

# 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 III.

Gdynia, dnia 20 marca 1950r.

<u>T r e ś ć.</u>	Strona
1. Zmiany stawek frachtowych	1
2. Przyczyny wysokich kosztów przeładunku w portach australijskich	1
3. Skrócenie czasu postoju statków w portach francuskich	2
4. Przepisy dla eksportu drogą morską	2
5. Odprawa towarów importowanych w porcie Rio de Janeiro	2
6. Zmiany w umowach dla komunikacji bezpośredniej	3
7. Zbiór opłat, stawek taryfowych i przepisów celnych dla transportu kontenerami	5
8. Wykazywanie wagi na sztukach ciężkich	6
9. Usprawnienie obsługi transportów w ruchu promowym via Odra-Port	7
10. Zbędna wysyłka dokumentów dla CTM	8
11. Normy prawne w spedycji morskiej	8
12. Naukowe opracowywanie problemów transportu w Z.S.R.R.	12

### Zmiany stawek frachtowych.

#### Zwyżka stawek frachtu morskiego do Indii i Pakistanu.

Jak nam donoszą, armatorzy - członkowie konferencji żegluga-  
wych:

Outward Continental Bombay and Karachi Conference  
Outward Continental East Coast of India Conference

zadecydowali wprowadzenie podwyżki stawek frachtów morskich do portów Indii i Pakistanu o circa 15%, z ważnością natychmiastową. Dodatek ten nie jest stosowany jedynie dla przesyłek wychodzących z portu Genua. Decyzję swą uzasadniają armatorzy stałą podwyżką kosztów operacyjnych, jak również samego przewozu w wymienionych kierunkach.

#### Zwyżka stawek frachtowych do Beiry (Afryka - Mozambik).

Ze względu na długotrwałe "zakorkowanie" portu Beira, zmusza-  
jące statki do długotrwałych postojów, konferencja żeglugaowa South East African Outward Freight Conference, ustaliła w połowie lutego 1950 r. wprowadzenie 60% dodatku do frachtów brutto prze-  
syłek przeznaczonych do Beiry. Wszelkie późniejsze rabaty będą udzielane od frachtów brutto, łącznie z dodatkiem. Dodatek ten zostanie zniesiony z chwilą poprawy sytuacji w porcie Beira.

#### Zniżka stawek frachtowych dla przesyłek z Hamburga i Bremy do Göteborga i Malmö.

Dla przesyłek z portu Hamburga i Bremy do portów Göteborg i Malmö stawki frachtowe zostały znacznie zredukowane z dniem 1 lutego 1950 r. Zniżka ta dotyczy większości klas taryfowych - szczególnie wyższych, gdyż najniższe pozostały niezmienione.

#### Zmiana stawek frachtowych dla przesyłek do Indii Zachodnich.

Towarzystwo żeglugowe "West India Trans-Atlantic Steamship Lines London" donosi, że z dniem 1 kwietnia 1950 r. zostaną wprowadzone nowe stawki frachtowe dla przesyłek z portów europejskich do portów: La Guayra, Puerto Cabello, Carupano, Puerto La Cruz, Guanta, Puerto Sucre, Cumana, Pampatar, Curacao, Aruba i Jamaica, Bliższe dane podają agencji konferencyjnych linii żegluga-  
wych.

#### Przyczyny wysokich kosztów przeładunku w portach australijskich.

Stawki frachtowe dla towarów przeznaczonych do portów, leżą-  
cych w pobliżu kontynentu australijskiego i przeładowywanych w portach australijskich, są bardzo wysokie.

Jednym z zasadniczych powodów tego jest nieuregulowana kwestia płac robotniczych w portach australijskich. Po przepracowanych 3 pełnych dniówkach, następuje tak znaczna zwyżka stopy procentowej podatku dochodowego, że robotnicy nie chcą pracować więcej niż 3 dni w tygodniu, ażeby nie płacić tych wygórowanych podatków. Wynikiem tego są długotrwałe postoje statków w tych portach, pow-  
stające z powodu braku robotników portowych, zajmujących się prze-  
ładunkiem towarów ze statków lub na statki.

### Skrócenie czasu postoju statków w portach francuskich.

Rada Główna francuskiej marynarki handlowej delegowała komisję, która przeprowadziła badania, a następnie opracowała sprawozdanie dotyczące powodów będących przyczyną długich postojów statków w portach francuskich. Przyczyną główną są zaległości przy odbudowie urządzeń portowych - jak składy, dźwigi, tory kolejowe i baseny. Stwierdzono również pewien brak personelu, szczególnie w urzędach celnych. Komisja ta przeprowadziła również badania w zamorskich portach kolonii francuskich.

### Przepisy dla eksportu drogą morską ("Transport" Nr 7).

W Boliwii ustalono nowe opłaty konsularne, za formularze dokumentów, legalizację i czenie. Opłaty te są obowiązujące dla przesyłek, których wartość przekracza ustaloną wysokość.

W Wenezueli podano do wiadomości firmom importującym, że sumy zaliczane przez eksporterów europejskich za opłaty konsularne, nie mogą przekraczać oficjalnie stosowanych stawek.

Z uwagi na ważność trwania zezwolenia importowego, w Urugwaju zdefiniowano pojęcie "przesyłek będących w drodze" jak następuje: określenie w drodze oznacza, że przesyłka znajduje się na statku, który już opuścił port załadowniczy. W przeciwnym wypadku przesyłka jest uważana za znajdującą się w porcie, a nie "w drodze".

