

W. S. H. M.

Telefon Centralny 17550713

BIULETYN

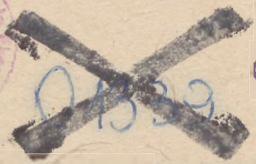
EKONOMICZNY C. HARTWIG S. A.

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



01182



Numer VI.

Gdynia, dnia 20 czerwca 1950

Treść	Strona
1. Biuletyn rynku frachtowego	1
2. Zmiana nazwy portu indonezyjskiego	4
3. Wstrzymanie przesyłek bezpośrednich do Tasmanii	4
4. Modernizacja tureckiego portu Istambuł	4
5. Odprawa towarów w portach australijskich	4
6. Przepisy dla wysyłki towarów do U.S.A.	4
7. Uwagi o poradnictwie transportowym	6
8. Działalność przedsiębiorstw kontrolnych i zaprzysiężonych rzeczoznawców	7
9. Interpretacja klauzul c.i.f. i f.o.b.	10
10. Przewozy towarów systemem potokowym (Morskiej Flot)	16

1. Biuletyn rynku frachtowego (Fairplay Nr 3.496 z dnia 25.V.1950r.)

W ciągu ostatniego tygodnia na rynku frachtowym czarterowano jedynie dorywczo i stawki frachtowe kształtowały się raczej na korzyść załadowcy niż armatora. Ministerstwo Zaopatrzenia w Anglii poszukiwało ładunków dla swych trampów, przy czym stawki wykazywały małą rentowność. Przed wszystkim interesowano się ładunkami zboża z Kanady.

Tonaż rynku australijskiego jest już całkowicie zacarterowany na okres sierpień/wrzesień.

Nie podaje się nowych kontraktów na przewóz zboża radzieckiego z portów Morza Czarnego. Zastój panuje także na rynku La Platy.

Węglowy rynek Płd.-Afrykański nadal czarteruje, chociaż stawki wykazują niżkę - za przewozy do Takoradi - lipiec - z sh 31/3 na sh 31/- przy stawce sh 35/6 na dwie bezpośrednie podróże do Karachi w czerwcu. W Chittagong czarterowano tonaż przy stawce sh 50/- na okres lipiec/sierpień, dla statków przychodzących pod balastem z Adelajdy. Przy statkach załadowanych płacono stawkę sh 42/6.

Stawki za przewóz rudy z Lourenco Marques do Montrealu lub Sorel wynosiły \$ 6.75 na okres czerwiec/lipiec, zaś do portów Northern \$ 7, w tej samej relacji, stawka z Durbanu wynosiła \$ 6.55.

Na Dalekim Wschodzie zacarterowano tonaż na przewóz rudy z Lungun do Japonii przy stawce niżkowej sh 26/6, na warunkach f.i.o. Ze względu na brak ładunków statki te odbywają część drogi pod balastem np. z Bombaju do Lungun lub w dalszej relacji z Japonii na Płn.Pacyfik. Nowa Kaledonia zakontrautowała przewóz rudy chromowej do portów Northern Range przy stawce \$ 10. Fosfaty zabukowano z Wysp Oceanicznych lub Nauru do Australii po stawce sh 39/-.

Baltic Committee nie podaje żadnych notowań na przewóz zboża z obszaru St.Lawrence (Northern Range oraz z Gulu, prócz statku, który zacarterowano z Gulu do Indii przy stawce niezmienionej sh 80/- czerwiec zacarterowano również statki na przewóz zboża z St.Lawrence do Irlandii po stawce sh 8/9 za qr. Timber Control zacarterował tonaż na przewóz drzewa z Wsch.Kanady do portów Wielkiej Brytanii po stawce sh 185/- i 190/-

Amerykańskie transakcje węglowe ograniczały się do przesyłek do Rio de Janeiro, za które załadowcy Hampton Roads płacili \$ 5.65 i \$ 6.50 przy czym ostatnia stawka płatna jest w walucie obiegowej Brazylii w celu. Statek powracający z Victorii do Baltimore z ładunkiem rudy pobiera stawkę \$ 4.75.

Przewozy zboża z Gulu do Holandii kontraktowano przy stawce \$ 7,2 do Triestu dla 2 statków przy stawce \$ 7.75. Kuba zacarterowała tonaż na przewóz cukru do Rotterdamu po stawce sh 65/6 - zaś przewozy do Wielkiej Brytanii pozostały niezmienione - sh 60/- w czerwcu.

Na rynku La Platy zacarterowano jedynie 4 statki włoskie do Włoch Zachodnich po stawce \$ 6.20 oraz 2 statki do Japonii \$ 9. Stawki na przewóz zboża z Płn.Pacyfiku do Wielkiej Brytanii ulegały zmianom - sh 60/-, w czerwcu sh 55/- na warunkach f.i.o., zaś załadowcy notują obecnie sh 62/6.

