

# 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

Tylko do użytku służbowego - bez prawa publikacji.

Numer II.

Gdynia, dn. 20 lutego 1950r.

<u>T r e ś ć .</u>	<u>Strona</u>
1. Zmiany stawek <sup>w</sup> frachtowych	1
2. Bezpośrednie połączenia do portów Afryki Wschodniej	1
3. Zwyżka opłat przeładunkowych w Amsterdamie	1
4. Zwyżka kosztów przeładunku w porcie Madras (Indie)	1
5. Przyczyny uszkodzenia towarów w nowym Yorku	1
6. Nowe formularze konosamentów	1
7. Szybki obieg dokumentów oszczędza kosztów dodatkowych w porcie Chittagong	2
8. Wysyłka towarów do Hongkongu	2
9. Nowe przepisy w porcie Beira (Afryka Mozambik) dla odprawy towarów importowanych	2
10. Nowe nazwy portów indonezyjskich	2
11. Odprawa towarów importowanych w porcie Buenos Aires	3
12. Znaczenie klauzul przewozowych w kontraktach eksportowo-impertowych	4
13. Wykaz Międzynarodowych Umów Kolejowych dla bezpośredniej Komunikacji z Polską	5
14. Konieczność dokładnego deklarowania towaru eksportowego	6
15. Sposób obliczania kosztów Awarii Wspólnej	7
16. O niektórych niedociągnięciach w pracy eksploatacyjnej ("Morskiej Flot")	11.

Ni. lnr. 0644

W Biuletynie Informacyjnym C.Hartwig Nr.I.  
z dn.20 stycznia 1950r. na str.9. korygujemy pkt.2.  
który winien być zredagowany jak podajemy poniżej:

2. z powodu zniesienia z dniem 1 stycznia 1950r.niektó-  
rych ulg przewozowych z jakich korzystały niektóre  
transporty eksportowe.

Pkt.2. zredagowany w nowym brzmieniu należy wyciąć i  
nalepić w odpowiednim miejscu na str.9-ej BICH, zakry-  
wając poprzedni tekst!

## Zmiany stawek frachtowych.

Konferencja żegluga Continental Port Sudan Conference postanowiła podwyższyć stawki frachtowe dla przesyłek do Port Sudan 20%. Zwyżka obowiązuje od dnia 1 stycznia 1950 r.

## Bezpośrednie połączenie do portów Afryki Wschodniej.

Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A. zawarły porozumienie frachtowe, na mocy którego mogą być z Gdyni wysyłane ładunki do głównych portów Afryki Wschodniej - Mombassa, Tanga, Dar es Salaam, Zanzibar i Beira - z przeładunkiem w Londynie, na konosamenty bezpośrednie. Fracht płatny jest w Gdyni lub w Londynie. Umowa oparta jest na korzystnych warunkach, zapewniających konferencyjne stawki frachtowe. Dokładne terminy połączeń ustala G.A.L.

Przypominamy, że G.A.L. zawarł podobne porozumienia, zapewniające połączenia portów polskich z portami Pakistanu, Hindustanu, Dalekiego Wschodu i Australii.

## Zwyżka opłat przeładunkowych w Amsterdamie.

Opłaty przeładunkowe dla przesyłek do portów Kontynentu Europejskiego i do portów Morza Śródziemnego zostały zmienione w porcie Amsterdam z dniem 16 stycznia 1950 r. W niektórych wypadkach nastąpiła redukcja dotychczasowych stawek - np. przy opłatach minimalnych i przy stawkach dla towarów workowanych. Większość stawek została jednak podwyższona - dla drobnicy zwyżka wynosi 15%.

## Zwyżka kosztów przeładunku w porcie Madras (Indie).

Dla przesyłek wysyłanych za konosamentem bezpośrednim, a przeładowywanych w porcie Madras ze statku na statek, towarzystwo żegluga British India Steam Navigation Co. wprowadziło podwyżkę sh 1/6 za tonę frachtową towarów, których waga sztuki nie przekracza 2 ton. Podwyżka ta dotyczy wszystkich przesyłek, które zostały załadowane po 1 lutym 1950 r.

## Przyczyny uszkodzenia towarów w Nowym Yorku.

W porcie Nowy York przeprowadzono badania dotyczące uszkodzeń towarów, powstających przy przeładunku. Stwierdzono, że przyczyną większości uszkodzeń jest niefachowe postępowanie przy przeładunku z wagonów kolejowych oraz używanie nieodpowiedniego sprzętu przeładunkowego.

Zleca się zatem porozumienie z załadowcami towarów, których opakowanie okazało się niewystarczające, aby wspólnym wysiłkiem dążyć do usunięcia uszkodzeń.