Według ostatnich przepisów, kole przeznaczone na wysyłkę do Peru, muszą być znakowane wagą jednostkową sztuki. Przesyłki po wyładowaniu w portach peruwiańskich są przeważane, a w wypadku zaistnienia różnicy między wagą zadeklarowaną, a ustaloną, przeprowadzane są dochodzenia u agentów linii żeglugowych, w jaki sposób te różnice mogły powstać.

Władze portowe w Bombaju wydały nowe przepisy dla towarów wyładowanych, lecz nie oclonych, wchodzące w życie z dniem 1 lutego 1950 r. Towary, które nie zostaną zgłoszone do oclenia w ciągu 3 dni po wyładunku, są "ex officio" przeprowadzane do magazynów przymusowych. Jeżeli pozostają tam ponad 2 miesiące bez oclenia, mogą zostać sprzedane w drodze publicznej licytacji. Ważnym jest zatem podanie adresów pomocniczych (agentów, przedstawicieli itd.) linii żeglugowej, która przewozi dany towar do Bombaju, lub przez Bombaj, aby w razie grożącej licytacji towaru można się było do nich odwołać.

### Odprawa towarów importowanych w porcie Rio de Janeiro ("Transport" Nr 8).

Towary wyładowywane w porcie Rio de Janeiro przechodzą odprawę celną zazwyczaj w magazynach celnych. Dla niektórych rodzajów towarów, formalności te mogą być załatwione w ciągu 6 dni po nadejściu - jest to tak zwana "odprawa na wodzie", umożliwiająca uniknięcie opłat za składowe. Składowanie towarów w magazynach celnych jest stosunkowo drogie. Stawki za składowe zwiększają się progresywnie co 14 dni, tak, że wskazanym jest jak najszybsze przeprowadzenie odprawy celnej. Składowanie w magazynach prywatnych jest możliwe dopiero po załatwieniu formalności celnych. Towary mogą pozostawać na składzie przez

sześć miesięcy bez ocenia. Trzydzieści dni przed upływem tego terminu Urzędy Celne w miarę możliwości uprzedzają zainteresowanych o konieczności przeprowadzenia odprawy. Jeżeli to nie odnosi skutku, towary na których ciąży opłaty celne i inne koszty zostają po upływie 6 miesięcy urzędowo zlicytowane. Dokonanie wysyłki zwrotnej jest zawsze możliwe. W takim wypadku firma upoważniona do wysyłki zwrotnej - najczęściej bank z reguły upoważniony do inkasa - musi podpisać rewers, zobowiązujący do dostarczenia w ciągu 6 miesięcy atestu, potwierdzonego w porcie wyładowniczym przez konsulat brazylijski, a stwierdzającego, że towar rzeczywiście powrócił zagranicę. Należy jeszcze dodać, że w wypadku zwłoki przy przejmowaniu towaru przez odbiorcę, bank upoważniony do inkasa pokrywa ubezpieczenie składowe. Mimo tego udzielenie dokładnych instrukcji odnośnie ubezpieczenia jest zawsze wskazane. Ubezpieczenie następuje zresztą tylko przeciwko ryzyku ognia bez specjalnego zlecenia i nie obejmuje innych ryzyk, jak np. kradzież. Bank upoważniony do inkasa winien także zawsze być zawiadomiony o nazwisku i zakresie kompetencji agenta lub innej osoby, która może się opiekować interesami dostarczającego towar. Interwencja adwokatów brazylijskich jest kosztowna, gdyż pochłania zazwyczaj 25-30% sum spornych. Przy tym należy dodać, że dozorowanie towaru przed odprawą celną jest w praktyce niemożliwe i bezcelowe. Jeżeli projektowane są oględziny towaru, to wnioskodawca musi się zobowiązać do efektywnego przeprowadzenia ocenia i złożyć jako gwarancję 2% należności za opłaty celne. Banki i agenci celni nie mogą jednak przedsięwziąć ocenia w imieniu własnym, jedynie może to zrobić importer lub międzynarodowa firma spedycyjna.

Firma wymieniona w konosamencie jako odbiorca jest upoważniona do przejęcia towaru w posiadanie już w składach celnych, bez przedkładania dokumentów załadowniczych, musi się jedynie zobowiązać do przedłożenia w ciągu 90 dni oryginalnej faktury konsularnej. Okres ten może zostać przedłużony o dodatkowych 45 dni, lecz opłaca się wówczas karę, równą podwójnej wartości cła przywozowego. Wpływ konosamentów nie jest kontrolowany. Niedopuszczalnym jest wystawianie konosamentów, przeznaczonych do inkasa "na zlecenie". W wypadku gdy odbiór następuje bez dokumentów, musi być złożona gwarancja bankowa. Dokumenty załadownicze wystawione "na zlecenie" mogą być zaopatrzone w adresy pomocnicze, ponieważ "notify-party" nie jest uważane za prawo do kupna. Dokumenty muszą być indosowane przez załadowcę "in blanco" na stronie odwrotnej (Wystawienie konosamentów "na zlecenie" nie zapewnia absolutnej ochrony, względnie gwarancji odnośnie obrony roszczeń w stosunku do urzędów celnych w wypadku oszukańczego przywłaszczenia towaru przez odbiorcę).