Przewozy węglowe wykazywały słabe ożywienie - notowano stawki

z Cardiff do Buenos Aires sh 20/3, zaś bezpośrednio do Genui dla statku brytyjskiego o nośności 7.000 - 6.100 ton sh 22/- i z Humber do Włoch Zach. sh 22/6 i 23/-.

Notowania stawek frachtowych.

1. Rouen i Le Havre - Northern Range "Shelburne Country" 7.000 t. £ 3.75 z opcją dla Gelfu £ 4 na warunkach f.i.o. szyny stalowe, natychmiast.
2. Huelva - Rotterdam, parowiec włoski 7.500 t. sh 20/-, piryty, natychmiast.
3. Rotterdam - Pireus, parowiec 7.500 t. sh 27/-, węgiel, początek czerwca.
4. Rotterdam-Genua - Savona-Spezia, parowiec 8.200 t. sh 20/-, węgiel, czerwiec.
5. Bona-Wielka Brytania, parowiec 9.600-9.700 t. sh 21/-, ruda żelazna, czerwiec.
6. Cardiff-Zach.Włochy, "Baron" 5.000 t. 5%, sh 22/- dla opcji Neapol-Sycylia, sh 22/6, węgiel, początek czerwca.
7. Kask-Wsch/Płd.Wybrzeże Wielkiej Brytanii, Kanał Bristol, parowiec fiński, 1000 standartów sh 128/- za standard, tarcica, 2 podróże z początkiem czerwca.
8. Szczecin-Wsch.Wybrzeże Wielkiej Brytanii, parowiec norweski, 194.400 stóp sześć. ang.sh 77/6 za 216 stóp sześć.ani., kopalniaki, maj.
9. Humber-Genua albo Savona, parowiec brytyjski, 5.000/5.400 t., sh 23/- węgiel, czerwiec.
10. Lobito-Caronte, parowiec 3.500 t. sh 45/- na warunkach f.i.o. koncentraty cynkowe, czerwiec/lipiec.
11. Sfax albo Susa - Glasgow, parowiec 1.500 t. sh 70/- przy jednym porcie załadowniczym, 72/6 przy obu portach załadowniczych, trawa morska, maj.
12. Szczecin i Swinoujście - Japonia, parowiec 9.500 ton, 10%, sh 60/- i 62/- dwa porty załadownicze, sole potasowe czerwiec.
13. Szczecin - Japonia, parowiec 8.500/9.000 t., sh 60/- na warunkach f.i.o., sole potasowe, koniec czerwca.
14. Cassablanca albo Saffi - Cape Town "Rosa Corrado" 9.000 ton 10% sh 31/- z opcją Durban 32/6, fosfaty czerwiec.
15. Hamburg - Ardrosan "Caicoa", 4.000 t. sh 21/- na warunkach f.i.o., złom, maj.
16. Finlandia-Wsch. i Płd.Wybrzeże Wielkiej Brytanii, parowiec niemiecki 270 standartów, sh 135/- za standard, przy bazie Londyn, dolna strefa tarcica - 2 podróże z początkiem czerwca.
17. Gelf- Amsterdam lub Rotterdam, parowiec brytyjski 9.000/9.200 t. £ 7.25, wolny wyładunek, zboże, czerwiec.
18. Kuba - Wielka Brytania "Derrynane" 8.500 ton, 5%, sh 60/- opcja załadownicza Santo Domingo sh 55/-, cukier, czerwiec.
19. Gelf - Triest, parowiec 9.000 t, 10% £ 7.75, zboże, maj.

20. Wyspy Oceaniczne lub Nauru - Victoria lub Płd. Nowa Walia, "Avismere",
9.000 t., 10%, sh 39/-, fosfaty, czerwiec.

"Time chartery":

1. "Mabella" 3.545 TDW, \times 15.000 miesięcznie - jeden rejs okrężny
Indie Zach. dostawa Northern Range, natychmiast.
2. "Haligonian" 10.300 t.d.w., sh 16/6, podróż wyjściowa, dostawa Londyn
redostawa Zatoka Perska.
3. "Dorrington Court" 10.800 t.d.w. sh 12/6, jedna Płn. Amerykańska
podróż okrężna, dostawa Hamburg, natychmiast, redostawa Wielka Bryta-
nia/Kontynent.
4. "Aldington Court" - 9.965 t.d.w. sh 15/9, jedna Zach. Afrykańska
podróż okrężna, dostawa Hamburg, czerwiec, natychmiast.
5. "Suncrest" - 9.960 t.d.w. sh 13/6, podróż wyjściowa, dostawa Londyn,
maj, redostawa wschodnie porty Morza Śródziemnego.

Wiadomości z rynku tankowców.

Rupert o rynku tankowców z dnia 19.5.50 r. tow. Howard Moulders and Partners Ltd. donosi, że dla ładunków ropy kontraktowanych na miesiąc lipiec, większość czarterujących wskazuje na bniżkę stawek dla podróży jednostkowych. Stawki dla podróży konsekwentnych na przeciąg 12 miesięcy pozostają na dotychczasowym poziomie.

