

Cezary Łuczywek – NYPE 1946 – najczęściej stosowany wzór umowy czarteru na czas

Czarterowanie statków na czas jest niezmiennie od lat¹ popularną formą zatrudnienia statków morskich. Sięgają po nią chętnie zarówno armatorzy i właściciele statków, jak i właściciele ładunków oraz podmioty dysponujące ładunkami w większych ilościach, chcąc uniezależnić się od podaży tonażu na wolnym rynku frachtowym² lub przewidując zwyżkę stawek frachtowych. Zainteresowanymi w korzystaniu z cudzego statku mogą być także przedsiębiorcy podejmujący się prowadzenia prac lub usług specjalistycznych (wiertniczych, zaopatrzeniowych, badawczych, ratowniczych), a niedysponujący własnymi statkami lub posiadający je w niedostatecznej ilości.

W praktyce żeglugowej można wyczarterować część statku lub cały statek do przewiezienia konkretnych ładunków, można wyczarterować tylko miejsce na statku³, można wreszcie oddać statek do korzystania innej osobie, w celach i granicach uzgodnionych w umowie.

Czarter na czas jest umową, na podstawie której armator oddaje swój statek wraz załogą, którą zatrudnia, do dysponowania drugiej osobie, czarterującemu, na określony (w dniach, miesiącach lub latach) czas lub na jedną lub kilka następujących po sobie podróży. Świadczeniem zwrotnym czarterującego jest uiszczanie opłaty czarterowej, regularnie i w ustalonej wysokości.

Czarter statku na czas jest umową specyficzną, umową *sui generis* prawa morskiego, odrębną od cywilnych umów dzierżawy lub najmu, różniącą się też zasadniczo od umowy przewozu, chociaż celem czarteru może być też (a z reguły najczęściej jest) przewóz ładunków. Aby lepiej zrozumieć istotę tej umowy, pamiętając, że przedmiotem czarteru na czas są oprócz statku również usługi ludzkie, można posłużyć się tu analogią do innej (występującej np. w prawie anglosaskim), „ładowej” umowy – najmu samochodu z kierowcą. Obie umowy (czarteru statku i najmu samochodu) zawierać w sobie mogą postanowienia o tym samym, niemalże, charakterze. W obu umowach oznacza się szczegółowo przedmiot umowy (konkretny statek albo konkretny model samochodu), określa cel, do którego ma on być wykorzystany, czas trwania umowy, termin oddania do dyspozycji drugiej strony, ustala wysokość i sposób uiszczania opłaty za korzystanie z przedmiotu umowy oraz wskazuje podstawowe obowiązki stron dotyczące jego utrzymania, w tym ponoszenia kosztów paliwa, ubezpieczenia i płac obsługujących go ludzi.

Uzgodnienia stron dotyczące czarteru na czas zawarte są zwykle w pisemnym dokumencie⁴ zwanym czarterpartią. Strony mogą stworzyć własną,

¹ Pierwszy wzorzec umowy czarteru na czas pochodzi z początków ubiegłego stulecia. Był to angielski TIMON (*Chamber of Shipping Time Charter*) wydany przez londyńską Izbę Żeglugową w 1902 r.

² I. Redman, *Czarterowanie statków morskich na czas*, Gdańsk 1971, s. 46.

³ Na przykład na podstawie tak zwanego *slot charter* – stosowanego w przewozach kontenerów.

⁴ Chociaż według prawa polskiego nie jest to konieczne, a strony jedynie – zgodnie z art. 188 Kodeksu morskiego – mogą żądać potwierdzenia umowy czarteru na piśmie.

prywatną i oryginalną umowę, w której opiszą warunki, na jakich będą korzystać ze statku⁵, lub skorzystać mogą z jednego z licznych wzorcowych formularzy umów⁶ opracowanych i uaktualnianych („modernizowanych”) co pewien czas przez organizacje morskie, stowarzyszenia i związki armatorów, czarterujących i właściciele ładunków oraz maklerów i agentów morskich⁷.

Specjalizacja usług żeglugowych doprowadziła do stworzenia formularzy uwzględniających potrzeby związane z przewozem konkretnych rodzajów ładunków. Statki do przewozu ładunków suchych, zarówno drobnicowych, jak i masowych, są czarterowane na czas najczęściej na formularzach: NYPE, BALTIME, ASBATIME, LINERTIME. Statki do przewozów kontenerów – na wzorcach BOXTIME lub GENTIME. Dla statków używanych do przewozów ropy naftowej stosuje się formy: INTERTANKTIME, BPTIME, SHELLTIME, TEXACOTIME. Statki przewożące gaz wykorzystują umowy GASTIME, zaś przewożące chemikalia – BIMCHEMTIME. Wreszcie statki obsługujące prace wydobywcze na morzu czarterowane są najczęściej z wykorzystaniem formularzy: BEEPEESUPPLYTIME i SUPPLYTIME.

Poszczególne wzorce cytowanych czarterpartii różnią się, oczywiście, od siebie w szczegółach, tak jak różnią się w konstrukcji i zadaniach, które mają do wykonania wymienione powyżej statki przewożące różne rodzaje ładunków. Niemniej jednak wiele postanowień zawartych w tych formularzach wykazuje znaczne podobieństwo do siebie i można na tej podstawie stworzyć katalog typowych klauzul występujących w większości istniejących wzorców umów czarterowych, obejmujących najistotniejsze uzgodnienia stron. Należą do nich:

- preambuła (*preamble*) – identyfikuje strony umowy, podaje ogólny opis i dane czarterowanego statku, łącznie z jego pojemnością, przewidywaną prędkością i zużyciem paliwa;
- podczarter (*sublet clause*) – zezwala na oddanie statku przez czarterującego do dysponowania kolejnej osobie, pozostawiając czarterującego nadal odpowiedzialnym za wykonanie umowy;

⁵ Nie jest błędem stwierdzenie, że obie strony umowy korzystają ze statku. Chociaż czarterujący eksploatuje statek (w sensie komercyjnym) i czerpie z niego korzyści, to również i armator, dbając jedynie o techniczną stronę eksploatacji statku i o załogę, z oddania statku czarterującemu czerpie korzyści materialne i niejednokrotnie właściciele statków (armatorzy) decydują się na budowę nowych jednostek tylko dlatego, że mają w perspektywie długoterminowe kontrakty czarterów na czas i tym samym zapewnione zatrudnienie dla nich i swoich załóg.

⁶ Ich ilość jest praktycznie niezliczona. Jak stwierdził C.F.H. Cufley, jeden z badaczy zagadnień czarterów morskich, w *Ocean Freights and Chartering*, London 1974, s. 83, „szczegółowe przestudiowanie wszystkich czarterpartii, standardowych i prywatnych, które są w użyciu na świecie, byłoby zadaniem na całe życie”.

⁷ Wydawane są one pod egidą i drukowane przez władze dwóch najstarszych na świecie i o wysokiej estymie organizacji morskich: *Chamber of Shipping of the United Kingdom* oraz *The Baltic and International Maritime Conference* (BIMCO), a także przez: *New York Produce Exchange*, *International Association of Independent Tanker Owners* (INTERTANKO), międzynarodowe konsorcja olejowe: BP, Shell, Texaco, STB, Mobile oraz *Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents* (FONASBA).