### Zmiany w umowach dla komunikacji bezpośredniej.

Ministerstwo Komunikacji wprowadziło z dniem 1 marca 1950 r. szereg ważnych zmian w umowach dla komunikacji bezpośredniej, zawartych między Polską a innymi państwami Europy. Zmiany te zostały ogłoszone w "Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych" Nr 6 z dnia 27 lutego 1950 r.

Ważniejsze z tych zmian są następujące:

Polska - Belgia via Niemiecka Rep. Dem.

Zezwolono na przywóz drobnicy, zarówno zwykłej jak i pośpiesznej (Data otwarcia ruchu podamy dodatkowo).

Polska - Czechosłowacja:

Zezwolono na opłacenie przez nadawcę przewoźnego za całą trasę, względnie przekazanie wszystkich opłat przewozowych na odbiorcę przesyłki.

Opłata przesyłek w obrocie portowym - pozostaje bez zmian.

Polska - Dania via Szwecja.

Zezwolono na opłacenie przez nadawcę przewoźnego za całą trasę, względnie do dowolnego punktu granicznego na trasie przewozu przesyłki, względnie przekazanie wszystkich opłat na odbiorcę.

Polska - Holandia via C.S.D. i Trizonia.

Jak pod pozycją Polska - Dania.

Polska - Francja via C.S.D. i Trizonia.

Zezwolono na przewóz drobnicy, zarówno zwykłej, jak i pośpiesznej.

Polska - Szwajcaria via C.S.D. i Austria.

Nadawca opłaca przewóz do punktu granicznego swego kraju, za dalszą drogę płaci odbiorca przesyłki.

Opłata przesyłek paliwa mineralnego pozostaje bez zmian.

Polska - Wolne Miasto Triest.

Zezwolono na opłacenie przewoźnego przez nadawcę do dowolnego punktu granicznego na trasie przewozu przesyłki, ewentualnie do stacji docelowej, względnie na przekazanie kosztów przewozu do zapłacenia przez odbiorcę.

Opłata przewoźnego w obrocie portowym - pozostaje bez zmian.

Ruch towarowy Polska-Triest przez CSD, Austrię i Włochy - zostaje odwołany.

Polska - Turcja.

Został wprowadzony bezpośredni ruch towarowy dla przesyłek całowagonowych i drobnicy, zwykłych i pośpiesznych przez CSD, Węgry, Rumunię i Bułgarię.

Nadawca opłaca przewóz do granicy rumuńsko-bułgarskiej, za przewóz na dalszej trasie płaci odbiorca przesyłki.

Polska - Włochy.

Zezwolono na opłacenie przewoźnego przez nadawcę do dowolnego punktu granicznego na trasie przewozu przesyłki, ewentualnie do stacji docelowej, względnie na przekazanie kosztów przewozu na odbiorcę przesyłki.

Poza tym w umowach dla komunikacji bezpośredniej:

- Austria
- Belgia (via Trizonia)
- Bułgaria
- Czechosłowacja
- Dania (via Szwecja)
- Francja

- Polska - Holandia (via CSD i Trizonia)  
- Luxemburg (via CSD i Trizonia)  
- Rumunia  
- Szwajcaria (via CSD i Austria)  
- Triest  
- Turcja  
- Węgry  
- Włochy

nadawca przesyłki ma prawo zmienić umowę o przewóz, żądając w dodatkowym zleceniu:

- a) oddania towaru z powrotem na stacji nadania,
- b) zatrzymania towaru w drodze,
- c) wstrzymania wydania towaru,
- d) wydania towaru w miejscu przeznaczenia lub w każdym innym miejscu, położonym przed albo za stacją przeznaczenia, odbiorcy wskazanemu w liście przewozowym lub innej osobie,
- e) odesłania towaru z powrotem na stację nadania,

Jeżeli nie sprzeciwiają się temu taryfy kraju nadania - będą przyjmowane również żądania zmiany umowy o przewóz, dotyczące:

- f) opłacania z góry przewoźnego i innych kosztów.

W tych samych komunikacjach międzynarodowych dozwolone zostało zgłoszenie deklaracji wartości dostawy (za opłatą stawek przewidywanych w taryfie), tj. nałożenie na kolej obowiązku dostarczenia przesyłki w określonym taryfą terminie, pod rygorem zapłacenia przez kolej odszkodowania do wysokości deklarowanej sumy - w razie przekroczenia terminu.

W Biuletynie Informacyjnym C. Hartwig Nr II z dnia 20. II. 1950 r. zamieściliśmy wykaz Międzynarodowych Umów Kolejowych dla bezpośredniej komunikacji z Polską. W wykazie tym omyłkowo uwzględniono Jugosławię, z którą Polska w obecnym okresie nie utrzymuje żadnej komunikacji.