Rynek angielski nie jest obecnie zainteresowany w przewozach ropy z Morza Karaibskiego, dopóki nie ustabilizują się warunki załadawcze w tamtejszym rejonie.

Istnieje duży popyt na rynku, przy czarterowaniu "brudnego tonażu" dla przewozów z Zatoki Perskiej do Francji i Włoch. Stawki kształtują się tutaj o 35 - 38% poniżej poziomu stawek ustanowionych przez U.S.M.C.

Lotniczy rynek frachtowy.

Panuje dalsze ożywienie na rynku frachtowym, szczególnie na odcinku przewozów krótkodystansowych - jak np. przewóz świeżych owoców. Część tonażu zacarterowano już wcześniej na letnie przewozy, a teraz wysuwa się zagrożenie czarterowania pomocniczego - typowane aparaty typu "Viking" i "Dakota".

Towarzystwo Lambert Brothers przetransportowało cylinder okrętowy o wadze 11 cwt. z Londynu do Curaçao. Przewieziło również przesyłkę prasową na konferencję handlową z Londynu do Harrogate.

Racionalizacja załadunku i wyładunku przy transporcie lotniczym"Transport Nr 22.

Na konferencji technicznej IATA, która odbyła się w Asbury Park w U.S.A. omawiano również usprawnienie załadunku i wyładunku na lotniskach. Koszty przeładunku zostały ostatnio zmniejszone o ca 33% przez mechanizację i odpowiednie zaplanowanie prac oraz urządzeń lotniskowych. Koszt prac "na ziemi" wynosi obecnie 25 do 35% frachtu lotniczego. Przewozy lotnicze są przeciętnie przerzucane 8 razy między lądowymi środkami komunikacji a samolotami.

- 4 -

Przez stworzenie odpowiednich warunków dla transportu lotniczego należy by zredukować tę ilość do dwóch razy. Przedstawiciel władz lotniczych w Nowym Yorku (Port of New York Authority) wyjaśnił, że obecnie nie planuje się rozbudowy lotnisk towarowych, może jednak nastąpić uruchomienie poszczególnych punktów dla przeładunku towarów.

2. Zmiana nazwy portu indonezyjskiego.

Nazwa portu Cheribon została ostatecznie zmieniona na Tjiribon - używanie tej ostatniej obowiązuje przy wystawianiu dokumentów handlowych i transportowych.

3. Wstrzymanie przesyłek bezpośrednich do Tasmanii ("Transport" Nr 2).

Konferencyjne linie żeglugowe, utrzymujące połączenia z Australią, nie przysługują obecnie towarów przeznaczonych dla Tasmanii, przesyłanych na kontenery bezpośrednio i za stawkami bezpośrednimi. Dotyczy to przesyłek do następujących portów: Burnie, Devonport, Hobart, Launceston or Beauty Point, Strahan - z przeładunkiem w Melbourne.

4. Modernizacja tureckiego portu Istambuł ("Fairplay" Nr 3.496).

Jak donoszą, władze tureckie rozpatrują obecnie oferty dotyczące modernizacji portu Istambuł. Projektowane prace dotyczyć będą przede wszystkim rozbudowy nabrzeży i rozbudowy magazynów portowych. Następnie planuje się także budowę falochronu, chroniącego Kadiköy Bay.

5. Odprawa towarów w portach australijskich ("Transport" Nr 20 i 22)

Jak już parokrotnie wspomiano, porty australijskie są tak przepełnione, że odprawa statków trwa dłuższy okres czasu. Długo postoje statków spowodowane są stałym opuszczeniem pracy przez robotników portowych zwanym "rolling strikes". Lokalne władze zdecydowane są ostro to zwaloczyć. Próbuje się też innych środków zaradczych, jak n.p. w Melbourne i Sydney zwiększono ilość robotników portowych.

Stwierdzono oprócz tego, że do "zakorkowania" portów przyczyniło się również używanie przez importerów magazynów portowych, jako długoskładowych. Aby zmusić importerów do szybszego opróżniania magazynów i składowania towarów w głębi kraju, postanowiono znacznie podwyższyć opłaty za składowe w magazynach portowych. Władze celne ze swej strony postanowiły skrócić czas odprawy towarów importowanych.

W związku z powyższym w kołach żeglugowych spodziewana jest obecnie poprawa sytuacji w portach australijskich.

Konferencyjne linie żeglugowe, obsługujące Wielką Brytanię i Australię, uprzedzają załadowców, że dokumenty załadowcze dla przesyłek do portów australijskich, należy przesłać odbiorcom jak najszybciej - najlepiej pocztą lotniczą. Równocześnie zwraca się uwagę załadowcom, aby uprzedzili swoich klientów o tym, że należy wykorzystywać ułatwienia stosowane przez Władze celne i odbierać towar na nabrzeżu, natychmiast po wyładunku.