- przekazanie statku czarterującemu (*delivery clause*) – określa miejsce i czas przekazania statku czarterującemu oraz stawia warunki, które statek musi spełniać w chwili rozpoczęcia czarteru;
- ograniczenia rejonu żeglugi (*trading limits clause*) – ustanawia geograficzne i prawne granice pływania statku;
- dozwolone ładunki (*cargo restrictions and exclusions clause*) – zezwala na przewóz jedynie legalnych ładunków i wymienia szczegółowo, jakich ładunków statek nie będzie przewoził;
- podstawowe obowiązki armatora (*owners to provide clause*) – wymienia podstawowe obowiązki armatora w zapewnieniu zdadności żeglugowej, utrzymaniu statku i załogi;
- podstawowe obowiązki czarterującego (*charterers to provide clause*) – wymienia podstawowe obowiązki, z których musi wywiązać się czarterujący, aby statek mógł być eksploatowany;
- odstąpienie od umowy (*cancelling clause*) – daje czarterującemu prawo odstąpienia od umowy z powodu zwłoki w oddaniu mu statku do dysponowania;
- paliwo (*bunkers clause*) – nakłada na strony obowiązek kupna znajdującego się na statku paliwa i ustala jego dozwoloną ilość w chwili oddania statku w czarter i przy jego zwrocie;
- opłata czarterowa (*hire*) – ustala wysokość i sposoby płatności opłaty czarterowej;
- bezpieczny port/nabrzeże (*safe ports/berths clause*) – stanowi zapewnienie czarterującego, że będzie kierował statek jedynie do portów lub nabrzeży niestwarzających zagrożenia;
- zatrudnienie statku (*employment clause*) – nakłada na kapitana statku obowiązek prowadzenia podróży z najwyższym pośpiechem i pomocy wraz z załogą w wykonywaniu stawianych zadań;
- instrukcje, raporty (*sailing orders and logs clause*) – zobowiązuje czarterującego do zaopatrywania kapitana w instrukcje na podróż, zaś kapitana do prowadzenia rejestru podróży;
- wyłączenie statku z czarteru (*off hire clause*) – przedstawia listę wydarzeń, po zajściu których statek zostaje wyłączony z czarteru, a opłata czarterowa wstrzymana;
- utrata statku (*loss of vessel clause*) – postanawia o zwrocie uiszczonej z góry opłaty czarterowej od momentu utraty statku;
- wyłączenia odpowiedzialności stron (*exceptions clause*) – wylicza okoliczności faktyczne zwalniające każdą ze stron umowy czarteru od odpowiedzialności wobec drugiej strony;
- rozstrzygnięcie sporów (*arbitration clause*) – nakazuje przekazanie spraw spornych powstałych w czasie czarteru do wskazanego w klauzuli arbitrażu, podaje sposób powoływania arbitrów;

- zastaw (*lien clause*) – uprawnia armatora do zastawu na ładunkach i frachtach za zaległą opłatę czarterową, zaś czarterującego do zastawu na statku za nienależne zaliczki i nadpłaconą *hire*;
- ratownictwo (*salvage clause*) – określa podział zysków z ratownictwa i znalezionej mienia;
- awaria wspólna (*general average*) – ustala zasady obowiązujące przy wystąpieniu i rozliczeniu awarii wspólnej, nakazuje wprowadzenie ich do konosamentów wydawanych w czarterze;
- dokowanie (*drydocking clause*) – nakazuje okresowe dokowanie i czyszczenie dna statku eksploatowanego w wodach tropikalnych;
- klauzule ochronne (*protective clauses*) – wprowadzają do umowy czarteru klauzule zewnętrzne, regulujące odpowiedzialność stron w wypadku uszkodzeń ładunku, zderzeń i awarii wspólnej;
- lód (*ice clause*) – zapewnia, że statek nie zostanie skierowany do portu skutego lodem;
- klauzula demise (*demise clause*) – czyni armatora odpowiedzialnym za nawigację statku oraz nie zezwala na interpretowanie postanowień umowy jako dzierżawy statku czarterującemu;
- prowizja (*commission clause*) – ustala wysokość prowizji dla brokerów i czarterującego.

Każda z zawieranych w rzeczywistości umów czarteru na czas obejmuje zwykle, oprócz postanowień typowych, wymienionych powyżej, kilkanaście, a czasami kilkadziesiąt dodatkowych klauzul, tak zwanych *riders*. Klauzule te w sposób bardzo szczegółowy, odzwierciedlający indywidualne zamierzenia, potrzeby i cele stron kształtują w całości umowę dotyczącą korzystania ze statku, zawieraną niejednokrotnie na kilka lub kilkanaście, a zdarza się, że i kilkadziesiąt lat.

Poniżej przedstawiono oryginalny tekst amerykańskiego formularza czarterowego, powstałego w 1913 r., zrewidowanego i przyjętego przez *New York Produce Exchange* w 1946 r., znanego pod nazwą kodową NYPE 1946 i najczęściej współcześnie stosowanego wzorca umowy czarteru na czas⁸. Tekst formularza przepleciono polskim tłumaczeniem, starając się stworzyć wierny, a zarazem zrozumiały dla polskiego czytelnika przekład, zachowując oryginalną numerację wierszy i klauzul formularza w obu językach, nie zapominając przy tym o różnicach w charakterze prawnym instytucji czarteru na czas w prawie polskim i amerykańskim.

⁸ Tak uważają m.in. autorzy angielsko-amerykańskiego opracowania *Time Charters*, M. Wilford, T. Coghlin, J.D. Kimball (4th Edit., London 1995), tak też M. MacLachlan w *Shipmaster's Business Companion* (The Nautical Institute, 4th Edit. Middlesex, UK 2004), takie są również doświadczenia autora artykułu pracującego od wielu lat na statkach zatrudnianych w czarterach na czas.

Time Charter

GOVERNMENT FORM

Approved by the New York Produce Exchange

November 6th, 1913 – Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931, October 3rd, 1946

- 1 *This Charter Party, made and concluded in day of 19*
- 1 *Niniejsza Czarterpartia, sporządzona i zawarta w dnia 19*
- 2 *Between*
- 2 *pomiędzy*
- 3 *Owners of the good (Steamship/Motorship) of*
- 3 *Armatorem statku (Parowego/Motorowego)*
- 4 *of tons gross register, and tons net register, having engines of indicated horse power*
- 4 *o tonach rejestrowych brutto i tonach rejestrowych netto, mającego silniki o mocy koni mechanicznych,*
- 5 *and with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state, and classed*
- 5 *oraz kadłub, maszynę i wyposażenie w stanie całkowicie sprawnym, posiadającym klasę*
- 6 *at of about cubic feet bale capacity, and about tons of 2240 lbs.*
- 6 *w około stóp sześciennych pojemności i około ton długich*
- 7 *deadweight capacity (cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding one and one-half percent of ship's deadweight capacity,*
- 7 *nośności brutto (wliczając ładunek, paliwo, wodę pitną i zapasy nieprzekraczające jeden i pół procent nośności statku,*
- 8 *allowing a minimum of fifty tons) on a draft of feet inches on Summer freeboard, inclusive of permanent bunkers,*
- 8 *przyjmując jako minimum pięćdziesiąt ton) przy zanurzeniu stóp cali dla letniej wolnej burty, z wliczeniem stałego paliwa,*
- 9 *which are of the capacity of about tons of fuel, and capable of steaming, fully laden, under good weather*
- 9 *w ilości około ton, będący w stanie płynąć w pełni załadowany, w dobrych pogodowych*
- 10 *conditions about knots on a consumption of about tons of best Welsh coal – best grade fuel oil – best grade Diesel oil,*
- 10 *warunkach około węzłów, przy zużyciu około ton najlepszego walijskiego węgla – najlepszej jakości paliwa ciężkiego – najlepszej jakości paliwa lekkiego,*
- 11 *now*
- 11 *w chwili obecnej*
- 12 *..... and Charterers of the City of*
- 12 *..... i Czarterującym z siedzibą w*

