

Praktyka *slow steaming* i jej implikacje dla stron umów czarterowych

Wstęp

W czasie ostatniego kryzysu gospodarczego armatorzy poszukiwali strategii pozwalających przetrwać im ten okres. Jedną z ich reakcji na zjawiska kryzysowe, przede wszystkim na nadpodaż tonażu oraz rosnące ceny paliw, była redukcja prędkości eksploatacyjnej statków tzw. *slow steaming*. Okazuje się bowiem, że nawet niewielka zmiana prędkości statku daje zauważalne korzyści w postaci oszczędności paliwa oraz planowania zatrudnienia jednostek. Praktyka ta zresztą nie jest zupełnie nowa i była stosowana przez armatorów tankowców już w latach 70-tych ubiegłego wieku w czasie kryzysu paliwowego¹.

Celem artykułu jest przedstawienie istoty *slow steaming*, jego genezy, prawnych i technicznych ograniczeń oraz analiza klauzul regulujących stosowanie tej praktyki w umowach czarterowych.

1. *Slow steaming* - pojęcie i przesłanki

Praktyka *slow steaming* może być realizowana w różnych wariantach prędkości określanej z reguły jako wartość procentowa maksymalnej ciągłej mocy znamionowej silnika (MCR). W podstawowym wariantcie *slow steaming* jest to eksploatacja statku w zakresie ok. 60% obciążenia silnika, aż do redukcji prędkości w zakresie obciążeń poniżej 20% MCR (jest to tzw. *ultra (extra) slow steaming*)². Natomiast według definicji opracowanych przez Bałtycką i Międzynarodową Organizację Żeglugową BIMCO *slow steaming* to eksploatacja statku z prędkością powyżej punktu odcięcia dla dmuchaw pomocniczych silnika okrętowego, a *ultra slow steaming* – powyżej lub poniżej punktu odcięcia³.

¹H. Psarftis, C. Kontovas, *Bridging the Energy Efficiency Gap in Shipping: The case of Principal-Agent Problems in operational emission reduction measures*, IAME conference proceedings, 2013.

²P. Kowalak, *Chief engineer's hands-on experience of slow steaming operation*, BSR InnoShip workshop: Structured Slow Steaming in Shipping, Overview of Alternatives, Costs and Profits, 2013.

³BIMCO Slow Steaming Clause.

Logistyka - nauka

Z ekonomicznego punktu widzenia celem praktyki *slow steaming* nie jest tylko sam fakt redukcji prędkości zmierzający do zmniejszenia zużycia paliwa, kiedy jego ceny rynkowe są zbyt wysokie, ale ustalenie takiej prędkości statku, która w danych warunkach rynkowych pozwoli armatorowi maksymalizować wynik finansowy lub minimalizować straty, bądź też zredukować koszty paliwa w łącznych kosztach eksploatacji statku. Wszak to nie wysoka cena paliw sprawia, że *slow steaming* jest optymalnym rozwiązaniem, ale niski wskaźnik stawek frachtowych/czarterowych do zysków⁴. Ponadto, praktyka ta pozwala zaabsorbować niewykorzystaną pojemność oraz racjonalizować siatkę połączeń.

Mimo spadku cen paliw *slow steaming* nadal jest praktykowane, a do eksploatacji wchodzi statki, głównie kontenerowce, przystosowane do niskich prędkości⁵. Choć postrzegana głównie jako metoda pozwalająca armatorom na ograniczenie ekonomicznych skutków spowolnienia gospodarczego, ma również niezaprzeczalne walory ekologiczne.

Żegluga morska jest co prawda najbardziej przyjazną środowisku gałęzią transportu, ale jej wpływ na środowisko naturalne jest znaczący: przy konsumpcji 265 milionów ton paliwa rocznie, produkuje 840 milionów ton CO₂ ⁶, co równe jest 3,3% globalnej emisji gazów cieplarnianych i odpowiada wielkości szóstego pod względem emisji zanieczyszczeń państwa świata, jakim są Niemcy⁷.