6. Przepisy dla wysyłki towarów do U.S.A. ("Transport" Nr 19).

Ważną przesyłką do U.S.A., której wartość przekracza 100 dolarów lub w skład której wchodzi towary, podlegające cłu od wartości, musi

być opatrzona w fakturę konsularną - wizowaną przez odpowiedni konsulat kraju pochodzenia. Przesyłki nadchodzące bez faktury konsularnej mogą być importowane na podstawie faktury handlowej, przy czym musi być złożone zobowiązanie, że brakująca faktura konsularna zostanie dostarczona w ciągu 6 miesięcy. Jeżeli to zobowiązanie nie zostanie dotrzymane - do cła może być doliczona kara w wysokości wartości danej przesyłki.

Do każdej przesyłki musi być dołączona lista towarów, dokładnie wyjaśniająca zawartość każdej koli. Urząd Celny może wstrzymać przeprowadzenie odprawy celnej tak długo, dopóki brak listy towarów.

Każdy towar musi stosownie do rodzaju być opatrzony znakiem pochodzenia, napisanym czytelnie i trwale w języku angielskim. Jeżeli towar jest za mały, żeby być znakowany w wymagany sposób, to oznaczenie pochodzenia musi być zamieszczone na bezpośrednim opakowaniu. Jeżeli brak wymienionych cech na towarze, to wymagane znakowanie może zostać przeprowadzone po przedłożeniu towaru Urzędowi Celnemu, na koszt importera. Towary jak np. instrumenty chirurgiczne i dentystyczne, instrumenty naukowe i laboratoryjne nie podlegają powyższym przepisom, t.zn. w wypadku mylnego lub niewystarczającego znakowania muszą być odesłane z powrotem lub zniszczone. Opakowanie zewnętrzne (skrzynki, beczki itp.) musi być również oznaczone miejscem pochodzenia.

Około 10% towaru (conajmniej jednak 1 skrzynka) - podlegającego cłu od wartości musi być dostawiona do specjalnego magazynu celnego, zwanego "appraiser's store". W magazynie tym kontroluje się:

- a) czy wartość towaru zadeklarowana odpowiada wartości cłowej,
- b) czy towar znajduje się w stanie zgodnym z opisem w fakturze,
- c) czy towar jest dokładnie zgodny z listą towarową,
- d) czy towar jest przepisowo znakowany.

Ciężkie maszyny mogą zostać zbadane na koszt importera również na nabrzeżu wyładowniczym. Stosownie do uznania Urzędu Celnego, cła dodatkowe lub kary mogą być nałożone dopiero po upływie paru miesięcy względnie roku od ocenia.

Bardzo szczegółowo opracowane wskazówki dotyczą poza tym odprawy różnych rodzajów towarów. Jeżeli chodzi o cłenie towarów podlegających opłatom od wartości - zwraca się uwagę, że faktury załadowcy (handlowe i/lub konsularne) muszą zawierać następujące dane:

- 1) szczegółowe dane dotyczące dokładnej zawartości i wartości każdej koli,
- 2) dokładny opis towaru. Jeżeli towar składa się nie tylko z jednego materiału, to należy podać materiał dominujący wartościowo, aby mogło nastąpić przepisane zaklasyfikowanie do oclenia.
- 3) wyjaśnienie czy towar jest również sprzedawany na rynku wewnętrznym w kraju pochodzenia,
- 4) cena sprzedaży na rynku wewnętrznym w okresie eksportu - lub jeżeli towar jest sprzedawany tylko zagranicą - cenę eksportową w okresie tego eksportu.
- 5) specyfikację poszczególnych kosztów, jak opakowanie, ubezpieczenie, prowizje itp., przy czym należy podać, czy koszty te są włączone do sumy fakturowej czy też nie.
- 6) Opłaty, którym podlega dany towar na rynku wewnętrznym i wyjaśnienie, czy są one włączone do sumy fakturowej, czy nie.

7 Uwagi o poradnictwie transportowym.

W państwie o gospodarce planowej wszelkie zagadnienia transportowe muszą być również ujęte w pewną, ze sobą powiazaną całość przez jedną instytucję, którą w tym wypadku jest C.Hartwig, jako ekspedytor międzynarodowy. Jednym z najważniejszych zagadnień jest odpowiednia gospodarka dewizowa i uzyskanie maksimum oszczędności. W tej dziedzinie chodzi nam szczególnie o odcinek transportowy, gdzie na przedsiębiorstwo C.Hartwig został nałożony obowiązek skoordynowania i dopilnowania bieżących prac.

Dążenia Central H.Z. i F-my C.Hartwig powinny iść zgodnie w tym kierunku, aby jak najlepiej, bez zbędnej biurokracji, w sposób najbardziej elastyczny rozwiązać omawiane zagadnienia.