- 13 *Witnesseth, That the said Owners agree to let, and the said Charterers agree to hire the said vessel, from the time of delivery, for*
- 13 **Zaświadczamy**, że wymieniony Armator zgadza się oddać, a wymieniony Czarterujący przyjęc wskazany statek, od chwili przekazania, na
- 14 *about*
- 14 około
- 15 *within below mentioned trading limits.*
- 15do eksploatacji w granicach wymienionych poniżej.
- 16 *Charterers to have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers remaining responsible for*
- 16 Czarterujący ma prawo podczarterować statek na cały czas lub część okresu objętego niniejszą umową, ale Czarterujący pozostaje nadal odpowiedzialny za
- 17 *the fulfillment of thi Charter Party.*
- 17 wykonanie niniejszej umowy Czarteru.
- 18 *Vessel to be placed at the disposal of the Charterers, at*
- 18 Statek ma być podstawiony do dyspozycji Czarterującego w
- 19
- 19
- 20 *in such dock or at such wharf or place (where she may safely lie, always afloat, at all times of tide, except as otherwise provided in clause No.6), as*
- 20 w doku, przy nabrzeżu lub w miejscu (tam, gdzie statek może bezpiecznie przebywać, zawsze unosząc się na wodzie, niezależnie od pływu, z wyjątkami przewidzianymi w klauzuli nr 6), które
- 21 *the Charterers may direct. If such dock, wharf or place be not available time to count as provided for in clause No.5. Vessel on her delivery to be*
- 21 wskaże Czarterujący. Jeżeli taki dok, nabrzeże lub miejsce jest niedostępne, czas ma być liczony według postanowień z klauzuli nr 5. Statek w chwili dostarczenia ma być
- 22 *ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for the service, having water ballast, winches and*
- 22 gotowy do przyjęcia ładunku, z czysto zamiecionymi ładowniami, szczelny, mocny i pod każdym względem nadający się do wykonywania usług, zabalastowany, mający windy i
- 23 *donkey boiler with sufficient steam power, or if not equipped with donkey boiler, than other power sufficient to run all winches at one and the same*
- 23 kocioł pomocniczy pod wystarczającym ciśnieniem pary, lub jeżeli niewyposażony w kocioł, to mający inną wystarczającą moc do uruchomienia wszystkich wind w jednym
- 24 *time (and with full complement of officers, seamen, engineers and firemen for a vessel of her tonnage), to be employed, in carrying lawful merchandise,*
- 24 czasie (wraz z pełną obsadą oficerów, marynarzy, mechaników i strażaków, odpowiednią dla statku o takim tonażu), celem zatrudnienia do przewozu legalnych towarów,
- 25 *including petroleum or its products, in proper containers, excluding*
- 25 włączając w to ropę naftową i jej produkty, w odpowiednich pojemnikach, wyłączając

- 26 *(vessel is not to be employed in the carriage of Live Stock, but Charterers are to have the privilege of shipping a small number on deck at their risk,*
- 26 (statek nie będzie zatrudniony do przewozu zwierząt żywych, ale Czarterujący ma prawo do przewozu niewielkiej ich ilości na pokładzie na swoje ryzyko,
- 27 *all necessary fittings and other requirements to be for account of Charterers), in such lawful trades, between safe port and/or ports in British North*
- 27 a cały konieczny osprzęt i związane z tym potrzeby mają być na rachunek Czarterującego), w legalnej żegludze, pomiędzy bezpiecznym portem i /lub portami Brytyjskiej Północnej
- 28 *America, and / or United States of America, and / or West Indies, and / or Central America, and / or Caribbean Sea, and / or Gulf of Mexico, and / or*
- 28 Ameryki, i / lub Stanów Zjednoczonych Ameryki, i / lub Indii Zachodnich, i / lub Ameryki Centralnej, i / lub Morza Karaibskiego, i / lub Zatoki Meksykańskiej, i / lub
- 29 *Mexico, and/or South America and / or Europe*
- 29 Meksyku, i / lub Południowej Ameryki i / lub Europy
- 30 *and / or Africa, and / or Asia, and / or Australia, and / or Tasmania, and / or New Zealand, but excluding Magdalena River, River St. Lawrence between*
- 30 i / lub Afryki, i / lub Azji, i / lub Australii, i / lub Tasmanii, i / lub Nowej Zelandii, ale z wyjątkiem Rzeki Magdalena, Rzeki Świętego Wawrzyńca od
- 31 *October 31 st and May 15 th, Hudson Bay and all unsafe ports; also excluding, when out of season, White Sea, Black Sea and the Baltic,*
- 31 31 października do 15 maja, Zatoki Hudson i wszystkich portów niebezpiecznych; wyłączając także, poza sezonem, Morze Białe, Morze Czarne i Bałtyk,
- 32
- 32
- 33
- 33
- 34
- 34
- 35 *as the Charterers or their Agents shall direct, on the following conditions:*
- 35 według wskazań Czarterującego lub jego przedstawicieli, na następujących warunkach:
- 36 *1. That the Owners shall provide and pay for all provisions, wages and consular shipping and discharging fees of the Crew; shall pay for the*
- 36 1. Armator zapewnia i płaci za prowiant, płace i opłaty konsularne za zaokrętowanie i wyokrętowanie załogi; płaci za
- 37 *insurance of the vessel, also for all the cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water and maintain her class and keep*
- 37 ubezpieczenie statku; także za części zapasowe do kabin, na pokład, do siłowni i inne konieczne zapasy, włączając w to wodę do kotła, zapewnia klasę statku i utrzymuje
- 38 *the vessel in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service.*
- 38 kadłub, maszynę i osprzęt statku w stanie pełnej wydajności do i w czasie eksploatacji.