### Zbiór opłat, stawek taryfowych i przepisów celnych dla transportu kontenerami ("Transport Nr. 8.")

Międzynarodowy Związek Kolejowy (Internationaler Eisenbahnverband - IEV) w Paryżu wznowił wydanie znanego z okresu przedwojennego zbioru opłat oraz przepisów taryfowych i celnych, stosowanych przy transporcie kontenerami. Zbiór ten obejmuje wszystkie przepisy - niestety częściowo tylko wg. stanu z 1948 r., które są stosowane przy transporcie kontenerami, w następujących krajach: Belgia, Niemcy, Francja, Wielka Brytania, Italia, Norwegia, Holandia, Portugalia, Rumunia, Szwajcaria i Czechosłowacja. Dla każdego z tych krajów podane są wyczerpujące instrukcje według wymienionych punktów:

1. Kontenery dopuszczane do transportu międzynarodowego - typy i ilość.
2. Sposób obliczania frachtów za kontenery pełne, będące własnością kolei lub prywatną.
3. Sposób obliczania frachtów dla różnych rodzajów towarów przy ładunku zbiorowym w jednym kontenerze.

4. Załadunek towarów, przeznaczony dla paru odbiorców, do jednego kontenera.
5. Obliczanie frachtu powrotnego za puste kontenery.
6. Obliczanie frachtu za kontenery puste, przesyłane do załadunku towaru.
7. Przepisy dotyczące załadunku i wyładunku kontenerów, stanowiących własność kolei.
8. Opłaty za opóźniony zwrot kontenerów.
9. Towary wyłączone z przesyłki kontenerami.
10. Przesyłka kontenerów, będących własnością kolei, przez inne przedsiębiorstwa.
11. Opłaty celne za kontenery.
12. Opłaty celne za towary zawarte w kontenerach.

Zbiór tych przepisów ma szczególnie ważne znaczenie dlatego, że system transportu kontenerami nie został jeszcze uzgodniony pomiędzy większością zarządów kolei. W nowo-powstałych taryfach związkowych nie uwzględniono jeszcze przesyłek kontenerami. Używanie kontenerów zyskuje coraz większe znaczenie w stosunkach międzynarodowych, ułatwiając przesyłki bezpośrednie i pracę ekspedytora. Wskazaniem byłoby udostępnienie zebranych przez IEV materiałów szerszemu ogółowi, celem zapełnienia luki, jaka powstaje przy kalkulacji frachtów w relacji transportów międzynarodowych.

Czasopismo "Containers", wydawane przez Międzynarodowe Biuro Kontenerów w Paryżu, zamieściło ostatnio artykuł "Problemy kontenerów lotniczych". Długi ten artykuł podzielony jest na 4 zasadnicze rozdziały:

- 1) Charakterystyka transportu lotniczego,
- 2) Korzyści wynikające z używania kontenerów lotniczych,
- 3) Dostosowanie kontenerów do wymogów transportu lotniczego,
- 4) " " " " towarów transportowanych.

#### Wykazywanie wagi na sztukach ciężkich.

Pragniemy zwrócić uwagę tak Eksporterów, jak i naszych placówek, na jeden z wypadków mylnego znakowania towarów eksportowanych, z którym często spotykamy się w praktyce.

Jak wiadomo, towary wysyłane drogą morską muszą być odpowiednio opakowane z zachowaniem przepisów obowiązujących dla danego rodzaju towaru i dla danego kraju przeznaczenia. Zgodnie z istniejącymi przepisami o przewozach morskich, każda sztuka ważąca powyżej 1.000 kg powinna być oznaczona odpowiednimi cechami, nazwą portu przeznaczenia i wagą brutto. Często waga podana w liście przewozowym różni się znacznie od wagi fabrycznej. Należy więc dopilnować właściwego podania wagi przez zakład wytwórczy, a następnie przez P.K.P. - po przeważeniu przesyłki.

Za podanie właściwej wagi ponosi odpowiedzialność ekspedytor i w razie zaistnienia omyłki, odpowiada za mogące z tego powodu powstać szkody. Mylne określenie wagi sztuk ciężkich w listach przewozowych - np. podanie wagi mniejszej niż rzeczywista - może

spowodować bardzo przykre następstwa, a mianowicie: uszkodzenia dźwigu przeładowującego towar (przez zamówienie dźwigu o mniejszej nośności), zerwanie lin względnie śrub. Zaznaczamy również, że przy przeciążeniu dźwigów łatwo jest bardzo o nieszczęśliwe wypadki, np. zranienia osób obsługujących towar. Stwierdzone różnice wagi mogą być również przyczyną komplikacji przy załadowaniu formalności celnych.

W wypadku przeciążenia dźwigów ekspedytor ponosi wszystkie związane z tym koszty, a nawet przewidziana jest kara grzywny pieniężnej w postępowaniu karno-administracyjnym. Celem zachowania większej ostrożności wskazanym byłoby więc dwukrotne przeważanie sztuk ciężkich - t.zn. raz na stacji nadania, a drugi raz na stacji przeznaczenia.

Z drugiej strony ekspedytor często nie jest na czas powiadomiony o nadejściu importowanych sztuk ciężkich. Wskutek tego nie może zamówić odpowiedniego dźwigu do przeładunku i odpowiednich wagonów do wysyłki.

Koniecznym jest, aby Centrale Handlu Zagranicznego zawiadamiały, względnie spowodowały u swoich dostawców zawiadomienie ekspedytora we właściwym terminie o mających nadejść sztukach ciężkich. Jeżeli są to towary specjalne, których nie można załadować na normalne wagony, ekspedytor winien przed wysyłką otrzymać dodatkowo szkic-rysunek towaru. Umożliwi to sprawne załadowanie przeładunku, a towar ochroni od ponoszenia ewentualnych kosztów dodatkowych, jak np. konieczność podwójnego przeładunku, wysokich opłat za dźwig pływający, odmówienia wagonów normalnych itd.