W powyższym celu:

- 1) F-ma C.Hartwig przeprowadziła już szereg rozmów z Centralami H.Z., rozpatrując specyfikę pracy i wymogów poszczególnych Central.
- 2) F-ma C.Hartwig opracowuje dla Central H.Z. wytyczne generalne odnośnie korzystania z morskich linii regularnych, obsługujących nasze porty, z uwzględnieniem momentów dewizowych.
- 3) Centrale H.Z. zwracając się o porady powinny pamiętać, aby podać możliwie wszystkie elementy, potrzebne do udzielenia porady rzeczowej i szybkiej, a mianowicie:
 - a) dokładną nomenklaturę towaru - również w językach obcych t.j. angielskim, rosyjskim, niemieckim itp.
 - b) charakterystykę towaru (ubezpieczenie dodatkowe),
 - c) wielkość partii, mającej być przedmiotem jednorazowej wysyłki.
 - d) parytet kosztów,
 - e) warunki zapłaty, - czy w dewizach, czy w clearingu i w jakim,
 - f) terminy dostawy - chociażby przybliżone,
 - g) miejsce wysyłki, względnie miejsce ostatecznej dostawy, jak również wszelkie specyficzne warunki umowy o sprzedaż, jak n.p. przestrzenność, dostawa w lukach chłodzonych, wentylowanych itp.Ponieważ jedynie w tych warunkach poradnictwo nasze będzie trafne. Ważnym jest również podanie, w jaki sposób dana transakcja była przeprowadzana dotychczas.
- 4) F-ma C.Hartwig scentralizowała poradnictwo w swym Zarządzie:
 - dla spraw lądowych w Dyrekcji Lądowej - Warszawa, Zgoda Nr 3,
 - dla spraw morskich w Dyrekcji Morskiej- Gdynia, Derdowskiego 7.Sprawy wątpliwe, względnie lądowo-morskie załatwi każda z tych Dyrekcji - zależnie do której Centrala się zwróci.

Omówimy przykładowo, jakich porad poza czysto dewizowymi i frachtowymi, co jest zupełnie jasne, f-ma C.Hartwig może Centralom H.Z. udzielić.

- 1) Jaka drogą należy transport skierować:
 - . lądową,
 - . śródlądową (rzeczną),
 - . morską, ewent. promem,

- . kombinowaną (lądowo-morską),
- . lotniczą,

2) na tej drodze jeszcze jaką linią kolejową - poprzez jakie kraje - lub żegludową, - poprzez które porty zagraniczne i krajowe. Np. możemy kupić towar w Trizonii f.o.b. Antwerpia, lub f.o.b. Hamburg, lub franco określona stacja graniczna.

3) Jak, czy i od jakich ryzyk transport ubezpieczyć,

4) Jak się zabezpieczyć przy odbiorze, czy zdaniu towaru na odcinku rzeczoznawstwa - jakościowego i ilościowego w kraju i zagranicą.

5) Czy lepiej jest wysłać towar jako drobnicę statkiem liniowym, czy charterować statek trampowy.

6) Jakie warunki charterowania należy wstawić przy terminach morskich: f.o.b., c.i.f., c.& f., f.a.s. do kontraktów kupna/sprzedaży, aby znalazły następnie swój odpowiednik w podpisanych czarterach i aby nie było sporów z kontrahentem zagranicznym.

7) Jak powyższe terminy są interpretowane w portach interesujących daną Centralę (np. f.o.b. inaczej jest interpretowany w Antwerpii, a inaczej w Londynie).

8) Kim się posłużyć zagranicą, aby dopilnować interesów towaru.

9) Jak towar opakować, by nie ucierpiał w transporcie.

10) Jakie dokumenty wymagane są w krajach zagranicznych i u nas.

11) Jak można podać lub przyjąć terminy wysyłkowe, aby towar nadszedł zgodnie z potrzebami czy to naszego przemysłu, czy też warunkami kontraktów lub akredytyw.

Są to przykłady zasadnicze, przy czym nie każdy z nich znajdzie zastosowanie w każdej Centrali i przy każdym towarze.

Poza tym poszczególne punkty będą miały jeszcze szereg szczegółów i odmian, których nie sposób tu przytaczać. To krótkie ujęcie powinno dać wyobrażenie o wielkości i ważności zagadnienia, do którego musimy podejść z punktu widzenia interesu ogólnopństwowego.

8. Działalność przedsiębiorstw kontrolnych i zaprzysiężonych rzeczoznawców

W szeregu licznych funkcji wykonywanych w portach przy przeładunku magazynowaniu, przewozie oraz wymianie towarów itd. - kontrola towarów odgrywa bezspornie poważną rolę.

W celu bezstronnego stwierdzenia stanu faktycznego ładunku, a głównie ilości, względnie wagi, strony zainteresowane, t.zn. statek, załadunek, odbiorca itp., posługują się zaprzysiężonymi rzeczoznawcami lub firmami kontrolnymi. W wyniku przeprowadzenia czynności kontrolnych, firmy kontrolne wydają specjalne zaświadczenia w formie protokołów lub certyfikatów kontrolnych, a rzeczoznawcy wagi, miary i ilości w formie urzędowych atestów.