W żegludze liniowej prekurem *slow steaming* był Maersk, który jeszcze przed kryzysem gospodarczym prowadził badania w tym zakresie na grupie 110 statków pływających w różnych relacjach. Efektem badań są statki serii Triple-E zaprojektowane z myślą o *slow steaming*, zużywające o 50% paliwa mniej niż inne tego typu jednostki. Maersk podaje, że tylko w 2010 r. dzięki *slow steaming* udało się obniżyć konsumpcję paliwa do 10,6 mln ton z 13,8 mln ton zużytych w 2007 r. Oznacza to niższą emisję CO₂ (o ok. 2 mln ton), SO_x i cząstek stałych.⁸

Jeszcze wcześniej ekologiczne zalety redukcji prędkości zostały zauważone w portach kalifornijskich Long Beach, Los Angeles i San Diego, które od 2006 r. wprowadzały kolejny *Speed Reduction Program*. Polegał on na dobrowolnej redukcji prędkości statku do

⁴ R. Adland., *Speed choice in the Capesize sector: An empirical survey across routes and loading conditions*, IAME conference proceedings, 2013.

⁵ Trwają także prace nad stworzeniem ultra wolnych statków. W Europie, w ramach VII Programu Ramowego, realizowany był projekt „Ulysses” (Ultra Slow Ships Project), zorientowany na masowce i tankowce. Nowo budowane statki w 2050 r. mają być przystosowane do prędkości poniżej 5 węzłów. (www.ultraslowships.com; dostęp 02.11.2014)

⁶ H. Psaraftis, C. Kontovas., *CO₂ emission statistics for the world commercial fleet*, „WMU Journal of Maritime Affairs”, 2009, 8(1): 1–18.

⁷ M. Maloni et. al., *Slow steaming impacts on ocean carriers and shippers*, „Maritime Economics & Logistics”, 2013, Vol. 15, 2, 151–171.

⁸ R. Jorgensen, *Slow steaming - The full story*, A.P. Moller - Maersk Group, 2010.

Logistyka - nauka

12 węzłów przy wejściu/wyjściu z portu w odległości 20 mil morskich od niego, a przyświecał mu cel zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska w tym regionie⁹.

Należy zauważyć, że *slow steaming* to nie tylko niższa emisja CO₂ i innych zanieczyszczeń, ale też mniejsze ryzyko skażenia wód portowych (wycieku) podczas bunkrowania statku, które wykonuje się z mniejszą niż zazwyczaj częstotliwością.

Liczne badania potwierdzają ekologiczne zalety *slow steaming*¹⁰. Doceniają je również armatorzy, ale to jednak przesłanki ekonomiczne są dominujące w podejmowaniu decyzji o redukcji prędkości statku, o czym świadczą rezultaty badań przeprowadzonych na grupie 200 armatorów, z których 149 wcieliło tę praktykę do codziennej eksploatacji tonażu. (Tab. 1)

Tab.1. Korzyści ze *slow steaming* postrzegane przez respondentów stosujących tę praktykę oraz rozważających jej stosowanie (możliwe było udzielenie więcej niż jednej odpowiedzi)

Główne korzyści <i>slow steaming</i>	% respondentów rozważających <i>slow steaming</i>	% respondentów stosujących <i>slow steaming</i>
Oszczędność w zużyciu paliwa	93,7	94,7
Większa utylizacja istniejącej pojemności	22,5	34,2
Unikanie kosztów uwiązania statków	29,7	28,9
Wiarygodność rozkładu zawinięć	10	15,8
Oszczędności związane z serwisowaniem i utrzymaniem stanu technicznego	17,1	18,4
Niższa emisja zanieczyszczeń	36	42,1

Źródło: MAN PrimeServ, *Slow Steaming Practices in the Global Shipping Industry, Results of a survey conducted by MAN PrimeServ in late 2011 among representatives of the global container, bulk and tanker shipping industry*, MAN PrimeServ 2012, s. 5.

Nie można pominąć tu jednak mankamentów *slow steaming* oddziałujących na całe łańcuchy dostaw. Okazuje się, że korzyści ze stosowania tej praktyki są jednostronne, a koszty dłuższego czasu podróży ponoszą inni uczestnicy łańcuchów dostaw, którzy zaobserwowali jej niekorzystny wpływ na poziom zapasów (niemożliwość realizacji zasady *just-in-time*), planowanie produkcji, obsługę klienta, przepływy finansowe oraz pozycję konkurencyjną. Podkreśla się także brak transparentności w podziale korzyści finansowych,

⁹ M. Klopott, *Współpraca w łańcuchach dostaw na rzecz poprawy ich walorów ekologicznych – przykład portów morskich*, „Logistyka” 4/2009, s. 26.