## Nowe formularze konosamentów.

Linie żegluga P. & O. Line wprowadziły nowy formularz konosamentu dla przesyłek w kierunku Dalekiego Wschodu. Odznacza się on pozostawieniem większej ilości miejsca dla opisu towarów (wpisanie znaków, numerów, wagi itd.) i może być wypełniany na

maszynie do pisania o normalnym wałku. Umieszczone na odwrocie klauzule są przejrzysto uporzędkowane i zaopatrzone w tytuły. Klauzula dotycząca "awarii wspólnej" powołuje się już na Reguły Yorku Antwerpii 1950. Ciekawym jest to, że w tekście uwzględnia się nazwę "Bill of Lading" i dokument nie jest wyraźnie nazwany konosamentem.

### Szybki obieg dokumentów oszczędza kosztów dodatkowych w porcie Chittgong.

Towary wyładowywane w porcie Chittagong mogą być składowane bezpłatnie w składach na nabrzeżu przez cztery dni po przybyciu statku. Z powodu dużego ruchu w porcie i powolnego przebiegu odprawy celnej czas ten jest z reguły za krótki. Towar przechodzi na składowe i ponosi koszty dodatkowych opłat. Zaleca się zatem wcześniejszą wysyłkę dokumentów dotyczących przesyłek przeznaczonych do Chittagong, tak aby odbiorcy otrzymywali je na 8 do 10 dni przed przybyciem towaru.

### Wysyłka towarów do Hongkongu.

Zwracamy uwagę Centralom H.Z., że w związku z trudnościami przeładunkowymi w porcie Hongkong, Konferencja Żegluga Dalekiego Wschodu wydała zarządzenie, iż następujące towary:

bawełna, przędza bawełniana, siarczan amonu, proszek do bielenia, soda kaustyczna, szmaty, papier i wełna

mogą być przyjmowane do załadunku jedynie w wypadku, gdy załadowca przedstawi zaświadczenie odbiorcy, potwierdzone przez Izbę Handlową w Hongkongu, a stwierdzające, że towar zostanie odebrany bezpośrednio ze statku na barki i nie będzie składowany w magazynach portowych. W związku z powyższym od dnia 15 lutego 1950 r. wyżej wymienione towary nie mogą być wysyłane bez wspomnianego zaświadczenia.

### Nowe przepisy w porcie Beira (Afryka - Mozambik) dla odprawy towarów importowanych.

W porcie Beira odbiorcy towarów importowanych muszą sami wystawiać dokumenty potrzebne do odprawy. Dlatego też winni znać dokładnie wagę/ilość poszczególnych przesyłek importowych i wysokość stawek frachtowych. Należy więc przy wystawianiu konosamentów dbać o to, aby na ich podstawie było widocznym, w jaki sposób były obliczane frachty.

### Nowe nazwy portów indonezyjskich.

Nazwy niektórych portów w Indonezji zostały ostatnio zmienione. Batavia nazywa się obecnie D j a k a r t a.

Poza tym wszystkie miejscowości, których nazwa pisana była przez "ce" zmienia się na "u". Dotyczy to następujących portów: Bandung, Banjuwangi, Benkulen, Buleleng, Indramaju, Musi, Pamanukan, Panarukan, Pladju, Sungei Gerong i Surabaya.

Celem uniknięcia ewentualnych nieporozumień należy stosować nazwy podane w nowym brzmieniu.

## Odprawa towarów importowych w porcie Buenos Aires.

Dokumenty załadownicze dla przesyłek do Argentyny, jak konosamenty, faktury konsularne i handlowe, muszą być przedkładane władzom celnym portu Buenos Aires w ciągu 8 dni po przyjeździe towaru. W razie niedotrzymania terminu opłaca się karę w wysokości 2% ad valorem. W wyjątkowych wypadkach można zadeklarować przesyłkę jako "nieznanej zawartości", wówczas przedłuża się okres odprawy celnej o dalszych 8 dni, których przekroczenie karane jest opłatą 5% ad valorem.

Zazwyczaj odbiorcy nie mogą załatwić tych formalności w ciągu pierwszych 8 dni. Jeżeli dokumenty nie zostaną na czas odebrane przez odbiorcę, to banki upoważnione do inkasa, dbają z reguły o zadeklarowanie przesyłki, jako "nieznanej zawartości". Jeżeli zleceńodawca upoważni bank, może ten ostatni zlecić sprawdzenie danego towaru agentowi celnemu i upoważnić go do przeprowadzenia odprawy celnej i do zażądania od odbiorcy potrzebnych do tego instrukcji i dokumentów. W wypadku odmowy przyjęcia towaru lub powstania niezgodności, przesyłki mogą być złożone w magazynie celnym. Dopuszczalny okres składowania wynosi maksymalnie jeden rok.

