

## **Transporturile maritime**

**I. În practica comercială întâlnim două tipuri de exploatare comercială a navelor:**

### **1. Navigația neregulată, sau tramp**

- navigație neregulată care nu este legată de o anumită rută de transport, de anumite porturi fixe de expediție și destinație.
- navele utilizate colindă mările și oceanele și acostează în porturile unde li se oferă condițiile de transport cele mai avantajoase.
- situația armatorilor este clară numai la timpul prezent.
- fiecare cursă satisface în general interesele unui singur navlositor, care dispune de o partidă de marfă suficient de mare pentru a ocupa spațiul oferit de nava în cauză.
- aceste nave transportă în general mărfuri grele și voluminoase – mărfuri de masă (țigări și derivate petroliere, minereuri, cărbuni etc.).

Contractul de transport: Charter party + Conosament – precizează condițiile transportului în cauză.

### **2. Navigația regulată, sau de linie**

- furnizează servicii unei clientele numeroase;
- se caracterizată prin lipsa dependenței față de un singur expeditor;
- are orar fix.

Contractul de transport – îmbracă forma de Booking Note (nota de rezervare a spațiului de transport pe nava de linie) și/sau Conosament (Bill of Lading).

### **3. Activitatea de brokeraj**

- activitate de intermediere între un armator (proprietar de navă) și un navlositor (proprietar de marfă) în vederea închirierii spațiului necesar încărcării și transportării mărfii între două și mai multe porturi.

Pentru intermediere brokerul primește un comision din partea armatorului stipulat în Charter Party sub forma unui procent (care variază între 2,5 și 5%), care se aplică asupra navlului, navlului mort și a contrastaliilor.

După natura activității pe care o îndeplinesc, brokerii se împart în 5 categorii:

- agenți intermediari de asigurare (insurance brokers)
- agenți intermediari de vânzări navale (brokers for the sale of ships)
- agenți intermediari de încărcare (loading brokers)
- agentul protector sau supervizor (apără interesele părții care l-a angajat)
- agenți intermediari navlosiri (chartering brokers)

#### **4. Tehnica navlosirii**

Teoretic, momentul începerii operațiunii de navlosire îl constituie primirea de către broker a cererii de tonaj(1):

- document tipizat;
- reprezintă dispoziția dată de o societate de a angaja nave în numele și pe contul lor = mandatul de navlosire;
- conține toate elementele de care trebuie să se țină seama: marfa, cantitatea, portul de încărcare, norma de încărcare, condiția de descărcare, rata de contrastalii și cum se reglementează plata acestora, data disponibilității mărfii, data expirării acreditivului, cine face asigurarea, referiri la transbordări, încărcări parțiale, încărcări pe punte etc.

Prospectarea pietei(2) – cererea de ofertă de tonaj (întocmită de broker) – studierea ofertelor primite – încheierea contractului de transport.

Ultimul act pe care îl mai întocmește brokerul în vederea îndeplinirii sarcinii sale este avizul de navlosire(3) pe care îl trimite agentului economic. Sarcina brokerului se consideră încheiată în momentul primirii mandatului de navlosire împreună cu cererea de tonaj. De regulă contractul de navlosire este tipizat și specific fiecărui flux de mărfuri, în cursul negocierii purtându-se discuții numai în jurul principalelor elemente constitutive sau acelor clauze tipărite pe care o parte dorește să le modifice sau să le elimine.

## II. Contractul de transport maritim

Def: Convenția Națiunilor Unite (regulile de la Hamburg) privind transporturile pe mare, din 1978, definește contractul de transport pe mare ca „orice contract prin care căraușul se obligă, contra plății unui navlu, să transporte mărfuri pe mare de la un port la altul”. Prevederile sale nu se aplică contractelor de tip Charter Party.

### *Tipuri de contracte de navlosire:*

#### **A. Charter by demise (Bareboat charter)**

Se utilizează destul de rar, este un contract de închiriere a unei nave prin care un proprietar armator pune la dispoziția unui navlositor armator, folosința temporală a unui vas nearmat, în schimbul unei chirii numite „hire” – se calculează în funcție de durata folosinței. Navlositorul-armator „bareboat” obține locația navei fără echipaj sau dotarea cu materiale specifice și își asumă obligația de a plăti întreținerea, reparațiile curente sau accidentale, andocarea, aprovizionarea, navlosirea, asigurarea, taxele portuale și de trecere prin canale, adică în general toată partea financiară a exploatării comerciale și tehnice. Proprietarul-armator este obligat să pună la dispoziția navlositorului-armator nava în stare tehnică aptă de navigabilitate și să prezinte documentele de înregistrare, certificatul de naționalitate cât și cel de clasă. Locatarul poate avea dreptul (dacă se specifică în contract) de a arbora pavilionul companiei sale, alături de pavilionul național al navei și pavilionul companiei proprietarului.