### Usprawnienie obsługi transportów w ruchu promowym via Odra-Port.

Współpracując z Centralami Handlu Zagranicznego notujemy ostatnio szereg trudności powstających przy opracowywaniu i przygotowywaniu transportów przeznaczonych na eksport przez Odra-Port. Wypadki te w poważnej mierze utrudniają pracę naszej placówki Terenowej Odra-Port i powodują powstawanie dodatkowych kosztów dla towaru, wskutek przechodzenia wagonów na postój - opóźnienie załadunku na prom - a w niektórych okolicznościach mogą być przyczyną wygaśnięcia względnie unieważnienia akredytywy.

Zwracamy uwagę na następujące momenty:

1. Dokumenty celne potrzebne do odprawy (jak zaświadczenie celne wywozowe lub pozwolenie wywozu), winny być dostarczone do naszej placówki Terenowej Odra-Port jeszcze przed nadejściem wagonów na stację Odra.
2. Nieumieszczenie przez nadawców w listach przewozowych numerów kontraktów uniemożliwia wystawienie dokumentów celnych i terminowe dokonanie odprawy celnej.
3. Kierowanie dokumentów, dotyczących omawianych przesyłek, przez C.Hartwig Gdynia lub Szczecin zamiast bezpośrednio do placówki Terenowej Odra-Port, powoduje znaczne opóźnienie wysyłki.

Wyeliminowanie wyżej podanych momentów przyczyni się niewątpliwie do usprawnienia wysyłki promem transportów eksportowanych przez Odra-Port.

Poza tym wskazane byłoby wydanie przez zainteresowane Centrale Handlu Zagranicznego podległym Zakładom Wytwórczym natych-



miastowego polecenia, dotyczącego konieczności zamieszczenia w listach przewozowych numerów kontraktów każdej przesyłki, kierowanej na Cdra-Port.

### Zbędna wysyłka dokumentów dla Centrali Transportów Morskich.

Centrala Transportów Morskich - Likwidatura i Dyrekcja Morska C. Hartwig S.A. Gdynia wielokrotnie zwracały się do Central Handlu Zagranicznego, a nawet bezpośrednio do Zakładów Wytwórczych, zwracając uwagę na właściwy obieg korespondencji.

Z chwilą przejęcia prac CTM-u z dniem 1 stycznia 1950 r. przez F-mę C. Hartwig - cała korespondencja Central Handlu Zagranicznego winna być kierowana w zależności od treści:

- a) do Ekspozytur Portowych C. Hartwig, jeżeli dotyczy prac operatywnych,
- b) do Dyrekcji Morskiej, gdy dotyczy spraw problemowych, reklamacji, interwencji itp.

Dotychczas jednak Centrale Handlu Zagranicznego i Zakłady Wytwórcze stale przesyłają na adres CTM-u kopie dokumentów załadowczych, jak n.p. spedyfikacje, dyspozycje wysyłki, awizy itd. Dokumenty te nadchodzą często pocztą dworcową, listami ekspresowymi lub poleconymi. Są one zupełnie zbędne, gdyż przy reorganizacji przewidziano bezpośrednio ich dostarczenie operatywnym komórkom "branżowym" w Ekspozyturach Portowych. Odnosnie wysyłki dokumentów dotyczących drobnicy, względnie samych towarów do Ekspozytur Gdańsk i Gdynia, łatwo jest się zorientować, gdzie należy je kierować, gdyż port gdański obsługuje linie fińską i lewantyńską, a gdyński - pozostałe. Na dokumentach przesyłanych przez Zakłady Wytwórcze bardzo często figuruje w rozdzielniku kopii CTM - oprócz macierzystej Centrali Handlu Zagranicznego. - Dziwimy się, że te ostatnie, dokładnie poinformowane o stanie rzeczy, nie zwracają uwagi jednostkom podległym na niewłaściwe załatwianie korespondencji. Przesyłanie dokumentów do C.T.M. jest powodem zbędnych dla Central Handlu Zagranicznego wydatków na materiały biurowe i opłaty pocztowe, względnie przyczyną utrudnienia prac ekspedytora.

Zwracamy się więc z ponowną prośbą do Central Handlu Zagranicznego, aby sprawę tę definitywnie uregulowały.

### Normy prawne w spedycji morskiej.

Handel morski i związany z nim handel usługami w transporcie morskim, będąc częścią składową handlu zagranicznego, różni się specyficznymi właściwościami od transakcji realizowanych przy pomocy transportu lądowego lub powietrznego. Do specyficznych cech transportu morskiego należą np.: ścisłe określenie warunków transportu przy pomocy ogólnie stosowanych klauzul, pojęcie awarii w dziedzinie ubezpieczeń morskich, specjalne przepisy celne itd.

