

Zwyczaje i uzanse dotyczące przewozu obejmują liczną gamę zagadnień, np. rodzaj umowy o przewóz, rodzaje kosztów, rodzaje formuł służących do określenia czasu dozwolonego, zasad dotyczących konosamentów itp.

W transporcie morskim zwyczaje i uzanse są najczęściej zalecane, inaczej niż w transporcie samochodowym, kolejowym i lotniczym, gdzie najczęściej występuje prawo obligatoryjne.

Formuły określające sposób podziału kosztów pomiędzy czarterującego a armatora:

1. **FIO (Free In and Out)** – koszt załadunku i wyładunku ponosi czarterujący;
2. **FIO and Stowed (lub FIO and Trimmed)** – czarterujący ponosi koszt załadunku i wyładunku (jak w FIO) oraz rozmieszczenia ładunku na statku (sztauerki lub trymerki);
3. **FAS (Free Alongside Ship)** – czarterującego obciążają koszty dostarczenia towaru do burty statku;
4. **FOB (Free on Board)** – czarterującego obciążają koszty dostarczenia towaru do burty statku (jak w FAS) oraz koszt załadunku na statek;
5. **FOB/FOB (Free on Board and Free off Board)** – czarterującego obciążają koszty załadunku na statek oraz koszty wyładunku ze statku;
6. **FOB and Stowed (lub FOB and Trimmed)** – czarterującego obciążają koszty załadunku na statek oraz koszty sztauerki (trymerki).

Formuły określające sposób rozliczania czasu załadunku/wyładunku (czasu dozwolonego):

1. **Running days** – kolejne dni kalendarzowe (24 godz.) bez odliczania niedziel i świąt;
2. **Working days** – tylko dni robocze i tylko ustawowy czas pracy;
3. **Weather working days** – dni, w których przeładunek jest możliwy ze względu na stan pogody;
4. **Weather permitting** – przy odpowiednich warunkach atmosferycznych;
5. **Despatch half demurrage** – stawka premii za przyspieszenie w wysokości połowy stawki przestojowego;
6. **Despatch half demurrage (on) all time saved** – stawka premii za przyspieszenie w wysokości połowy stawki przestojowego za cały zaoszczędzony czas;
7. **Despatch half demurrage discharging only** – stawka premii za przyspieszenie w wysokości połowy stawki przestojowego tylko w porcie wyładunkowym;
8. **Despatch half demurrage loading only** – stawka premii za przyspieszenie w wysokości połowy stawki przestojowego, tylko w porcie załadunku;
9. **Sundays and holidays included** – łącznie z niedzielami i dniami świątecznymi;
10. **Saturdays, Sundays and holidays included** – łącznie z sobotami, niedzielami i dniami świątecznymi;
11. **Sundays and holidays excepted** – z wyłączeniem niedziel i dni świątecznych;
12. **Saturdays, Sundays and holidays excepted** – z wyłączeniem sobót, niedziel i dni świątecznych;
13. **Sundays and holidays excepted even if used** – z wyłączeniem niedziel i dni świątecznych, nawet jeśli (czas) użyty;
14. **Sundays and holidays excepted even if used both ends** – z wyłączeniem niedziel i dni świątecznych, nawet jeśli (czas) użyty, w porcie załadunku i wyładunku;
15. **Sundays and holidays excepted unless used** – z wyłączeniem niedziel i dni świątecznych, chyba że (czas) użyty.

Zad. 1A

Znając rozkład wyładunku, przeładunku i załadunku na drobnicowiec uniwersalny „Adam Mickiewicz” — z tabeli 1A (przy klauzuli: Despatch half demurrage, despatch = 1000 USD) — wyznaczyć czas dozwolony dla statku oraz podać kwotę despatch/demurrage, jeżeli norma wyładunkowa wynosi 200 ton / godz., a norma załadunkowa wynosi 300 ton / godz.

Tab. 1A. Rozkład wyładunku, przeładunku i załadunku na drobnicowiec uniwersalny „Adam Mickiewicz”.

Data	Czas pracy [godz.]	Kilogramy	Czynność
4 XI 2004 (czw)	09.00–24.00	4455600	wyładunek
5 XI 2004 (pt)	00.01–24.00	7255000	wyładunek
6 XI 2004 (so)	00.01–08.00	1490325	wyładunek
6 XI 2004 (so)	08.01–24.00	3333000	załadunek
7 XI 2004 (nie)	00.01–24.00	5850210	załadunek
8 XI 2004 (po)	00.01–24.00	5150000	załadunek
Razem wyładunek		13200925	
Razem załadunek		14333210	

Źródło: Opracowano na podstawie: K.Kreft, A.Salomon, Narzędzia informatyczne w projektowaniu działalności portów morskich. Zbiór zadań + dyskietka, Wydawnictwo UG, Gdańsk 1998, s.115.

Rozwiązanie zad. 1A:

WYŁADUNEK:

- Razem do wyładowania 13200925 kg = 13201 ton
- Norma wyładunkowa: 200 ton/godzinę

Wyznaczenie liczby godzin ile statek mógł stać pod wyładunkiem:

13201 ton / 200 ton na godzinę = 66 godzin.

