z której nie zwalniało go to, że zlecił wykonanie naprawy niezależnemu kontrahentowi wezwanemu ze względu na jego wiedzę techniczną. W szczególności sprawa ta dotyczyła sytuacji braku „widocznego niedbalstwa ze strony armatora” korzystającego z usług innego podmiotu³².

Co do zasady, ciężar dowodu niezdatności statku do żeglugi i niezdatności ładunkowej spoczywa na tym, kto z dowodu tego korzysta³³. Nie istnieje prawne domniemanie, że statek jest lub był niezdatny do żeglugi, nawet gdy uległ awarii w trakcie podróży.

Jeżeli chodzi o umowę czarteru na czas³⁴, to zgodnie z art. 191 § 1 k.m. armator, który zawarł umowę czarteru na czas, jest obowiązany w umówionym terminie oddać czarterującemu do dysponowania statek w stanie zdatnym do żeglugi, należyście wyposażony, obsadzony odpowiednią załogą oraz przystosowany do celów przewidzianych umową. Ponadto armator jest obowiązany utrzymywać statek przez cały czas trwania czarteru w stanie zdatnym do żeglugi, opłacać załogę oraz zapewnić należne jej świadczenia. Stan statku, liczebność i kwalifikacje załogi należą do treści świadczenia obejmującego oddanie i utrzymanie statku zdatnego do żeglugi i realizowanie celów określonych w umowie czarteru na czas. Zgodnie z przepisami kodeksu morskiego armator pozostaje także odpowiedzialny za utrzymanie statku w stanie zdatności do żeglugi przez cały okres trwania umowy.

Inaczej zostało to uregulowane w *common law*. W prawie angielskim i amerykańskim zapewnienie zdatności statku do żeglugi jest obowiązkiem armatora w chwili oddawania statku do dyspozycji czarterującemu, ale już niekoniecznie musi on zapewniać zdatność statku do żeglugi przed rozpoczęciem każdej kolejnej podróży w czasie trwania umowy³⁵.

³² K. Kochanowski, *Komentarz do art. 110 kodeksu morskiego*, Lex 2012.

³³ Zob też. *Danske Sukkerfabrikker v Bajamar Compania Naviera*, *The Torenia* [1983] 2 Lloyd's Rep. 211.

³⁴ C.I. Lesni, *The Ship Owner's Obligation to Ensure Seaworthiness of the Ship – Implicit Obligation of the Ship Owner in the Charter Party*, „Contemporary Readings in Law and Social Justice” 2012, Vol. 4(1), s. 563–569.

³⁵ C. Łucznywek, *Sytuacja prawna kapitana w czarterze na czas*, maszynopis rozprawy doktorskiej, niepubl., s. 173.

Pojęcie należytej staranności jest również związane z obowiązkami kapitana statku morskiego. Zgodnie z polskim kodeksem morskim kapitan statku jest obowiązany przed rozpoczęciem i w czasie podróży dołożyć należytej staranności, aby statek był zdatny do żeglugi, a w szczególności aby odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej co do bezpieczeństwa, obsadzenia właściwą załogą, należytego wyposażenia i zaopatrzenia (art. 57 k.m.). Obowiązek dbałości kapitana o zdatność statku do żeglugi leży w granicach jego czynności służbowych. Przy ich wykonywaniu powinien on dochować należytej staranności. Obowiązek dbałości kapitana o zdatność statku do żeglugi jest jednym z podstawowych obowiązków kapitana związanych z wykonywanym przez niego kierownictwem nautycznym. Są to czynności, które kapitan powinien wykonać osobiście oraz czynności o charakterze kontrolnym lub nadzorczym nad należytym spełnieniem zadań w określonym zakresie przez członków załogi. Odpowiedzialność za zdatność statku do żeglugi nie ogranicza się wyłącznie do osoby kapitana statku i jego załogi.

