

Czartery

UMOWA CZARTEROWA

- w żegludze nieregularnej
- zwykle zawierana dużo wcześniej przed spodziewaną datą rozpoczęcia załadunku
- stosowana przy przewozie dużych ilości ładunków masowych
- czarter – (*charter party*) – oznacza nie tylko nazwę dokumentu, ale również zawartą w nim umowę, która dotyczy przewozu towaru drogą morską
- przewoźnik oddaje całą przestrzeń lub określoną część przestrzeni ładownej statku pod ładunek na podróż lub na czas
- sposoby czarterowania statku:
 - o Umowa o przewóz uzgodnionego ładunku na określonej trasie wyznaczonej portami załadunku i wyładunku w zamian za fracht
 - o Umowa dająca prawo czarterującemu do dysponowania statkiem na uzgodniony czas w zamian za ustaloną opłatę dobową lub miesięczną

CZARTER NA PODRÓŻ (*voyage charter party*)

- umowa frachtowa
- przewoźnik zobowiązuje się za wynagrodzeniem do przewiezienia uzgodnionego ładunku
- przewoźnik oddaje do dyspozycji czarterującego całą lub część przestrzeni ładownej statku na ustalonej trasie między portami załadowania i wyładowania
- dzieli się na:
 - o Czarter na podróż pojedynczą (*single voyage charter party*) – dotyczy jednorazowego przewiezienia ładunku z portu załadowania do portu wyładowania
 - o Czarter na podróż okrężną (*round voyage charter party*) – ustala warunki dwukierunkowego (w podróży wyjściowej i powrotnej) przewozu towarów przez tego samego czarterującego
 - o Czarter na podróże konsekwentne (*consecutive voyages charter party*) – zapewnia wykonanie określonej liczby bezpośrednio po sobie następujących identycznych podróży na jednakowych warunkach

STRONY UMOWY (*contracting parties*)

- przewoźnik (*carrier*) i czarterujący (*charterer*)
- przewoźnikiem może być właściciel statku (*ship's owner*) i czasowy jego dysponent (np. *bare-boat charter owner, managing owner, ship's operator*)
- czarterującym jest gestor ładunku – sprzedawca lub nabywca- który może być jednocześnie załadowcą (*shipper*) lub odbiorcą ładunku (*consignee, receiver*)

STATEK

- w czarterze podana jest nazwa statku (*vessel*), a często (jeśli przewidziano możliwość podmiiany) wpisuje się:
 - o *Or substitute* – statek zastępczy o parametrach nie gorszych niż posiada wymieniony z nazwy
 - o *Or sister ship* – statek siostrzany o identycznych parametrach
- *to be nominated later* (t.b.n.l.) – wpisuje się, gdy strony uzgodniły, że nazwa statku zostanie wpisana później
- podaje się nazwę statku, sygnał kodowy, banderę, rok budowy, klasę, tonaż rejestrowy i nośność, parametry liniowe statku, liczba luków, ładowni i ich pojemności, wyposażenie w urządzenia przeładunkowe i specjalistyczne, pozycja statku w chwili podpisania umowy (*now trading* – aktualnie eksploatowany)

ŁADUNEK

- opis ładunku zawiera jego nazwę handlową, ilość oraz jeżeli nie jest to ładunek luzem – rodzaj opakowania
- ilość ładunku ujmuje się jako ładunek pełny (*full and complete cargo*) – ilość jest limitowana tylko nośnością lub pojemnością ładunkową statku
- ilość określa się też:
 - o *Min/max, exact, fix X tons* – ma być załadowane dokładnie X ton
 - o *Not less than X tons* – ma być załadowane nie mniej niż X ton
 - o *Abt (about) X tons* – ma być załadowane około X ton (5% mniej lub więcej)
 - o *X tons...% m.o.l.o. (more or less owner's option)* – przewoźnik decyduje o liczbie ton do załadowania w przedziale określonym liczbą procentów, co zgłasza w momencie składania noty gotowości do załadunku (NOR)
 - o *Between X-Y* – ma być załadowane minimum X ton, a maksimum Y ton