#### **B. Booking Note**

Booking note, sau avizul de angajament, respectiv de rezervare a spațiului de transport necesar pentru expedierea unei cantități determinate de marfă, se folosește în general în navigația de linie.

Booking note precizează condițiile principale în care se execută transportul:

- marfa care face obiectul transportului,
- cantitatea și modul de prezentare al acesteia la transport,
- portul de încărcare și de descărcare,
- numele și adresa expeditorului,

- numele și adresa destinatarului,
- condiția de încărcare/descărcare
- nivelul navlului.

Berth note = avizul de angajament – acest doc se utilizează cu precădere în navigația de tip tramp și de linie care nu lucrează după orare precise. El apare sub forma unei scrisori adresată de agentul armatorului către navlositor, prin care se confirmă angajarea spațiului necesar și celelalte condiții principale în care urmează să aibă loc transportul. Pe unul sau mai multe exemplare ale acestei scrisori, navlositorul urmează să semneze de luare la cunoștință. Acest document trebuie acoperit ulterior de un conosament.

### C. Charter party

Încorporează condițiile contractului de transport cu nave de curse neregulate (tramp). Apare în două forme:

1. Voyage Charter Party – închirierea navei pentru un număr de voiaje (în cazul în care este vorba de mai multe voiaje se precizează numărul de voiaje consecutive și perioada de timp pe care este valabil contractul); apar probleme cu privire la calculul staliilor, contrastaliilor și despatch money-ului, care nu apar în cazul navlosirii pe timp.

- operațiile de încărcare-descărcare pot fi în sarcina navlositorului sau în a armatorului;
- navlositorul își asumă anumite riscuri: imobilizarea temporală, descărcarea în alt port (greve, conflict armat);
- în cazul întârzierii datorate de riscurile obișnuite de pe mare – suportată în general de armator – la „time charter party” = suspension of hire (când motivele sunt imputabile armatorului).

- navlul se calculează în general în funcție de cantitatea sau volumul de mărfuri transportate, sau ca o sumă globală în funcție de capacitatea navei (lump sum);

2. Time Charter Party (navlositorul închiriaza nava pe o perioadă determinată de timp)

- încărcarea-descărcarea, cheltuielile cu combustibilul, taxele de canal și cele portuare sunt întotdeauna în sarcina navlositorului (în Voyage – pot fi suportate de armator);
- Conform codului „BALTIME” – 1939, comandantul are obligația de a respecta ordinele navlositorului cu privire la exploatarea navei;

- întreaga răspundere comercială cade în seama navlositorului;
- navlul se calculează în funcție de timpul în care nava stă la dispoziția navlositorului = chirie sau navlu;

**Principalele clauze ale contractului charter-party:**

1. denumirea navei, caracteristicile principale, capacitatea utilă;
2. date referitoare la perioada în care trebuie să înceapă executarea voiajului, data la care se estimează că nava urmează să sosească în portul de încărcare, prima zi de când încep să curgă staliile și ultima zi admisă pentru încărcare, precum și durata de marș din portul de încărcare până în portul de descărcare;
3. modul de avizare privind sosirea navei în portul de încărcare;
4. descrierea mărfii;
5. porturile în care trebuie să opereze nava, portul de încărcare și cel de descărcare;
6. navlul, modul de calcul, moneda;
7. condiția de navlosire, modul în care sunt suportate costurile de încărcare-descărcare;
8. norme de încărcare/descărcare, modul de calculare al staliilor, contrastaliilor, rate de despatch/demurrage;

**Timp de stalii** (laytime sau laxday) – perioada maximă în care navlositorul trebuie să efectueze operația de încărcare/descărcare, fără nici un fel de penalitate din partea armatorului.

