

BIULETYN KONOMICZNY C. HARTWIG S. A.

Redakcja i administracja: Gdynia, Derdowskiego 7

Telefon Centrala wewn.: 39-81 - 39-87

Wydawca: C. Hartwig S. A. Dyr. Morska - Samodzielna Sekcja Biuletynów Fachowych

Tylko do użytku służbowego - bez prawa publikacji



Numer V.

Gdynia, dnia 20 maja 1950 r.

Treść.	Strona
1. Biuletyn rynku frachtowego	1
2. Zwyżka stawek frachtowych do Aucland	3
3. Zapłata frachtów morskich do Brazylii i Argentyny	4
4. Opłaty i przepisy konsularne dla przesyłek do Urugwaju	5
5. Przepisy dla przesyłek zagranicznych	5
6. Interpretacja klauzuli fob w Dunkierce	6
7. Zwyżka opłat portowych w Wenecji	6
8. Odprawa towarów importowanych w porcie Matadi	7
9. Nieograniczony załadunek towarów do Takoradi	7
10. Sprawy Żeglugi Śródlądowej	7
11. Morski Oddział Polskiej Izby Handlu Zagranicznego	9
12. Właściwa interpretacja dokumentów bankowych przez międzynarodowego ekspedytora w świetle gospodarki narodowej.	10
13. T.S.Chacaturov "Osnowy ekonomiki żelaznodrożnego transporta"	14

Redakcja BECH zwraca uwagę wszystkim otrzymującym Biuletyn, że ze względu na charakter "tylko do użytku służbowego - bez prawa publikacji", numery bieżące adresowane będą na ręce Dyrekcji, względnie Kierowników Działów, z uprzejmą prośbą o służbowe kompletowanie.

C. Hartwig S.A. - Tyrekcja Morska
Samodzielna Sekcja Biuletynów
Fachowych
G d y n i a
Pierdowskiego 7.

A N K I E T A

Uprzejmie prosimy o wypełnienie i zwrot pod wyżej podanym adresem.

Przedsiębiorstwo nasze przystępuje do opracowania wydawnictwa p.t. "Informator C.Hartwig". Wydawnictwo to pomyślane jest jako księga-segregator, podzielona na odpowiednie działy (wg. krajów). Odnośne informacje, powielane na luźnych kartkach będą dosyłane bieżąco, z zaznaczeniem do którego działu należy je włączyć.

"Informator" będzie zawierał dane dotyczące warunków transportu spedycji międzynarodowej:

- 1. Wiadomości ogólne o danym kraju i jego portach.
(waluta obiegowa, polskie placówki handlowe, polskie linie regularne, opis głównego portu itd.) tak nie
- 2. Stawki frachtowe linii regularnych do portów danego kraju tak nie
- 3. a) Przepisy o obiegu i sposobie wypełniania dokumentów wysyłkowych tak nie
- b) przepisy opłat konsularnych tak nie
- c) warunki szczególne transportu:
 - obowiązujące uzanse portowe i handlowe tak nie
 - interpretacja terminów-klauzul (odnośnie płatności frachtów, sposobu przeładunku, składowania, kontrolowania i clenia przesyłek) tak nie
- 4.
- 5.

Jeżeli któryś z w/w punktów jest słusznie zamieszczony, prosimy podkreślić - t a k, jeżeli jest zbędny - n i e. W wolnych punktach prosimy o zamieszczenie dalszych uwag.

Mamy nadzieję, że wypowiedzi Czytelników pozwolą Redakcji na uwzględnienie materiałów, które przyniosą największe korzyści dla współpracy zleceniodawcy z ekspedytorem i dla sprawnego przebiegu transportu w ramach handlu zagranicznego.

Konferencja żegluga India, Pakistan, Ceylon and Burma Outward Freight Conference zatwierdziła natychmiastowe cofnięcie dodatkowej opłaty w wysokości 25% do stawek frachtowych ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej do Bombaju. Uzasadnia się to poprawą stosunków w porcie Bombaju.

Na rynku frachtowym Anglii istnieje pewne ożywienie, objawiające się zainteresowaniem Ministerstwa Apropowizacji przewozem cukru i zboża. Eksportowy rynek węglowy wykazuje zahamowania, pomimo starań, by go ożywić. Eksporterzy podają, że zmniejszyły się zamówienia zamorskich rynków importowych. Przewiduje się, że stawki frachtowe dla węgla dadzą się utrzymać na dotychczasowym, niskim poziomie, jak np.:

Cardiff - Gibraltar	sh 17/-
" - Lisbona	" 22/6
" - Zach.Włochy	" 19/- - 19/6.

Polski rynek węglowy podaje następującą stawkę na przewóz węgla:

Gdynia/Gdańsk - Buenos Aires. . sh 50/- - 53/6

Rotterdam zaczął charterować szereg statków na przewóz węgla do Zachodnich Włoch, nie podając jednak bliższych danych.

Dla Antwerpii stawki frachtowe na węgiel kształtują się następująco:

Antwerpia-Wenecja/Ankona sh 23/- - 23/6.

Rynek frachtowy południowej Afryki, charterując statki na przewóz węgla przede wszystkim do portów australijskich, zapewnia zboże jako ładunek powrotny. Stawki na rynku tym kształtują się następująco:

Durban Lourenco Marques - do Adelaide	sh 35/- - 40/-
Durban Lourenco Marques - Melbourne	sh 42/-
Durban Lourenco Marques - Karachi	sh 37/6 - 37/3.

Nadto na rynku tym daje się zauważyć zainteresowanie przewozem rudy przeznaczonej do Rotterdamu (sh 43/6) i do Saudy (sh 65/-).

Z rynku australijskiego i z portów Dalekiego Wschodu podaje się stawki na przewóz zboża różnego rodzaju, np.: pszenicy do Wielkiej Brytanii, soi, kukurydzy, ryżu itp. oraz rudy żelaznej i chromowej. Notuje się pewną zniżkę stawek na miesiąc czerwiec.

Znaczna poprawa sytuacji zaznacza się na atlantyckim rynku frachtowym. Komitet zgodził się na podwyżkę stawek o 3d na quarter - wynoszą one dla:

St. Lawrence - Wielka Brytania (Antwerpia, Hamburg)	sh 8/- za qr.
" - Antwerpia, Rotterdam	a 7,5 d mniej (zniżka zwykła czajowa).

Nie odczuwa się braku tonażu przy charterowaniu statków na przewóz tych ładunków w okresie maj-czerwiec i lipiec. Bieżące bukowania podają 8 jednostek zaczął charterowanych. Komitet zaangażował również 9 statków towarowych na przewóz cukru z Kuby do Wielkiej Brytanii przy stałej stawce sh 50/9, dodatek opcyjny dla San Domingo wynosi minimum sh 5/- Charterowania te dotyczące okresu - maj, czerwiec, na późniejsze terminy na razie nie są realizowane z powodu braku odpowiedniego tonażu.