39 2. *That the Charterers shall provide and pay for all the fuel except as otherwise agreed, Port Charges, Pilotages, Agencies, Commissions,*

39 2. Czarterujący zapewnia i płaci za paliwo, o ile nie uzgodniono inaczej, opłaty portowe, pilotowe, agencyjne, prowizje,

40 *Consular Charges (except those pertaining to the Crew) and all other usual expenses except those before stated, but when the vessel puts into*

40 opłaty konsularne (z wyjątkiem tych związanych z załogą) i ponosi wszystkie inne zwykłe wydatki, z wyjątkiem uprzednio wymienionych, ale gdy statek znajdzie się w

41 *a port of causes for which vessel is responsible, than all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of*

41 porcie z powodów, za które statek ponosi odpowiedzialność, wówczas koszty z tym związane pokrywa Armator. Fumigacje zlecone z powodu

42 *illness of the crew to be for Owners account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while vessel is employed under this*

42 choroby załogi mają być na rachunek Armatora. Fumigacje zlecone w związku z przewożonym ładunkiem lub portami odwiedzanymi w czasie eksploatacji statku w tym

43 *charter to be for Charterers account. All other fumigations to be for Charterers account after vessel has been on charter for a continuous period*

43 czarterze mają być na rachunek Czarterującego. Wszystkie inne fumigacje mają być na rachunek Czarterującego, jeżeli statek przebywa w czarterze nieprzerwanie

44 *of six months or more.*

44 sześć miesięcy lub więcej.

45 *Charterers are to provide necessary dunnage and shifting boards, also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but*

45 Czarterujący ma dostarczyć potrzebne drewno sztauerskie i przegrody przeciwprzesypowe, a także dodatkowe wyposażenie potrzebne w żegludze specjalnej lub dla nietypowego ładunku, ale

46 *Owners to allow them the use of any dunnage and shifting boards already aboard vessel. Charterers to have the privilege of using shifting boards*

46 Armator ma zezwolić Czarterującemu na użycie drewna sztauerskiego i przegród przeciwprzesypowych, które już są na statku. Czarterujący ma przywilej używania przegród przeciwprzesypowych

47 *for dunnage, they making good any damage thereto.*

47 jako drewna sztauerskiego, naprawiając spowodowane przez to szkody.

48 3. *That the Charterers, at the port of delivery, and the Owners, at the port of re-delivery, shall take over and pay for all fuel remaining on*

48 3. Czarterujący w porcie dostarczenia statku, a Armator w porcie jego zwrotu, przejmie i zapłaci za całe paliwo pozostałe na

49 *board the vessel at the current prices in the respective ports, the vessel to be delivered with not less than tons and not more than*

49 statku, po bieżących cenach obowiązujących odpowiednio w tych portach, statek ma być dostarczony z nie mniej niż tonami i nie więcej niż

- 50 tons and to be re-delivered with not less than tons and not more than tons.
- 50 tonami i zwrócony z nie mniej niż tonami i nie więcej niż tonami paliwa.
- 51 4. *That the Charterers, shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of*
- 51 4. Czarterujący ma płacić za korzystanie ze statku, o którym mowa, kwotę
- 52 *United States Currency per ton on vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and*
- 52 w walucie Stanów Zjednoczonych za tonę całkowitej nośności statku, wliczając w to paliwo i
- 53 *stores, on summer freeboard, per Calendar Month, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at*
- 53 zapasy, przy letniej wolnej burcie, co miesiąc kalendarzowy, poczynając od dnia dostarczenia statku, jak wyżej wymieniono, a
- 54 *and after the same rate for any part of the month; hire to continue until the hour of the day of her re-delivery in like good order and condition, ordinary*
- 54 następnie tę samą stawkę za każdą część miesiąca; opłata ma być kontynuowana do dnia zwrotu statku w podobnie dobrym stanie, wyłączając zwykłe
- 55 *wear and tear excepted, to the Owners (unless lost) at*
- 55 zużycie, Armatorowi (chyba, że nastąpiła utrata statku) w
- 56 *unless otherwise mutually agreed. Charterers are to give Owners not less than days*
- 56o ile nie uzgodniono inaczej. Czarterujący ma zawiadomić Armatora nie później niż dni
- 57 *notice of vessel's expected date of re-delivery, and probable port.*
- 57 przed spodziewanym terminem zwrotu statku o jego dacie i prawdopodobnym porcie.
- 58 5. *Payment of said hire to be made in New York in cash in United States Currency, semi monthly in advance, an for the last half month or*
- 58 5. Płatność opłaty czarterowej ma być dokonana w Nowym Yorku w walucie Stanów Zjednoczonych, co pół miesiąca z góry, a za ostatnie pół miesiąca lub
- 59 *part of same the approximate amount of hire, and should same not cover the actual time, hire is to be paid for the balance day by day, as it becomes*
- 59 część miesiąca, przybliżoną kwotę opłaty czarterowej, a gdyby nie pokryło to rzeczywistego czasu, opłata czarterowa za pozostały okres ma być płacona dzień po dniu, gdy stanie się
- 60 *due, if so required by Owners, unless bank guarantee or deposit is made by the Charterers, otherwise failing the punctual and regular payment of the*
- 60 należna, jeżeli tak zażądał Armator, chyba że Czarterujący okaże gwarancję bankową lub zrobi depozyt, w przeciwnym razie niezapłacenie w terminie
- 61 *hire, or bank guarantee, or on any breach of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to withdraw the vessel from the service of the Char-*
- 61 opłaty czarterowej lub niezłożenie gwarancji bankowej, lub po każdym naruszeniu niniejszej umowy, Armator ma prawo wycofania statku z eksploatacji Czar-

- 62 *terers, without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers. Time to count from 7 a.m. on the working day*
- 62 *terującego bez przesądzenia o jakimkolwiek roszczeniu, jakie on (Armator) może mieć w stosunku do Czarterującego. Czas ma być liczony od godziny 7 rano w dniu roboczym*
- 63 *following that on which written notice of readiness has been given to Charterers or their Agents before 4 p.m., but if required by Charterers, they*
- 63 *następującym po dniu, w którym dano Czarterującemu lub jego przedstawicielom pisemne zawiadomienie przed godziną 16, ale jeżeli Czarterujący tak zażąda,*
- 64 *to have the privilege of using vessel at once, such time used to count as hire.*
- 64 *ma on mieć możliwość używania statku od razu i tak wykorzystany czas jest liczony do opłaty czarterowej.*
- 65 *Cash for vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced as required by the Captain, by the Charterers or their Agents, subject*
- 65 *Pieniądze na zwykłe statkowe wydatki w porcie mogą być zaliczkowo wypłacone na żądanie kapitana przez Czarterującego lub jego przedstawicieli, z uwzględnieniem*
- 66 *to 2,5% commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application*
- 66 *2,5% prowizji, i zaliczki takie mają być odliczone od opłaty czarterowej. Czarterujący jednakże w żaden sposób nie odpowiada za wydatkowanie*
- 67 *of such advances.*
- 67 *takich zaliczek.*
- 68 *6. That the cargo or cargoes be laden and/or discharged in any dock or at any wharf or place that Charterers or their Agents may*
- 68 *Ładunek lub ładunki mają być ładowane i/lub wyładowywane w doku, na nabrzeżu lub miejscu, które wskaże Czarterujący lub jego przedstawiciele*
- 69 *direct, provided the vessel can safely lie always afloat at any time of tide, except at such places where it is customary for similar size vessels to safely*
- 69 *pod warunkiem, że statek może tam bezpiecznie przebywać unosząc się na wodzie o każdej porze pływu, za wyjątkiem takich miejsc, gdzie jest przyjęte, iż statki o podobnej wielkości mogą bezpiecznie*
- 70 *lie aground.*
- 70 *leżeć na dnie.*
- 71 *7. That the whole reach of the Vessel's Hold, Deck, and usual places of loading (not more than she can reasonably stow and carry), also*
- 71 *7. Całkowita przestrzeń ładowni, pokładów i zwyczajowych miejsc do ładowania (nie więcej niż statek może rozsądnie przyjąć i przewieźć), także*
- 72 *accommodations for Supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for Ship's officers, crew,*
- 72 *pomieszczenie dla Supercargo, o ile jest na statku, mają być do dyspozycji Czarterującego, rezerwując jedynie właściwą i wystarczającą przestrzeń dla oficerów, załogi,*
- 73 *tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel. Charterers have the privilege of passengers as far as accommodations allow, Charterers*
- 73 *przynależności, mebli, żywności, zapasów i paliwa. Czarterujący ma prawo do przewozu pasażerów, o ile warunki lokalowe na to pozwalają,*