¹⁰ m. in. M. Maloni *op. cit.*, H. Psaraftis, C. Kontovas., *CO₂...*, *op. cit.*

jakie daje *slow steaming* (jeśli w ogóle taki podział występuje) i brak wpływu na stawki frachtowe/czarterowe¹¹.

Plany odnośnie do *slow steaming* wykraczają poza czasy dekonjunktury i koncentrują się bardziej na ekologicznym wymiarze tej praktyki. Obecnie jest ona dobrowolna. Rozważana jest jednakże możliwość wprowadzenia obowiązku redukcji prędkości statków na skalę albo globalną, albo choćby regionalną (np. EU)¹².

2. Zagadnienie „prędkości statku” w umowach czarterowych

W ostatnich latach *slow steaming* rozpowszechnił się głównie wśród przewoźników kontenerowych, ale coraz bardziej zyskuje na popularności także w żegludze nieregularnej. Tu jednak redukcja prędkości nie może być arbitralną decyzją armatora, czy też czarterującego, gdyż wymaga zgody obu stron, co wynika z samego charakteru tychże umów.

W czarterze na podróż (V/C), to armator ponosi koszty ruchu statku (zatem także koszty paliwa) i to on decyduje, z jaką prędkością płynie statek. Bardziej złożona sytuacja ma miejsce w realizacji umów czarteru na czas (T/C), w którym to czarterujący ponosi koszty ładunkowe i ruchu, natomiast armator odpowiedzialny jest za techniczną eksploatację statku. Ważna rola przypada w udziale kapitanowi statku, który musi wykonywać polecenia zarówno jednej, jak i drugiej strony umowy. Polecenie czarterującego nakazujące zredukować prędkość powinno zostać przez niego wykonane, chyba że kapitan stwierdzi, że tym samym narazi armatora na konsekwencje niewłaściwej eksploatacji silnika (nie każdy statek może bez szkody dla silnika płynąć z niską prędkością). Ponadto, w czarterze na czas dokładnie określa się możliwości statku co do osiągnięcia określonych prędkości (statku w pełni załadowanego przy dobrej pogodzie) oraz odpowiadającej jej konsumpcji paliwa. Czasem podaje się zużycie paliwa również dla statku płynącego pod balastem. Są to na tyle ważne informacje (wpisane w formularzu), że w przypadku ich nieprawdziwości może dojść do zerwania umowy.

Praktyka *slow steaming* w żegludze nieregularnej rodzi dysputy natury technicznej oraz prawnej. Te ostatnie koncentrują się głównie na obowiązku przewoźnika wykonania umowy

¹¹ M. Maloni *op. cit.*

¹² Zob. MEPC 61/5/10 oraz CE Delft, The ICCT, M. Tsimplis, *Regulated Slow Steaming in Maritime Transport: An Assessment of Options, Costs and Benefits*, Report, CE Delft, Delft, February 2012.

przewozu z należytą szybkością (w polskim Kodeksie morskim ustanowiono go artykułem 140)¹³.

Prędkość statku w umowach czarterowych określana jest w różny sposób, albo z podaniem węzłów, albo, częściej, z użyciem zwrotów takich jak „zwyczajowa szybkość”, „rozsądna szybkość”, „możliwa szybkość” (w czarterach także używane są zwroty o różnym brzmieniu np. *customary dispatch*, *convenient despatch*, *due (utmost) dispatch*, *without unreasonable delay*). Oznacza to, że przewoźnik powinien brać pod uwagę nie tylko postanowienia umowy, ale także zaistniałe okoliczności w czasie podróży (np. warunki pogodowe) oraz uwarunkowania prawne (np. prawo drogi morskiej)¹⁴.

Celowe, nieuzasadnione np. bezpieczeństwem nawigacyjnym zmniejszenie prędkości statku może być traktowane jako naruszenie obowiązków wynikających z umowy przewozu¹⁵ i takie obawy towarzyszą praktykowaniu *slow steaming*.

