

BIULETYN

INFORMACYJNY C. HARTWIG S. A.

Redakcja i administracja: Gdynia, Derdowskiego 7 - Tel. Centrala wewn.: 39-81 - 39-87 Sekcja Prasy
Wydawca: C. Hartwig S. A. Dyr. Morska

Przedruk dozwolony z podaniem źródła



Numer I.

Gdynia, dn. 20 stycznia 1950r.

<u>T r e ś ć</u>	<u>Strona</u>
1./ Zmiany stawek frachtowych	1
2./ Dodatek portowy dla przesyłek do portów Pacyfiku Południowego	1
3./ Przesyłki importowe z Chin Płn. do Europy	2
4./ Brazylia żąda opłacania frachtu morskiego w walucie krajowej	2
5./ Uaktywianie przewozów morskich pomiędzy Bremą i Hamburgiem a portami polskimi	2
6./ Port Helsinki	3
7./ Reguły Yorku-Antwerpii przedmiotem obrad Morskiego Komitetu Międzynarodowego	4
8./ Komercjalizacja portów polskich	6
9./ Przedsiębiorstwo Robót Przekładkowych dla Należy Portów	7
10./ Uchwały Mieszanej Komisji Taryfowej	7
11./ Nowa Taryfa Towarowa P.K.P.	8
12./ Umowa o charter a uzanse portowe	10
13./ Bezpośrednie połączenia doglugowych linii regularnych z portów polskich	12

Zmiany stawek frachtowych.

Z dniem 15 listopada 1949 r. wprowadzony został dodatek zimowy do stawek frachtowych dla portów holenderskich i belgijskich w wysokości 15%.

Od dnia 1 stycznia 1950 r. został wprowadzony dodatek zimowy do stawek frachtowych dla portów fińskich w wysokości 50% obowiązujący do dnia 31 marca 1950 r.

Konferencja żegluga Port Sudan Conference podwyższyła z dniem 1 stycznia 1950 r. stawki frachtowe dla portów Morza Czerwonego o 20%. Zwyżka ta została wprowadzona na skutek dewaluacji funta.

Po 15% zwyżce stawek frachtowych do niektórych portów Indii Zachodnich - wg. zawiadomienia linii żeglugowych KNSM - z dniem 1 lutego 1950r. nastąpi 10% zwyżka stawek frachtowych, dotycząca przewozów do Demerary, Trinidadu, Barbados oraz do wysp brytyjskich Antigua, St.Lucia, St.Kitts, Nevis Dominica, Montserrat Granada i wysp francuskich Martynika, Guadelupa; Stawki frachtowe Jamajki pozostają narazie niezmienione.

Dodatek portowy dla przesyłek do portów Pacyfiku Południowego.

W związku z podwyżką stawek frachtowych przez konferencję żegluga European-South Pacific and Magellan Conference podajemy dodatki obowiązujące obecnie dla przesyłek do następujących portów:

Buenaventura - dodatek sh 6/- od 100 kg.
Tumaco - " sh 3/- " " "
Guayaquil - opłaty portowe i samorządowe sh 7/6 od tony /minimum sh 1/6 /.

Pozostałe porty Ekwadoru - dodatek sh 1/- od tony.
Valparaiso i San Antonio - opłaty lądowe sh 11/6 od tony, /minimum sh 4/6 od konosamentu lub sh 2/6 od kwitu załadowniczego/.

Poza tym zostają podniesione następujące opłaty do wszystkich portów chilijskich:

dodatek sh 10/6 od tony /minimum sh 3/- /oraz opłata chilijskiej floty handlowej 1,5 ad valorem, wykluczając przesyłki tranzytowe do Boliwii./

Dla przesyłek do Peru nie dolicza się żadnych dodatków.

W międzyczasie została jednak podwyższona część w/w dodatków z ważnością od listopada 1949r.j.następuje:

Buenaventura i Tumaco - dodatek sh 7/- lub 3/6 /minim.1000 kg./
Guayaquil - opłaty portowe i samorządowe sh 8/9 od tony /minimum sh 1/9 /.

Pozostałe porty Ekwadoru - dodatek sh 1/3 od tony /minimum sh 1/3 /.

Dodatek do portów chilijskich sh 12/- od tony /minimum 3/6/.

Należy dodać, że dla niektórych rodzajów towarów istnieją odchylenia od powyższych opłat.

Warunki płatności frachtu przy eksporcie do Montevideo.

Jak nam wiadomo, bank urugwajski wydał obecnie nowe przepisy dotyczące płatności frachtów w Urugwaju za towary importowane do tego kraju. Z przepisów tych wynika, że powstaną duże trudności przy realizowaniu frachtów płatnych w porcie przeznaczenia/Urugwaj/ a nawet przeprowadzenia tego w niektórych wypadkach będzie niemożliwością.

W związku z powyższym zwracamy uwagę Centralom H.Z., że Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A. przyjmować będzie ładunki do Montevideo pod warunkiem, że fracht będzie płatny z góry w porcie załadunku.