Na rynku Stanów Zjednoczonych pozostał nadal w zupełnym zaniedbaniu. Na rynku La Platy odczuwa się poważny brak tonażu. Do końca czerwca podano tylko 12 notowań i w tym momencie przewiduje się następnych 12 dla transakcji późniejszych. Z tego też powodu stawki na rynku tym kształtują się dość wysoko.

- 1) La Plata - Wielka Brytania/Antwerpia/Hamburg. sh 45/-
(stawka ma maj)
- 2) La Plata - Indie (stawka na czerwiec) " 59/6
- 3) " - Indie (stawka czerwiec-lipiec). " 59/-

Rynek Północnego Pacyfiku charakteryzuje stałość obecnie stosowanych stawek. Zwyżka stawek w poprzednim tygodniu na zboże na sh 6/6 do Wielkiej Brytanii i sh 67/6 do Płd.Afryki została uzgodniona na warunkach f.i.o. dla odpadków (szmaty, drzewo piłowane) do Wielkiej Brytanii. Stawka ta w marcu 1950 r. wynosiła do sh.58/6 do Płd.Afryki.

Notowania stawek frachtowych.

1. Płd.Australia (Wiktoria lub Nowa Płd.Walia) do Ceylonu "La Estacia"
7.200 t. 5% - sh 56/3, mąka w workach - maj.
2. Płd. Australia (Wiktoria lub Nowa Płd.Walia) do Ceylonu "Cape Nelson"
9.500 t. 5% - sh 55/-, mąka w workach - czerwiec.
3. Gdańsk/Gdynia - Buenos Aires - "Carrier" 7.000 t. 10% - sh 53/6
z opcją wyładowniczą - węgiel - maj.
4. Gdańsk/Gdynia - Buenos Aires - parowiec włoski 9.000 ton 10%
sh 50/- węgiel - kwiecień/maj.
5. Gdańsk/Gdynia - Wielka Brytania, parowiec brytyjski - 800 std.
sh 100/- tarcica - maj.
6. Gdańsk/Gdynia - Wsch.Wielkiej Brytanii, parowiec duński - 625 std.
sh 100/- tarcica - maj.
7. Finlandia Płd. i Wsch.Wielka Brytania, parowiec niemiecki - 300 std.
sh 125/- tarcica - czerwiec.
8. Szczecin - Beyrouth - "Medica" - 4.500/5.000 ton sh 33/- f.i.o.
cement maj.
9. Kuba - Rotterdam - "Temple Yard" - 8.000 ton 5% sh 64/6
cukier - maj/czerwiec.
10. Cardiff - Zach.Włochy, parowiec 6.400 ton sh 190/- opcja Adriatyk
sh 23/6 - węgiel - maj.
11. Cardiff-Gibraltar - "Charles Dickens" 7.000 ton sh 17/- węgiel-maj.
12. Cardiff-Dakar - parowiec brytyjski 5.000 ton sh 22/6 -węgiel-maj.
13. St.Lawrence - Wielka Brytania, Antwerpia, Hamburg "Dorries Cluries"
42.000 qrs. 10%; "Durham Trader" 38.000 qrs. 5%, "Runswick" 29.000 qrs.
5%; "Egton" 30.000 qrs. - 5%. Wszystkie sh 5/- na qrs. Dodatek opcyjny
Antwerpia/Rotterdam 7,5 d. zboże, czerwiec.
14. Philippeville - Norwegia, "Mira" 7.300 ton 5%, sh 24/6 f.i.o. jęczmień.
15. Hamburg-Montreal "Empire Frome" 4.000 t. 4.75 f.i.o. odpadki maj.
16. Cardiff-Lisbona parowiec 1.800 ton sh 18/- węgiel - maj.
17. Rotterdam-Alexandria "Coulberg" 8.250 ton sh 31/- f.o.b. nawozy sztuczne workowane - natychmiast.
18. Antwerpia - Santos "Gronland" 10.000 ton sh 40/- koks - maj.

"Time czartery".

1. "Aragon" 2.565 ton d.w. £ 11.000.- miesięcznie - rejs okrężny Indzie Zach. - dostawa Nowy Orlean - natychmiast.
2. "Blairclova" - 9.000 ton d.w. sh 15/- indyjski handel ryżem - na okres 2-3 miesięcy - dostawa Kalkutta - maj - dostawa zwrotna Indie.
3. "Scottish Prince" 10.100 t. d.w. sh 16/- 1 rejs okrężny zach. Płd.Wybrzeże Ameryki - dostawa Liverpool - połowa maja.
4. "Eastgate" - 9.415 t. d.w. sh 16/6 - australijski handel fosfatami na okres 9-10 miesięcy, dostawa Płd.Australia - maj/czerwiec.

Lotniczy rynek frachtowy.

Na lotniczym rynku frachtowym uwagę koncentruje się głównie na lotach krótkodystansowych. Przede wszystkim chodzi tutaj o przewóz świeżych owoców w Europie. Notuje się również stawki za przewozy np.: wyposażenia filmowego z Londynu do Nicei, za przewóz tekstylii z Lille do Londynu.

Firma Messrs.Lambert Brothers podaje, że zorganizowała przewóz lotniczy chemikalii z Bremy do Londynu, jak również przewóz pasażerów z Kairu do Londynu i z Amsterdamu do Wsch.Afryki (Dakota).

De Havilland Cornet przeprowadza obecnie próbne loty z Londynu do Kairu, przebywając trasę w ciągu 5 godz.10 min. Czas jazdy jest o połowę krótszy niż przy lotach normalnych. Przeciętna szybkość wynosi 425 mil/godz. na przestrzeni 2.183 mil.

Na dalszej trasie do Nairóbi (Indie) rozwinięto szybkość 418 mil/godz. przebywając 2.196 mil w 5 godz. 15 min.

"Transport" Nr.18 z dnia 5 maja 1950 r.

British Overseas Airways Corporation otworzyła dnia 24 kwietnia 1950 r. nowe połączenie Anglia - Kanada samolotami typu Stratocruiser. Odloty z Londynu następują dwa razy tygodniowo. Dotychczas trasa ta była obsługiwana przez maszyny typu "Constellations". W przyszłości przewiduje się codzienne połączenie między Londynem a Nowym Yorkiem.

Hiszpańskie towarzystwo lotnicze "Iberia" zorganizowało na trasie Madryt-Barcelona-Paryż cotygodniowe przeloty aparatami typu DC-4.