Zwraca się uwagę, że należy placówkom inkasowym udzielić dokładnych instrukcji na wypadek trudności przy wydawaniu towaru oraz w razie gdy składowanie jest konieczne, zlecić im ubezpieczenie towaru od ognia. Ubezpieczenie transportowe musi obejmować ryzyko składowania w okresie 10 dni po dostarczeniu przesyłki do Buenos Aires. Jeżeli w razie powstania trudności może załatwieniem tych spraw zająć się jakaś osoba trzecia, przebywająca w Buenos-Aires np. przedstawiciel dostawcy, to należy podać jego adres i zaznaczyć dokładnie kompetencje.

Gdy zajdzie konieczność wysyłki zwrotnej przesyłki nie podjętej przez odbiorcę, to dana linia żeglugaowa, której zlecono przewóz żąda od banku rewersu, dotyczącego jakości towaru, jak również mogących powstać kosztów dodatkowych z powodu późniejszych roszczeń argentyńskich władz celnych lub z powodu opóźnionego odebrania przesyłki w portach europejskich. Odnośny bank musi w takim wypadku mieć jako pokrycie odpowiednią gwarancję dostawcy.

Bardzo często powstają komplikacje z powodu wysłania próbek. Poleca się zatem powiadomienie placówki inkasowej o tym, czy odbiorca jest upoważniony do pobierania próbek przed zapłatą. Jeżeli zachodzi taka okoliczność, to bank musi doręczyć odbiorcy dokumenty, na podstawie złożonej przez niego gwarancji.

Należy jeszcze zaznaczyć, że konosamenty w miarę możliwości powinny być wystawiane "na zlecenie - on order" i indosowane in blanco. Za każdy indos pobierana jest w Argentynie pewna opłata. Jeżeli dokumenty wystawione są na nazwisko odbiorcy, wówczas bank nie może bez jego indosu wydać żadnych dyspozycji odnośnie towaru w razie powstania jakichkolwiek trudności. Ekspedytorzy, którzy wysyłają do banku argentyńskiego konosamenty wystawione "na zlecenie", nie powinni zaniedbać powiadomienia tego banku o nazwisku zleceńodawcy, który jest upoważniony do dysponowania daną przesyłką.

## Znaczenie klauzul przewozowych w kontraktach eksportowo-importowych.

Koszty transportu w obrocie z zagranicą stanowią poważny odsetek ceny towaru i dlatego wykonanie transportu w sposób jak najbardziej ekonomiczny jest zagadnieniem równie ważnym, jak dokonanie samej transakcji. Ażeby transport wykonany był istotnie w sposób najekonomiczniejszy, należy wytypować optymalne warunki transportu, które dosyć często ulegają zmianom. Do czynności tej powołany jest ekspedytor międzynarodowy, który z racji wykonywanego zawodu jest najaktualniej zorientowany w wahaniami rynku przewozowego. Jako doradca transportowy, ekspedytor międzynarodowy winien być włączony do współpracy jeszcze przed zawarciem umowy kupna sprzedaży i wezwany do udzielenia wskazówek, dotyczących rodzaju klauzul przewozowych, które mają być zamieszczone w kontraktach kupna-sprzedaży.

Jeszcze do chwili obecnej nie wszystkie Centrale H.Z. zdają sobie sprawę, jak poważne znaczenie posiada umieszczenie właściwej klauzuli względnie jak niekorzystne następstwa pociąga za sobą zamieszczenie niewłaściwej klauzuli przewozowej w umowach handlowych dotyczących międzynarodowej wymiany towarowej.

Niestety zdarzają się wypadki, że importerzy polscy zakupując towar zagranicą nie włączają krajowego ekspedytora względnie współpracującego z nim zagranicznego, do tych transakcji, pozostawiając w ten sposób wolną rękę swemu zagranicznemu dostawcy. Dostawca zagraniczny wykorzystując taką sytuację wysyła wówczas towar w sposób dla niego najkorzystniejszy, jak np. przez najbliższą granicę swego kraju, bez względu na to, czy koszty dalszego transportu docelowego nie będą przez to wyższe. Może się zdarzyć również, iż nie wnikając w szczegóły międzynarodowych umów kolejowych, zezwalających na bezpośrednie kierowanie przesyłek z kraju wysyłającego do Polski, wysyła on przesyłkę nie zadając sobie trudu - poprostu do najbliższej stacji granicznej państwa sąsiedniego. Poleca wówczas granicznemu ekspedytorowi dalszą reekspedycję przesyłki do kraju przeznaczenia. Pociąga to za sobą znaczne podwyższenie kosztów transportu zarówno przez włączenie na rachunek polskiego odbiorcy niepotrzebnego pośrednika, jak również niejednokrotnie przez pominięcie okazji wykorzystania taryf ulgowych. Straty wynikające z niewłaściwego zadysponowania transportem są tym dotkliwsze, że ponoszone są zwykle w dewizach.