Przesyłki importowe z Chin Północnych do Europy.

Konferencyjne linie żeglugowe podjęły ponownie przewóz ładunków z Szanghaju i Tientsinu do Europy. Towary są przeładowywane z Hong-Kongu, gdzie wystawiane są konosamenty bezpośrednie dla przesyłek z Szanghaju. Stawki frachtowe z Hong-Kongu zostają podwyższone o sumę frachtu Szanghaj - Hong-Kong.

Konosamenty dla przesyłek z Tientsinu do Europy są wydawane w Tientsinie lub Hong-Kongu dopiero wtedy, gdy towar doszedł do Hong-Kongu, przyczem załadowca winien w Tientsinie załatwić wysyłkę towaru do Hong-Kongu na własny rachunek i ryzyko.

Stawki frachtowe z Hong-Kongu zostają podwyższone o 15/- sh od tony, celem pokrycia powstających w tym porcie kosztów przeładunkowych.

Brazylia żąda opłacenia frachtu morskiego w walucie krajowej.

Rząd brazylijski wydał w październiku 1940r. dekret, na podstawie którego wszystkie frachty morskie dla towarów importowanych muszą być płacone w walucie brazylijskiej, aby następnie mogły być zamienione na walutę kraju, pod banderą którego kursują statki przywożące towar. Tok postępowania, jaki się przytym stosuje, nie jest narazie znany. Mówi się, że Brazylia dąży do wykluczenia opłat dolarowych, które dotychczas przypadają obcym liniom żeglugowym za frachty kwotowane w dolarach. Zwraca się przytym szczególnie uwagę na połączenia między portami U.S.A. a Brazylią, obsługiwane przez 54 linie żeglugowe, z których 30 należy do Ameryki. Zainteresowani armatorzy nowojorscy wysłali delegację do Brazylii celem uzyskania zniesienia powyższego zarządzenia.

Uaktywnienie przewozów morskich pomiędzy Bremą i Hamburgiem a portami polskimi.

W związku ze stale wzrastającymi obrotami handlowymi pomiędzy Trizonią a Polską, Oddział Żeglugowy przy Dyrekcji Morskiej C.Hartwig S.A. w Gdyni - który przeprowadza badania nad racjonalnym wykorzystaniem przewozu morskiego -

zwraca się z prośbą do Central H.Z. o nadsyłanie projektowanych oraz już zawartych kontraktów handlowych z Trizonią, które będą służyły jako materiał do opracowywania wniosków dotyczących uruchomienia nowych linii regularnych.

Port H e l s i n k i

Największym portem Finlandii są Helsinki /Helsingfors/, będące równocześnie stolicą państwa. Port Helsinki składa się z pięciu części:

1. Portu Południowego,
2. Portu Zachodniego,
3. Portu Węglowego,
4. Portu Sörnäs i Herttonäs,
5. Portów Olejowych Hakansvik i Rönkskar.

Powierzchnia wodna portu zajmuje 3.546 hektarów, lądowa 132 ha. Długość nabrzeży wynosi 5.510 m. Port jest dobrze chroniony i może przyjąć statki każdej wielkości.

Port Południowy przeznaczony jest głównie dla ruchu pasażerskiego i ruchu towarowego Morza Bałtyckiego i Północnego.

Linie transeceaniczne korzystają z Portu Zachodniego, z którym łączy się Port Węglowy.

W Porcie Sörnäs przeładunkuje się głównie drzewo budulcowe, które może być przetrzucane bezpośrednio z wagonów kolejowych na statki. Port Sörnäs zaopatrzony jest w 35 dźwigi o nośności 1,5 tony.

Port Węglowy posiada 3 dźwigi mostowe służące do przeładunku węgla i 11 dźwigów chwytakowych o zdolności przeładunkowej 90 ton/godz.

Łączna powierzchnia przestrzeni składowej zajmuje 101.500 m². Długość linii kolejowych, zapewniających dogodną obsługę portu, wynosi 63.477 m.

Praca w porcie trwa od godz. 8-mej do godz. 17-tej.

Towarami importowanymi do Finlandii przez Helsinki są głównie: drobnica, zboże, węgiel, koks, oleje, nawozy sztuczne, metale i wyroby metalowe. Największą pozycję w imporcie stanowią węgiel i koks. Finlandia eksportuje przez Helsinki: drobnicę, papier, tekturę, drzewo budulcowe, deski i celulozę.

Dzięki wszystkim technicznym urządzeniom portu i dobremu magazynom, oraz w wyniku koncentracji handlu hurtowego Finlandii w Helsinkach, przeszło połowa importu drobnicy dla Finlandii przechodzi przez ten port. Eksport Helsinek jest stosunkowo mały "tonażowo" w porównaniu z eksportem innych portów fińskich. Jedynie 4 - 6 % eksportu fińskiego przechodzi przez Helsinki. Są to najcenniejsze towary, które mają zapewnioną dogodną wysyłkę dzięki dużej ilości linii regularnych i częstotliwości ruchu statków.