Brytyjskie towarzystwa lotnicze wystosowały protest przeciwko nowo wprowadzonej podwyżce cen benzyny o sh 3/- za galon. Koszty własne przedsiębiorstwa wzrosną w związku z wprowadzoną wyżką dla Firmy BOAC o 186.000.- £, dla Firmy BEA o £ 100.000.-

Zwyżka stawek frachtowych do Auckland (Nowa Zelandia).

W dniu 26 kwietnia 1950 r. linie żeglugowe: New Zealand Shipping Co Ltd., Shaw, Savill & Albion Co.Ltd., Federal Steam Navigation Co.Ltd. Port Line Ltd., oraz Blue Star Line Ltd. wydały okólnik o następującej treści:

"Jak są informowani załadowcy, na skutek stałych, poważnych przestoju statków w Auckland, Linie Konferencji Nowo-Zelandzkiej, zdecydowały nałożyć dodatkowy fracht w wysokości 7,5% na wszystkie przesyłki przeznaczone do tego portu. Ten dodatkowy fracht stosuje się do wszystkich przesyłek z portów Zjednoczonego Królestwa i Kontynentu włącznie ze Skandynawią. Zarządzenie to obowiązywać będzie dla wszystkich statków, których przewidziany odjazd z Londynu przypada w okresie od dnia 1 czerwca do 10 czerwca, a z Liverpoolu od dnia 10 czerwca. Odnośne linie żeglugowe stwierdzają, że zmuszone były do nałożenia tego dodatkowego frachtu i będą gotowe do zrewidowania tej uchwały, gdy przestoje w Auckland zostaną poważnie zredukowane."

W dniu 5 maja 1950 r. wspomniane linie żeglugowe wydały następujące zawiadomienie, dotyczące tej samej sprawy:

"Linie Konferencji Nowo-Zelandzkiej powołują się na poprzedni okólnik w tej sprawie z dnia 26 kwietnia 1950 r., informujący załadowców o dodatku frachtowym w wysokości 7,5%, który miał być stosowany do wszystkich stawek, na "outward" do Auckland. Uwzględniając specjalną prośbę Rządu Nowej Zelandii, który zamierza zająć się natychmiast zbadaniem przyczyn przestoju statków w Auckland, postanowiono zawiesić wprowadzenie tego dodatku, co zacznie obowiązywać dla statków, których odjazdy przewidziane są z Liverpoolu począwszy od 8 lipca, a z Londynu od 13 lipca 1950 r.

Zwracamy zatem załadowcom uwagę, że ww. zwyżka stawek frachtowych będzie obowiązywała dla przesyłek wychodzących do Auckland z Liverpoolu w okresie od 10 czerwca do 8 lipca, a z Londynu od 1 czerwca do 13 lipca 1950 r.

3. Zapłata frachtów morskich do Brazylii i Argentyny ("Transport" Nr 15)

W uzupełnieniu naszej notatki dotyczącej "Nowych przepisów zapłat frachtów do Brazylii" - BICH Nr IV. str. 2. podajemy, że stosownie do postanowień Banku Brazylii, nowe warunki płatności obowiązują dla tych do staw, dla których akredytywa została otwarta po 1 marca 1950 r.

Konferencja żeglugowa postanowiła, że frachty morskie do Brazylii zostaną podniesione o 5%. Podwyżka ta wydaje się wytłumaczona tym, że przekazywanie należności przez Bank Brazylii trwa zwykle przez dłuższy okres czasu.

Dla załadowców ważną jest wiadomość, że na konosamentach, należy dokładnie podać adres odbiorcy - przy konosamentach na zlecenie w formie dopisku zawiadamiającego.-

Zapłata frachtu morskiego agentom linii żeglugowych w porcie przeznaczenia winna nastąpić przed przybyciem statku wiozącego dany towar i jest wypłacana niezależnie od tego, czy statek i ładunek dotrą do miejsc przeznaczenia, czy nie.

Nowe przepisy wchodzić dopiero w życie i mogą jeszcze zostać zmienione w każdej chwili.

Ciekawy jest przy tym fakt, że argentyński Bank Centralny wydał zarządzenie przeciwne i zakazał opłacania frachtów morskich w Argentynie w pesos. Dla wszystkich przesyłek do Argentyny - łącznie z rzeczami osobistymi - fracht musi być zapłacony w Europie.

4. Opłaty i przepisy konsularne dla przesyłek do Urugwaju.

Według zawiadomienia Koninklijke Hollandsche Lloyd - taryfa opłat za legalizację dokumentów dla przesyłek do Urugwaju wynosi obecnie:

	za komplet
Legalizacja konosamentów ze specyfikacją do 15 wierszy	hfl 20.-
Legalizacja konosamentów ze specyfikacją 15 do 30 "	" 40.-
Legalizacja faktur konsularnych (świadectw pochodzenia) niezależnie od wartości	" 40.-
Legalizacja świadectw zdrowia (np. dla nasion, roślin itd)	" 40.-

Koniecznym jest wystawienie dwóch lub trzech konosamentów oryginalnych. Kraj pochodzenia musi być wymieniony w konosamencie.

Dla wystawienia faktury konsularnej jest konieczna faktura handlowa w 3-krotnym wykonaniu, która jednak nie musi być sygnowana przez Izbę Handlową. W fakturze tej musi być podana waga towaru brutto, netto i czyste netto, a także znaki i numery. W Konsulacie należy pokryć fakturę konsularną w pięciokrotnym wykonaniu. Konsulat przesyła faktury we własnym zakresie do odnośnych władz portowych, tak, że wyładowca otrzymuje tylko jeden egzemplarz.

Taryfa Lloyd'a za wystawienie dokumentów wynosi:

Konosamenty.	za komplet	hfl 3.-
Faktury konsularne.	" "	" 3.-
Gdy faktura składa się kilku stron, dolicza się za każdą dalszą stronę dodatek.	" "	" 1.50
Przy przesyłkach, dla których oblicza się fracht minimalny:		
Konosamenty.	za komplet	" 1.50
Faktury konsularne.	" "	" 1.50

Odnośnie znakowania koli jest koniecznym, aby na każdej była zamieszczona nazwa portu przeznaczenia.

5. Przepisy dla przesyłek zagranicznych ("Transport" Nr. 16).

ARGENTYNA: dla przesyłek do Argentyny nie jest potrzebne przedkła-danie zezwoleń przywozu (lub ich kopii), konsulatom wewnątrz kraju lub w portach załadowczych. Wystarczy, jeżeli eksporter zawiadomi konsulat w formie wyjaśnienia o otrzymanym zezwoleniu podając istotne dane t.zn. numer zezwolenia, numer formularza, czas ważności.