Firmy kontrolne dzielimy na dwa zasadnicze rodzaje, a mianowicie ogólne i specjalne, czyli branżowe. O ile pierwsze, jak n.p. "Polcargo" podejmują się kontroli wszelkiego rodzaju towarów, o tyle te drugie specjalizują się wyłącznie w kontroli jednego rodzaju towaru np. zboża, rudy,

bawełny itp. W praktyce zdarza się jednakże, że firma kontrolna branżowa przyjmuje również zlecenia na przeprowadzenie kontroli różnego rodzaju towarów. Liczenie towarów ma największe zastosowanie przy przeładunku towarów drobnicowych, przesyłanych w skrzynkach, belach, sztukach, wiązkach itp., gdzie dokładne ustalenie ilości załadowanej lub wyładowanej nie jest rzeczą łatwą i bardzo często zdarzają się omyłki. Przy kontroli towarów masowych, jak np. ruda, węgiel, zboże - liczenie polega na stwierdzeniu ogólnej wagi towaru załadowanego, przy czym w konosamencie zazwyczaj podaje się w jaki sposób wagę ustalono, np. wg wagi kolejowej.

Przeprowadzenia ekspertyzy może żądać każda strona zainteresowana i przyjęte jest, że wzywa wówczas drugą stronę, o ile jest obecna na miejscu do uczestniczenia przy oględzinach towaru. Jeżeli towar został odebrany ze statku, a zaistnieją pewne niezgodności, odbiorca może domagać się ekspertyzy w okresie dwóch dni - licząc od chwili zakończenia wyładunku, bez dni świątecznych i niedziel. Później traci prawo do odszkodowania za wynikię podczas transportu szkody i braki w towarze, chyba że zostały one wyrządzone przez poważne zaniedbanie kapitana statku lub rozmyślne postępowanie innego członka załogi.

Koszta ekspertyzy ponosi z reguły ta strona, która zażądała przeprowadzenia jej. W wypadku, gdy odbiorca żąda kontroli towaru przy odbiorze ze statku i gdy stwierdzono szkody lub braki, za które odpowiedzialny jest armator, wówczas ten ostatni ponosi powstałe koszty.

Zakres czynności firm kontrolnych jest w zasadzie szerszy od czynności zaprzysiężonych rzeczoznawców wagi, miary i ilości. Poza zwykłą sporadyczną kontrolą obejmuje bowiem prowadzenie kontroli z gwarancją wagi, a ponadto powiernictwo. Rzeczoznawcy działają w oparciu o specjalne przepisy, wydane przez instytucje ustanawiające, względnie zaprzysięgające rzeczoznawców (Izby Handlowe). Firmy kontrolne natomiast posiadają naogół swoje wewnętrzne regulaminy, których przestrzeganie obowiązuje cały ich aparat kontrolny. Do rzeczoznawców portowych zalicza się również zaprzysiężonych dyspaszerów, sztauerów, rzeczoznawców pomiaru statku (przy trymerce), ekspertów od oględzin luk itp.

W praktyce każda strona t.zn. załadowca, odbiorca, względnie statk, powierza kontrolę towaru rzeczoznawcy albo firmie kontrolnej, w celu uzyskania bezstronnego dowodu stanu faktycznego ilości lub wagi, stanu opakowania, zewnętrznych uszkodzeń, braków lub nadwyżek towaru przeładowywanego. Zarówno rzeczoznawcy, jak i firmy kontrolne podejmują się ponadto prowadzenia czynności pobierania prób towarów dla analiz i arbitraży.

Należy podkreślić, że strona techniczna kontroli oparta jest na pracy kontrolerów, nazywanych potocznie talimanami (od ang. tallyman), którzy wpisując bieżąco wyniki liczenia, względnie ważenia towarów do "tallysheetów" (karty lub zeszyty), dają właściwą podstawę do ustalania stanu faktycznego kontrolowanej partii towarów. W razie zaistnienia sporu o załadowaną lub wyładowaną ilość towaru, należy niezwłocznie dokonać powtórnego sprawdzenia, przy czym koszt ponosi zwykle ta strona, która się omyliła. Teorytyczne wyniki kontroli obydwóch stron, t.zn. firm kontrolnych, pracujących jednocześnie każda z ramienia swego zleceniodawcy, winn być identyczne. Jednakże praktycznie każda ze stron może popełnić omyłkę w wyliczeniu czy podaniu wagi. Często pomyłkę taką daje się natychmiast w jaśniejszym czasie przerwy w przeładunku lub ostatecznie po jego zakończeniu przez sprawdzenie liczenia lub ponowne przeliczenie np. na magazynie.

Uzgodnianie wyników kontroli między dwoma zainteresowanymi stronami w czasie przerwy lub po zakończeniu przeładunku przez porównanie końcowych wyników liczenia/ważenia, ma na celu w przypadku rozbieżności, wynikającej najczęściej z pomyłek, umożliwienie natychmiastowego wyjaśnienia przyczyn powstałych różnic. Jeżeli strony nie mogą uzgodnić wyników swej pracy, winno określić różnicę jako znajdującą się "w dyspucie", co zachodzić może jedynie przy kontroli towaru w czasie załadunku na statek. W razie rozbieżności przy wyładunku ze statku i przyjmowaniu towaru do magazynu, na wagony, samochody itp. należy natychmiast ponownie przeprowadzić kontrolę aby ustalić właściwe wyniki.