Helsinki są siedzibą 25 regularnych linii żeglugowych, towarowych, umożliwiających połączenie z całym światem. Stan floty handlowej fińskiej w dniu 1 kwietnia 1948r. wynosił 633 statki o łącznym tonażu 497.458 BRT.

W roku 1948 statki bandery fińskiej przywiozły do Helsinek 64% ogółu towarów importowanych przez ten port, podczas gdy reszta towaru przyszła do portu statkami państw obcych. 54,3% eksportu,

przechodzącego przez Holsinki, wywieziono statkami floty krajowej, natomiast resztę statkami zagranicznymi. W zestawieniu całego ruchu statków w porcie, udział fińskiej floty handlowej wynosił 1.073.570 ton towaru t.j. 62,7%, przy czym udział obcych bander stanowi przy przewozie towarów 638.521 ton t.j. 37,3%.

Dwie niżej podane tabele ilustrują ruch statków w porcie oraz obroty towarowe /w tys.ton/:

Statki na wejściu				Rok 1948		Statki na wyjściu.					
Ruch zagran.		Kabotaż		R a z e m		Ruch zagran.		Kabotaż		R a z e m	
Ilość jedn.	NRT	Ilość jedn.	NRT	Ilość jedn.	NRT	Ilość jedn.	NRT	Ilość jedn.	NRT	Ilość jedn.	NRT
1603	1457	1685	74	3288	1531	1607	1481	1688	75	3295	1556

Rok 1939.

2222	1737	6119	293	8341	2080	2232	1800	6138	296	8370	2096
------	------	------	-----	------	------	------	------	------	-----	------	------

Obroty towarowe:

Import -		1938r.	1948r.	Eksport -		1938r.	1948r.
		1293	1479			287	233

Porównanie cyfr określających ruch towarowy Helsinek w poszczególnych latach mogłaby często doprowadzić do mylnych wniosków, jeżeli nie zwróci się uwagi na czynniki wpływające na ruch statków w tym porcie. Helsinki jako port położony na północy zamarza często na okres jednego lub dwóch miesięcy zimowych - wpływa to naturalnie na zmniejszenie obrotów portowych. W roku 1948 ostatni statek wszedł do portu dn. 6 lutego, a okres przerwy trwał do 1 kwietnia. W roku 1938 port był czynny przez całą zimę. Port w Helsinkach obsługiwany jest przez mocne lodołamacze, dzięki którym udaje się utrzymać w razie słabszych mrozów ruch żeglugowy przez całą zimę.

Reguły Yorku-Antwerpii przedmiotem obrad Morskiego Komitetu Międzynarodowego.

Zadaniem Morskiego Komitetu Międzynarodowego /Comite Maritime International/ jest praca nad zunifikowaniem prawa morskiego. Początki prawa morskiego sięgają XIII wieku i już wtedy zaznaczała się tendencja ujednolicenia norm prawnych. Prace M.K.M. nad kodyfikacją prawa morskiego dały w ciągu 50 lat istnienia Komitetu poważne rezultaty. Aby je osiągnąć organizuje się cały szereg konferencji i wydaje różne publikacje. Poza tym w każdym kraju, należącym do M.K.M., powsta-

ja lokalne organizacje, członkami których są prawnicy, żegludowcy i ubezpieczeniowcy, zajmujący się studiowaniem krajowego i międzynarodowego prawa morskiego i współdziałający przy opracowywaniu poszczególnych międzynarodowych norm prawnych. Organizacje narodowe wysyłają swoich przedstawicieli na zebrania I.K.M.

Na ostatniej konferencji, która odbyła się w Amsterdamie, najważniejszym punktem obrad była rewizja Reguł Yorku-Antwerpii w dążeniu do uzyskania ujednolicenia międzynarodowego prawa morskiego, regulującego zagadnienie "awarii wielkiej". Droga do porozumienia międzynarodowego jest długa i trudna, szczególnie w zakresie prawa. Zachodzi często obawa, że międzynarodowe konwencje mogą być interpretowane różnorodnie, pomimo wprowadzenia ich do ustawodawstw krajowych. Wszyscy mający pośrednio lub bezpośrednio do czynienia z wynikami "awarii wielkiej" znają prawa, które należy zastosować, niemniej w dziedzinie transportu morskiego bardzo często stosuje się mylne zasady i warunki obliczeń oraz określenie szkód. Ogólne pojęcie "awarii wielkiej" obejmuje te wszystkie szkody, które powstają w razie konieczności ratowania statku i ładunku. Powstałe w ten sposób koszty j.np. skutki zarządzenia dla odwrócenia grożącego niebezpieczeństwa, dotyczą właściciela dobra narażonego na niebezpieczeństwo. "Awaria wielka" jest więc umyślnie spowodowaną szkodą w przeciwieństwie do "awarii częściowej", która powstaje z powodu działania siły wyższej. "Awaria wielka" jest pojęciem absolutnie logicznym, a potwierdzają to przykłady zachodzące w praktyce. Koszty wynikłe z powodu zapobiegania grożącemu niebezpieczeństwu, obciążają właściciela dobra narażonego na niebezpieczeństwo + czyli koszty powstałe w wypadkach "awarii wielkiej" powinny ponosić wspólnie statek i towar. Pod miano "awarii wielkiej" podciągano są następujące wypadki:

- a./ Jeżeli w celu ratowania statku wyrzuci się część ładunku za burtę, to spowodowana tym szkoda dotyczy wszystkich zainteresowanych w ratowaniu statku i ładunku. Przykład ten wymieniamy jako pierwszy, ponieważ pierwotnie był to jedyny wypadek podciągany pod miano "awarii wielkiej". W miarę rozwoju żegluzi "awaria wielka" była uznawana także w innych wypadkach.
- b./ Statek, który ma uszkodzony ster, nie może dotrzeć do miejsca przeznaczenia bez pomocy holownika. Nie może być wtedy mowy o umyślnie spowodowanej awarii, a wynika strata /opłata za holownik/ jest jasnym wypadkiem "awarii wielkiej", gdyż w razie nie udania pomocy holownika nastąpiłaby strata statku i ładunku. Przedmiot "awarii wielkiej" stanowi w tym wypadku żądanie pomocy i wynikające stąd opłaty. Strony zainteresowane t.j. armator i właściciel ładunku winny ponieść koszty awarii wielkiej rozdzielone między nich proporcjonalnie.
- c./ Szkody spowodowane przez zamoknięcie towaru, które powstało podczas gaszenia pożaru w ładowniach, podlegają także prawu "awarii wielkiej".

Prawo regulujące zagadnienie "awarii wielkiej" według Reguł Yorku-Antwerpii brzmi:

"Awaria wielka" jest wtedy¹ jedynie wtedy, jeżeli rozmyślnie i rozsądnie poczyniono lub poniesiono pewną nadzwyczajną ofiarę lub wydatek dla wspólnego bezpieczeństwa w celu ochrony przed niebezpieczeństwem mienia zagrożonego we wspólnym przedsięwzięciu morskim."

Na zebraniu E.K.E. w Amsterdamie zrehabilitowano reguły dotyczące "awarii wielkiej" a noszące obecnie miano Reguł Yorku-Antwerpii 1950. Tekst poszczególnych rozdziałów został ujęty bardziej szczegółowo i uzupełniony tak, aby wykluczyć różnice mogące zajść przy różnorodnej interpretacji. Zwracano głównie uwagę na to, aby określić dokładnie koszty obciążające wypadki noszące miano "awarii wielkiej" Reguły Nr. XI i XII dotyczące kosztów powstających w portach podczas postępu przymusowego, zostały ujęte razem, a dotychczasowe reguły Nr. XXI - XXIII i Nr. XX - XXII przenieśmowane. Czyli mamy obecnie 22 reguły zamiast poprzednich 23. Nowym jest przepis, w którym ustalono, że reguły winny być stosowane zawsze, a wyjątek stanowią jedynie wypadki podlegające postanowieniom prawnym lub uzansom, które nie zostały w nich uwzględnione.

Problem "awarii wielkiej" był też omawiany na zebraniu Międzynarodowego Związku Ubezpieczeń Transportowych /Internationaler Transport Versicherungsverband/ w październiku 1949r. w San Remo. Należy zwrócić uwagę na fakt, że istniały głosy domagające się całkowitego zniesienia tych przestarzałych przepisów. Po szeregu odbytych narad i po porozumieniu z M.K.E. powzięto wniosek, że takie zniesienie Reguł nie byłoby ani celowym ani pożądanym.

Konosamenty wszystkich linii żeglugowych zawierają klauzule stwierdzające, że wypadki "awarii wielkiej" winny być regulowane według Reguł Yorku-Antwerpii 1924 - w przyszłości będą to Reguły Yorku-Antwerpii 1950.

Należy jeszcze zwrócić uwagę na fakt, że w Amsterdamie omawiano również utworzenie International Maritime Comité of Law, któryby rozstrzygał spory prawne z dziedziny żeglugi.

Komercjalizacji a portów polskich.

Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 4. października 1949r. dotycząca centralizacji dyspozycji w portach i komercjalizacji zespołu portowego Gdańsk/Gdynia i portu Szczecin, powołano do życia z dniem 1 stycznia 1950r. dwa Przedsiębiorstwa Państwowe Wyodrębnione:

1. Zarząd Portu Gdańsk/Gdynia
2. Zarząd Portu Szczecin

o równoległym zakresie działania.