WENEZUELA: na fakturach konsularnych względnie handlowych należy zawsze podawać wagę brutto towarów, które mają być dowieziona statkiem do Wenezueli. Przy partiach, które zawierają towary podlegające różnym pozycjom celnym, należy podać dla każdego rodzaju towaru wagę netto, brutto i tarę.

6. Interpretacja klauzuli f.o.b. w Dunkierce ("Transport" Nr. 18).

Interpretacja klauzuli f.o.b. w Dunkierce, stosowana w brzmieniu obowiązującym przed wojną, została potwierdzona przez Konsultatywne Zebra-
branie Izby Handlowej w Dunkierce w dniu 27 stycznia 1950 r.

Poniżej podajemy wolny przekład tych postanowień, na podstawie któ-
rych towary są ładowane bez pobierania opłaty załadowniczej:

"Przyjmuje się, że dostarczający towar na zasadzie f.o.b. wypełnia
swe obowiązki, jeżeli zastosuje następujące warunki:

1. Załadunek na statki liniowe: towar zostaje dostarczony pod sta-
tek - a więc, albo:
 - a) na nabrzeżu, w miejscu ograniczonym końcami statku, przy
normalnym zanurzeniu,
 - b) w barkach - wzdłuż statku,
 - c) w wagonach - pod statek,
 - d) przy towarach workowanych, zdawanych z wagonów kolejowych,
należy je wydać do drzwi wagonu, tak, że manipulacja wew-
nątrz wagonu idzie w ciężar dostarczającego towar na warun-
kach f.o.b.
2. Załadunek na inne statki: dostawa towaru następuje - albo:
 - a) z nabrzeża,
 - b) z barek,
 - c) z wagonów,

"pod hak" (frei in der Schlinge) znaczy wtedy, że inny sprzęt przeładun-
kowy dostarczany jest przez agenta armatora - t.zn. liny, urządzenia ze-
ślizgowe, kosze, kubły itp.

Wyjątki od tej zasady zachodzą przy przeładunku luzem następujące
towarów:

surówka żelaza w gąskach, szyny, żelazo, stal handlowa, rury,
bloki itp. wyroby metalowe,

Gliny, węgiel, koks, kreda, ruda, fosfaty, piasek, wypałki rud.

Wyżej wymienione towary zostają dostawione na nabrzeże - jak poda-
no wyżej - lub dostarczone w barkach czy wagonach pod statek.

Przy zbożu luzem, które jest wydawane z wagonów lub bezpośrednio
z elewatorów, zdający musi dostarczyć towar na brzeg luki statku i
tam go wysypać. Trymerka idzie na koszt kupującego."

7. Zwyczajka opłat portowych w Wenecji ("Transport" Nr. 18.)

Stawki portowej taryfy przeładunkowej w Wenecji (Tariffa Generale
del Provveditorato al Porto di Venezia), które obowiązują od dnia 16.4.
1949 r., zostały podwyższone o 6,5%

Natomiast opłata Lit. 10.- stosowana według okólnika Ministerstwa
Żeglugi z dnia 24.11.1949 r. - została zniesiona.

8. Odprawa towarów importowanych w porcie Matadi (Kongo Belgijskie)
"Transport" Nr. 15.

Stosownie do nowego zarządzenia władz celnych w porcie Matadi będzie ściśle przestrzegany 10-dniowy okres, licząc od dnia odejścia statku, który jest przewidziany na przedłożenie dokumentów, załatwienie formalności celnych i dalszą odprawę towarów importowanych. Towary, dla których nie zostaną w tym okresie przedłożone dokumenty, zostaną w 11-tym dniu urzędowo złożone na skład i obciążone ustawowo przewidzianymi opłatami celno-składowymi.

Wszystkim eksporterom, którzy przesyłają towary do Kongo Belgijskiego przez Matadi, zaleca się dbanie o terminowe przekazanie dokumentów załadowczych.

9. Nieograniczony załadunek towarów do Takoradi (Złote Wybrzeże) "Transport" Nr. 15

Z początkiem roku 1930 różne linie żeglugowe postanowiły, ze względu na przepełnienie portu Takoradi, przesyłki tam skierowane będą przyjmowane przy zastosowaniu pewnych ograniczeń. Obecnie sytuacja polepszyła się do tego stopnia, że ograniczenia powyższe mogą zostać zniesione.

10. Sprawy Żeglugi Śródlądowej.

Zaniedbanie okresu przedwojennego w dziedzinie przewozów śródlądowych na jedynej drodze wodnej, jaką była Wisła, powodowały, że Żegluga śródlądowa nie odgrywała poważniejszej roli w gospodarce narodowej. Żegluga rzeczna w znikomej skali odciążała transport kolejowy. Odzyskanie doskonałej wyposażonej w porty rzeczne i urządzenia przeładunkowe Odry zmieniło ten stan w sposób zasadniczy. Ogromne zniszczenia w taborze nie pozwoliło jednak od razu na pełne wyzyskanie tego najtańszego środka przewozu. Poza tym pełniejszemu wykorzystaniu istniejących możliwości na tym odcinku stały w poprzednich latach na przeszkodzie:

- a) brak planowania w przewozach śródlądowych,
- b) " jednolitej organizacji, obejmującej całość transportów śródlądowych,
- c) stawki taryfy Żeglugi Śródlądowej stały na poziomie stawek kolejowych, nie przejmując konkurencji z kolejami żelaznymi.

Z doświadczeń pierwszych lat gospodarki śródlądowej wyciągnięto odpowiednio wnioski i w ubiegłym roku po raz pierwszy zastosowano planowanie do przewozów rzecznych, starając się uchwycić określone ładunki w określonych portach. W ten sposób poważna luka została wypełniona i chociaż jeszcze planowanie to jest niedoskonałe, dalsze przemiany, jakie nastąpiły w samej organizacji przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej pozwoliły na coraz lepsze rozplanowanie przerzutu towarów drogami rzecznyymi.

W ubiegłych latach istniały dwa niezależne przedsiębiorstwa - Państwowa Żegluga n/Odrze i Państw. Żegluga n/Wiśle, prowadzące oddzielną działalność na przydzielonych im odcinkach. Od stycznia br. nastąpiło połączenie obu wymienionych w jedno przedsiębiorstwo, pod nazwą - Państwowa Żegluga Śródlądowa z siedzibą we Wrocławiu, Oddziałami w Warszawie i Wrocławiu, Ekspozyturami w Szczecinie i Gdańsku, oraz placówkami w portach rzecznych.

Wyrazem ujednoczenia działalności w dziedzinie transportów rzecznych i chęci uaktywnienia tychże transportów jest opracowanie i wydanie nowej Tymczasowej Taryfy Towarowej Żeglugi Śródlądowej, obowiązującej od 15.3.br.