Niektóre standardowe klauzule czarterowe mogą, co prawda, dawać wrażenie ochrony interesów armatora w tym zakresie¹⁶, zawsze jednak jest to kwestia analizy konkretnego przypadku. Niemniej jednak odpowiedzialność wobec posiadacza konosamentu pozostaje niezmienna i, jak pokazują orzeczenia sądowe¹⁷, nawet jeśli umowa czarterowa odwołuje się do reguł Hasko-Visbijskich, nieskuteczne jest powoływanie się na wyjątek tzw. błędu nautycznego („działania lub zaniechania kapitana, innych członków załogi, pilota lub osób zatrudnionych przez przewoźnika w zakresie nawigacji lub administracji statku”).

Techniczne aspekty *slow steaming* i długofalowy wpływ tej praktyki na statek (przede wszystkim na elementy siłowni okrętowej) są przedmiotem badań i dyskusji. Podkreśla się np. przedawkowanie oleju w cylindrach. skutkujące większym zużyciem abrazyjnym pierścieni tłokowych, problemy z uzyskiwaniem wody pitnej, większe ilości szlamu z odwadniania olejów w separatorach, nieprzystosowanie silników pomocniczych i dmuchaw do takiej praktyki i wiele innych. Ważnym problemem okazuje się być także skuteczność powłoki antyporostowej kadłuba, która powiązana jest z prędkością statku¹⁸. To wszystko

¹³ Kodeks morski, Ustawa z dnia 18 września 2001 r., Dz.U. 2001 Nr 138 poz. 1545.

¹⁴ J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Wydawnictwo Infotrade, Gdańsk 1998, s. 144.

¹⁵ Kwestie prawne dotyczące „należytej prędkości” są szczegółowo dyskutowane w literaturze prawniczej, a orzecznictwo sądowe w tym zakresie jest bogate i zróżnicowane. Zob.np. J. Cooke *et. al.*, *Voyage charters*, Informal Law from Routledge, London, 2014.

¹⁶ Np. w popularnym formularzu czarteru na podróż GENCON-94, klauzulą 2 (*Owners' responsibility clause*) na armatora nakłada się odpowiedzialność za opóźnienie w dostawie, ale tylko wówczas gdy zostało ono spowodowane jego (lub managerów) celowym działaniem lub zaniechaniem.

¹⁷ J. Cooke *et. al.*, *Voyage charters*, Informal Law from Routledge, London, 2014, s. 215-216.

¹⁸ P. Kowalak, *op. cit.*.

może być źródłem dodatkowych kosztów (np. przy porastaniu kadłuba, częstsze jego czyszczenie i czas *off-hire*).

Wiele problemów natury prawnej, ale także technicznej, towarzyszących praktyce *slow steaming*, może być uregulowanych, zabezpieczając interesy stron(y,) poprzez dodanie do standardowego formularza specjalnych klauzul umownych.

3. Klauzule *slow steaming* w umowach czarterowych

Pod koniec 2011 r. BIMCO opublikowała klauzule *slow steaming* dla czarterów na czas¹⁹, a rok później dla czarterów na podróż²⁰, które są odpowiedzią na zarówno techniczne, jak i prawne aspekty praktyki *slow steaming*. Jak wszystkie klauzule czarterowe, tak również te, mogą być przedmiotem modyfikacji w taki sposób, aby w pełni odpowiadały potrzebom stron.

Celem klauzuli *slow steaming* dla czarterów na czas jest ustanowienie równowagi między dążeniem czarterującego do kontrolowania prędkości statku, a obawami armatora wynikającymi z konsekwencji realizacji instrukcji czarterującego. Strony mają tu do wyboru jedną z opcji: *slow steaming* albo *ultra slow steaming*. Ta ostatnia obowiązuje tylko wówczas, gdy strony wyraźnie się na to zgodzą przez skreślenie punktu a) *slow steaming*.

Według klauzuli, czarterujący może przekazać kapitanowi instrukcję nakazującą zmniejszenie prędkości statku, utrzymanie określonego RMP lub dostosowanie prędkości w sposób umożliwiający dotarcie do portu w z góry określonym czasie. Instrukcja musi mieć formę pisemną, aby uniknąć nieporozumień i stanowić dowód w ewentualnym sporze.