Przedmiotem działania tych Przedsiębiorstw są:

- a./ wykonywanie czynności załadunku i wyładunku towarów w porcie.
- b./ Administracja i eksploatacja terenu, urządzeń portowych i magazynów;
- c./ Pilotaż, holownictwo, cumownictwo statków;
- d./ Budowa i rozbudowa portów w ramach narodowych planów inwestycyjnych.

W gestii Zarządów Portów pozostają więc następujące "usługi specjalne" dotyczące t o w a r u: roboty fizyczne, przeładunek, sztauerka, trymerka/ i składowanie w magazynach portowych. Opłaty za w/w prace pozostają narazie niezmienione.

W skład Zarządów Portów weszły następujące instytucje: "Portorob" w całości, niektóre działy Urzędów Morskich, Centrali Zbytu Węgla, "Pagedu" Polskich Zakładów Zbożowych. Ramową strukturę organizacyjną podamy w następnym numerze naszego Biuletynu.

Nowo utworzone Przedsiębiorstwa dzięki elastyczności form, jednolitości dyspozycji i ześrodkowania odpowiedzialności za wykonanie zadań planu sześcioletniego w zakresie gospodarki eksploatacyjnej i inwestycyjnej na terenie portów, winny przyczynić się do podniesienia ich atrakcyjności i konkurencyjności.

Przedsiębiorstwo Robót Przeładunkowych dla Małych Portów - Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione z siedzibą w Skupsku.

Zarządzeniem Ministra Żeglugi z dnia 30 grudnia 1949r. utworzone Przedsiębiorstwo Robót Przeładunkowych dla Małych Portów, które rozpoczęło działalność z dniem 1 stycznia 1950r. Siedzibą Dyrekcji Przedsiębiorstwa jest Skupsk, Oddziały znajdują się w Ustce, Dąrkowie i Kołobrzegu.

Przedmiotem działalności Przedsiębiorstwa są roboty fizyczne przy przeładunku towarów /sztauerka, trymerka/, składowanie towarów i cumownictwo. W zakres kompetencji Przedsiębiorstwa nie wchodzi eksploatacja elewatorów zbożowych i zbiorników dla towarów w stanie płynnym.

Przedsiębiorstwo robót przeładunkowych przejęło w Ustce roboty od firmy "Bloksped", w Dąrkowie i Kołobrzegu od C.Hartwig S.A. Opłaty za wykonywane prace pozostają niezmienione. Odnosnie opracowania dogodnych warunków przerzutu masy towarowej - drobniocy - która ma przejeżdżać przez Małe porty, Przedsiębiorstwo Robót Przeładunkowych pozostaje w ścisłym kontakcie z C.Hartwig.

Uchwały mieszanej Komisji Taryfowej.

Uchwała 35: odpowiedzialność za segregację towarów wydawanych ze statku nie zwartymi partiami.

Odnosnie segregacji skór, M.K.T. przyjął następujące stanowisko:

1. Armator ponosi koszty segregacji skór w magazynie tylko w tym wypadku o ile zostanie stwierdzone przez zaprzysiężonego rzeczoznawcę, że partie skór nie są należycie odseparowane w ładowniach statku, a tym samym towar nie może być wydany ze statku partiami. Powołanie zaprzysiężonego rzeczoznawcy nie jest konieczne o ile strony /statek i odbiorca/ dojdą do zgodnego porozumienia w sprawie ustalenia stanu faktycznego separacji ładunku w ładowniach.
2. Powołanie zaprzysiężonego rzeczoznawcy należy do przedsiębiorstwa kontrolnego, które działa na polecenie armatora i ma obowiązek przeliczenia towaru, wydawanego ze statku bez pomieszczenia partii.
3. Koszt powołania zaprzysiężonego rzeczoznawcy w wypadku podanym w pkt.1 obciąża armatora, w innych wypadkach przedsiębiorstwo kontrolne.

4. Z uwagi na konieczność powiadomienia o powyższych postanowieniach armatorów zagranicznych przez Polski Związek Maklerów Okrętowych, wprowadzenie w życie powyższych postanowień obowiązywałoby w stosunku do armatorów zagranicznych po upływie 30 dni od chwili uprawomocnienia się przytoczonych powyżej postanowień.

Ponieważ jednak przy dążeniu M.K.T. do zgeneralizowania przytoczonych wniosków w stosunku do wszystkich innych towarów, wydawanych ze statku, niezwartymi partiami, wykonał się daleko idące rozbieżności, M.K.T. zaleciła Stałej Podkomisji Arbitrażowej dla spraw Current-Rates ponowne opracowanie sprawy odpowiedzialności za przymusową segregację towaru, wydawanego ze statku nie zwartymi partiami, przy czym wnioski Podkomisji mają mieć zastosowanie do wszystkich towarów.

Wnioski dotyczące Stałej Podkomisji Arbitrażowej dla spraw Current-Rates obowiązywać będą od dnia uchwalenia ich przez Podkomisję i zatwierdzenia przez M.K.T.

Uchwała 87: Stosowanie dodatków towarowych.