### Wypadek konkretny:

Jedna z Central H.Z. zakupiła w Trzytonii partię towaru, nie dając wskazówek dostawcy jak towar ma być wysłany do Polski. Firma niemiecka skierowała ładunek do Czechosłowacji (Cheb) z żądaniem reekspedycji przesyłki do Polski.

Ponieważ między Polską a Trzytonią istnieje umowa kolejowa, zezwalająca na bezpośredni ruch przesyłek wagonowych, ten sposób wysyłania towaru był niewłaściwy, gdyż należało nadać go za międzynarodowym listem przewozowym od stacji nadania w Niemczech - do stacji przeznaczenia w Polsce. Straty powstałe z tego powodu były znaczne, gdyż strona polska przy tym niewłaściwym sposobie transportu towaru zapłaciła:

Kcs. 60.260.-

natomiast przy wysłaniu towaru stosownie do umowy kolejowej

granicy niemiecko-czechosłowackiej do granicy czesko-polskiej:

Kcs: 33.065.-

a więc strata odbiorcy polskiego a tym samym podrożenie towaru wyraża się sumą:

Kcs. 27.195.-

Uregulowanie problemu spedycji międzynarodowej w Polsce stwarza dla Central H.Z. konieczność korzystania obecnie we wszelkich tego rodzaju wypadkach z usług przedsiębiorstwa C.Hartwig. Ważnym jest jednakże, ażeby już kontrakt kupna zawierał właściwe klauzule przewozowe i w związku z tym należy przed zawarciem kontraktu zasięgać odnośnych informacji i wskazówek w Biurach Taryfowych C.Hartwig (Centralne Biuro Taryfowe - Warszawa, Zgoda Nr 3, lub Dział Taryfowy Dyrekcji Morskiej - Gdynia, Derdowskiego 7).

Dla informacji zainteresowanych podajemy wykaz międzynarodowych umów kolejowych dla bezpośredniej komunikacji z Polską, dający ogólny obraz możliwości bezpośredniego kierowania przesyłek w ruchu międzynarodowym z Polską.

W Y K A Z  
MIEDZYNARODOWYCH UMÓW KOLEJOWYCH  
dla bezpośredniej komunikacji z Polską

Na odcinku	Przez kraje	dopuszczone do przewozu			
		w ład. wag. posp. i zwykł.		w przes. drobn. posp. i zwykł.	
1. Polska-Austria	C	tak	tak	tak	tak
2. Polska-Belgia	CT	"	"	"	"
3. Polska-Belgia	N i T	"	"	nie	nie
4. Polska-Bułgaria	CWJ i CWR	"	"	tak	tak
5. Polska-Czechosłowacja		"	"	"	"
6. Polska-Dania	SW	"	"	"	"
7. Polska-Dania	N	"	"	nie	nie
8. Polska-Francja	CT	"	"	"	"
9. Polska-Francja	CTBg	"	"	"	"
10. Polska-Francja	CTSZ	"	"	"	"
11. Polska-Francja	CASZ	"	"	"	"
12. Polska-Francja	CTASZ	"	"	"	"
13. Polska-Jugosławia	CW	"	"	tak	tak
14. Polska-Jugosławia	CA	"	"	"	"
15. Polska-Jugosławia	CR	"	"	"	"
16. Polska-Holandia	CT	"	"	"	"
17. Polska-Holandia	N	tak	tak	nie	nie
18. Polska-Luxemburg	St	"	"	tak	tak
19. Polska-Luxemburg	NT	"	"	nie	nie
20. Polska-Rumunia	CW	"	"	tak	tak
21. Polska-Rumunia	CZ	"	"	"	"
22. Polska-Turcja	CWJB	"	"	"	"
23. Polska-Turcja	CAJB	"	"	"	"
24. Polska-Węgry	C	"	"	"	"
25. Polska-Węgry	CA	"	"	"	"
26. Polska-Włochy	CA	"	"	"	"
27. Polska-Szwajcaria	CA	"	"	"	"
28. Polska-Szwajcaria	CT	"	"	"	"
29. Polska-Szwajcaria	CTA	"	"	"	"

Na odcinku	Przez kraje		dopuszczone do przewozu			
			w ład. wag. posp. i zwykł.		w przes. drob. posp. i zwykł.	
30. Polska - Szwajcaria	CAT		tak	tak	tak	tak
31. Polska - Szwajcaria	CATA		"	"	"	"
32. Polska - Szwajcaria	NT		"	"	nie	nie
33. Polska - Szwajcaria	NTA		"	"	"	"
34. Polska - Triest	CAJ		"	"	tak	tak
35. Polska - Triest	CWJ		"	"	"	"
36. Polska - Triest	CAWE		"	"	"	"
37. Polska - Trizonia	C		"	"	"	"
38. Polska - Z.S.R.R.			"	"	"	"
39. Polskę - Radziecka						
Strefa Okupacyjna						

Znaczenie skrótów.