Należy nadmienić, że zarówno na rzeczoznawcy, jak i na firmie kontrolnej, nie ciąży obowiązek pilnowania towaru lub odpowiedzialność materialna w przypadku zaistnienia braków. Zarówno jedni jak i drudzy odpowiadają jedynie za skutki udowodnionej pomyłki. Na stronie kontrolującej ciąży bezspornie obowiązek podania okoliczności lub przyczyn ubytku towaru w przypadku jego zauważenia.

Specjalnego znaczenia nabiera taka firma kontrolna, która podejmuje się kontroli towaru zarówno w porcie załadowczym, jak i wyładowczym, a ponadto daje gwarancję, że ilość względnie waga towaru wyładowanego w porcie będzie zgodna z ilością towaru załadowanego w porcie wyładowczym. Jest to podjęcie się kontroli z gwarancją, t.zn., że firma kontrolna bierze odpowiedzialność materialną za możliwe powstałe braki towaru. Kontrola taka podejmowana jest na podstawie specjalnej umowy, w której pojęte są prawa i obowiązki stron, jak również zastrzeżenie, że firma kontrolna nie odpowiada za braki powstałe wskutek udowodnionej kradzieży lub zaistniałej awarii, a ponadto za naturalny ubytek, zachodzący przy nie-zastrzeżonych towarach np. przez wyschnięcie.

Należy także wspomnieć, że firmy kontrolne podejmują się również kontroli jakościowej towarów, w czym posługują się specjalistami-rzeczoznawcami. W większych portach działają również samodzielni eksperci-rzeczoznawcy różnych branż i specjalizacji, ustanawiani przez izby handlowe lub inne instytucje. W Polsce prawo ustanawiania rzeczoznawców przysługuje Polskiej Izbie Handlu Zagranicznego.

Jak wiadomo, w portach polskich i w niektórych ośrodkach wewnątrz kraju, wszelkie czynności kontrolne oraz rzeczoznawstwo jakościowe towarów - za wyjątkiem kontroli z gwarancją - wykonuje "Pdcargo", Rzeczoznawstwo i kontrola ładunków, Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione. Należy podkreślić, że stwierdzenie właściwej ilości/wagi oraz stanu towarów, szczególnie importowanych drogą morską do Polski - daje naszym Centralom H.Z. podstawę do wnoszenia ewentualnych reklamacji, czyli t.zw. "klejmu"/od ang. claim - nie stwierdzone przy wyładunku ze statku. Każde mylne stwierdzenie stanu faktycznego na niekorzyść krajowej Centrali H.Z. może narazić Skarb Państwa na straty dewiz, natomiast na niekorzyść dostawcy zagranicznego może spowodować reklamacje i ewent. dodatkowe koszty.

Jak z powyższego wynika, praca firm kontrolnych jest pracą odpowiedzialną, wymagającą wyjątkowej dokładności, sumienności oraz fachowych kwalifikacji całego aparatu kontrolnego.

Interpretacja klauzuli cif i fob.

W związku z tym, że klauzule cif i fob są interpretowane różnorodnie, podajemy poniżej cały szereg szczegółów i informacji w tym względzie, dotyczących zarówno krajów amerykańskich, jak i europejskich. Zapoznanie się z tymi interpretacjami uważamy za konieczne, zwłaszcza dla Central H.Z., zawierających transakcje handlowe na wspomnianych warunkach.

W roku 1941 ujęto w Stanach Zjednoczonych te interpretacje w t.zw. "Revised American Foreign Trade Definitions". Omawiają one szczegółowo między innymi również i transakcje fob i cif. Ujęcie to przedstawia się następująco:

Klauzula fob: dzieli się na 5 grup w zależności od specyficznych warunków zakupu/sprzedaży.

A. Wymieniony przewoźnik i miejsce wysyłki w głąb kraju: przy tej klauzuli zaofiarowana cena ma zastosowanie tylko dla wewnętrznego punktu wysyłkowego i sprzedawca musi zaaranżować załadunek towarów do wagonów, samochodów, barek, samolotów, czy innych środków przewozu, dostarczonych do transportu.

W tym wypadku sprzedawca musi:

- 1) załadować towar do dostarczonego środka przewozowego lub dostarczyć towar do przewoźnika celem załadunku,
- 2) wystawić list przewozowy lub konosament (bez uwag), czy też inny dokument transportowy, przy czym fracht płaci odbiorca,
- 3) jest odpowiedzialny za jakikolwiek brak lub uszkodzenie ewent. jedrne i drugie do chwili umieszczenia towaru w środku lokomocji w punkcie załadowania i do chwili otrzymania czystego wtórnika listu przewozowego, konosamentu, czy pokwitowania transportowego od przewoźnika,
- 4) winien pomóc kupującemu na jego życzenie i koszt przy wystawianiu dokumentów w kraju pochodzenia, czy wysyłki, które to dokumenty mogą być potrzebne kupującemu dla eksportera czy importera w miejscu przeznaczenia.