Wyznaczenie liczby godzin ile statek stał rzeczywiście pod wyładunkiem: 15 + 24 + 8 = **47 godz.**

PER SALDO (wył.): 19 godzin zaoszczędzone (do zapłaty portowi).

ZAŁADUNEK:

- Razem do załadowania 14333210 kg = 14333,3 ton
- Norma załadunkowa: 300 ton/godzinę

Wyznaczenie liczby godzin ile statek mógł stać pod załadunkiem:

14333,3 ton / 300 ton na godzinę ≈ 48 godzin.

Wyznaczenie liczby godzin ile statek stał rzeczywiście pod załadunkiem: 16 + 24 + 24 = **64 godz.**

PER SALDO (zał.): 16 godzin za długa obsługa (do zapłaty statkowi).

Statek „zaoszczędził” 19 godzin na wyładunku (mógł stać 66 godzin, natomiast stał faktycznie 47 godzin), natomiast „stracił” 16 godzin na załadunku (mógł stać 48 godzin, lecz stał 64 godziny). Wynika z tego, że statek zaoszczędził per saldo 3 godziny i zapłaci za przyspieszenie operacji wy/załadunkowych: $3/24 \times 1000 \text{ USD} = 125 \text{ USD}$

Odp.: **Ostatecznie „port otrzyma”: 125 USD**

Zad. 2A

Znając rozkład wyładunku, przeładunku i załadunku na drobnicowiec uniwersalny „Adam Mickiewicz” — z tabeli 1A (przy klauzuli: Despatch half demurrage, despatch = 1000 USD oraz klauzuli SHEX — Sundays and Holidays Excepted) — wyznaczyć czas dozwolony dla statku oraz podać kwotę despatch/demurrage, jeżeli norma wyładunkowa wynosi 200 ton / godz., a norma załadunkowa wynosi 300 ton / godz.

Rozwiązanie zad. 2A:

WYŁADUNEK:

- Razem do wyładowania 13200925 kg = 13201 ton
- Norma wyładunkowa: 200 ton/godzinę

Wyznaczenie liczby godzin ile statek mógł stać pod wyładunkiem: **13201 ton / 200 ton na godzinę = 66 godzin.**

Wyznaczenie liczby godzin ile statek stał rzeczywiście pod wyładunkiem: 15 + 24 + 8 = **47 godz.**

PER SALDO (wył.): 19 godzin zaoszczędzone (do zapłaty portowi).

ZAŁADUNEK:

- Razem do załadowania 14333210 kg = 14333,3 ton
- Norma załadunkowa: 300 ton/godzinę

Wyznaczenie liczby godzin ile statek mógł stać pod załadunkiem:

14333,3 ton / 300 ton na godzinę ≈ 48 godzin + 24 godziny (niedziela) ≈ 72 godz.

Wyznaczenie liczby godzin ile statek stał rzeczywiście pod załadunkiem: 16 + 24 + 24 = **64 godz.**

PER SALDO (zał.): 8 godzin zaoszczędzone (do zapłaty portowi).

Statek „zaoszczędził” 19 godzin na wyładunku (mógł stać 66 godzin, natomiast stał faktycznie 47 godzin) oraz 8 godzin na załadunku (mógł stać 72 godziny, lecz stał 64 godziny). Wynika z tego, że statek zaoszczędził per saldo 27 godzin i zapłaci za przyspieszenie operacji wy/załadunkowych: $27/24 \times 1000 \text{ USD} = 1125 \text{ USD}$.

Odp.: **Ostatecznie „port otrzyma”: 1125 USD.**

Zad. 3A

Znając rozkład wyładunku, przeładunku i załadunku na drobnicowiec uniwersalny „Adam Mickiewicz” — z tabeli 1A (przy klauzuli: Despatch half demurrage, despatch = 1000 USD oraz klauzuli *Sundays and holidays excepted even if used both ends*) — wyznaczyć czas dozwolony dla statku oraz podać kwotę despatch/demurrage, jeżeli norma wyładunkowa wynosi 200 ton / godz., a norma załadunkowa wynosi 300 ton / godz.

Zad. 4A

Znając rozkład wyładunku, przeładunku i załadunku na drobnicowiec uniwersalny „Adam Mickiewicz” — z tabeli 1A (przy klauzuli: Despatch half demurrage, despatch = 1000 USD oraz klauzuli *Despatch half demurrage loading only*) — wyznaczyć czas dozwolony dla statku oraz podać kwotę despatch/demurrage, jeżeli norma wyładunkowa wynosi 200 ton / godz., a norma załadunkowa wynosi 300 ton / godz.

Zad. 5A

Znając rozkład wyładunku, przeładunku i załadunku na drobnicowiec uniwersalny „Adam Mickiewicz” — z tabeli 1A (przy klauzuli: Despatch half demurrage, despatch = 1000 USD oraz klauzuli *Sundays and holidays excepted unless used*) — wyznaczyć czas dozwolony dla statku oraz podać kwotę despatch/demurrage, jeżeli norma wyładunkowa wynosi 200 ton / godz., a norma załadunkowa wynosi 300 ton / godz.