Kapitan ma prawo nie wykonać polecenia czarterującego dotyczącego zmniejszenia prędkości statku, jeśli uzna, że mogą być zagrożone:

- bezpieczeństwo, statku, ładunku lub załogi,
- środowisko morskie,
- zobowiązania wobec osób trzecich (np. posiadacza konosamentu).

Kolejnym powodem odmowy wykonania polecenia czarterującego mogą być zagadnienia natury technicznej. Kapitan musi mieć na uwadze potencjalne ograniczenia silników okrętowych i innych urządzeń oraz wpływ *slow steaming* na eksploatację silnika i kwestie zgodności z rekomendacjami jego producenta/konstruktora.

¹⁹ BIMCO Slow Steaming Clause for Time Charter Parties, BIMCO Special Circular No 7/23 December 2011.

²⁰ BIMCO Slow Steaming Clause for Voyage Charter Parties, BIMCO Special Circular No. 5/31 July 2012.

Logistyka - nauka

Statek musi być „*slow steam ready*”. W czasie negocjacji umowy powinno się uzgodnić wszelkie konieczne modyfikacje silnika czy też zastosowanie dodatkowych urządzeń, jeśli te niezbędne będą do wykonania instrukcji czarterującego. Dodatkowo zasadne jest uzgodnienie alokacji kosztów takiej modyfikacji. Klauzula (w przypadku wyboru *ultra slow steaming*) przewiduje też dodatkową ochronę armatora w sytuacji, gdyby po zawarciu umowy producent silnika opublikował nowe wymagania dotyczące jego eksploatacji w niskich prędkościach, które obligowałyby armatora do jego modyfikacji (zakupu dodatkowych powiązanych z nim urządzeń, części itp.). W takiej sytuacji kapitan zwolniony będzie z obowiązku wykonania instrukcji czarterującego dotyczącej redukcji prędkości.

Należy podkreślić, że żadne postanowienie Klauzuli nie chroni armatora przed konsekwencjami o podłożu techniczno-eksploatacyjnym (p. 2). Każda zgoda na eksploatację statku w niskich prędkościach, szczególnie w czarterach długookresowych, powinna być dobrze przemyślana i skonsultowana ze specjalistami²¹.

W czarterze na podróż klauzula *slow steaming* upoważnia wyłącznie armatora do podjęcia decyzji o zredukowaniu prędkości lub RPM silnika głównego. Jest to konsekwencją ustalonego porządku w podziale praw i obowiązków w tego typu czarterze. Armator nie ma tu jednak całkowitej niezależności, ponieważ może zredukować prędkość tylko do limitu ustalonego w czasie negocjacji i wpisanego do klauzuli jako prędkość minimalna (w dobrych warunkach pogodowych). Jest to konieczne dla ważności klauzuli, a niemożliwe do ustalenia odgórnie ze względu na znaczne różnice w konstrukcji statków i silników. W klauzuli znajduje się także zastrzeżenie, pozwalające uniknąć nieporozumień, że nie chodzi tu o zakaz płynięcia z mniejszą prędkością niż to ustalono, jeśli ma to miejsce w zwyczajowych okolicznościach, takich jak podejście do portu, cumowanie itp.

Jak wcześniej wspomniano (p. 2), prawne konsekwencje *slow steaming* w czarterach wiążą się przede wszystkim z obowiązkiem wykonania podróży z należyтым pośpiechem: obowiązkiem wynikającym nie tylko z umowy przewozu, ale także wobec osób trzecich, takich jak posiadacze oryginału konosamentu. Odpowiedzialność armatora w tym zakresie jest chroniona postanowieniami ujętymi w obu klauzulach, niezależnie od rodzaju czarteru. W klauzuli dla T/C umieszczono zapis, zgodnie z którym zmniejszenie prędkości w odpowiedzi na żądania czarterującego nie będzie uważane za niedopełnienie obowiązku „należytego pośpiechu”. Podobnie w klauzuli dla V/C ustanowiono, że przewóz

²¹ The Charterers P&I Club, Circular to Assured No. 001/2012.

Logistyka - nauka

z zastosowaniem zredukowanej prędkości nie stanowi zaprzeczenia zachowania należytej prędkości lub podobnego obowiązku przewoźnika.