Ze względu na skomplikowany charakter zagadnienie transportu morskiego wymaga dużej specjalizacji i podziału ról, przy dostawie towaru od ośrodka wytwórczego do ostatecznego odbiorcy. Stąd też w wykonaniu przewozu zainteresowanych jest wiele przedsiębiorstw usługowych ze ściśle określonym zakresem działalności. Do przedsiębiorstw takich należą: ekspedytor morski, przedsiębiorstwa armatorskie, maklerskie, przeładunkowe, kontrolne i rzeczoznawców,

towarzystwa ubezpieczeniowe a pośrednio przedsiębiorstwa ship chandlerskie, holownicze, cukrownicze itp. Z wymienionych ekspedytorowi morskiemu przypada najrozleglejsze pole działania, Mimo, a równocześnie dlatego, że przy wykonywaniu swoich zadań ekspedytor korzysta z usług pozostałych, wymaga się od niego wszechstronnej znajomości przepisów regulujących działalność wszystkich czynników zaangażowanych w transporcie. O szerokim zakresie działania ekspedytora świadczy to, że rola jego rozpoczyna się jeszcze przed wyjściem towaru z ośrodka wytwórczego, a często kończy się po odbiorze towaru przez nabywcę. Kwestia uregulowania należności, wyrównania szkód powstałych w czasie przewozu, wyegzekwowania strat od dostawców przedsiębiorstw usługowych czy towarzystw ubezpieczeniowych przesuwają zakończenie jednej ekspedycji o nieokreślony okres czasu.

Rozległy zakres czynności ekspedytora regulowany jest przepisami prawnymi. Na odcinku transportu wewnętrznego stosunek ekspedytora międzynarodowego do kontrahentów regulują przepisy prawa handlowego. Część tych przepisów obejmuje Kodeks Handlowy z 1934 r. Oprócz tego obowiązują oddzielnie wydane przepisy o prawie bankowym, wekslowym i czekowym, przepisy o upadłości, ubezpieczeniach itp.

Odcinek transportu morskiego regulują:

- 1) Publiczne prawo morskie - zbiór przepisów regulujących żeglugę morską z punktu widzenia wymagań porządku publicznego. Należą do niego przepisy o bezpieczeństwie żeglugi, sygnalizacji morskiej, zdolności statków do żeglugi morskiej z punktu widzenia technicznego, o inspekcji technicznej i sanitarnej, administracji portów, drodze na morzu, kolizji statków, ratownictwa i pomocy itp.
- 2) Morskie prawo prywatne - ogół przepisów regulujących umowę o przewóz morski oraz stosunki prawne, wynikające z ekspedycji morskiej, maklerki morskiej, zaopatrywania statków, ubezpieczeń morskich, rzeczoznawstwa portowego, składowania, holowania i ratownictwa morskiego.

Stosowane w Polsce przepisy zawarte są :

- a) w IV Księdze Kodeksu Handlowego Niemieckiego, regulującej umowę o przewóz morski oraz o ubezpieczenie morskie,
- b) w Konwencjach Brukselskich, będących uzupełnieniem IV Księgi Handlowego Kodeksu Niemieckiego.
- c) w Kodeksie Handlowym z 1934r. stanowiącym uzupełnienie wyżej wymienionych przepisów i regulującym zarazem czynności handlowe w dziedzinie ekspedycji, przewozu i składowania.
- d) w Kodeksie Zobowiązań, regulującym umowy zlecenia lub umowy o dzieło i uzupełniającym Kodeks Handlowy z 1934 r.
- e) w Międzynarodowym Prawie Prywatnym z 1926 r.

W innych państwach przepisy prawa handlowego morskiego zawarte są również w różnych aktach ustawodawczych.

Związek Radziecki: Kodeks Torgovogo Moreplavanija z 1929 r i Grażdzańskij Kodeks z 1922 r.

Anglia: Carriage of Goods by Sea Act 1926  
Merchant Shipping Act i inne.

U.S.A.:	Carriage of Goods by Sea Act 1936, przepisy Revised Statutes of the U.S.A. i inne.
Dania:	Ustawa o Żegludze Handlowej z 7.V.1937 r. i inne przepisy.
Belgia:	Droit de la navigation maritime et de la navigation interieure - uzupełnione przez Code de Commerce z 1808 r. Code de Napoleon i inne przepisy.
Niemcy:	Deutsches Handels-Gesetzbuch - IV Teil Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch- Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen.

Ponieważ ustawodawstwo polskie opierało się w znacznej mierze na prawie niemieckim, poświęćmy parę uwag "Ogólno Niemieckim Warunkom Spedytorskim", wydanym w 1931 r. w Berlinie. Przepisy te ujęte w XV rozdziałach ustalają w sposób szczegółowy obowiązki ekspedytora w stosunku do zleceniodawców. Najszerzej omówione są sprawy usług, wynagrodzenia i wykładów ekspedytora, ubezpieczenia, składowania i zakresu odpowiedzialności. Ogólnie pokrywają się one z warunkami stosowanymi przed wojną w Polsce, odbiegając tylko w niektórych punktach. Np. odnośnie przeszkód w wykonaniu ekspedycji - według ADSpb. ekspedytor nie jest zobowiązany do badania i zwracania uwagi zleceniodawcy, że istnieją prawne lub urzędowe przeszkody wysyłania przesyłki (Rozdz.VI § 19.), podczas gdy w Polsce obowiązkiem ekspedytora było informowanie zleceniodawcy o istniejących przeszkodach. Ekspedytor jednak nie ponosił odpowiedzialności w wypadku przeoczenia lub nieuprzedzenia o istniejących przeszkodach. Rozdz. XII § 25 b. przewiduje, że ekspedytor może obrać specjalną prowizję za oclenie. Ekspedytor polski miał i ma obowiązek pobierania specjalnej prowizji za oclenie. Obowiązek ten nakładają przepisy skarbowo-celne, wymagające prowadzenia książki ekspedycyjnej i podawania w oddzielnej pozycji wysokości prowizji za oclenie, liczonej zleceniodawcy. Rozdz.VII, § 29 określa termin płatności rachunków ekspedytora, które winny być wyrównane natychmiast. Zwłoka zapłaty zachodzi po upływie 5 dni po terminie płatności i od tego czasu ekspedytor może obliczać stosowny dodatek/odsetki. W praktyce polskiej termin płatności z góry wyznaczony był 7 dni od daty wystawienia rachunku. Rozdz.XIV. § 64. mówi, że przedawnieniu ulegają roszczenia przeciwko ekspedytorowi w okresie 6-miesięcznym, natomiast w Polsce uwzględniano okres 1-o roczny.