- 74 *paying Owners per day per passenger for accommodations and meals. However, it is agreed that in case any fines or extra expenses are*
- 74 *płatąc Armatorowi za dobę za pasażera za zakwaterowanie i posiłki. Jednakże uzgodniono, że w wypadku, gdy jakieś kary lub dodatkowe wydatki*
- 75 *incurred in the consequence of the carriage of passengers, Charterers are to bear such risk and expense.*
- 75 *wystąpią w konsekwencji przewożenia pasażerów, takie ryzyko i wydatki ponosi Czarterujący.*
- 76 *8. That the Captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and*
- 76 *8. Kapitan ma wykonywać podróże z najwyższym pośpiechem i udzielać zwyczajowej pomocy wraz z załogą i*
- 77 *boats. The Captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and*
- 77 *łodziemi. Kapitan (choć wyznaczony przez Armatora) ma być pod rozkazami i wskazówkami Czarterującego, co do zatrudnienia statku i*
- 78 *agency; and Charterers are to load, stow, and trim the cargo at their expense under the supervision of the Captain, who is to sign Bills of Lading for*
- 78 *przedstawicielstwa; a Czarterujący ma ładować, sztautować i trzymać ładunek na swój koszt pod nadzorem kapitana, który ma podpisywać konosamenty na*
- 79 *cargo as presented, in conformity with Mate's or Tally Clerk's receipts.*
- 79 *ładunek w formie, w jakiej mu zostaną przedłożone, w zgodności z Kwitami Sternika lub Liczmena.*
- 80 *9. That if the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Captain, Officers, or Engineers, the Owners shall on*
- 80 *9. Jeżeli Czarterujący ma powód do niezadowolenia z postępowania Kapitana, oficerów lub mechaników, Armator po*
- 81 *receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary make a change in the appointments.*
- 81 *otrzymaniu szczegółów skargi ma ją sprawdzić i, jeżeli to konieczne, dokonać zmiany w mianowaniach.*
- 82 *10. That the Charterers shall have permission to appoint a Supercargo, who shall accompany the vessel and see that voyages are prosecuted*
- 82 *10. Czarterujący ma zezwolenie na wyznaczenie Supercargo, który będzie towarzyszyć statkowi i sprawdzać, czy podróże prowadzone są*
- 83 *with the utmost despatch. He is to be furnished with free accommodation, and same fare as provided for Captain's table. Charterers paying at the*
- 83 *z najwyższym pośpiechem. Ma on mieć zapewnione bezpłatne zakwaterowanie i taką samą stawkę żywieniową, jaką przyjęto dla stołu kapitana. Czarterujący płaci*
- 84 *rate of \$ 1.00 per day. Owners to victual Pilots and Customs Officers, and also, when authorized by Charterers or their Agents, to victual Tally*
- 84 *dzienną stawkę 1,00 \$. Armator ma zapewnić wyżywienie dla pilotów, celników, a także, po upoważnieniu przez Czarterującego lub jego przedstawicieli,*
- 85 *Clerks, Stevedore's Foreman, etc., Charterers paying at the current rate per meal, for all such victualling.*
- 85 *liczmenów, brygadzysty sztauerów, itd., Czarterujący płaci bieżącą stawkę za posiłek dla wszystkich tak dożywianych.*

86 11. *That the Charterers shall furnish the Captain from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, and the*

86 11. Czarterujący od czasu do czasu udzieli kapitanowi na piśmie wszystkich wymaganych instrukcji i wskazówek do żeglugi, zaś

87 *Captain shall keep a full and correct Log of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their Agents, and furnish the Char-*

87 kapitan ma prowadzić pełen i prawidłowy rejestr podróży, przedkładając go Czarterującemu lub jego przedstawicielom i dostarczyć Czarteru-

88 *ters, their Agents or Supercargo, when required, with a true copy of daily Logs, showing the course of the vessel and distance run and the con-*

88 jącemu, jego przedstawicielom lub Supercargo, na ich żądanie, wierną kopię codziennych zapisów pokazujących kurs statku, przebytą odległość i zuży-

89 *sumption of fuel.*

89 cie paliwa.

90 12. *That the Captain shall use diligence in caring for the ventilation of the cargo.....*

90 12. Kapitan ma wykazać staranność w zakresie wentylowania ładunku.

91 13. *That the Charteres shall have the option of continuing this charter for a further period of*

91 13. Czarterujący ma możliwość przedłużenia tego czarteru na kolejny okres

92

92

93 *on giving written notice thereof to the Owners or their Agents days previous to the expiration of the first-named term, or any declared option.*

93 po pisemnym zawiadomieniu o tym Armatora lub jego przedstawicieli dni przed wygaśnięciem pierwszego terminu lub zadeklarowaniu innego wyboru.

94 14. *That if required by Charterers, time not to commence before and should vessel*

94 14. Na żądanie Czarterującego czas nie zaczyna biec przed, a gdyby statek

95 *not have giving written notice of readiness on or before but not later than 4 p.m. Charterers or*

95 nie złożył pisemnej noty gotowości w dniu lub wcześniej, ale nie później niż o godzinie 16, Czarterujący lub

96 *their Agents to have the option of canceling this Charter at any time not later than the day of vessel's readiness.*

96 jego przedstawiciele mają prawo odstąpienia od tej umowy, w każdej chwili, nie później jednak niż w dniu gotowości statku.