Odnosnie dodatków przestrzennego, ciężarowego i długościowego uchwalono, że zastosowanie jednego z tych dodatków wyklucza możliwość zastosowania któregokolwiek z pozostałych dwóch dodatków.

Odnosnie dodatków stosowanych przy manipulowaniu towarami brudzącymi, cuchnącymi i żrącymi ustalono, że dodatki te będą stosowane niezależnie od siebie i wszelkich innych dodatków, t.j., że w wypadku, gdy towar przestrzenny jest jednocześnie towarem brudzącym i cuchnącym, to opłaca się dodatek przestrzenny plus dodatek za towary brudne, plus dodatek za towary cuchnące.

Uchwała obowiązuje dla wszystkich odnoszących taryf. Ze względu na zasadniczy charakter, uchwała ta obowiązuje wstecz za transporty nierozliczone.

Nowa Taryfa Towarowa P.K.P.

Z dniem 1 stycznia 1950r. weszła w życie nowa Taryfa Towarowa P.K.P. dla przewozu przesyłek towarowych.

Zasadnicze zmiany jakie wprowadza nowa Taryfa są następujące:

- a./ Wprowadzono większą ilość klas towarowych:
 - 1/ pięć /I-V/ drobnicowych, zamiast dwóch,
 - 2/ dwadzieścia sześć /1 - 26/ wagonowych, zamiast siedmiu,
 - 3/ osiem /Z1 - Z8/ dla przesyłek zwierząt żywych i ptactwa, zamiast jednej.
- b./ Anulowanie taryf specjalnych i dodatkowych.
- c./ Skasowanie klas towarowych pospiesznych na przewóz drobnicy i przesyłek wagonowych, z jednoczesnym wprowadzeniem specjalnego dodatku za pospiech do stawek zwykłych, przy czym dodatek ten jest w tej samej wysokości przy drobnicy i przesyłkach wagonowych.
- d./ Przewóz niektórych towarów /oznaczonych w rubryce 3 i 4 klasyfikacji towarów literą P/ jako przesyłek pospiesznych za

opłatą wg. klas dla przesyłek zwyczajnych.

e./ podział klas drobnicowych na dwie rubryki:

- 1/ za wagę do 500 kg.
- 2/ " " od 501 do 5.000 kg.

f./ Podział klas wagonowych:

- 1/ klasy od 1 - 14 na 3 rubryki dla minimum ton 5, 10, 15
- 2/ " " 15 - 18 " 2 " " " " 10, 15,
- 3/ " " 19 - 26 " 2 " " " " 15.

g./ Stawki nowej Taryfy skalkulowane od tony zamiast jak dotychczas od 100 kg. i za ładowność wagonu.

h./ Zmieniono zasadę obliczania przesyłek przewożonych w wagonach o ładowności powyżej 20 ton.

i./ Wprowadzono zmiany przy obliczaniu należności za towary przetrzymane.

j./ Wprowadzono dodatek opłat na przejazd konwojentów.

k./ Włączono do nowej Taryfy dział dotychczasowej Taryfy III CZ.II Zeszyt 1, dotyczący przewozów portowych.

l./ Zmieniono wysokość opłat dodatkowych.

O zmianach, jakie przynosi nowa Taryfa Kolejowa P.K.P. można powiedzieć ogólnie, że mimo utrzymania stawek zasadniczych przeciętnie na poziomie stawek zasadniczych starej Taryfy Towarowej, nastąpiła poważna podwyżka przewoźnego, a to:

- 1. skutkiem wycofania taryf specjalnych i wyjątkowych, z których korzystali dotychczas przewoźnicy importowi i wewnętrzni, oraz
- 2. z powodu zniesienia z dniem 1 stycznia 1950r. 75% refakcji przewoźnego, jakie otrzymywali dotychczas transporty eksportowe.

Powyższą podwyżkę niweluje w znacznym stopniu szeroki wachlarz klas zarówno wagonowych, jak i drobnicowych, w których towary korzystające dotychczas z ulg taryf specjalnych, czy też wyjątkowych zaszeregowane zostały do klas odpowiednio niskich. Niemniej jednak cały szereg towarów taryfikujących dotychczas w klasach najdroższych /I i II/ i korzystających z taryf specjalnych, jak np. bawełna, wełna itp. zaszeregowany został w nowej Taryfie Towarowej do dotychczasowych klas, przez co przewoźne dla tych towarów uległo znacznej podwyżce./co.300%//. Nie dotyczy to natomiast towarów taryfikujących dotychczas w klasach niskich, na przykład rudy żelazne, węgiel itp., które to towary zaszeregowane zostały w nowej Taryfie do klas odpowiednio niskich i tanich. Także dla niektórych towarów i niektórych relacji przewozowych wysokość przewoźnego uległa obniżeniu.

Przyjęto zatem zasadę, możliwą do przestrożenia jedynie w planowej gospodarce socjalistycznej, że za ułgi z jejich korzystania musi towar tani, zapłacić musi towar drogi.