A. . . . .	Austria
Bg. . . . .	Belgia
B. . . . .	Bułgaria
C. . . . .	Czechosłowacja
J. . . . .	Jugosławia
N. . . . .	Demokrat. Rep. Niemiecka
R. . . . .	Rumunia
CW. . . . .	Szwecja
SZ. . . . .	Szwajcaria
T. . . . .	Trizonia
Wł. . . . .	Włochy
W. . . . .	Węgry
Z. . . . .	ZSRR

Konieczność dokładnego deklarowania towaru eksportowego.

Zwracamy uwagę Centralom Handlu Zagranicznego na konieczność i ważność właściwego i dokładnego określenia towaru przeznaczonego na eksport. Określenie każdego towaru winno być podane tak, aby nie nasuwało żadnych zastrzeżeń co do rodzaju przesyłki.

Dlatego też w dyspozycjach zakładowych kierowanych do naszych Ekspozytur i Placówek Terenowych względnie we wszelkich zapytaniach odnośnie wysokości frachtów należy wymieniać dokładną nazwę towaru przeznaczonego na eksport w języku polskim, a w zależności od kierunku w angielskim lub rosyjskim.

Ze względu na zróżniczkowanie taryf kolejowych i morskich jedynie dokładne podanie nazwy towaru pozwala na zastosowanie właściwych stawek. Niewłaściwe określenie towaru może spowodować zaszeregowanie do wyższych stawek frachtowych, a tym samym obciążyć towar niepotrzebnymi kosztami, a Skarb Państwa narazić na stratę dewiz. Przeprowadzane w tych wypadkach reklamacje wymagają zwykle szerokiej i długotrwałej wymiany korespondencji, a równocześnie utrudniają współpracę Central H.Z. z ekspedytorem.



## Sposób obliczania kosztów Awarii Wspólnej.

Jak pisaliśmy w Biuletynie Informacyjnym C.Hartwig Nr 1, str. 4, koszty Awarii Wspólnej w ostatecznej likwidacji pokrywane są przez wszystkich zainteresowanych we wspólnym przedsięwzięciu żeglugowym, proporcjonalnie do wartości zaangażowanych kapitałów. Stronami tymi są zazwyczaj statek, fracht płatny po dokonaniu przewozu i ładunek.

Obliczenie i likwidacja Awarii Wspólnej jest czynnością skomplikowaną, wymagającą od wykonawcy dużej znajomości przedmiotu. Czynność tę wykonują Dyspaserzy Awaryjni (Average Adjusters). Na stanowisku Dyspaserów Awaryjnych powpływani są z reguły ludzie posiadający dużą praktykę i dokładne wiadomości z dziedziny transportów i prawa morskiego, posiadający często tytuły naukowe. Poza tym, z uwagi na to, że ich decyzje rozstrzygają kwestie sporne, gdzie wchodzi w grę bardzo poważne sumy pieniędzy, muszą być oni ludźmi, cieszącymi się nieposzlakowaną opinią i zaufaniem interesantów handlu morskiego.

Dyspaserzy powoływani są na swe stanowiska przez najpoważniejsze instytucje i urzędy portowe, jak trybunały handlowe, izby przemysłowo-handlowe itp. w zależności od miejscowych zwyczajów i są z reguły zaprzysiężeni.

Zazwyczaj wybór dyspaszera w wypadku Awarii Wspólnej przysługuje armatorowi za zgodą stron zainteresowanych. Na większości konosamentów i czarterów umieszczona jest klauzula regulująca tę sprawę. Jest to zrozumiałe, gdyż w większości wypadków armator angażuje najwięcej kapitałów w przedsięwzięciu przewozu morskiego (wartość statku). Poza tym armator wykłada za wszelkie koszty wynikłe z awarii wspólnej.

Wielu specjalistów spedycji i handlu zagranicznego dobrze orientujących się w zasadach tego zagadnienia nie miało w czasie swej praktyki sposobności przeprowadzenia analizy rozliczenia Awarii Wspólnej. Wydaje nam się, że będzie pożytecznym omówienie jednego z licznych wypadków rozliczenia awaryjnego, ponieważ da nam to pewien rzut oka na dwa zasadnicze problemy:

- 1) obliczenie kosztów awarii,
- 2) obliczenie wartości zaangażowanych kapitałów każdej ze stron zainteresowanych.

Jako przykład weźmiemy m.s. "Violette-Erica" Awaria Wspólna ze stycznia i marca 1949 r. rejs Antwerpia - Gdynia.