Taryfa ta w sposób wyczerpujący i przejrzysty ujmuje całość zagadnienia i obejmuje następujące rozdziały:

- I. Postanowienia wstępne
 - II. Postanowienia przewozowe
 - III. Postanowienia taryfowe
 - IV. Przewóz przesyłek w komunikacji kolejowo-wodnej.
 - V. Wykaz opłat dodatkowych.
 - VI. Tabele opłat przewozowych.
 - VII. Wykaz odległości taryfowych.
- Wzór konsumentu rzeczno-
Wzór formularza zamówienia statku do przewozu.

Podstawą stosowania Tymczasowej Taryfy Towarowej Żeglugi Śródlądowej jest Klasyfikacja Towarów zawarta w Taryfie Towarowej P.K.P. Część I z dnia 1.1.1950 r.

Zaszeregowane w/g tej klasyfikacji do pewnych klas wagonowych taryfy kolejowej towary są zdeklasyfikowane w Taryfie Żeglugowej do najniższych klas wagonowych Taryfy Kolejowej, przy czym stawki tej ostatniej obniżone są w taryfie żeglugowej od 20 do 3, w zależności od rodzaju towaru. Taryfa więc Śródlądowa przejmuje pełną konkurencję z kolejami żelaznymi.

O ile chodzi o postanowienia przewozowe, to stwierdzamy niewłaściwość przyjęcia czasu rozpoczęcia ładowania w porcie morskim.

§ 5 p.9 - 2 podaje, że zawiadomienie o gotowości za- względnie wyładunku towaru w ustalonym miejscu winno być doręczone zainteresowanemu w portach morskich w dzień powszedni od 7-ej do 12-ej godziny,

§ 5 p.5b czas rozpoczęcia za- wyładowania liczy się w portach morskich od godz.13-ej dnia, w którym doręczono zawiadomienie o gotowości do za- wyładowania.

Ze względu na czas pracy zmian ekip robotniczych w porcie (7-u, 15-ta, 23-cia) czas rozpoczęcia winien liczyć się od godz.15-tej, gdyż w praktyce rozpoczęcie pracy przy za-wyładunku barki nie będzie możliwe o godz. 13-tej i z góry odbiorca względnie załadowca skazany jest na poniesienie kosztów postoju przez 2 godziny.

Punkt ten musi być odpowiednio skorygowany i dostosowany do pracy portu.

W Dyrekcji Morskiej f-my C.Hartwig w Gdyni Oddział Koordynacji zajmuje się specjalnie zagadnieniami żeglugi śródlądowej. Głównym zadaniem tego Oddziału jest badanie możliwości zwiększenia przewozów rzecznych przez przerzucenie większej niż dotychczas ilości towarów na transport rzeczny. Praca Oddziału polega na wytypowaniu towarów nadających się do przewozu rzeczno- przeprowadzeniu kalkulacji przeładunku i przewozu i uzgodnieniu z zainteresowanymi Centralami Handlu Zagranicznego sprawy przejścia na ten środek transportu. W sprawach związanych z transportem rzeczno- Oddział Koordynacji udziela wszelkich, wyczerpujących informacji

Podwyżka austriackiej taryfy tranzytowej.

Nr IV Nawiązując do notatki pod powyższym tytułem, zamieszczonej w BICH z dnia 20 kwietnia 1950 r. na str. 4-ej podajemy, że we wierszu 3-cim od dołu podano omyłkowo współczynnik 0,3 - zamiast prawidłowego, który równa się 3.

Oddział Morski Polskiej Izby Handlu Zagranicznego w Gdyni.

Dekretem Rady Ministrów z dnia 28.11.1949 r. została utworzona Polska Izba Handlu Zagranicznego z siedzibą w Warszawie. P.I.H.Z. otworzyła ostatnio swój Oddział Morski w Gdyni, ul. Pułaskiego Nr 8, II p.

W myśl Art.5 ww. Dekretu do zakresu działania P.I.H.Z. między innymi należy:

- pkt.7 "wykonywanie czynności izb przemysłowo-handlowych oraz izb handlowych na zasadzie umów między Rzeczpospolitą Polską lub kontrahentami polskimi, a obcymi państwami lub kontrahentami, albo na zasadzie międzynarodowych zwyczajów handlowych, w szczególności wydawanie zaświadczeń o polskim pochodzeniu towarów eksportowanych, legalizacja faktur, wydawanie polskim organizacjom i przedsiębiorstwom handlu zagranicznego certyfikatów, świadectw i zaświadczeń co do wykonywanych przez nie funkcji, obrotów i innych okoliczności istotnych dla stosunków handlowych z zagranicą",
- pkt.8 "zbieranie i ogłaszanie polskich zwyczajów handlowych oraz ich stwierdzanie w sprawach pozostających w związku z handlem zagranicznym."
- pkt.9. "udzielanie zagranicznym organizacjom, instytucjom i przedsiębiorstwom informacji w zakresie polskiego handlu zagranicznego."
- pkt.13 "wnioskowanie i opiniowanie w sprawach przedsiębiorstw trudniących się w Polsce zastępstwem stron przy odbiorze i zdawaniu towarów przy stwierdzaniu opakowania, wagi, ilości i jakości, czuwanie nad działalnością tych przedsiębiorstw, tudzież wnioskowanie i opiniowanie w sprawach korzystania z usług takich przedsiębiorstw za granicą przez przedsiębiorstwa polskie."
- pkt.14 "powołanie i prowadzenie przy Izbie, na zasadzie odrębnego regulaminu, Kolegium Arbitrów do rozstrzygania sporów wynikłych w związku ze stosunkami handlowymi albo transportem między stronami polskimi a zagranicznymi, a poddanych umownie orzecznictwu tego Kolegium, tudzież czuwanie nad wszelkimi polskimi sprawami arbitrażowymi zagranicą."
- pkt.15 "składanie władzom wniosków w sprawie standaryzacji artykułów eksportowych oraz ich składowania, opakowania, znakowania i transportu".

Zwracamy szczególną uwagę na w/w postanowienia, wchodzące w zakres kompetencji P.I.H.Z., a mające poważny wpływ na przebieg naszego eksportu i importu.

Oddział Morski P.I.H.Z. wystawia bezpośrednio świadectwa pochodzenia towaru, wydaje zaświadczenia o nieistnieniu na Wybrzeżu przedstawicielstw i konsulatów pewnych państw oraz udziela wszelkich informacji odnośnie spraw wchodzących w zakres kompetencji P.I.H.Z.