PORT ZAŁADOWANIA I WYŁADOWANIA

- obok nazwy portu umieszcza się informację:

- *a.a (always afloat)* – statek powinien wciąż pływać, nie osiadać na gruncie
- *n.a.a.b.s.a. (not always afloat but safe aground)* – możliwość bezpiecznego osiadania statku na gruncie
- *s.w., f.w., b.w. (sea, fresh, brackish water)* – rodzaje wody w porcie pod względem zasolenia, uwzględniane przy zanurzeniu statku

- koszt przewidzianych holowań i przeciągań ponosi przewoźnik (zużyty czas nie jest wliczony w dozwolony okres na przeładunek)

GOTOWOŚĆ STATKU DO ZA/WYŁADUNKU

- przewoźnik ma obowiązek zawiadamiania czarterującego/załadowcy o terminie przybycia statku i gotowości do załadunku (*notification*)

- rodzaje zawiadomień:

- nota orientacyjna, przybliżona (*approximate notice*) – zwana „aprox”, wysłana kilkanaście dni przed spodziewaną datą przybycia statku do portu
- nota definitywna (*definite notice*) – zwana „def”, wysłana kilka dni przed spodziewaną datą przybycia statku do portu
- ETA (*expected time of arrival*) – wysłana na 72, 48, 24 godziny przed spodziewaną datą i godziną wejścia statku do portu (jeżeli statek wejdzie do portu przed wysłaniem ETA to kapitan składa załadowcy 48 – godzinną notę o spodziewanej gotowości statku do załadunku)

○ Nota gotowości do załadunku (*notice of rediness, NOR*) – składana w formie pisemnej załadowcy:

- * w wypadku „czarter berth”, w którym wskazano nabrzeże – po zacumowaniu statku w miejscu operacji załadunkowych i dokonaniu odprawy wejściowej, kiedy statek jest pod każdym względem gotów do załadunku (*ready in every respect to load*)
- * jeżeli w czarterze nie podano nabrzeża załadunkowego, to wystarczy, że statek przybył do portu lub zgłosił się na wejściu do niego i jest pod każdym względem gotowy do załadunku, by kapitan mógł złożyć NOR

- możliwości złożenia NOR:

- *Within 24 hrs SHINC (Sundays, holidays included)* – każdego dnia o każdej porze
- *Within 24 hrs SHEX (Sundays, holidays excluded)* – w dni robocze o każdej porze
- *Within office hours SHEX* – w dni robocze w godzinach biurowych

- procedura zgłaszania gotowości statku do wyładunku przewiduje:

- zawiadomienie odbiorcy o wyjściu statku z portu załadunkowego (*sailing telegram*)
- wysłanie ETA do odbiorcy na 48 i 24 godziny przed przybyciem statku do portu wyładunkowego
- złożenie noty gotowości do wyładunku (NOR)

- *laydays* – okres, w którym statek powinien przybyć do portu załadowania, jego pierwszy dzień zwany jest datą ładowania (*loading date*) a ostatni datą anulowania (*cancelling date*) – stanowią granice czasowe dla rozpoczęcia załadunku statku

DOZWOLONY CZAS PRZEŁADUNKU

- może być podany jako uzgodniona liczba dni (*laytime*) lub dzienna norma przeładunkowa (*daily rate*)

- czas osobno wyznaczany dla załadunku i wyładunku

- możliwość określenia łącznego czasu na załadunek i wyładunek (*reversible time*)

- znaczenie terminu „dzień”:

- *day* (dzień) – okres 24-godzinny biegnący od północy do północy
- *running days, consecutive days* (dni bieżące) – dni następujące kolejno po sobie każdego dnia bez żadnych przerw
- *working days* (dni robocze) – dni, które nie są wyraźnie wyłączone z czasu dozwolonego i nie są świąteczne (za dzień liczy się tyle godzin pracy ile zwyczajowo lub ustawowo pracuje się w danym porcie)
- *working day of 24 consecutive hours* (dzień roboczy o 24 kolejnych godzinach pracy) – praca powinna odbywać się przez całą dobę
- *weather permitting* (o ile pogoda pozwoli) – czas o niesprzyjającej pogodzie nie będzie wliczany do czasu dozwolonego
- *oper hatch per day* (liczba ton na lukodobę) – czas dozwolony oblicza się dzieląc całkowitą ilość ładunku przez iloczyn normy na lukodobę i liczby luków:

$$\text{czas dozwolony} = \frac{\text{całkowita ilość ładunku}}{\text{norma na lukodobę} \times \text{liczba luków}} = \text{liczba dni}$$

Oper working hatch per day/per workable hatch per day (dobowa norma przeładunkowa na pracującą/zdolną do pracy lukę) – czas dozwolony oblicza się dzieląc największą ilość ładunku w jednej ładowni przez iloczyn normy na lukodobę i liczby luków do tej ładowni:

$$\text{czas dozwolony} = \frac{\text{największa ilość ładunku w jednej ładowni}}{\text{norma na lukodobę} \times \text{liczba luków do tej ładowni}} = \text{liczba dni}$$

PODZIAŁ KOSZTÓW PRZEŁADUNKOWYCH

- *net terms* – formuły ustalające sposób podziału kosztów

○ *f.i.o. (free in and out)* – przewoźnik nie ponosi kosztów przeładunku z wyjątkiem sztauwowania/trymowania

○ *f.i.o. and stowed/trimmed* – przewoźnik nie ponosi kosztów przeładunku i sztauwowania/trymowania

○ *f.i.o. and spot/grab trimmed* – przewoźnik nie ponosi kosztów przeładunku i mechanicznego trymowania za pomocą ładowych spustnic lub ładowarek chwytakowych

- *gross terms* – przewoźnik ponosi koszty przeładunku i sztauwowania/trymowania

- przewoźnik obciążony kosztami związanymi z pierwszym otwarciem i ostatnim zamknięciem ładowni oraz przygotowaniem osprzętu przeładunkowego

- gdy zawarta jest *gross terms* to koszty każdego innego otwierania i zamykania ładowni

- nadgodziny załogi zawsze obciążają przewoźnika

BIEG I ROZLICZENIE CZASU DOZWOLONEGO

- rozpoczęcie liczenia czasu dozwolonego jest uwarunkowane złożeniem noty gotowości

- rozpoczęcie liczenia następuje:

○ w momencie złożenia noty gotowości

○ o godzinie 13.00, jeżeli nota gotowości została złożona w godzinach biurowych przed południem

○ o godzinie 08.00 następnego dnia, jeżeli nota została złożona w godzinach biurowych po południu

- zastrzeżenie *unless commenced earlier* (chyba, że rozpoczęto wcześniej) – czas dozwolony liczy się od faktycznego rozpoczęcia przeładunku

- do czasu dozwolonego nie wlicza się przerw w przeładunku zaistniałych z winy przewoźnika oraz okresów wyłączonych odpowiednimi klauzulami

- przerwy zawinione przez załadowcę/odbiorcę nie przerywają biegu czasu dozwolonego

- *demurrage* (prześciej) – jeżeli przeładunek nie został ukończony w czasie dozwolonym i nadal jest prowadzony, okres przestoju przyjmuje się 14 dni i oblicza go według bieżących dni (*running days*) i godzin wyłącznie przerw spowodowanych przyczynami zachodzącymi wyłącznie po stronie przewoźnika, za czas przestoju czarterujący zobowiązany jest zapłacić przewoźnikowi uzgodnioną stawkę przestojowego

- za czas zaoszczędzony przewoźnik płaci czarterującemu premię za pośpiech (*despatch*), premia za pośpiech (*despatch money*) stanowi przeważnie połowę stawki przestojowego