Umowa o czarter a użycie portowe.

Przy szeregu ostatnio zaczarterowanych statków dla przewozu superfosfatów z portu Antwerpii do portów polskich, została umieszczona w czarterze C/P następująca klauzula:

"Cargo to be discharged at the average rate of 180 tons per workable hatch per week her working day of 24 hours".

Pomimo umieszczenia wspomianej klauzuli, tutejsi przedstawiciele armatorów obcych zastosowali przy obliczeniu dopuszczalnego czasu wyładunku, średnią na cały statek t.j. ratę wyładowniczą luki razy ilość luk, następnie ogólny tonaż ładunku podzielony przez poprzednio otrzymaną cyfrę.

Stosując wymieniony sposób obliczenia, przedstawiciele armatorów wzorowali się na wyżej wymienionych panujących w tym względzie w niektórych portach Śródziemno-Europejskich przy przewozie węgla i tarcicy.

Odbiorcy krajowi ustalając wysokość raty załadunkowej na lukę w C/P mieli przedewszystkiem na uwadze tempo pracy wyładunkowej oraz normy akordowe robotników portowych w portach polskich i nie mogli się zgodzić na zastosowanie średniej na cały statek, gdyż to przełożyłoby się nie tylko do zmniejszenia wpływów z tytułu przysługującego "despatch money", ale może nawet narazić nieskutecznie na płacenie znaczących sum w dołach za "demurrage" /przebiegowo/. Należy przy tym zaznaczyć, że według opinii czarterującego w Antwerpii umieszczając tę klauzulę w C/P intencją jego było zaakcentowanie normy wyładunkowej luki a nie całego statku.

Jak wiadomo luki statku pod względem wielkości są różne, rozpiętość ich przy niektórych typach statków jest znaczna i dłać tego wyładunek wszystkich ładowni w jednym czasie jest niemożliwy. Właściwym czasem pracy statku może być jedynie czas pracy największej luki.

Podajemy przykład: statek ma cztery luki o następującym tonażu towaru załadowanego:

Luka I	- 200 ton	Czas dopuszczalny do wyładunku wg zasady armatorów zachodnio europejskich obliczałoby się następująco:
Luka II	- 630 ton	
Luka III	- 420 ton	
Luka IV	- 250 ton	
Razem	1300 ton	1300 : 180 x 4 czyli
		1300 : 720 = 2,5 dnia czyli 60 godz.

Statek wyładował w 72 godzinach. Według C/P "demurrage" wynosi £ 40, "despatch" £ 30 za dobę pracującą. Dopuszczalny czas był godz. 60 - przekroczony został o godz. 12 t.j. 1/2 dnia, czyli powstanie "demurrage" £ 20.

Przy zastosowaniu natomiast zasady przez nas proponowanej obliczenie przedstawiałoby się następująco: tonaż największej luki t.j. 630 ton dzielimy przez 180, co równa się 3 i 1/2 doby jako dozwolony czas wyładunku według C/P.

Powstanie zatem "despatch" £ 15. - Odszkodowanie za przebieg statku "demurrage" jest zazwyczaj wyższe niż premia za szybki wyładunek "despatch money".

Jak nam wiadomo w okresie przedwojennym istniało dla portów Gdyni i Gdańska rozstrzygnięcie Izby Przemysłowo Handlowej w Gdańsku dotyczącej powyższej sprawy, w myśl którego w podobnych wypadkach dopuszczalny czas wyładunku był obliczany od największej luki statku.

Stosowany obecnie sposób obliczania przez tut. przedstawicieli armatorów został przez nas zakwestionowany i oddaliśmy tę sprawę do dalszego rozstrzygnięcia Komisji Morskiej przy Gdynskiej Izbie Przemysłowo-Handlowej.

W powyższym wypadku wiążąca jest w pierwszym rzędzie umowa stron a w razie sporu lub braku wyraźnych warunków umowy, obowiązują uzanse, zwyczaje lub miejscowe przepisy prawne.

Według J. Kunerta /"Dokumenty i kalkulacje w handlu morskim"/ - Uzans jest to zwyczaj urzędowo stwierdzony i ogłoszony jako powszechnie przyjęty przy dokonywaniu pewnych czynności handlowych na danym terenie. Uzans stwierdza i określa zależnie od kraju: Sąd handlowy, izba handlowa, giełda, zrzeszenie zawodowe lub branżowe itp.

Zwyczaj jest to przyjęty i stosowany jednolity sposób postępowania w pewnych czynnościach handlowych. W razie sporu wystarczy powołać się na uzans, podczas, gdy istnienie danego zwyczaju musi być dopiero stwierdzone.

Przepisy prawne - odnośnie kosztów załadunku i wyładunku mają zastosowanie jedynie w braku odnośnej, wyraźnej umowy między stronami względnie w razie braku uzansu regulującego odnośne sprawy. Umowa stron może przewidywać coś innego tak od postanowień uzansów, jak i przepisu prawnego.