Należyta staranność wiąże się ściśle z dbałością kapitana o uzyskanie pożądanego rezultatu, czyli zdatności statku do żeglugi. Kapitan powinien wykazać się szczególną zapobiegliwością i przezornością podczas wykonywania wszystkich czynności służbowych, zarówno np. przy przeprowadzeniu statku z portu do portu, jak i w trakcie załadunku i pracach sztauerskich. Staranność jest uznana za obiektywne kryterium oceny rezultatu. Stopień staranności nie powinien być różnicowany w zależności od cech osobistych kapitana, a także miejsca, czasu i trudności oraz ryzyka, które towarzyszyły czynnościom służbowym kapitana.

7. Wnioski

W podstawowym znaczeniu zdatność statku do żeglugi to odpowiedni stan statku umożliwiający mu odbycie konkretnej podróży morskiej. Podróż ta ma być bezpieczna i odbyć się zgodnie z przyjętym planem. Statek zdatny do żeglugi jest „gwarancją” bezpiecznego przewozu ładunku. Analiza orzecznictwa potwierdza, że brak zdatności statku do żeglugi ma niebagatelne znaczenie dla oceny prawidłowości wykonania zobowiązań wynikających z umowy przewozu.

Celem norm i standardów prawnych bezpieczeństwa morskiego jest ograniczenie ryzyka wypadków morskich do akceptowalnego poziomu. Przy przewozie ładunku bezpieczeństwo statku i jego załogi zależy od spełnienia przez przewoźnika obowiązku zapewnienia zdatnego do żeglugi statku morskiego. Przestrzeganie norm bezpieczeństwa morskiego powoduje podwójny skutek: przekłada się na bezpieczeństwo statku i załogi oraz bezpieczeństwo ładunku, co ma istotny wpływ na prawidłowe wykonanie umowy przewozu – z korzyścią dla armatora i osób zainteresowanych ładunkiem.

Zdatność statku do żeglugi obejmuje pięć warunków koniecznych: sprawność techniczną statku, należyte obsadzenie statku wykwalifikowaną załogą, zaopa-

trzenie statku w paliwo, wodę pitną i żywność, odpowiedni sposób załadowania oraz posiadanie przez statek niezbędnych dokumentów.

W praktyce zdatność statku do żeglugi jest analizowana przez pryzmat wymagań bezpieczeństwa żeglugi lub szerzej, bezpieczeństwa morskiego. Nie ma wątpliwości co do tego, że spełnianie przez statek wymagań bezpieczeństwa jest stanem faktycznym, a nie prawnym, tak jak sama zdatność statku do żeglugi.

Współcześnie zdatność statku do żeglugi ocenia się, uwzględniając nowoczesne rozwiązania techniczne. Nie bez znaczenia jest również zdolność załogi do radzenia sobie w trudnych sytuacjach, które mogą powstać na mostku w związku z nawigacją.

Zdatność statku do żeglugi jest pojęciem o charakterze technicznym i prawnym. W prawie morskim dotyczącym przewozu ładunku jego elementy definicyjne nie zmieniły się zasadniczo od dziesięcioleci. Nie znaczy to jednak, że uległo ono ostatecznej petryfikacji. Zdatność statku do żeglugi jest pojęciem opartym na stabilnej konstrukcji, w której strukturze zachodzą nadal pewne zmiany. Obejmują one w szczególności rodzaj i zakres obowiązków ciężających na podmiotach odpowiedzialnych za przewóz ładunku, przewoźniku oraz kapitanie statku.

Dorota Pyc

SEAWORTHINESS AS A MAIN SAFETY CONDITION OF THE SEAGOING VESSEL AND HER CREW

Seaworthiness of the vessel is one of the basic concepts in maritime law. This article aims to analyze the seaworthiness as a main safety condition of the vessel and her crew under the carriage of goods by sea. Generally, seaworthiness is analyzed by assuming the following initial assumptions: first, the ship, the crew and the equipment of the ship must meet the safety requirements to encounter the ordinary perils of the voyage and, secondly, according to the contract the ship must be fit for purpose of safety carrying goods to their destination (cargoworthiness).

Seaworthiness is a concept based on a stable structure in which certain changes are still taking place. These include, in particular, the nature and extent of the obligations imposed on the entities responsible for the carriage of the cargo, the carrier and the master.