- *demurrage payment* – stawka przestojowego, określana jest zwykle na poziomie dobowych kosztów stałych (pośrednich)

- *detention of vessel* – przetrzymanie statku, przekroczenie z winy czarterującego dopuszczalnego okresu przestoju, czarterujący płaci odszkodowanie przewoźnikowi (50-100% wyższe od stawki przestojowego – *damages for detention*)

- *statement of facts* – zestawienie faktów, sporządzane przed wyjściem statku z portu, stanowi chronologiczny zapis wszystkich zaszczości w czasie od zgłoszenia się statku na redzie do jego wyjścia z portu

- rozliczenie czasu dozwolonego na przeładunek polega na dokonaniu bilansu czasu faktycznego zużytego (po odliczeniu przerw) i czasu dozwolonego oraz określenie przestoju lub czasu zaoszczędzonego (sporządzane na formularzu „*time sheet*” – pozwala na finansowe rozliczenie się stron z wykonania umowy)

FRACHT (*freight*)

- wynagrodzenie, jakie otrzymuje przewoźnik od czarterującego za dokonanie przewozu oraz dostawę ładunku do portu przeznaczenia

- ustalony na podstawie ilości ładunku (może być uzgodniony jako kwota na statek – *lumpsum freight*)

WYZNACZANIE AGENTÓW

- przewoźnik czarterujący wyznacza agenta morskiego (*charterer's agent*) w celu zabezpieczenia swoich interesów

- agent opłacany przez przewoźnika nie wiąże go z nim żadne stosunki umowne)

KONTRAKTY PRZEWOZOWE (*contract of affreightment*)

- umowa zawarta między przewoźnikiem a dysponentem znacznej ilości określonego ładunku
- zobowiązuje przewoźnika do przewiezienia całej uzgodnionej ilości ładunku w kolejnych partiach
- zobowiązuje frachtującego do dostarczenia ładunku do wysyłki i zapłacenia frachtu
- podział kontraktów:
 - o krótkookresowe – trwające nie dłużej niż 12 miesięcy
 - o średniookresowe – od roku do 2 lat
 - o długookresowe – ponad 2 lata
- zawierają klauzule umożliwiające stronom renegocjację niektórych warunków umowy (korygować stawkę frachtową)
- klauzula eskalacyjna – dotyczy rekompensaty wzrostu kosztów własnych przewoźnika
- klauzula parytetu walut – uwzględnia zmiany kursów waluty kwotowania i płatności frachtu
- klauzula bunkrowa – zmiany cen paliwa
- zapewniają przewoźnikowi zatrudnienie statków w dłuższym okresie, a frachtującemu terminowość i pewność przewozu po względnie stałej cenie

CZARTER NA CZAS (*time charter*)

- oddanie w najem
- armator zobowiązuje się za wynagrodzeniem oddać czarterującemu statek obsadzony załogą na oznaczony czas albo na okres jednej lub kilku następujących po sobie podróży w celu określonym umową
- dzielimy na:
 - o zwykły czarter na czas (*time charter*) – oddanie statku do dyspozycji czarterującego na czas określony liczbą dni, tygodni, miesięcy lub lat albo wyznaczonymi datami przekazania i zwrotu
 - o czarter na czas na podróż, podróż okrężną lub kilka następujących po sobie podróży (*voyage, roundtrip, consecutive voyages time charter*) – oddanie statku do dyspozycji czarterującego na czas wykonania ustalonej/nych podróży bez konieczności precyzowania czasu jej trwania
- stronami umowy są armator (*ship's dysponent*) i czarterujący
- armator pozostawia swoją załogę i zachowuje gestie techniczno- nautyczną
- czarterujący przejmuje na ten czas dyspozycje handlowo-eksploatacyjną
- czarterujący może podczarterować statek (*subchartering, vessel's subletting*)- ponownie i na innych warunkach zawrzeć umowę czarteru na czas z osobą trzecią, ale ma obowiązek wykonania umowy wcześniejszej