Dla porównania podajemy również kilka uwag na temat warunków spedycyjnych holenderskich, ustalonych przez N.V. Algemene Transporten Expeditie Onderneming Van Gend & Loos w Utrechcie z ważnością od dnia 1.10.1949 r. Warunki te składają się z pięciu Artykułów-rozdziałów:

- I. Powstanie i forma umowy,
- II. Wykonanie umowy,
- III. Odpowiedzialność,
- IV. Zapłata,
- V. Ważność i przedawnienie.

W formie bardzo skondensowanej podane są najważniejsze warunki bez szczegółowego omówienia i z pominięciem niektórych spraw w-  
góle, jak np. sprawy składowania. Mimo pewnego pomieszania porząd-  
kowego postanowienia warunków holenderskich w porównaniu z nie-  
mieckimi są lapidarniejsze, a co za tym idzie bardziej przejrzyste.

Jako wstępne postanowienie notujemy ustalenie, że stawki podawane w ofertach oparte są na obowiązujących taryfach i ulegają zmianom w zależności od zmian taryf - milcząco i z ważnością wsteczną. Warunki niemieckie postanowienia takiego nie przewidują. Warunki holenderskie w jasny sposób precyzują, kiedy umowa zostaje zawarta, przy czym nie odnosi się ona tylko do zlecenia, lecz również do umów wynikających z listów przewozowych, konosamentów, polis itp. Sprawa ubezpieczeń jest ujęta bardzo ogólnie - pominięto zupełnie szeroko omawiane w ADSpb. ubezpieczenie od omyłek ekspedytora. Charakterystyczne jest, że określenie "circa" daje zleceniodawcy możliwość zdania towaru w mniejszej ilości - do minus 2,5% - . Ujęcia takiego nie spotykamy w warunkach niemieckich, ani w naszej praktyce ekspedycyjnej. Warunki holenderskie podają, że ekspedytor nie może występować jako rzeczoznawca i że z jego podania opisu towaru nie powstają dla niego żadne zobowiązania. Dalej, że nie odpowiada on za uzgodnienie próbek z partią. Podawanie tego w warunkach ekspedycyjnych jest dziwne, gdyż ogólnie są to czynności rzeczoznawcy, a nie ekspedytora. Limit w dostawie przesyłki loco dom wg. warunków holenderskich wynosi 50 kg, a według niemieckich 300kg. Termin płatności rachunków ekspedytora holenderskiego wynosi 14 dni, czyli jest dłuższy od terminu niemieckiego i polskiego. W Polsce, po ostatniej reorganizacji odcinka spedycji międzynarodowej, stosunek ekspedytora do zleceniodawcy uległ poważnej zmianie. Głównym założeniem warunków niemieckich, holenderskich, polskich przedwojennych i powojennych w okresie działania na tym polu inicjatywy prywatnej, było jak największe ograniczenie odpowiedzialności ekspedytora z równoczesnym osiągnięciem jak największych korzyści. Obecna reorganizacja spedycji miała na celu przede wszystkim wprowadzenie roli ekspedytora do przedsiębiorstwa ściśle usługowego, opartego na zdrowej kalkulacji, wykluczającej zbędne obciążenia towaru - w przeciwieństwie do założeń państw kapitalistycznych.

Współpraca ekspedytora z Centralami Handlu Zagranicznego oparta jest na razie na Regulaminie Współpracy, który poważnie rozszerza zakres działania ekspedytora, jak również odpowiedzialność w stosunku do zleceniodawcy. Dotyczy to przede wszystkim spraw: informowania, opiniowania i udzielania rad odnośnie przeprowadzenia towaru w obrotach handlu zagranicznego, jak również zwiększonej odpowiedzialności za ciągłość ubezpieczenia towaru z uwzględnieniem dodatkowych ryzyk istotnych, powstających ze względu na specyficzne właściwości towaru na odcinku transportu. Pozostałe punkty regulaminu precyzują dokładnie poszczególne czynności ekspedytora i wynikające na ich podstawie zobowiązania Centrali Handlu Zagranicznego. Uzupełnieniem poszczególnych punktów regulaminu są szczegółowe instrukcje oraz wytyczne omawiające oddzielnie sprawy eksportu i importu i wykluczające wątpliwości, jakie mogłyby się nasuwać przy interpretowaniu indywidualnym Regulaminu. Równocześnie dla ujednoczenia systemu dysponowania towarem, do instrukcji są dołączone nowo opracowane formularze "zleceń ekspedycyjnych".