După modul de stabilire, staliile pot fi **reversibile** sau **ireversibile**. Staliile reversibile se calculează cumulat pentru încărcare și descărcare. Staliile ireversibile se stabilesc și se determină separat pentru portul de încărcare și pentru portul de descărcare.

În portul de destinație **cheltuielile cu destivuirea și cotarea mărfurilor** în hambare sunt suportate de armator. În plus la condiția „liner” pe lângă **cheltuielile cu destivuirea și cotarea mărfurilor** în hambare, armatorul mai suportă și **descărcarea mărfurilor pe chei**.

**Contrastalii** – imobilizarea navei pentru operațiuni de încărcare/descărcare în afara timpului de stalii convenit.

**Demurrage** – reprezintă valoarea în bani a contrastaliilor pe care o plătește navlositorul armatorului (pentru zilele de supercontrastalii demurrage-ul este dublu).

**Despatch money** – suma de bani pe care armatorul o plătește navlositorului pentru timpul de stalii economisit. Se plătește numai dacă în contract (Ch/P) se specifică expres acest lucru.

9. detalierea răspunderilor cărașului și încărcătorului referitoare la avarierea mărfii și a navei (avarie comună);
10. ruta de transport;
11. clauzele speciale pe care trebuie să le conțină conosamentele, în legătura acestora cu charter-party-ul;
12. clauza devierii de la ruta normală de transport;
13. cauza de forță majoră;
14. situația navei în momentul închirierii;
15. clauza de arbitraj;
16. starea de navigabilitate;
17. clasa de registru a navei;
18. răspunderea în caz de încărcare a mărfii pe punte;

**Orice contract de navlosire pe voiaj, care este și contract de transport prevede patru obligații principale ale cărașului:**

19. nava trebuie să fie în stare de navigabilitate;
20. să dispună de suficient combustibil și de celelalte materiale necesare în cantități suficiente pentru a permite ajungerea la următorul port;
21. să execute contractul de transport cu o diligență rezonabilă;
22. să efectueze transportul direct și fără întârzieri.

### III. Navlu

Def: *navlul* este prețul pe care *navlositorul* îl plătește *armatorului* pentru deplasarea mărfurilor dintr-un port în altul pe ruta cea mai directă, cu diligență rezonabilă.

În vederea dezvoltării activității lor, **armatorii** trebuie să acționeze pentru:

- îmbunătățirea prestațiilor de transport – o mai bună conservare a mărfurilor transportate, reducerea duratei de transport, îmbunătățirea frecvenței de plecare a navelor dintr-un anumit port, sosirea la timp în portul de destinație.
- Reducerea nivelului navlului, al costurilor de cumpărare a navelor, precum și de exploatare.

#### 1. Elementele prețului de cost al transporturilor maritime

**a).** Cheltuieli legate de achiziționarea și întreținerea în stare de navigabilitate a navei – depind de costul materialelor și al manoperei – de cererea și oferta în momentul achiziției.

Capacitatea volumetrică: tone registru – 1 tonă registru = 100 picioare cubice = 2.8315 mc (1mc=35,34 picioare cubice);

Tonaj registru brut (TRB) = volumul total al spațiilor închise

Tonaj registru net (TRN) = volumul spațiilor destinate încărcării

Dead weight-ul navei – greutatea în tone pe care o poate transporta nava în condiții bune de navigație (marfă, combustibil, rezerve de hrană, apă, a mașinilor etc).

Cargo-capacity – greutatea mărfurilor în tone pe care le poate transporta nava.

Pentru navlositor este necesară cunoașterea: TNR și cargo-capacity.

**b).** Cheltuieli legate direct de exploatarea navei: combustibil, salariile personalului navigant, costurile materialelor necesare etc.

**c).** Cheltuielile navei necontrolate de armator și legate direct de exploatarea navei: taxe de canale, de andocare etc.

**d).** Modalitatea și moneda de plată a navlului – de regulă navlul se plătește anticipat (de regulă cu 5-7 zile înainte de prezentarea la încărcare sau de semnarea conosamentului) și într-o monedă convertibilă. Sunt situații în care navlul se plătește parțial sau total la destinație în maxim 30 de zile.

În cazul transporturilor de linie în caz de depreciere se poate percepe o taxă de devalorizare, pentru că tarifele navelor de linie sunt valabile pe o perioadă de 6 – 12 luni.