97 15. *That in the event of the loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment,*

97 15. W przypadku straty czasu z powodu braku ludzi lub zapasów, pożaru, awarii lub uszkodzenia kadłuba, maszyn albo wyposażenia,

98 *grounding, detention by average accidents to ship or cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause*

98 wejścia na mieliznę, zatrzymania z powodu wypadku statku lub ładunku, dokowania w celu kontroli lub malowania dna, lub z powodu jakiejś innej przyczyny

- 99 *preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the speed be reduced by*
- 99 ograniczającej pracę statku w pełnym zakresie opłata czarterowa za czas stracony ulega wstrzymaniu; a jeżeli w czasie podróży prędkość jest zredukowana przez
- 100 *defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence*
- 100 defekt lub awarię jakiegś części kadłuba, maszyn lub wyposażenia, czas przez to stracony i koszty dodatkowo zużytego paliwa
- 101 *thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.*
- 101 i wszystkie dodatkowe wydatki odejmuje się od opłaty czarterowej.
- 102 *16. That should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the day of loss or being last heard of) shall be*
- 102 16. W wypadku utraty statku pieniądze zapłacone zgóry, a niezarobione (obliczone od dnia utraty lub dnia, w którym po raz ostatni o statku słyszano) mają być
- 103 *returned to the Charterers at once. The act of God, enemies, fire, restraint of Princes, Rulers and People, and all dangers and accidents of the Seas,*
- 103 zwrócone Czarterującemu bezwzględnie. Działania siły wyższej, wrogów, pożar, zarządzenia władzy oraz wszystkie niebezpieczeństwa lub wypadki na morzu i
- 104 *Rivers, Machinery, Boilers and Steam Navigation, and errors of Navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.*
- 104 rzekach, wypadki maszyn, kotłów i związane z nawigacją parową oraz błędy w nawigacji w czasie tego czarteru będą zawsze wzajemnie wyłączone.
- 105 *The vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessel in distress, and to deviate for the*
- 105 Statek ma swobodę do nawigacji z pilotem lub bez, do holowania i bycia holowanym, do asysty statkowi w niebezpieczeństwie i dewiacji w
- 106 *purpose of saving life and property.*
- 106 celu ratowania życia i mienia.
- 107 *17. That should any dispute arise between Owners and the Charterers, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York,*
- 107 17. W wypadku sporu powstałego między Armatorem i Czarterującym sprawa sporna ma być oddana do rozstrzygnięcia trzem osobom w Nowym Yorku,
- 108 *one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them, shall be final, and for*
- 108 po jednej wyznaczonej przez każdą ze stron i trzeciej wybranej przez te dwie osoby; ich decyzja lub decyzja podjęta przez dwie spośród nich będzie ostateczna, a w
- 109 *the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercial men.*
- 109 celu wprowadzenia w życie wydanego werdyktu może być on poddany postępowaniu sądowemu. Arbitrzy będą osobami handlowymi.
- 110 *18. That the Owners shall have a lien upon all cargoes, and all sub-freights for any amounts due under this Charter, including General Aver-*
- 110 18. Armator ma prawo zastawu na wszystkich ładunkach i podfrachtach za kwoty należne z tego czarteru, włączając udziały w awari wspól-

- 111 *age contributions, and the Charterers to have a lien on the Ship for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess*
- 111 nej, zaś Czarterujący ma prawo zastawu na statku za pieniądze zapłacone z góry, a nienależne, a jakkolwiek nadpłacona opłata czarterowa lub nadmierny
- 112 *deposit to be returned at once. Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which*
- 112 depozyt mają być zwrócone niezwłocznie. Czarterujący nie pozwoli na powstanie lub kontynuację jakiegokolwiek zastawu lub obciążenia wywołanego przez niego lub jego przedstawicieli, które
- 113 *might have priority over the title and interest of the owners in the vessel.*
- 113 mogłyby mieć priorytet nad prawem własności przysługującym właścicielom statku.
- 114 *19. That all derelicts and salvage shall be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Owner's and Charterers' expenses and*
- 114 19. Korzyści z mienia porzuconego i ratownictwa mają być podzielone równo między Armatora i Czarterującego po odliczeniu ich wydatków i
- 115 *Crew's proportion. General Average shall be adjusted, stated and settled, according to Rules 1 to 15, inclusive, 17 to 22, inclusive, and Rule F of*
- 115 części należnej załodze. Awaria wspólna ma być rozliczona, ogłoszona i rozstrzygnięta zgodnie z Regułami 1 do 15 włącznie, 17 do 22 włącznie oraz Regułą F
- 116 *York-Antwerp Rules 1924, at such port or place in the United States as may be selected by the carrier, and as to matters not provided for by these*
- 116 Reguł Yorku-Antwerpii 1924, w porcie Stanów Zjednoczonych wybranym przez przewoźnika, zaś sprawy nieprzewidziane przez
- 117 *Rules, according to the laws and usages at the port of New York. In such adjustment disbursements in foreign currencies shall be exchanged into*
- 117 Reguły, zgodnie z prawem i zwyczajami portu Nowy York. W takiej dyspaszy wydatki w walutach obcych będą zamieniane na walutę
- 118 *United States money at the rate prevailing on the dates made and allowances for damage to cargo claimed in foreign currency shall be converted at*
- 118 Stanów Zjednoczonych po kursie obowiązującym w dniach, w których zostały zrobione, zaś odszkodowania za uszkodzony ładunek żądane w walucie obcej będą zamienione
- 119 *the rate prevailing on the last day of discharge at the port or place of final discharge of such damaged cargo from the ship. Average agreement or*
- 119 po kursie obowiązującym w ostatnim dniu wyładunku w porcie lub miejscu końcowego wyładunku takiego uszkodzonego ładunku ze statku. Zobowiązanie awaryjne lub
- 120 *bond and such additional security, as may be required by the carrier, must be furnished before delivery of the goods. Such cash deposit as the carrier*
- 120 bond i takie dodatkowe zabezpieczenie, jakie może być wymagane przez przewoźnika, muszą być złożone przed wydaniem towarów. Depozyt pieniężny, jaki przewoźnikowi

- 121 *or his agents may deem sufficient as additional security for the contribution of the goods and for any salvage and special charges thereon, shall, if*
- 121 lub jego przedstawicielom może wydawać się wystarczający, jako dodatkowe zabezpieczenie za udział ładunku i za ratownictwo i wynikłe z tego specjalne opłaty, w
- 122 *required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery. Such deposit shall, at the option of the*
- 122 razie potrzeby, ma być złożony przez załadowców, odbiorców lub właścicieli ładunków przewoźnikowi przed ich wydaniem. Depozyt taki ma być, według uznania
- 123 *carrier, be payable in United States money and be remitted to the adjuster. When so remitted the deposit shall be held in a special account at the*
- 123 przewoźnika, płatny w walucie Stanów Zjednoczonych i przekazany dyspaszerowi. Po przekazaniu depozyt będzie przetrzymywany na specjalnym koncie w
- 124 *place of adjustment in the name of the adjuster pending settlement of the General Average and refunds or credit balances, if any, shall be paid in*
- 124 miejscu dyspaszy na nazwisko dyspaszera prowadzącego rozliczenia Awarii wspólnej, a zwrot nadpłat lub kwoty kredytów, o ile istnieją, ma być dokonany w
- 125 *United States money.*
- 125 walucie Stanów Zjednoczonych.
- 126 *In the event of accident, danger, damage, or disaster, before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever,*
- 126 W razie wypadku, niebezpieczeństwa, uszkodzenia lub katastrofy przed lub po rozpoczęciu podróży, wynikłych z jakiegokolwiek przyczyny,
- 127 *whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the*
- 127 czy to z powodu niedbalstwa czy nie, za które, lub za konsekwencje których przewoźnik nie jest odpowiedzialny z ustawy, umowy lub w inny sposób,
- 128 *goods, the shipper and the consignee, jointly and severally, shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices,*
- 128 ładunek, załadowca i odbiorca solidarnie uczestniczą z przewoźnikiem w awarii wspólnej w kosztach jakiegokolwiek poświęcenia,
- 129 *losses, or expenses of a general average nature that made be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the*
- 129 strat lub wydatków o charakterze awarii wspólnej, które poniesiono, oraz zapłacą za ratownictwo i opłaty specjalne, poniesione w związku z
- 130 *goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if such salving ship or*
- 130 ładunkiem. Jeżeli statek ratujący jest własnością przewoźnika lub przez niego eksploatowany, ratownictwo ma być płacone w pełnej wysokości i w taki sam sposób, jakby statek ratujący lub
- 131 *ships belonged to strangers.*
- 131 statki należały do osób trzecich.
- 132 *Provisions as to General Average in accordance with the above are to be included in all bills of lading issued hereunder.*
- 132 Postanowienia dotyczące Awarii Wspólnej, zgodnie z powyższym, mają być włączone do wszystkich konosamentów wydanych w tym czarterze.