Po rozpoczęciu pracy przez Oddział Morski P.I.H.Z. utworzono Sekcję Morską, która jest organem kolegialnym, posiadającym głos doradczy dla Izby. W miesiącu ubiegłym rozpoczęły również pracę Komisje Weryfikacyjne Ekspertów: 1) Branżowa i 2) Usługowa oraz Komisja Taryfowa.

12. Właściwa interpretacja dokumentów bankowych przez międzynarodowego ekspedytora w świetle gospodarki narodowej.

Jednym z najważniejszych i naczelnych zagadnień w międzynarodowym handlu zamorskim jest szybkie, sprawne i prawidłowe zrealizowanie umowy kupna i sprzedaży, zawartej między importerem a eksporterem. W dawniejszych czasach regulowanie przez importera należności za towar nie było odpowiednio zorganizowane i połączone było z pewnym ryzykiem tak dla importera, jak i dla eksportera. Zapłata za towar następowała zwykle z góry przy odbiorze dokumentów załadowniczych z Banku, a co za tym idzie po upływie dłuższego czasu od chwili załadowania i wysłania towaru przez eksportera. Tak jeden, jak i drugi sposób regulowania należności nie był właściwy. W pierwszym przypadku importer nie był pewny, czy otrzyma towar odpowiadający warunkom zawartego kontraktu, natomiast w drugim przypadku importer musiał czekać na swoją należność dłuższy okres czasu, jaki potrzebny był na przesłanie dokumentów załadowniczych przez jego Bank do Banku eksportera. Z biegiem czasu, przy coraz większym rozwoju handlu zamorskiego, zagadnienie to musiało zostać rozwiązane w sposób, który potrafiłby zabezpieczyć interesy obydwóch kontrahentów. Rzecz jasna, że sposób zapłaty, należności za towar musiał zostać oparty na pomocy i pośrednictwie Banku, który można powiedzieć - stał się osią transakcji zawartej pomiędzy importerem a eksporterem. Dlatego też cały problem zapłaty za towar został skoncentrowany na banku, upoważnionym przez importera do ułatwienia wszelkich czynności finansowych, związanych z nabyciem towaru. Tym nowym czynnikiem, regulującym właściwy sposób zapłaty za towar, stała się t.zw. akredytywa dokumentowa, obecnie szeroko stosowana w handlu zamorskim. Akredytywa dokumentowa jest to wyznaczenie i sformułowanie przez importera pewnych warunków, jakie musi wypełnić eksporter w celu otrzymania zapłaty za towar. Najczęściej obecnie spotykana jest akredytywa nieodwołalna, potwierdzona, która jest wiążącą dla banku i nie może zostać bez zgody zainteresowanych stron cofnięta lub zmieniona. Akredytywa ta zawiera zwykle następujące dane:

1. Nr akredytywy,
2. stwierdzenie, że jest nieodwołalna i przez bank potwierdzona,
3. nazwę banku, w którym została otwarta i na czyje zlecenie,
4. nazwę i adres beneficjenta (eksportera), na którego została wystawiona,
5. wysokość sumy, która w żadnym wypadku nie może zostać przekroczona,
6. terminowość akredytywy (termin i miejsce jej ekspirowania),
7. wyszczególnienie dokumentów, jakie winien dostarczyć eksporter i sposób ich wystawienia,
8. nazwę, ilość i cenę jednostkową towaru,
9. nazwę portu załadowniczego,
10. nazwę portu przeznaczenia.

Z tym rodzajem akredytywy prawie zawsze spotyka się obecnie w międzynarodowej spedycji dysponent, na którym ciąży obowiązek dopilnowania i spełnienia wymienionych w akredytywie warunków, mieszczących się oczywiście w ramach działalności ekspedytora. Jest rzeczą zrozumiałą, że

obowiązkiem dysponenta będzie dopilnowanie i wystawienie dokumentów załadowczych zgodnych z warunkami akredytywy, natomiast wystawienie odnośnych faktur, trat, oraz dostarczenie odpowiedniego towaru, żadanego przez importera i nadającego się do transportu morskiego, należy do eksportera. Eksporter przysyłając do ekspedytora kopię potwierdzonej przez bank akredytywy, wystawionej w obcym języku, żąda od niego nadesłania w odpowiednim terminie, t.zn. jeszcze przed upływem ekspirowania akredytywy, prawidłowo wystawionych dokumentów załadowczych, które bez żadnych trudności będzie mógł zdyskontować w banku. W tej sytuacji ekspedytor, będąc całkowicie odpowiedzialnym przed swym zleceniodawcą za prawidłowe wystawienie dokumentów załadowczych, musi posiadać obok znajomości języka, w jakim została wystawiona akredytywa, dość duże wiadomości z dziedziny maklerstwa, klauzul konosamentowych, ubezpieczenia towarów oraz uzansów portowych i celnych, jakie istnieją w poszczególnych krajach. Ekspedytor winien dbać zatem nie tylko o to, aby bank przyjął od eksportera dokumenty załadowcze bez zastrzeżeń, lecz również powinien znać trudności, na jakie może napotkać importer w porcie wyładowniczym na skutek niemieszczenia na konosamencie wymaganych zwyczajowo klauzul.

Ww. warunki akredytywy muszą być przedmiotem wnikliwej i fachowej interpretacji ekspedytora. Mogłoby się zdawać, że niektóre z wymienionych warunków, jak n.p.: Nr akredytywy, jej potwierdzenie, wysokość sumy, nie są istotne i nie wymagają ze strony ekspedytora większej uwagi. Chcemy tutaj właśnie wyprowadzić z błędu zainteresowanych dysponentów, niejednokrotnie popełniających na tym odcinku pomyłki. Mianowicie zdarza się często, że importer po zawarciu transakcji na dostawę większej ilości towarów partiami, wystawia na poszczególne partie akredytywy, mogące różnić się od siebie warunkami. W jednej z tych akredytyw importer może nie wymienić szczególnych warunków, lecz powołać się na numer poprzedniej innej akredytywy, na podstawie której należy wystawić dokumenty. Niezwrócenie przez ekspedytora bacznej uwagi na numer akredytywy pociągnie za sobą niewłaściwe wystawienie dokumentów i odrzucenie ich przez bank.

Ważną również rzeczą jest potwierdzenie akredytywy przez bank, uwiarygodnione na kopii akredytywy, którą zwykle otrzymuje ekspedytor. Jeśli potwierdzenia takiego nie ma, ekspedytorowi nie wolno wysyłać towaru, chyba, że zleceniodawca wysyłkę wyraźnie zleci. Wysokość sumy, na jaką została wystawiona akredytywa nie może być pod żadnym warunkiem przekroczona, za wyjątkiem tych wypadków, w których wysokość kredytów lub ilość towarów, wzgl. cena jednostkowa, wyraźnie określona jest słowem "circa (about)".