La condiția de livrare **CIF** – navlu se plătește anticipat în portul de încărcare (freight paid);

La condiția de livrare **FOB** – navlu se plătește în general la destinație.

e). Nivelul primelor de asigurare – în funcție de risc

f). Cheltuielile generale ale firmei de transporturi

## 2. Formele de stabilire a navlului

a). Sub forma unei sume pe *tonă/mc/sau pe tonă/mc*

b). Sub formă de sumă globală pe navă = lump sum.

c). Pe unitate de timp – Time Charter Party

d). Prețurile de transport cu navele de linie sunt sub formă de tarife pe tonă/mc publicate pe relații.

e). Procent din valoarea mărfii (ad valorem).

f). La produse petroliere – baza calculului – tonă lungă 1,016 kg sau 2240 livre + voiajul dintre porturi (se constituie o tabelă de tarife) – WORLD WIDE TANKER NOMINAL FREIGHT SCALE.

## 3. Factorii care influențează navlul

- nivelul navlului depinde de jocul liber al cererii și al ofertei;
- de spațiul de transport, de felul mărfii – există mai multe piețe de navluri cum ar fi: piața transportului de cărbune, piața transportului de cherestea, piața transportului de petrol și produse petroliere, piața transportului de cereale etc.
- **Felul mărfii** – gradul de ocupare al capacității navei, gradul de dotare suplimentară, pericolul manipulării, al transportului etc.
- **Capacitatea navei** – la dublarea capacității navei costul de construcție crește cu 40% și cel de combustibil cu 35%.
- **Distanța parcursă în marș**
- **Clasificarea navei** – vechimea maximă admisă este de 15 ani.



- **Normele de încărcare/descărcare** – cu cât normele de încărcare/descărcare sunt mai mari cu atât navlul este mai mic => timp de stalii mic.
- **Gradul de dotare al porturilor, capacitatea de operare simultană și regimul de lucru**
- **Nivelul taxelor de tranzitare prin canale și strâmtori**
- **Taxele portuare** – Dues – taxe plătite de armatori pentru utilizarea temporară a instalațiilor. Tolls – taxe percepute de administrația portuară. De obicei structura și nivelul taxelor portuare trebuie puse de acord cu statul. După destinația lor taxele portuare pot fi grupate astfel: taxe de lumină (light dues); taxe de port (port dues); taxe de cheiaj (berthage, wharfage, quay, pier dues); taxe de ancoraj (anchorage dues); taxe de canal (canal dues) etc.
- **Prețul combustibilului;**
- **Distanța la care se găsește nava de portul de încărcare;**
- **Posibilitatea încărcării cu mărfuri a navei la cursa de retur;**
- **Situația social – politică din zonă;**
- **Situația geografică a portului privind posibilitatea riscului de îngheț;**
- **Modul de calculare a timpului de stalii și rata de despatch – demurrage;**
- **Data efectuării plății navlului și valuta de plată;**
- **Modalitatea de navlosire.**

#### **IV. Conosamentul (Bill Of Lading)**

Def: se definește ca fiind un document care evidențiază încărcarea mărfii pe o navă. Conosamentele au un conținut care nu diferă prea mult de la un tip la altul ca urmare a regulilor uniforme stabilite prin convențiile internaționale de la Haga, Haga-Visby, Bruxelles și Convenție Națiunilor Unite pentru transporturile mărfurilor pe mare – Hamburg.

Conform „Regulilor de la Hamburg” din 1978, conosamentul înseamnă un document care face dovada unui transport pe mare și constă în preluarea sau încărcarea mărfurilor pe navă de către căraș, conform și obligația acestuia de a preda mărfurile contra prezentării documentului.

- conosamentul este semnat de cărauş sau de un împuternicit al acestuia;
- conosamentul face dovada existenţei contractului de transport;
- conosamentul este un titlu reprezentativ al mărfurilor care se transportă pe nava respectivă. Poate fi negociat în timpul transportului. Posesorul conosamentului poate la destinaţie să ridice singur mărfurile sau poate să-l gireze unei alte persoane. Dă posibilitatea proprietarului mărfii să dispună de ea cât mai operativ.
- Conosamentul este un instrument de credit întrucât în baza lui se deschide, prin intermediul băncilor, creditul necesar finanţării contractului de vânzare-cumpărare.