Akt awaryjny (Statement of General Average) sporządzony przez firmę dyspaszerską "Greenigde Dispatcheurs" Rotterdam, w dniu 14 stycznia 1950 r. rozpoczyna się od podania nazwy statku, bandery (holenderska), nazwiska kapitana.

Kolejno następują poszczególne pozycje Aktu Awaryjnego, a więc:

### Stan faktyczny.

26 stycznia 1949 w czasie przechodzenia statku w dół rzeki Skaldy dostrzeżono uszkodzenie motoru, które zostało usunięte w porcie Flushing. Statek podjął dalszą podróż w dniu 26 lutego 1949 i zawiął do Rotterdamu, gdzie przeprowadził zabezpiecze-

nie przed minami magnetycznymi. Zabieg ten nazywa się "Degaussing" i polega na opasaniu statku przewodnikiem elektrycznym celem zneutralizowania działalności min magnetycznych. Poza tym statek w czasie postoju w Rotterdamie zlecił uregulowanie swego kompasu. Postój statku w Rotterdamie trwał od 27 lutego do 3 marca 1949, po czym statek podjął dalszą podróż, którą zakończył zawijając do Gdyni w dniu 7 marca 1949, gdzie ukończył wyładunek w tym samym dniu według raportu zaprzysiężonego rzeczoznawcy.

### Statek.

Opis ten jest bardzo dokładny z podaniem wszelkich szczegółów technicznych. Dowiadujemy się z niego, że ciśnienie oliwy w motorze w motorze było niedostateczne z powodu uszkodzenia pompki. Mechanik okrętowy próbował sam usunąć uszkodzenie, zamieniając oliwę w zbiorniku na lżejszą, zabieg ten nie dał jednak pożądanego rezultatu, wobec czego nasunęła się konieczność zdemontowania i naprawy motoru.

W dalszym ciągu rzeczoznawcy przystąpili do ustalenia, czy naprawy wykonane w Flushing należy traktować jako doraźne, niezbędne do ukończenia podróży, czy też jako stałe mające charakter remontu statku. Poza tym mieli oni ustalić:

1. Koszty paliwa i smarów zużytych w czasie dziewiacji statku do portów schronienia.
2. Wartość statku po wejściu do Gdyni w marcu 1949 r.

Z raportu rzeczoznawców dowiadujemy się, że:

1. Koszty zużycia paliwa i smarów w czasie dziewiacji i postoju statków w portach schronienia wyniosły Fl. 106.-
2. Wartość m.s. "Violette Erica" - 499 Gr.Reg.ton, zbudowanego w roku 1947, łącznie z maszynami odpowiednio naprawionymi i pełnym wyposażeniem po zawinięciu do Gdyni w marcu 1947 wyniosła Fl. 490.000.-

### Płace i koszty utrzymania załogi.

Wspólna awaria obejmuje płace i koszty utrzymania załogi powstające na skutek przedłużenia podróży i spowodowane koniecznością przymusowego zawinięcia do portów schronienia, a więc od momentu dziewiacji do Flushing 26 stycznia wieczorem, do chwili wyjścia statku z Rotterdamu w nocy dnia 3/4 marca 1949, co wyniosło w sumie 35,5 dnia.

Miesięczne płace załogi wynoszą Fl 2.675.-, co na 35,5 dni  
wynosi Fl. 3.165,45  
Koszt utrzymania załogi za ten sam okres czasu 11 ludzi  
po Fl 2.80 dziennie wynosi Fl 1.093.40  
Fl. 4.258.82  
=====

### Fracht.

Frachty płatne z góry nie podlegają Awarii Wspólnej, płatne z dołu po odbiorze towaru podlegają i wynoszą. Fl 2.454.58  
W myśl przepisów Reguł Yorku-Antwerpii 1924  
od sumy frachtów podlegających rozliczeniu  
awaryjnemu należy odjąć te koszty, które statek

musiałby ponieść również, gdyby awaria nie miała miejsca, celem zarobienia należnych frachtów, a więc:

1. Płace załogi od dnia powstania awarii t.j. 26.I.49 do dnia wyładunku statku w Gdyni t.j. 7.III.49, mniej 35,5 dnia podlegających rozliczeniu awaryjnemu.	Fl. 401.25	"	
2. Opłaty w kanale Kilońskim.	" 266.04		
3. Opłaty portowe przy wejściu do Gdyni	" 971.56	"	1.638.85
			Fl. 815.73
			=====

Rozdział kosztów między Awarią Wspólną a statkiem (Adjustment)

Tutaj znajdujemy wykaz wszystkich kosztów powstałych w ciągu 35,5 dni, uwzględnionych przy rozliczeniu awaryjnym. Koszty te rozbite są na dwie rubryki, w pierwszej umieszczone są koszty podlegające rozliczeniu awaryjnemu, w drugiej koszty, które rozliczeniu temu nie podlegają i muszą być pokryte przez statek (armatora). Podawanie całego zestawienia, składającego się z dużej ilości pozycji zajęłoby nam zbyt wiele miejsca. Dla lepszego zorientowania podajemy poniżej kilka bardziej charakterystycznych pozycji:

	Awaria wspólna: Statek i armator	
-----		
opłaty port we Flushing	Fl. 28.32	
koszty lekarza		Fl 7.-
"     zapas. żywn. Rotterdam		" 682.-
"     pilotażu	" 13.30	
"     regulacji kompasu		" 84.22
-----		

z powyższego widzimy, że koszty związane z koniecznością wejścia statku do portów, schronienia objęte są rozliczeniem awaryjnym. Natomiast inne koszty, jak leczenie załogi, regulowanie kompasu itp., nie wiążące się ściśle z wypadkiem awarii, które statek musiałby ponieść niezależnie od awarii, idą na rachunek armatora.

Przy podsumowaniu obu rubryk otrzymujemy:

Awaria Wspólna	Fl 6.739.04
statek i armator	Fl 774.71

Wykaz wartości kapitałów i udziałów Awarii Wspólnej stron zaangażowanych w przedsięwzięciu morskim (apportionment)

Jest to wykaz wszystkich wartości towarów przewożonych na statku jak również wartości samego statku. Globalna suma tych wartości wynosi:

Fl 2.415.430.

W dalszym ciągu zostaje obliczony stosunek procentowy między wartością ogólną zaangażowanych kapitałów stron zainteresowanych (Fl. 2.415.430.-) a Awarią Wspólną (Fl 6.739.04). Z powyższego wynika, że Awaria Wspólna wynosi 0,279% wartości ogólnej kapitałów stron zainteresowanych.

Udział każdego z zainteresowanych w Awarii Wspólnej wyraża się więc 0,279% od wartości jego zaangażowanego kapitału.

Poniżej podajemy kilka pozycji tego zestawienia:

B/L Nr	Kapitały zaangażowane	Wysokość kapitałów	Awaria Wspólna	0.279%
Rotterdam Gdynia 1	Heybroek Amsterdam 900 wiązek towar x	F1 90.250.-	F1 251.80	
Antwerpia Gdynia 1 - 9	Centrala H.Z. Polska 190 sztuk towar y	F1 939.170.-	F1 2.620.28	

Charakterystyczną jest pozycja odnosząca się do frachtu i statku, którą podajemy poniżej:

Kapitały zaangażowane	Wysokość kapitału zaangażowanego	Awaria Wspólna	0.279%
Fracht	F1 815.-	F1	2,27
Statek oszacowany po naprawach po zawinięciu do Gdyni	F1 490.000.-		
mniej koszty napraw w portach schronienia	F1 9.654.14	F1 480.345.86	F1 1.340.16

W końcu w rubryce Awaria Wspólna znajdujemy pozycję: opłaty dyspaszera awaryjnego za jego usługi zawodowe, zestawienie wartości towaru, wyznaczenie rzeczoznawców, konferencje, wykaz udziałów stron zainteresowanych w Awarii Wspólnej itd. F1 516.87.

Jak z powyższego wynika, z wartości szacunkowej statku F1 490.000.- należy odjąć koszty napraw, mający charakter stały, które nie wchodzą do rozliczenia awaryjnego.

Przy dalszej analizie zestawienia rzucają się w oczy bardzo wysokie depozyty, jakich armatorzy żądają od odbiorców przy odbiorze towaru. Armatorzy po prostu pragną sobie zabezpieczyć zwrot wyłożonych przez nich sum na koszty awaryjne.

Zasadniczo należy pamiętać o tym, że Awaria Wspólna nie wiąże się z ubezpieczeniem statku i towaru, to znaczy, że rozliczenie awaryjne sporządzone jest bez względu na to, czy towar i statek zostały ubezpieczone czy też nie. Niezależnie od powyższego w interesie stron zaangażowanych leży ubezpieczenie się i nie ma wypadku, by jakimkolwiek obiektem pływającym, a także ładunek nie były ubezpieczone, przynajmniej od ryzyk elementarnych, które automatycznie włączają wypadki powstania Awarii Wspólnej.

W związku z powyższym wszelkie straty stron zaangażowanych, wynikające z Awarii Wspólnej, pokrywane są z reguły przez towarzystwa ubezpieczeniowe. Formalności związane z wydaniem ładunku są następujące:

Armator w wypadku ogłoszenia Awarii Wspólnej przesyła właścicielowi ładunku - w każdym wypadku odbiorcy - bon awaryjny do podpisu z żądaniem złożenia depozytu gotówkowego w określonym procencie wartości ładunku, na konto Awarii Wspólnej danego statku.