OPIS STATKU (*description of the vessel*)

- obejmuje: nazwa statku, bandera, sygnał kodowy, parametry techniczno-eksploatacyjne (nośność całkowita dla letniej linii ładunkowej, całkowita pojemność ładunkowa waga zapasów stałych, liczba ładowni ich pojemność, prędkość maksymalna, konsumpcja paliwa)

PRZEKAZANIE I ZWROT STATKU (*delivery in port*)

- miejsce przekazania- przez podanie bezpiecznego portu
- termin przekazania ustalony dokładnie lub orientacyjnie
- zwrot statku (*redelivery*)- następuje w określonym porcie po upływie czasu trwania umowy
- miejsce i czas przekazania lub zwrotu dodatkowo sprecyzowane jako:
 - o a.p.s. (*arrival pilot station*) - moment podejścia statku do stacji pilotowej
 - o d.o.p. (*dropping outwards pilot*)- moment zdania pilota po wyjściu z portu
- armator przekazuje statek w pełni zdalny do żeglugi (*seaworthy*)
- czarterujący zwraca statek w takim stanie, w jakim go przyjął uwzględniając normalne zużycie (*fair wear and tear*)
- do oględzin wzywa się eksperta
- sporządza się raport (*on/ off hire survey report*)- określa się miejsce, datę i godzinę przekazania/ zwrotu statku, jego stan techniczny, ilość paliwa, ilość i rodzaj materiałów separacyjno-sztauerskich
- przekazanie statku czarterującemu i jego zwrot armatorowi odbywa się protokolarnie- protokoły przekazania/zwrotu (*certificate of delivery/redelivery*) – podpisują kapitan i agent czarterującego

WYŁĄCZENIA ŁADUNKOWE

- statek zatrudniony w przewozie ładunków legalnych (*lawfull merchandise*) z wyłączeniem:

- o niebezpiecznych
- o szkodliwych
- o łatwopalnych lub żrących

chyba, że ich przewóz jest zgodny z wymogami kompetentnych władz kraju rejestracji statku oraz portów za/wyładunkowych

- o żywe zwierzęta
- o amunicja
- o broń
- o materiały wybuchowe, jądrowe i radioaktywne

OPŁATA CZARTEROWA (hire)

- wynagrodzenie armatora za oddanie czarterującemu w użytkowanie statku zdolnego do żeglugi i obsadzonego załogą

- bywa uzgodniona w formie stawki dobowej lub miesięcznej na tonę nośności całkowitej statku dla letniej linii ładunkowej, lub zryczałtowanej stawki dobowej (*daily lumpsum rate*) na statek

- uchybienia w terminowym i pełnym przekazywaniu rat upoważniają armatora do anulowania umowy

- w wypadku, gdy statek z przyczyn leżących po stronie armatora nie może spełnić zadań przez czas dłuższy niż 24h, a powodu czyszczenia kotłów dłużej niż 48h, okres ten jest wyłączony z najmu i opłat czarterowych (*off – hire, suspension of hire*)

OBOWIĄZKI ARMATORA

- zabezpiecza i ponosi koszty utrzymania statku i załogi – ubezpieczenia statku

- zaopatrzenie w konieczne zapasy i materiały działu pokładowego i maszynowego

- zaopatrzenia prowiantowe

- poborów załogi

- przeokrętowania

- usług służb portowych dla załogi

- powinien utrzymywać w okresie trwania umowy w sprawnym stanie kadłub statku, maszyny i wyposażenie

- zabezpiecza obsługę przez załogę jednej windy nad każdym lukiem ładunkowym

- nie jest odpowiedzialny za braki i szkody ładunkowe powstałe przez złą sztauerke