### 1. Conţinutul conosamentului:

- natura mărfurilor;
- starea aparentă a mărfurilor;
- numele şi sediul principal al cărauşului;
- numele încărcătorului;
- destinatarul, dacă este menţionat de încărcător;
- portul de încărcare/descărcare, porturile de transbordare;
- numele navei;
- locul şi data emiterii conosamentului;
- menţionarea navlului în conosament este obligatorie;
- data sau perioada de livrare a mărfurilor în portul de descărcare;
- numărul exemplarelor negociabile semnate de cărauş sau de comandantul navei (de obicei un set de 3 originale);
- principalele clauze şi condiţiile de transport;
- declaraţia încărcătorului (dacă este cazul) că mărfurile vor fi sau vor putea fi încărcate pe punte;
- data încărcării efective a mărfurilor pe navă – în cazul în care încărcătorul a primit un conosament pe care scrie „preluate pentru transport” – **received for shipment** el poate cere ulterior un conosament cu menţiunea „încărcat la bord” – **shipped on board**, în schimbul restituirii celui primit înainte de încărcarea efectivă;
- denumirea convenţiilor care guvernează conosamentul;

- limita sau limitele răspunderii cărauşului în sensul creşterii faţă de prevederile convenţiei care guvernează conosamentul.

## 2. Menţiuni ce se pot face în conosament:

- în ceea ce priveşte calitatea mărfurilor
- în ceea ce priveşte cantitatea mărfurilor

## 3. Tipuri de conosamente:

### A. Tipuri de conosamente în funcţie de modul de transmitere a proprietăţii:

1. **Conosamentul nominativ** – se transmite numai prin *cesiune* pe care trebuie să îl notifice comandantul navei. Pentru a se simplifica procedura majoritatea statelor au adoptat procedura transmiterii cambiale = *gir*.
2. **Conosamentul la ordin** – se transmite prin andosare. Andosarea se poate face „în plin” (*indorsment in full*) atunci când se nominalizează persoana „în alb” (*indorsment in blank*). Posesorul se numeşte girant – *indorser* iar persoana nominată se numeşte girator – *endorsee*. Dacă nu se indică persoana căreia i se transmite şi apare doar semnătura girantului atunci acesta circulă ca un titlu la purtător.
3. **Conosament la purtător**

### B. Tipuri de conosamente diferite din punct de vedere al momentului încărcării:

1. **Conosament încărcat la bord ( „shipped on board”)** – indică faptul că marfa a fost încărcată la bordul navei. Se emite pe baza ordinului de îmbarco (*mate’s recipit*) emis de ofiţerul secund, care este responsabil cu încărcarea şi descărcarea. În documentul: „ordinul de îmbarco” se indică numărul coletelor încărcate, mărcile, greutatea, locul acestora pe navă.
2. **Conosament primit spre încărcare („receive for shipment bill of lading”)** – se eliberează în cazul în care mărfurile au fost predate cărauşului spre încărcare.

C. Tipuri de conosamente diferite din punct de vedere al rutei și destinației de transport acoperite:

1. **Conosament oceanic sau maritim (ocean B/L);**
2. **Conosament de serviciu** – eliberat în cazul în care la transport participă mai mulți cărauși, eliberat la ordinul căraușului principal;
3. **Conosament direct (through B/L)** – acoperă întreaga distanță de transport de la locul de încărcare până la locul de descărcare indiferent de modalitatea de transport (feroviar, rutier, fluvial, maritim) și mijlocul de transport folosit. Se utilizează mai ales în *transportul containerizat*.

D. Tipuri de conosamente diferite din punct de vedere al continuității transportului:

1. **Conosament fără transbordare;**
2. **Conosament cu transbordare.**

E. Tipuri de conosamente diferite din punct de vedere al persoanei care îl eliberează:

1. **Conosamente eliberate de cărauși;**
2. **Conosamente eliberate de agenții căraușului;**
3. **Conosamente eliberate de operatorii multimodali și de case de expediție internațională = FIATA bill of lading** (numai aceste tipuri sunt negociate de către bănci) – în cazul în care este eliberat în nume propriu, casa de expediții trebuie să fie membru FIATA (Asociația Internațională a Tranzitărilor și Asimilațiilor acestora). Conosamentele eliberate de casele de expediții care nu sunt membre FIATA – „conosamente de casă” (house bill of lading) – nu pot fi negociate dacă acest lucru nu se prevede expres în acreditiv.