Gdy odbiorca złoży depozyt, ładunek zostaje "zwolniony" - czyli może zostać w całości odebrany. W wypadku, gdy towar jest ubezpieczony, odbiorca decyduje o wypłacie depozytu gotówką, względnie najczęściej stara się o uzyskanie kontrasygnaty towarzystwa ubezpieczeń krajowego lub gwarancji bankowej towarzystwa ubezpieczeń zagranicznego tego, gdzie ładunek był ubezpieczony. W razie utrzymania na czas t.j. przed nadejściem ładunku do portu przeznaczenia, kontrasygnaty lub zawiadomienia o złożeniu gwarancji bankowej przez towarzystwo ubezpieczeniowe, właściciel towaru zwolniony jest od obowiązku złożenia wyżej wymienionego depozytu gotówkowego, a ładunek zostaje mu wydany.

W wypadku jednak, gdy uzyskanie na czas kontrasygnaty napotyka na trudności względnie trwa dłuższy okres czasu (kontakt z zagranicą) złożenie depozytu gotówkowego jest konieczne i leży w interesie właściciela ładunku, umożliwiając np. natychmiastowe zwolnienie towaru niezbędnego do bieżącej produkcji. Równocześnie oszczędza koszty, które mogłyby powstać wskutek wstrzymania przez armatora wydania ładunku, a to

- 1) postojowe statku w wypadku ładunku masowego,
- 2) opłaty za składowe innych ładunków w magazynach portowych.

Jeżeli depozyt został złożony, należy żądać od armatora pokwitowania, przesyłanego z kolei do towarzystwa ubezpieczeniowego, gdzie ładunek był asekurowany, a które wówczas zwraca równowartość sum wyłożonych.

W wypadku m.s. "Violetta Erica" odbiorcy w Gdyni musieli zdeponować 20% wartości towaru, a po obliczeniu okazało się, że ich udział wyniósł zaledwie 0,27%. Oczywiście po ostatecznym rozliczeniu awaryjnym armator zwraca odbiorcom sumy nadpłacone.

Drugą cechą charakterystyczną rozliczeń awaryjnych jest długotrwałość procedury. W wypadku przez nas rozpatrywanym awaria miała miejsce w lutym 1947 r. - rozliczenie natomiast zostało sporządzone w styczniu 1950. Tłumaczy się to uciążliwym i długotrwałym kompletowaniem koniecznych dokumentów, jak np. faktury za przewożony towar, atesty rzeczoznawców, wykazy opłat portowych itd.

### O niektórych niedociągnięciach w pracy eksploatacyjnej (Morskiej Flot)

Numer 3 tygodnika radzieckiego Morskiej Flot zamieszcza artykuł kapitana żeglugi wielkiej ob.P.Kagana, omawiający istotne u nas zagadnienia. Autor stwierdza, że jednym z czynników ułatwiających pracę żeglugi jest odpowiednie planowanie przewozów morskich. Planowanie to nie może być czynnością czysto formalną, oderwaną od codziennej pracy statków. Winno prowadzić do odpowiedniego zaopatrzenia i zarazem do pełnego wykorzystania floty. Przy sporządzaniu planów kwartalnych - roboczych, należy przeprowadzać korektę, opartą na analizie i usuwaniu poprzednio popełnianych błędów.

Pewną trudność przy planowaniu przewozów floty stanowi przewóz jednostek żeglugowych z obsługi jednej linii regularnej na drugą, względnie na rejsy trampowe. Należy się też starać o

zapewnienie pełnego ładunku, gdyż często statek wiozący towar z jednego portu do drugiego wraca pusty, Tymczasem zawinięcie do innego portu, wymagające tylko małej dewiacji, zapewniłoby ładunek powrotny, a równocześnie pozwoliłoby na zwolnienie statków obsługujących tę linię.

Następnie omówiona jest kwestia zaopatrzenia statków w dobre paliwo, które winno być zaplanowane i dostarczone stosownie do maszyn danej jednostki.

Ważną sprawą jest obsługa statków przy wejściu do portów. Statek nie powinien czekać na redzie na przybycie pilota, gdyż powoduje to znaczną stratę czasu. Należy nie tylko usprawnić pilotaż, ale równocześnie dbać o dobry tabor holowniczy.

Pewne trudności powstają także przy odprawie statków w portach. Autor uważa, że należałoby sporządzić taki plan robót przeładunkowych, który prowadziłby do jak najszybszego załadunku i wyładunku statków przy równoczesnym określeniu odpowiedzialności za należyte wykonanie pracy. Koniecznym jest do tego kolektywne zgranie robót wchodzących w zakres transportu morskiego przez zlikwidowanie niedociągnięć hamujących prace. Sprawy te winien uregulować odpowiedni układ między Ministerstwem Żeglugi, a robotnikami portowymi i instytucjami zaopatrzenia handlowego.

---