Sprawa uzansów i zwyczajów w portach polskich nie została dotychczas definitywnie ustalona. Przedewszystkiem można stwierdzić różnicę w samej interpretacji pojęcia "Uzans" i "Zwyczaj". Istniejące przed wojną uzanse i zwyczaje portowe polskie wzgl. gdańskie częściowo zaginęły, a w związku z tym daje się odczuwać brak czynnika mogącego opracować wzgl. uregulować te sprawy, mające niewątpliwie wpływ na sprawną obsługę towaru.

BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE ŻEGLUGOWYCH LINII REGULARNYCH
Z PORTÓW POLSKICH

portu	do portu	w razie dosta- tecznego kaucyj- ku również do	armator	makler	Często- tliwość dni
<u>EUROPA</u>					
Gdańsk	Helsinki	Abo, Hangoe, Kotka, Mantylästä	G.A.L. Gdynia Finska Angfart- tygs A/B Helsinki	G.A.L. Baltica	14 14
Gdynia/ Szczecin	Stockholm		G.A.L. Gdynia	G.A.L.	14
Gdynia	Stockholm	Svenska Orient Linien Göteborg	Svenska Orient Linien Göteborg	Agmor	14
Gdynia/ Szczecin	Göteborg via Copenhagen	Malmö	G.A.L. Gdynia Hallands Angbats A/B Göteborg	G.A.L. Agmor	14 14
Gdynia/ Szczecin	Oslo via Malmö Copenhagen Göteborg		G.A.L. Gdynia	G.A.L.	21
Gdynia	Oslo	Frederikstad, Moss, Skien, Porsgrunn, Drammen	Fred Olsen & Co. Oslo	Agmor	14
Gdynia	Trondheim via Bergen	Kristiansund, Stavanger, Kri- stiansund N.	Det Stavangerske Dampskibsselskab Stavanger Det Bergenske Dampskib- selskab, Bergen	—	21
Gdynia	Bergen via Oslo	Stavanger, Kri- stiansund, Han- gesund, Trondheim	Dampskibsselskabet Neptun, Bergen	Navigator	14
Gdynia	Copenhagen		Det Forenede Damp- skibs-Selskab A/B Copenhagen	Gama	7
Gdynia	Copenhagen		Det Ostasiatiska Kompan. Copenhagen	Baltica	21
Gdynia/ Szczecin	Antwerpen via Rotterdam	Hamburg	G.A.L. Gdynia	G.A.L.	14
Gdynia	Antwerpen via Rotterdam	Amsterdam	N.V. Folen Lijn/ Ruys & Co, Rotterd.	Rumburt.	14
Gdynia	Amsterdam	Rotterdam	Koninklijke Neder- landsche Stoomboot- Matschaapij N.V. Amsterdam	Navigator	14

portu	do portu	wraz z kosztami tecznego ładunku również do	Armaty	Ma k l e r	Częst- tliwość dni
Gdynia	London i Hull	.	G.A.L. Gdynia Anglo-Baltic Line, London	Pol.Zj. Korp.Bakt.	14
Gdynia	Reykjavik via Copenhagen		The Iselandic Steamship Co.Ltd. Reykjavik	Rumburt.	14 30
Gdynia	<u>AMERYKA</u> New York via Copenhagen, Southampton		G.A.L. Gdynia	G.A.L.	30
Gdynia	New York	Halifax, Boston, Baltimore, Phila- delphia, Norfolk	Moore Mc.Cormack Lines Inc. New York	American Oceanic Line	7
Gdynia	New York via Copenhagen		The East Asiatic Co.Ltd.Copenh.	Baltica	21
Gdynia	New York	Boston, Philadel- phia, Baltimore, Mampton Roads, Halifax	Thorden Lines Uddevalla	Rumburt	14
Gdynia	New York	Baltimore, Phila- delphia, Nor- folk, Savannah, Jacksonville, New Orleans, Gal- veston, Houston	Det Forenede Dampskibssels- kab A/B Copenhagen	Gama	30
Gdynia/ Gdańsk Gdynia	Chicago via Montreal	Cleveland, Detroit	Swedish Chicago Line, Stockholm	Navigator	30
Gdynia	Chicago via Montreal	Cleveland, Detroit, Milwaukee	Svenska Amerika Lines Göteborg Rederiaktiebol- aget Transatlan. Göteborg	Agmor	30
Gdynia	New Orleans, via Galveston Houston	Havana, Vera Cruz Tempico	Wilhelm Wilhel- sen Oslo, Swedish American Line Göteborg, Lykes Bros.Steam- ship Co.Inc., New Orleans	Agmor	30
Gdynia	<u>AMERYKA PERN.</u> Buenos Aires via Rio de Janeiro, Santos Montevideo	Antwerpen	G.A.L. Gdynia	G.A.L.	30

