

masy towarowej i odległości jej przewozu w milach morskich [Mm]) względem jego nośności w DWT.

Produktywność światowej floty handlowej (wszystkich typów i rodzajów tonażu) mierzona za pomocą wskaźnika prostego kształtowała się w 2020 roku na poziomie 5,6 ton/DWT. Oznacza to, że przeciętnie w skali globalnej jednego DWT przemieściło prawie 6 ton lub też, że każdy ze statków handlowych eksploatowanych w żegludze morskiej w 2014 roku odbył przeciętnie 6-krotnie podróż, będąc w pełni załadowany.

Produktywność światowej floty wyrażana z kolei za pomocą miernika złożonego wynosiła w 2020 roku 29 000/1 DWT. Oznacza to, przy przewozie w skali globalnej 11,1 mld ton masy towarowej przez flotę o nośności 2,1 mld DWT, że średnia odległość przewozu jednej tony ładunku w transporcie morskim wynosiła w 2020 roku prawie 3200 Mm, ulegając skróceniu w stosunku do 2014 roku aż o 36%. To efekt racjonalizacji przewozów realizowanych w ramach coraz sprawniej funkcjonujących globalnych logistycznych łańcuchów dostaw.

Statki handlowe przystosowane do przewozu różnych rodzajów ładunków będących przedmiotem handlu morskiego znajdują zatrudnienie na stałych, wyznaczonych przez armatora szlakach przewozowych, kursując w tych relacjach z określoną regularnością (rozkład rejsów) lub też w systemie pozarozkładowym (tzw. *tramping*). W pierwszym przypadku mamy do czynienia z formą żeglugi regularnej lub inaczej liniowej, a w drugim z żeglugą nieregularną (trampową)³⁷⁶. W ramach każdej z tych form uprawiania żeglugi morskiej wykryształizowały się w praktyce morskiego obrotu towarowego różne rodzaje relacji zobowiązaniowych między stronami, tj. przewoźnikiem morskim i załadowcą, które znajdują swoje odzwierciedlenie w istniejących prawno-dokumentacyjnych i organizacyjnych rozwiązaniach regulujących najważniejsze kwestie dotyczące przewozu ładunków drogą morską. W rezultacie pojawiły się różnego rodzaju umowy dotyczące szeroko rozumianego przewozu morskiego, gdzie obecnie nie jest wymagane, aby przewoźnik w handlu morskim był jednocześnie właścicielem statku, którym przewóz towarów jest faktycznie wykonywany. Podstawowe znaczenie w transporcie morskim mają umowy czarterowe – odnoszące się do żeglugi nieregularnej – i bukingowe – regulujące różnorodne i wielozakresowe relacje handlowe między stronami przewozu ładunków w segmencie żeglugi regularnej³⁷⁷.

³⁷⁶ Zob. P. Brodie, *Commercial Shipping Handbook*, wyd. 2, Informa, London 2006, s. 217–221.

³⁷⁷ W transporcie morskim występuje 6 rodzajów umów czarterowych: czarter w jedną stronę (tzw. *singlecharter*) – ładunek w jedną tylko stronę, czarter na podróż określoną – ładunek w dwie strony, czarter na podróże konsekwentne – zawiera się jedną umowę na przewóz kilku ładunków w kilku rejsach w nieregularnym czasie, według jednolitych stawek, czarter na czas (*time charter*) – umowa o przekazaniu statku wraz z obsługą w danym porcie, bareboat czarter – przekazuje się statek bez załogi, slotczarter (*charter slothire*) – przedmiotem jest uzyskanie przez czarterującego od armatora prawa do dysponowania określoną częścią przestrzeni ładownej statku handlowego. Zob. Ustawa z 18 września 2001 r. – Kodeks morski, dz. cyt.; M. Romowicz, Ł. Pawłuszyński, *Umowa czarteru w morskim obrocie handlowym*, Legal Marine, 12 grudnia 2014 r., <http://www.kancelaria-gdynia.eu> (dostęp: 27.06.2015), P. Brodie, *Commercial shippinghandbook...*, dz. cyt., s. 86 i dalsze.