Dopuszczalna wówczas różnica in plus lub in minus nie może przekraczać 10% podanej ilości towaru, kwoty kredytu lub ceny jednostkowej. Przy towarach oznaczonych, idących luzem, dopuszczalna jest różnica 3% nawet, jeśli w akredytywie dokładnie wymieniona jest ilość towaru. Przy transakcjach sprzedaży f.o.b. otwierający akredytywę, często stawia do niej pewną ściśle określoną sumę na koszty frachtu morskiego, żądając przedstawienia konosamentu "freight prepaid". Jeśli rzeczywisty koszt frachtu morskiego przekracza wstawioną do akredytywy sumę, ekspedytor w takim wypadku zwykle zwraca się do swego zleceniodawcy z prośbą o decyzję, względnie o wyrażenie zgody na wysyłkę trochę mniejszej ilości towaru, w ramach otwartego kredytu. Wysokość kredytu określonego w akredytywie musi pokrywać się z ilością zleconej przez eksportera wysyłki towaru, na co winien ekspedytor zwrócić specjalną uwagę i w wypadku niezgodności niezwłocznie powiadomić swego zleceniodawcę.

Dostarczenie dokumentów do banku przez eksportera musi mieć miejsce najpóźniej w ostatnim dniu ekspirywania akredytywy. Po tym terminie bank nie będzie honorował dokumentów, nawet wtedy, gdyby wysyłka towaru nastąpiła przed upływem akredytywy. Niejednokrotnie w akredytywie podane są dwa terminy: jeden dla wysyłki towaru, drugi dla przedstawienia dokumentów. Obydwa terminy muszą zostać przez ekspedytora dotrzymane. Jednym prawie zawsze spotykanym warunkiem akredytywy jest wystawienie kompletu konosamentu czystego (full set of clean on Board Bills of Lading), stwierdzającego, że towar został załadowany na statek. Komplet konosamentu oznacza, że należy wystawić przynajmniej dwa lub trzy oryginały, przy czym oznaczenie 2/2 albo 2/3 rozumie się jako "dwa z dwóch" względnie "dwa z trzech oryginałów". I tutaj spotykamy się często z następującym warunkiem akredytywy: "statement signed by the agents of the shipping company and the captain of the carrying vessel evidencing that one copy of the Bill of Lading and one invoice copy have been forwarded by shipbox with the goods" (Oświadczenie podpisane przez agentów biura okrętowego i kapitana tegoż statku, stwierdzające, że jeden egzemplarz B/L i jedna kopia rachunku były wysłane pocztą okrętową razem z ładunkiem). Pod słowem "copy of the Bill of Lading" nie należy rozumieć kopii konosamentu, lecz egzemplarz konosamentu - to znaczy jego oryginał. Określenie kopii konosamentu w akredytywie będzie zawsze wyraźne i określone słowami: "copy not negotiable". Nie wszystkie jednak konosamenty są jasno zredagowane i zdarza się często, że stwierdzenie załadowania towaru na statek jest określone słowami: "shipped in and upon the s/s" lub "shipped in the vessel" lub "shipped on board of the s/s.....", po czym w dalszym ciągu figurują klauzule: "shipped.....on board of the s/s.....or upon any other ship substituted or following....." (załadować na stateklub na każdy inny zastępczy statek.....) lub "shipped.....on board of the s/s.....or substitute or same but in following voyage" (załadować.....na statek.....albo zastępczy, albo na ten sam w następnej podróży). Jest zrozumiałym, że bank nie będzie honorował tego rodzaju konosamentu i będzie domagał się wykreślenia wyżej podanych klauzul, co winien zrobić makler przykładając swoją pieczęć i parafę. Tak samo bank odrzuci konosament z klauzulą "receive or shipment" względnie "alongside". Tutaj musimy pamiętać, że najbardziej formalnymi pod tym względem są banki angielskie, które domagają się umieszczenia na konosamencie wyraźnej klauzuli "on board". Konosament czysty "clean" nie może również zawierać żadnych uwag, wniesionych przez maklera odnośnie opakowania towaru. Umieszczenie przez maklera na konosamencie uwagi "weak packing" (słabe opakowanie lub tym podobnej, może spowodować, że bank dokument taki odrzuci jako nieczysty. Maklerzy stojąc w obronie armatora starają się często zabezpieczyć przed odpowiedzialnością za uszkodzenie towaru podczas transportu morskiego, przez przykładanie na konosamentach pieczętek z następującymi zastrzeżeniami: "not responsible for breakage and leakage" lub "weight unknown". Uwagi te nie wpływają wprawdzie na czystość konosamentu, gdyż wyłączone z ogólnych klauzul konosamentowych, jednakże dodatkowe umieszczenie może nasunąć bankowi podejrzenia, że opakowanie towaru było niezadawalające. Dlatego niektóre banki, a szczególnie angielskie kwestionują ten rodzaj konosamenty, opóźniają i utrudniają w ten sposób eksportera w realizowanie akredytywy. Z tym zagadnieniem ekspedytor spotyka się prawie codziennie i chcąc otrzymać czyste konosamenty, składa maklerowi jakiegoś rodzaju deklarację, który zobowiązuje eksportera do pokrycia wszelkich szkód i strat, które poniesie armator na skutek słabego opakowania towaru. Wymagane przez banki akredytywy konosamenty "through B/L-s to order and endorsed in blank" nie mogą być zastąpione przez dwa konosamenty, t.zn.: jeden wystawiony do portu przeładunkowego, drugi od portu przeładunkowego do portu przeznaczenia. W tym wypadku bank będzie honorował tylko jeden konosamen-

bezpośredni, z którego wyraźnie wynika, w jakim porcie będzie miał miejsce przeładunek. Określenie "to order and endorsed in blank" oznacza, że konosament musi być wystawiony na zlecenie załadowcy (on shipper's order) i przez tego załadowcę indosowany. W danym wypadku figurować musi na konosamencie jako załadowca beneficjent akredytywy. Ten sposób wystawiania konosamentu jest najczęściej używany ze względu na jego łatwą zbywalność, t.zn., wszelkie prawa wynikające z konosamentu przechodzą z indosenta na osobę, której konosament został wręczony. W akredytywach wystawionych przez importerów tureckich często wymagane są konosamenty wystawione na zlecenie załadowcy i indosowane na określony bank. (Connaissance, jeu complet, propre "on board" établi a ordre et endosse a l'ordre de la Banque.....). Bank ma prawo odrzucić konosamenty, jeśli takowe przez złą interpretację wspomnianej klauzuli zostały wystawione bezpośrednio na zlecenie określonego na akredytywie banku).