Ponadto, czarterujący zobowiązany jest włączyć do klauzul w konosamentach wystawianych w ramach umowy czarterowej (morskich listach przewozowych lub innych dokumentach mogących stanowić domniemanie zawarcia umowy przewozu) postanowienia, pozwalające armatorowi na zredukowanie prędkości bez posądzania go o naruszenie warunków umowy przewozu i chroniące przed roszczeniami o brak zachowania należytej prędkości.

W klauzuli BIMCO dla V/C nie przewidziano rozwiązań pozwalających na podział profitów ze stosowania praktyki *slow steaming*, które w całości zasilają rachunek armatora, podczas gdy czarterujący może ponosić straty z powodu dłuższego czasu podróży.

W V/C możliwość udziału w zyskach ze *slow steaming* czarterujący uzyskuje, gdy do umowy dołączona zostanie klauzula o wirtualnym przybyciu (*virtual arrival*). Takie zostały opracowane przez INTERTANKO²² oraz BIMCO²³. Pozwalają one na podział korzyści finansowych powstałych w związku z redukcją prędkości i niższym zużyciem paliwa, ale tylko w sytuacji, kiedy na polecenie czarterującego kapitan statku dostosuje prędkość tak, aby przybyć do portu w dokładnie określonym czasie. W praktyce żeglugowej zdarzają się bowiem sytuacje, gdy zachowanie należytej prędkości przynosi straty obu stronom umowy wówczas, gdy wiadomo, że w porcie wyładunku ze względu na kongestię, nieuniknione będzie oczekiwanie na redzie na wolne nabrzeże. Z jednej strony zachowanie należytej prędkości wiąże się z większym zużyciem paliwa i niepotrzebną emisją CO₂, z drugiej strony czarterujący ponosi koszty oczekiwania na wolne nabrzeże (zwyczajowo stosowana klauzula *laytime whether in berth or not*) i ryzykuje płaceniem demurrage.

Dla powodzenia całej procedury konieczna jest współpraca nie tylko stron (umowy armator może odmówić wykonania polecenia czarterującego), ale także portów i terminali (powinny zapewnić przyjmowanie statków *out of turn*), załadowców/odbiorców.

Procedura *virtual arrival* pozwala zaabsorbować dodatkowy czas oczekiwania na dostępne nabrzeże, oferując oszczędności obu stronom umowy (armatorowi z tytułu niższego zużycia paliwa, czarterującemu w zmniejszeniu demurrage), których podział regulowany jest odmienne w poszczególnych klauzulach.

²² INTERTANKO Emissions Reduction Clauses, International Association of Independent Tanker Owners.

²³ BIMCO Special Circular No. 9/4 October 2013.

Logistyka - nauka

W schemacie INTERTANKO przewidziano dwie możliwości rozliczania korzyści z *virtual arrival*: w formie porozumienia zawartego w czasie negocjacji warunków umowy (szacunkowo przyjęta suma oszczędności) lub na podstawie analiz wykonanych po zakończeniu podróży.

W obu rozwiązaniach czarterujący płaci armatorowi rekompensatę za utracony czas (dodatkowy czas w morzu) według stawki demurrage pomniejszonej o połowę zaoszczędzonej na paliwie kwoty. Jednak sposoby określania długości czasu utraconego oraz ilości zaoszczędzonego paliwa są różne: w pierwszym przypadku opierają się na szacunkach armatora, które są z góry zaakceptowane przez czarterującego; w drugim na dokładnych kalkulacjach kapitana, co rodzi obawy, że czarterujący nie zgodzi się z jego obliczeniami. Wówczas może on skorzystać z obliczeń biura meteorologicznego (*weather analysis service provider*), co nadal nie oznacza, że strony dojdą do porozumienia.

Znacznie prościej stanowi o rozliczeniach klauzula przygotowana przez BIMCO. Kompensacja za jakikolwiek dodatkowy czas w podróży jest ustalona jako procent stawki demurrage, a w przypadku braku takich ustaleń w wysokości 50% tejże stawki. Jeżeli strony nie zgadzają się co do liczby dni „dodatkowych” w morzu powołuje się w tym celu niezależnego eksperta. Rekompensata powinna być zapłacona przed zakończeniem wyładunku.