F. Tipuri de conosamente în funcție de modul de realizare al transportului maritim:

1. **Conosamente convenționale** – pt mărfuri de masă/navigația tramp
2. **Conosamente de linie**(liner B/L)

G. Tipuri de conosamente în funcție de angajarea navei în România:

1. **CONLINEBILL** – nave de linie

2. **CONGENBILL** – însoțesc un Charter Party (tramp).
3. **CONBILL** - se folosește în navigația tramp care nu face referire la un Charter Party, în general este un tip de conosament care le îmbină pe cele două.

**Funcțiile conosamentului:**

1. Titlu reprezentativ al mărfurilor;
2. Atestă existența unui contract de transport;
3. Atestă calitatea aparentă a mărfurilor (conosament curat și murdar. Cel murdar conține mențiuni cu privire la defecte aparente de calitate).
4. Atestă cantitatea efectiv livrată;
5. Este instrument de credit.

**Tipuri de conosamente ce nu sunt acceptate la plată în cazul unui acreditiv documentar:**

1. Conosamentul murdar;
2. Conosamentul eliberat de către o casă de expediție care nu este membră FIATA (Conosamentul de casă). Nu poate fi negociat decât dacă se prevede expres în acreditiv.
3. Conosamentele care intră sub incidența clauzelor unui Charter Party;
4. Conosamentele care atestă încărcarea mărfurilor pe punte;
5. Orice conosament prezentat după expirarea acreditivului (după expirarea celor 21 de zile în cazul în care nu se specifică altfel în acreditiv).

## **VI. Executarea contractului de transport maritim**

### **Executarea contractului de transport maritim:**

1. Anunțul de sosire al navei în port
2. Libera practică
3. Notice of readiness – navă aptă pentru încărcare
4. Cargo-planul
5. Ordinul de îmbarco – Mate's receipt
6. Stalii
  - istoricul operațiunilor (rapoarte zilnice ale stivadorilor) – Statement of facts
  - foaia timpului – Time-sheet
7. Contrastalii
8. Demurrage
9. Despatch money
10. Decontare
11. Descărcarea la destinație
12. Manifestul
13. Cargo-reportul

#### **A. Anunțul de sosire al navei în port**

- poziția navei, data de sosire aproximativă a navei în portul de încărcare;
- avizările se fac cu 10 – 15 zile înainte de sosirea navei în port;
- avizarea definitivă se face cu 24-48 ore înaintea intrării în port.

#### **B. Libera practică**

- la sosirea navei în radă, comandantul navei trebuie să anunțe organele portuare pentru a primi din partea acestora dreptul de a acosta la dană;

**Def:** aprobarea dată de organele portuare de a opera în portul respectiv. Aceasta se aprobă după ce nava a fost inspectată de organele sanitare, vamale și grenicerești.

În vederea acostării navei la dană, agentul întocmește „Buletinul de pilotaj” pe care îl remite „Serviciului de pilotaj”. Serviciile de pilotaj sunt prestate la orice oră din zi și din noapte, cu aprobarea Căpitaniei portului.

- pilotarea se execută cu motoarele navei dar și cu ajutorul remorcherelor. Asistența remorcherelor este obligatorie pentru orice navă de la 1000 t.r.n. în sus.

De îndată ce nava a acostat, agentul informează telegrafic sau prin telex pe armator asupra datei acostării.

După obținerea „liberei practici portuare”, agentul navei îl ajută pe comandant la îndeplinirea tuturor formalităților de sosire:

- depunerea declarației comandantului la Comandamentul portului;
- depunerea declarației pentru provizii – la vamă;
- primește formularul „General Declaration” prin care i se aduc la cunoștință principalele uzanțe ale portului și regulile de comportare a echipajului pe teritoriul României.

Căpitanul are obligația ca în termen de o oră să îndeplinească formalitățile de sosire și să predea la Căpitania portului:

- certificatul de deratizare al navei;
- certificatul de naționalitate;
- certificatul de tonaj;
- certificatul de bună funcționare a echipamentului de ridicare;
- certificatul de navigabilitate;
- certificatul de bună funcționare a stației radio și telegraf.

Comandantul navei trebuie să pregătească nava de încărcare. Dacă în contractul de navlosire se prevede ca materialul de separație și fardaj, de legare și fixare a mărfurilor la bord, trebuie procurat de armator – acesta trebuie procurat din timp și trebuie să se afle la bord.