- 133 *20. Fuel used by the vessel while off hire, also for cooking, condensing water, or for grates and stoves to be agreed to as to quantity, and the*
- 133 *20. Paliwo zużyte przez statek wyłączony z czarteru, także na potrzeby kuchni, wyparownika lub do ruszt i pieców, ma być uzgodnione co do ilości, a*
- 134 *cost of replacing same, to be allowed by Owners.*
- 134 koszt jego uzupełnienia poniesiony przez Armatora.
- 135 *21. That as the vessel may be from time to time employed in tropical waters during the term of this Charter, Vessel is to be docked at a*
- 135 *21. Jeżeli statek w okresie trwania tego czarteru będzie od czasu do czasu zatrudniony na wodach tropikalnych, to ma on być dokowany w*
- 136 *convenient place, bottom cleaned and painted whenever Charterers and Captain think necessary, at least once in every six months, reckoning from*
- 136 dogodnym miejscu w celu wyczyszczenia i wymalowania dna, gdy Czarterujący i kapitan stwierdzą, że jest to konieczne, co najmniej raz na sześć miesięcy, licząc od
- 137 *time of last painting, and payment of the hire to be suspended until she is again in proper state for the service.*
- 137 czasu ostatniego malowania, a opłata czarterowa ma być zawieszona dopóty, dopóki statek nie będzie znów w odpowiednim stanie do wykonywania usług.
- 138
- 138
- 139
- 139
- 140 *22. Owners shall maintain the gear of the ship as fitted, providing gear (for all derricks) capable of handling lifts up to three tons, also*
- 140 *22. Armator ma konserwować osprzęt statku, jeżeli taki istnieje, zapewnić osprzęt (do wszystkich dźwigów) umożliwiający operowanie unosami do trzech ton, także*
- 141 *providing ropes, falls, slings and blocks. If vessel is fitted with derricks capable of handling heavier lifts, Owners are to provide necessary gear for*
- 141 dostarczyć liny, falenie, zawiesia i bloki. Jeżeli statek jest wyposażony w dźwigi umożliwiające przeladunek sztuk ciężkich, Armator ma zapewnić konieczny osprzęt do
- 142 *same, otherwise equipment and gear for heavier lifts shall be for Charterer's accounts. Owners also to provide on the vessel lanterns and oil for*
- 142 nich, w przeciwnym razie wyposażenie i osprzęt do unosów cięższych będzie na rachunek Czarterującego. Armator ma także dostarczyć oświetlenie do
- 143 *night work, and vessel to give use of electric light when so fitted, but any additional lights over those on board to be at Charterers' expense. The*
- 143 prac nocnych, a statek ma zezwolić na użycie oświetlenia elektrycznego, gdy jest w takie wyposażony, ale dodatkowe oświetlenie, ponad to, które jest na burcie, ma być na koszt Czarterującego.
- 144 *Charterers to have the use of any gear on board the vessel.*
- 144 Czarterujący ma prawo do użycia jakiegokolwiek osprzętu, jaki znajduje się na statku.

- 145 23. *Vessel to work night and day if require by Charterers, and all winches to be at Charterers' disposal during loading and discharging;*
- 145 23. Statek ma pracować w dzień i w nocy, o ile tak zażąda Czarterujący, i wszystkie windy mają być do dyspozycji Czarterującego w czasie załadunku i wyładunku;
- 146 *steamer to provide one winchman per hatch to work winches day and night, as required, Charterers agreeing to pay officers, engineers, winchmen,*
- 146 statek ma zapewnić jednego windziarza na ładownię do obsługi wind w dzień i w nocy, o ile potrzeba, Czarterujący zgadza się płacić oficerom, mechanikom, windziarzom,
- 147 *deck hands and donkeymen for overtime work done in accordance with the working hours and rates stated in the ship's articles. If the rules of the*
- 147 marynarzom pokładowym i palaczom kotłowym za prace w nadgodzinach zgodnie z przepracowanym czasem i stawkami ustalonymi w umowie zbiorowej o pracę. Jeżeli przepisy
- 148 *port, or labor unions, prevent crew from driving winches, shore Winchmen to be paid by Charterers. In the event of a disabled winch or winches, or*
- 148 portowe lub związków zawodowych nie pozwalają załodze na obsługę wind, Czarterujący ma zapłacić za windziarzy z ładu. W razie unieruchomienia windy lub wind lub
- 149 *insufficient power to operate winches, Owners to pay for shore engine, or engines, in lieu thereof, if required, and pay any loss of time occasioned*
- 149 niewystarczającej mocy do operowania windami Armator ma opłacić w miejsce tego silnik lub silniki z ładu, o ile potrzeba, i pokryć stratę czasu spowodowaną
- 150 *thereby.*
- 150 przez to.
- 151 24. *It is also mutually agreed that this Charter is subject to all the terms and provisions of and all the exemptions from liability contained*
- 151 24. Uzgodniono także wspólnie, że czarter niniejszy podlega wszystkim warunkom, postanowieniom i zwolnieniom od odpowiedzialności zawartym
- 152 *in the Act of Congress of the United States approved on the 13th day of February, 1893, and entitled An Act relating to Navigation of Vessels,*
- 152 w ustawie Kongresu Stanów Zjednoczonych uchwalonej 13 lutego 1893 r., zatytułowanej *An Act relating to Navigation of Vessels,*
- 153 *etc., in respect of all cargo shipped under this charter to or from the United States of America. It is further subject to the following clauses, both*
- 153 *etc.* w odniesieniu do wszystkich ładunków przewożonych na podstawie tego czarteru do lub ze Stanów Zjednoczonych Ameryki. Czarter niniejszy podlega ponadto następującym klauzulom, które
- 154 *of which are to be included in all bills of lading issued hereunder:*
- 154 mają być włączone do konosamentów wydanych w tym czarterze:
- 155 S.A. Clause Paramount
- 155 Klauzula Generalna USA
- 156 *This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April, 16*
- 156 Ninejszy konosament będzie skuteczny po uwzględnieniu postanowień ustawy Stanów Zjednoczonych *Carriage of Goods by Sea*, uchwalonej 16 kwietnia