Podsumowanie

Przygotowane przez organizacje międzynarodowe standardowe klauzule czarterowe oscylujące wokół praktyki *slow steaming*, wprowadzają porządek w kwestiach wzajemnych praw i obowiązków stron umów czarterowych. Przede wszystkim pozwalają uchronić armatora przed konsekwencjami prawnymi związanymi z redukcją prędkości eksploatacyjnej, a w niektórych sytuacjach (*virtual arrival*) przynieść korzyści obu stronom.

Warto jednak podkreślić, że w omawianych klauzulach czarterujący na czas biorą na siebie dodatkową odpowiedzialność tj. za ewentualne roszczenia z tytułu obniżenia prędkości. Jest to niebezpieczna praktyka, jeśli jednocześnie nie została rozszerzona ochrona ubezpieczeniowa w zakresie OC czarterującego np. w klubie P&I.

Klauzule *slow steaming* będą inkorporowane do umów czarterowych tak długo jak sama praktyka pozostanie atrakcyjna, a warunki rynkowe będą uzasadniały eksploatację statków w niższych prędkościach lub wówczas, gdy w żegludze wprowadzone zostaną zdecydowane instrumenty polityki ekologicznej (np. handel emisjami).

The slow steaming practice – implications for charter agreements

Summary

The practice of slow steaming, i.e. deliberate reduction of the speed of cargo ships in order to minimize fuel consumption and carbon emissions, has become increasingly popular since the beginning of the economic crisis in 2008. The definition of slow steaming, its determinants and benefits as well as disadvantages can be found in the introduction to the paper. Further on, the issue of vessel speed in the context of charter parties and carrier's obligation to proceed voyage with a due dispatch has been discussed.

Notwithstanding the prevailing advantages of slow steaming for the ocean carriers, the practice poses both technical and legal problems, which, to some extent, can be solved by incorporating appropriate clauses to the charter parties. The elaboration of the most important slow steaming clauses, which have been developed by BIMCO for both time and voyage charter, constitutes the main part of the article. Attention is also drawn to the virtual arrival clause and the possibility of sharing the profits from the speed reduction.

The article concludes that owners as well as charterers should be aware of some of the limitations of the clauses and consider additional insurance cover if necessary.

Literatura

Adland R., *Speed choice in the Capesize sector: An empirical survey across routes and loading conditions*, IAME conference proceedings, 2013.

BIMCO Special Circular No 7/23 December 2011.

BIMCO Special Circular No. 5/31 July 2012.

BIMCO Special Circular No. 9/4 October 2013.

CE Delft, The ICCT, M. Tsimplis, *Regulated Slow Steaming in Maritime Transport: An Assessment of Options, Costs and Benefits*, Report, CE Delft, Delft, February 2012.

Cooke J., Young T., Ashcroft M., Taylor A., Kimball J., Martowski D., Lambert L., Sturley M., *Voyage charters*, Informa Law from Routledge, London, 2014.

Klopott M., *Współpraca w łańcuchach dostaw na rzecz poprawy ich walorów ekologicznych – przykład portów morskich*, „Logistyka” 4/2009.

Kodeks morski, Ustawa z dnia 18 września 2001 r., Dz.U. 2001 Nr 138 poz. 1545.

Maloni M., Jomon Aliyas P., Grigor D. *Slow steaming impacts on ocean carriers and shippers*, „Maritime Economics & Logistics”, 2013, Vol. 15, 2, 151–171.

MAN PrimeServ, *Slow Steaming Practices in the Global Shipping Industry, Results of a survey conducted by MAN PrimeServ in late 2011 among representatives of the global container, bulk and tanker shipping industry*, MAN PrimeServ 2012.

Młynarczyk J., *Prawo morskie*, Wydawnictwo Infotrade, Gdańsk 1998.

Psaraftis H., Kontovas, C., *Bridging the Energy Efficiency Gap in Shipping: The case of Principal-Agent Problems in operational emission reduction measures*, IAME conference proceedings, 2013.

Psaraftis H., Kontovas C., *Balancing the economic and environmental performance of maritime transportation*, Transportation Research Part D 15 (2010) 458–462.

Psaraftis H., Kontovas C., *CO2 emission statistics for the world commercial fleet*, „WMU Journal of Maritime Affairs”, 2009, 8(1): 1–18.

The Charterers P&I Club, Circular to Assured No. 001/2012.

Virtual Arrival Optimising Voyage Management and Reducing Vessel Emissions - an Emissions Management Framework, OCIMF November 2010.