W myśl zarządzeń tureckich władz celnych, przy tego rodzaju konosamentach musi figurować na konosamencie klauzula: "notify" z podaniem rzeczywistego odbiorcy, gdyż w przeciwnym wypadku władze tureckie mogą odmówić zezwolenia wyładunku towaru. Umieszczenie tej klauzuli, niewymaganej akredytywą, jest honorowane przez bank, który z tego tytułu nie będzie robił żadnych zastrzeżeń.

Przy wysyłkach towaru do Izraela importerzy palestyńscy wstawiają do akredytywy następującą klauzulę: "Unloading at Jaffa or at any Syrian, Lebanon, Egypten or Trans Jordan port prohibited and steamer on route to Israel is not to call at the above ports" (Przeładunek w Jaffie, lub w jakimkolwiek porcie Syrii, Libanu, Egiptu czy Transjordanii jest zakazany i statek będący w drodze do Izraela nie może zawinąć do ww. portów). Warunek ten musi zostać umieszczony w konosamencie i parafowany przez maklera.

Innym warunkiem akredytywy może być przedstawienie konosamentu wystawionego na odbiorcę "issued on the order of the buyer". Rzecz jasna że jako odbiorcę należy rozumieć osobę lub firmę, na której polecenie została akredytywa otwarta. Jeśli obok tego z pewnych względów importer żąda na konosamencie "shippers in neutral name" jako załadowca nie może figurować eksporter. W każdej prawie akredytywie importerzy dbając o bezpieczny przewóz towaru wyraźnie zaznaczają, że przeładunek jest dozwolony lub nie (transshipment is allowed, not allowed). Niedotrzymanie tego warunku przez ekspedytora spowoduje w konsekwencji odrzucenie dokumentów przez bank, który w takiej sytuacji może przyjąć je tylko na własne ryzyko eksportera. Przy transakcjach f.o.b. warunki akredytywy przewidują nieraz "shipment charter coaster". W tych warunkach bank odmówi zdyskontowania konosamentów, z których wynika, że towar został wysłany niewłaściwym statkiem. W powyższym wypadku dysponent musi również zwrócić uwagę na umieszczenie przez maklera klauzuli "freight payable at destination", gdyż często na konosamentach, dotyczących statków czarterowanych przez odbiorcę, klauzula ta zostaje przez maklera w naszych portach pominięta. Z powyższych uwag wynika, że przed wysyłką konosamentu do eksportera, ekspedytor musi dokładnie przeanalizować go i sprawdzić, czy konosament odpowiada warunkom akredytywy. Ważną tutaj rzeczą będzie sprawdzenie go pod względem formalnym t.zn., czy umieszczona jest właściwa data załadowania towaru na statek, przy czym pomiędzy tą datą, a datą dostarczenia konosamentu do banku musi być tylko taka różnica, jaką usprawiedliwia odległość miejsca załadowania towaru od miejsca zapłaty. Podpis na konosamencie winien być ręczny z odróżnieniem od "faximile", nie uznawanej przez bank.

Obok konosamentu ważnym dokumentem jest polisa asekuracyjna, wymagana w akredytywie przy transakcjach c.i.f. Wymienione w akredytywie ryzyka transportowe, od których należy ubezpieczyć towar, muszą figurować na polisie asekuracyjnej. Banki angielskie kwestionują nieraz polisy asekuracyjne z klauzulą "all risks", żądając wyszczególnienia ryzyk zawartych w treści akredytywy. Jeśli w akredytywie nie wymieniono żadnych ryzyk transportowych, eksporter winien dostarczyć taki dokument ubezpieczeniowy, jaki uzna bank za dostatecznie pokrywający ryzyka transportowe. Eksporter ubezpieczając towar winien tu wziąć pod uwagę jego właściwości technologiczne. Często zagraniczni importerzy wymagają wstawienia do polisy klauzuli: "warehouse to warehouse clause", o której powinni należycie pamiętać polscy importerzy i odpowiednio ją wykorzystywać na rzecz krajowych odbiorców. Suma na jaką należy ubezpieczyć towar nie może być w żadnym razie niższa od sumy wartości towaru c.i.f., t.zn. od sumy faktury. Zwykle importer żąda wstawienia do polisy sumy większej o 10% od tej, na jaką opiewa faktura. Wymagana akredytywą klauzula: "claim payable in....." musi figurować na polisie, gdyż w przeciwnym wypadku bank nie będzie honorował dokumentu.

Nazwa i ilość towaru w polisie nie może różnić się od danych, jakie figuruje na konosamencie i fakturze. Data wystawienia polisy i dokumentu przewozowego powinna być zgodna.

Wyżej omówione w grubszych zarysach dokumenty załadowcze, opracowane z całą znajomością rzeczy przez ekspedytora, stanowią dla eksportera silny fundament finansowy, umożliwiając mu rozwój przedsiębiorstwa w ogólnych ramach gospodarki narodowej. Ta duża odpowiedzialność ekspedytora międzynarodowego przed zleceniodawcą, a tym samym i Skarbem Państwa, jest przyczyną, że odnośne czynniki państwowe kładą obecnie cały nacisk na jak najlepsze i jak najlepsze wykszolenie odpowiednich kadr, które będą mogły niezawodnie i bez zarzutu wypełnić swe zadanie i tym samym umożliwić trwały rozwój naszego handlu zagranicznego.

13. T.S.Chacaturov "Osnowy ekonomiki żelaznodorożnego transporta"

Część I książki T.S.Chacaturova "Podstawy ekonomiki transportu kolejowego" - (wyd. Transzeldoroddat, Moskwa 1946 r.) zaopatrzona jest w szeroki wstęp, poświęcony ogólnemu rozwojowi transportu. Rozdziały I, II, VIII i IX omawiają zagadnienia transportu, jak: wydajność i dochodowość, koszty własne, systemy rozrachunku, systemy planowania przewozów i struktura masy ładunkowej. Rozdziały V, VI i VII zawierają raczej materiał informacyjny, przedstawiający rozwój transportu kolejowego zagranicą w Rosji carskiej i w Z.S.R.R.

Problemy omawiane przez autora są udokumentowane przykładami, wzorami i zestawieniami cyfrowymi, opartymi na doświadczeniach praktycznych i na literaturze. Analiza poszczególnych zagadnień przeprowadzona jest wczesnon stronnie i bardzo wnikliwie. Autor opiera się przede wszystkim na tezach ekonomii politycznej socjalizmu.

Warto podkreślić, że znaczna część książki może być uważana nie tylko jako wstęp do ekonomiki transportu kolejowego, lecz również i do ekonomiki transportu morskiego.

Książka ta zasługuje na szerokie rozpowszechnienie wśród interesujących się zagadnieniami transportu.