### **C. Navă aptă pentru încărcare (Notice of Rediness)**

= notificarea făcută de comandant către încărcător cum că nava este gata de încărcare din toate punctele de vedere.

#### **D. Planul de încărcare (Cargo-plan)**

Cargo-planul indică dispunerea mărfurilor pe magazii și porturi de destinație, la întocmirea acestuia comandantul navei și șeful stivador luând în considerare o mulțime de factori:

- natura mărfurilor,
- greutatea,
- volumul,
- ambalajul,
- rotația porturilor.

#### **E. Ordinul de imbarco sau recipisa primului ofițer (Mate's receipt)**

- funcția principală este aceea de a face dovada preluării mărfii de către navă, și are forță probantă incontestabilă în justiție;
- este primul document care însoțește marfa la încărcare;
- se întocmește în mai multe exemplare de către agentul încărcător;
- pe unul din exemplare semnează comandantul navei de primirea mărfii.
- se înmânează ajutorului comandantului care răspunde de încărcarea mărfurilor pe navă.

#### **F. Stalii, contrastalii, supercontrastalii, demurage și dispatch money**

##### **1. Stalii**

**Timpul de stalii(laytime sau laxday):** *perioada maximă* stipulată în contract, în care navlositorul trebuie să efectueze operația de încărcare și descărcare, fără nici un fel de penalitate din partea armatorului.

Uzanțele portului Constanța stabilesc ca timpul de stalii să înceapă de la orele 14,00 în cazul în care notice-ul a ajuns înainte de 12,00; și de la orele 8,00 ale zilei lucrătoare următoare dacă notice-ul a ajuns după-amiază (până în ora 16,00 sau sâmbătă până la orele 12,30).



Staliile stabilite în contract pot fi calculate separat (**stalii ireversibile**) pe fiecare port sau cumulat. Atunci când sunt calculate cumulat (încărcare/descărcare pentru ambele porturi) – se numesc **stalii reversibile**.

#### **Modul de calcul al staliilor:**

1. stalii calculate pe total navă (când se operează un singur fel de marfă)
2. stalii calculate pe gură de hambar (mărfuri generale) – îl avantajează pe armator.

#### **Documente care stau la baza calculării staliilor:**

- istoricul operațiunilor (statement of facts) – rapoarte zilnice ale stivadorilor;
- foaia timpului (time – sheet);

#### **2. Contrastalii**

**Def.** Imobilizarea navei pentru operațiuni de încărcare/descărcare în afara timpului de stalii convenit.

- durata maximă de contrastalii se precizează în contract.

**3. Demurrage:** reprezintă valoarea în bani a contrastaliilor pe care o plătește navlositorul armatorului. (de obicei pentru zilele de supercontrastalii, demurrage-ul este dublu).

**4. Despatch monei:** reprezintă suma de bani pe care armatorul o plătește navlositorului pentru timpul de stalii economisit. (Despatch monei se plătește numai dacă în contract este prevăzut acest lucru).

Rata de Despacht/demurrage: de regulă prima de operare mai rapidă reprezintă 50% din suma de penalizare.

#### **G. Decontarea despatch-ului și demurrage-ului**

Reglarea plăților se face în funcție de condiția de livrare a mărfurilor și prevederilor contractelor ce intervin între factorii implicați în operațiunile de încărcare descărcare.

## **H. Descărcarea mărfurilor în portul de destinație**

Obligația Comandantului de a notifica atât destinatarul cât și portul de destinație că nava a plecat și va sosi la o anumită dată aproximativă – este stipulată în caontractul de v/c cât și în cel de transport.

- destivuirea și cotarea mărfurilor în hambare, în portul de destinație se face pe cheltuiala armatorului.

## **I. Manifestul**

- menționează toate mărfurile încărcate pe navă
- se întocmește de către agentul navei în portul de încărcare
- are importanță statistică în evaluarea importurilor
- este necesar Comandantului în vederea obținerii dreptului de liberă practică în portul de încărcare.

## **J. Cargo – reportul**

Mărfurile se eliberează destinatarilor în cantitatea și calitatea înscrise pe conosament. Concomitent cu descărcarea se întocmesc – **rapoarte zilnice de descărcare** – în general se întocmesc pe schimburi de muncitori.