- odpowiada za uszkodzenia i strat z powodu nie zdolności statku do żeglugi

OBOWIĄZKI CZARTERUJĄCEGO

- czarterujący opłaca lądową kwalifikowaną obsługę wind ładunkowych

- zabezpiecza i pokrywa:

o koszty bunkrów/olejów napędowych

o opłaty portowe i kanałowe, tonażowe, za światła, agencyjne, konsularne (nie dotyczące załogi)

o prowizje

o koszty pilotażu, holowania, cumowania, sterników kanałowych, posiłków dla osób urzędowych i współpracujących z czarterującym

o opłaty i koszty w portach przekazania i zwrotu statku

o koszty załadowania, wyładowania, trymowania/sztauowania, materiałów separacyjno-sztauerskich, ważenia i liczenia ładunku, dostawy ładunku, przeglądów ładowni, używania specjalnego osprzętu i urządzeń do przeładunku (i cumowania)

o koszty i opłaty związane z przetrzymaniem statku i z kwarantanną (z kosztami fumigacji i dezynfekcji włącznie)

- odpowiada za szkody i straty, jakich doznał statek spowodowane przez:

o ładunek załadowany wbrew warunkom czarteru

o niewłaściwe i nieostrożne bunkrowanie

o nieodpowiednia przeładunek oraz sztauerke/trymerke

KAPITAN I ZAŁOGA

- kapitan i załoga pozostają pracownikami armatora i stosunki pracodawca-pracownik są nienaruszone
- kapitan odpowiedzialny za nawigację i jest zobowiązany wykonywać podróże z odpowiednim pośpiechem i starannością
- jeżeli jest konieczność to statek i załoga będą pracować na żądanie czarterującego przez całą dobę nie wyłączając niedziel i świąt – wszystkie koszty (z wyjątkiem opłat za nadgodziny załogi) obciążają armatora
- jeżeli czarterujący ma zastrzeżenia do kapitana lub do innego członka załogi może złożyć skargę do armatora
- kapitan po porozumieniu z armatorem może pobrać od czarterującego zaliczkę na pokrycie bieżących potrzeb statku
- dziennik okrętowy i maszynowy wypełniany przez kapitana (czarterujący, jego agent, supercargo mają prawo wglądu do nich)

SUPERCARGO

- przedstawiciel czarterującego skierowany przez niego do pracy na statek
- doświadczony kapitan lub starszy mechanik
- nadzoruje za/wyładunek
- wydaje polecenia eksploatacyjne
- kontroluje realizację postanowień umowy przez kierownictwo statku
- uprawniony do podpisywania w imieniu czarterującego konosamentów
- uprawniony do wglądu dziennika okrętowego i maszynowego
- za jego pobyt czarterujący płaci zryczałtowaną dobową stawkę

USZKODZENIA STATKU

- większość uszkodzeń statku spowodowane jest przez sztauerów
- o uszkodzeniach kapitan zawiadamia pisemnie czarterującego lub jego agenta
- obciąża pisemnie odpowiedzialnością przedsiębiorstwa sztauerskie
- kopie wszystkich pism obciążających należy przesyłać do armatora
- uszkodzenia nie usunięte do momentu zwrotu statku powinny być ujęte w protokole zwrotnym (*certificate redelivery*)

CZARTER STATKU GOŁEGO (*bareboat charter*)

- armator przekazuje czarterującemu w dzierżawę na umówiony okres goły statek
- otrzymuje za to kwotowo ustaloną opłatę czarterową za miesiąc kalendarzowy (forma czynszu)
- czarterujący wyznacza kapitana, obsadza załogą, przyjmuje pełną kontrolę nad statkiem
- armator zachowuje tytuł własności oraz ponosi odpowiedzialność za wady ukryte statku, koszty amortyzacji, ubezpieczenia statku, przegląd statku przed przekazaniem, prowizja maklerska
- czarterujący ponosi koszty techniczno-eksploatacyjne oraz handlowe
- za zgodą stron statek może na okres trwania umowy zmienić barwy, znak armatorski, nazwę oraz banderę