Dla uproszczenia sposobu rozliczenia kosztów ekspedycyjnych Regulamin wprowadza tymczasową Tabelę Taryfową, podającą wysokość prowizji ekspedycyjnej, obliczanej od wartości towaru. Regulamin ten ma być podstawą do zawarcia bezpośrednich umów między poszczególnymi Centralami Handlu Zagranicznego, a międzynarodowym ekspedytorem. Zawarcie takich umów uzasadnione jest koniecznością definitywnego uregulowania stosunku prawnego (zleceniodawca-ekspedytor) z punktu widzenia dostosowania do specyfiki towaru.

Również nowa Taryfa Ekspedycyjna, mająca wejść w życie z dniem 1 kwietnia 1950 r. zawierać będzie uproszczone stawki, obejmujące pewne grupy towarowe, wymagające przy obsłudze podobnych czynności spedycyjnych.

Jak z powyższego wynika, gospodarka w ustroju socjalistycznym dąży i na tym odcinku, ustalonymi etapami do maksymalnego uzgodnienia produkcji z usługami w oparciu o planowanie ogólnogospodarcze.

Zróżka:

"Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen" - Berlin 1931

"Spediteur-Bedingungen" - Utrecht 1949.

"Gospodarka Morska" Nr II i IV 1949 r.

"Sowieckoje Gosudarstwiennieje Prawo" 1949 Nr I.

### Naukowe opracowywanie problemów transportu w Z.S.R.R.

Korespondent radzieckiego tygodnika "Morskiej Flot" zamieszcza w numerze 16 ciekawy artykuł pt. "W sekcji naukowego rozpracowywania problemów transportu przy Akademii Nauk ZSRR".

Przy Akademii Nauk w ZSRR pracuje Sekcja naukowego badania problemów transportu, zajmując się aktualnymi zagadnieniami z tej dziedziny, wymagającymi właściwego rozwiązania. Jednym z tych problemów jest zwiększenie szybkości przerzutu masy towarowej, przeważania ładunków i wydajności wszystkich środków transportowych w ZSRR. Rozwiązanie tych zadań ważne jest dla każdego rodzaju transportu - nie wyłączając transportu morskiego. Drugim poważnym problemem, opracowywanym obecnie przez Sekcję jest rozwiązanie teoretycznych podstaw wszelkich rodzajów transportu. Podstawowe prawa transportu i eksploatacji oraz współpracy żeglugi, kolei i samochodów można zunifikować i doprowadzić do wspólnego mianownika. Uczony W.N. Obrazcow poświęcił kilkanaście lat swego życia badaniom tych praw. Udowodnił, że w istocie nie ma transportu odosobnionego, że jest jeden łączny i że tylko w ustroju kapitalistycznym przy chaotycznej i bezplanowej gospodarce, nie można dojść do harmonijnego skoordynowania tych czynności. Natomiast w ZSRR, gdzie konkurencja została wyeliminowana i gdzie wprowadzono w życie planowanie ogólnopństwowe, rozwiązano już tak poważne zadania, jak np. prawidłowy rozdział masy towarowej na poszczególne rodzaje środków transportowych.

Przy tejże Sekcji została także utworzona i pracuje Komisja zajmująca się uzgadnianiem podziału masy towarowej przemysłu naftowego, między kolej, żeglugę śródlądową i morską. Dalej Sekcja ukończyła już prace przy klasyfikacji i typowaniu środków transportu morskiego. Prace te przygotowuje się obecnie do przedłożenia Państwowemu Komitetowi przy Radzie Ministrów ZSRR, który ustala standardy nowej techniki transportowej. Dla wybrania nowych systemów transportu przeprowadzono szereg narad, a jednym z głównych zagadnień było zelektryfikowanie napędu statków.

W roku bieżącym Sekcja planuje zajęcie się następującymi sprawami:

- 1) utworzenie podstaw jednolitego systemu współczynników eksploatacyjno-ekonomicznych dla środków transportowych wszelkiego rodzaju.

2. uzbrojenie w środki techniczne wszelkich punktów przeładunkowych, w szczególności portów,
3. opracowywanie jednolitego systemu taryfowego dla wszelkich rodzajów transportu.

Sekcja oprócz tego rozpracowała szereg najaktualniejszych zagadnień, jak problem zreorganizowania technicznego wyposażenia transportu celem efektywnego zabezpieczenia stale wzrastających przewozów. Poza tym opracowano problem nowych, technologicznych procesów mechanizacji robót, wymagających specjalnie dużego nakładu pracy i problem udoskonalenia budownictwa środków transportowych. Analizowano zagadnienie ulepszenia metod eksploatacji oraz podwyższenia rentowności transportu.

Przed transportem radzieckim stoją ogromne zadania w związku z wzrostem przewożonej masy towarowej. Koniecznym więc było ogólne rozpracowanie spraw, ząbających się w ramach poszczególnych ministerstw. W celu koordynacji prac naukowych, dotyczących transportu, należy stworzyć przy Akademii Nauk w ZSRR jeszcze bardziej zwartą organizację, skupiającą najlepszych fachowców. Winna się ona stać nie tylko centrum koordynującym wszystkie prace naukowe z dziedziny transportu, ale i decydować o rozwiązaniu problemów, mających związek z szybszym wzrostem gospodarki socjalistycznej ZSRR.