- 157 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of
- 157 1936 r., która ma być uważana za inkorporowaną tutaj, i nic, co tu zawarte, nie może być uważane za zrzeczenie się przewoźnika jakichkolwiek-
- 158 any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading
- 158 wiek jego praw lub przywilejów lub rozszerzenie jego odpowiedzialności zgodnie z wymienioną ustawą. Jeżeli jakieś postanowienie tego konosamentu
- 159 be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.
- 159 jest niezgodne z wymienioną ustawą w jakimś zakresie, postanowienie takie ma być nieważne w tym zakresie, ale nie więcej.....
- 160 *Both-to-Blame Collision Clause*
- 160 Klauzula Both-to-Blame Collision
- 161 *If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the*
- 161 Jeżeli statek wejdzie w kolizję z innym statkiem na skutek niedbalstwa drugiego statku i jakiegokolwiek działania, zaniedbania lub zaniechania
- 162 *Master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried*
- 162 kapitana, marynarza, pilota lub podwładnych przewoźnika, w nawigacji lub zarządzaniu statkiem, właściciele ładunków przewożonych
- 163 *hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss*
- 163 tym statkiem zabezpieczą przewoźnika przed stratą lub odpowiedzialnością wobec tego drugiego lub „nie-przewożącego statku” lub jego armatora w takim stopniu, w jakim taka strata
- 164 *or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or*
- 164 lub odpowiedzialność odpowiada stracie, szkodzie lub roszczeniu właścicieli tychże ładunków, zapłaconym lub płatnym przez ten drugi lub
- 165 *non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her*
- 165 „nie-przewożący” statek lub jego armatora właścicielom tychże ładunków, a potrąconym, zrekompensowanym lub odzyskanym przez ten drugi lub „nie-przewożący” statek lub jego
- 166 *owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.*
- 166 armatora, jako część jego roszczenia wobec statku przewożącego ładunek lub wobec przewoźnika.
- 167 *25. The vessel shall not be required to enter any ice-bound port, or any port where lights or light-ships have been or are about to be with-*
- 167 25. Statek nie jest zobowiązany do wejścia do portu skutego lodem albo portu, w którym światła lub latarniowce zostały lub mają być usu-
- 168 *drawn by reason of ice, or where there is risk that in the ordinary course of things the vessel will not be able on account of ice to safely enter the*
- 168 nięte z powodu lodu, lub gdzie istnieje ryzyko, że przy zwykłym biegu rzeczy statek nie będzie w stanie ze względu na lód bezpiecznie wejść do

- 169 *port or to get out after having completed loading or discharging.*
 169 portu lub wydostać się z niego po zakończeniu załadunku lub wyładunku.
 170 26. *Nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The owners to remain responsible for the*
 170 26. Nic, co tu stwierdzono, nie może być interpretowane jako oddanie statku w dzierżawę Czarterującemu na czas. Armator pozostaje odpowiedzialny za
 171 *vigation of the vessel, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.*
 171 nawigację statku, ubezpieczenie, załogę i wszystkie inne sprawy tak samo, jakby eksploatował statek na swój własny rachunek.
 172 27. *A commission of 2,5 per cent is payable by the Vessel and Owners to*
 172 27. Prowizja w wysokości 2,5 procent ma być zapłacona przez statek i Armatora
 173
 173
 174 *on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter.*
 174 z zarobionej opłaty czarterowej, zapłaconej zgodnie z czarterem, a także przy każdej kontynuacji lub przedłużeniu tego czarteru.
 175 28. *An address commission of 2,5 per cent payable to on the hire earned and paid under this Charter.*
 175 28. Prowizja adresowa w wysokości 2,5 procent ma być uiszczona z opłaty czarterowej zarobionej i zapłaconej w tym czarterze.

By cable authority from
 Z telegraficznego upoważnienia przez

The original Charter Party in our possession. As *For Owners*
 Oryginał Czarterpartii znajduje się w naszym posiadaniu. Jako za Armatora

BROKERS
BROKERZY

Jak widać z zaprezentowanego wyżej tekstu, użycie standardowego formularza umowy czarterowej wydaje się dosyć proste. Wymaga jedynie wypełnienia pustych miejsc odpowiednimi informacjami związanymi z konkretnym czarterem. Jednak dosyć archaiczna miejscami frazeologia niektórych postanowień klauzul NYPE 1946 może utrudniać w pewnej mierze zrozumienie właściwej treści i stać się przyczyną nieporozumień w interpretacji postanowień umowy. Analiza spraw sądowych z czarterów na czas wskazuje liczne przypadki sporów powstałych właśnie na tle różnego rozumienia znaczenia zapisów czarterpartii przez jej kontrahentów.

Znacznie prostszą i łatwiejszą w interpretacji jest współczesna wersja formularza z 1946 r., przyjęta pod nazwą NYPE'93. Zastanawiające jednak jest

to, że formularz ten jest ciągle mniej popularny i nie tak często używany, jak „stary”, wydawałoby się mniej zrozumiały.

NYPE 1946 nie jest wzorcem czarterpartii idealnej, czyli takiej, która oprócz tego, że obejmuje szczegółowo wszystkie istotne postanowienia ogarniające i w prawidłowy sposób regulujące konkretny czarter, to jest jeszcze w pełni zbalansowana, niezawierająca postanowień korzystniejszych dla którejś ze stron umowy. Uprzywilejowuje ona nieco czarterującego, jest jednak dalece bardziej wyważona w porównaniu na przykład z proarmatorskim BALTIME z 1939 r.

Zaletą powstających współcześnie formularzy jest to, że nie są one narzucone przez jedną czy drugą stronę społeczności żeglugowej, tak jak to było na początku poprzedniego stulecia. Większość z nich to kompromisy wypracowane po trudnych negocjacjach pomiędzy różnymi stowarzyszeniami żeglugowymi reprezentującymi załadowców i czarterujących oraz radami różnych organizacji armatorów. Przykładem takiego neutralnego i dobrze wyważonego formularza czarteru na czas jest wydany przez BIMCO w 1968 r. wzorzec LINERTIME, używany jednak w wąskim zakresie, gdyż dotyczący kurczącej się ostatnio z roku na rok żeglugi liniowej.

Pełna i poprawna analiza wzorcowego formularza NYPE 1946 daje całościowy obraz ogółu postanowień występujących w większości czarterpartii na czas spotykanych w obrocie morskim z tego względu, że porusza on bardzo szerokie spektrum zagadnień prawnomorskich: poczynając od podstawowych spraw związanych ze statkiem, jego zdadnością żeglugową i możliwościami eksploatacyjnymi, przez przewóz, opiekę nad ładunkiem i odpowiedzialność czarterującego lub kapitana za prace przeładunkowe, ekscepcje wynikające z *common law* i samej umowy czarteru, do skomplikowanych rozliczeń awarii wspólnej, zagadnień zastawów i przywilejów morskich (rozmaicie traktowanych w różnych systemach prawnych), aż po specyficzne problemy związane z odpowiedzialnością za roszczenia ładunkowe po kolizji statków w prawie amerykańskim.