Kupujący natomiast:

- 1) jest odpowiedzialny za wszelki ruch towaru od punktu załadowania wewnątrz kraju i płaci wszelkie koszty transportu,
- 2) płaci opłaty eksportowe lub inne koszty, które się pobiera przy eksporcie,
- 3) jest odpowiedzialny za wszelki brak lub uszkodzenia powstałe po załadunku w określonym miejscu ładowania,
- 4) ponosi wszelkie koszty i opłaty związane z uzyskaniem dokumentów wystawianych w kraju pochodzenia lub załadunku, które mogą być żądane przy eksporcie lub przez importera.

B. Wymieniony przewoźnik w określonym punkcie wewnątrz kraju załadunku. Fracht płatny do określonego miejsca eksportu.

W tym wypadku sprzedawca podaje cenę uwzględniającą koszty transportu do określonego miejsca eksportowego i płaci fracht do tego miejsca, nie przyjmując jednak jakiegokolwiek odpowiedzialności za towar, po otrzymaniu czystego wtórnika, czy innego pokwitowania transportowego w określonym miejscu załadunku wewnątrz kraju.

Sprzedawca musi jednak przyjąć wszelkie obowiązki, jak podano powyżej, z tym wyjątkiem, że odnośnie pkt. 2 musi dostarczyć czysty wtórnik, konosament czy pokwitowanie transportowe z frachtem opłaconym do określonego miejsca eksportowego.

Kupujący przyjmuje te same obowiązki jak wyżej, z tym wyjątkiem, że nie płaci frachtu od miejsca załadunku do określonego punktu eksportowego.

C. Określony przewoźnik i miejsce wysyłki wewnątrz kraju. Fracht może być płatny do określonego miejsca.

Przy takiej klauzuli sprzedawca operuje ceną uwzględniającą koszty transportu do określonego punktu, fracht jest płatny przez odbiorcę, odliczając koszt transportu i nie przyjmując odpowiedzialności za towar po otrzymaniu czystego wtórnika konosamentu, czy jakiegokolwiek pokwitowania transportowego.

W tym wypadku sprzedawca przyjmuje te same zobowiązania, jak podano pod pkt. A), jednakże odlicza z faktury koszty transportu do określonego miejsca.

Kupujący natomiast przyjmuje te same zobowiązania jak podano pod pkt. A), łącznie z zapłatą frachtu od punktu załadunkowego wewnątrz kraju do określonego punktu dostawy, za co sprzedawca odpowiednio obniżył cenę.

D. Wymieniony przewoźnik wewnątrz kraju w określonym punkcie eksportowym

Przy takiej klauzuli sprzedawca oferuje cenę uwzględniającą koszty transportu towaru do oznaczonego miejsca eksportowego i przyjmując ryzyko straty lub uszkodzenia do tegoż oznaczonego miejsca eksportowego.

Przy takich warunkach sprzedawca winien:

- 1) umieścić towar w środku transportowym lub dostarczyć do wewnętrznej części przewoźnika celam załadunku,
- 2) wystawić czysty list przewozowy, konosament lub inne pokwitowanie transportowe, płacąc wszelkie koszty transportu od punktu załadunkowego do określonego miejsca eksportowego,
- 3) jest odpowiedzialny za wszelki brak lub uszkodzenie towaru aż do chwili przybycia do punktu eksportowego,
- 4) winien udzielić pomocy kupującemu na jego życzenie i koszt w uzyskaniu dokumentów wystawianych w kraju pochodzenia lub/i załadunku, których kupujący może potrzebować przy eksporcie lub dla samego importera.

Kupujący natomiast:

- 1) jest odpowiedzialny za wszelki ruch towaru od wewnętrznego środka przewozowego do określonego punktu eksportowego,
- 2) płaci opłaty eksportowe i inne koszty związane z eksportem,
- 3) jest odpowiedzialny za wszelkie straty i braki powstałe po przybyciu do punktu eksportowego krajowym środkiem przewozowym.

- 4) ponosi wszelkie opłaty i koszty związane z uzyskaniem dokumentów wystawianych w kraju pochodzenia lub/i załadowania, które mogą być wymagane dla celów eksportowych lub dla samego importera.

E. Fob statek wymieniony - port załadowczy

Przy tej klauzuli sprzedawca oferuje cenę uwzględniającą wszelkie wydatki łącznie z dostawą towaru na statek morski w porcie załadowczym, przewidzianym przez kupującego.

W takim wypadku sprzedawca:

- 1) płaci wszelkie koszty związane z załadowaniem towarów na statek wskazany przez kupującego, w określonym terminie, czy okresie,
- 2) wystawia czysty kwit statkowy lub konosament "on board",
- 3) jest odpowiedzialny za wszelki brak lub stratę do chwili umieszczenia towaru na statku w przewidzianym terminie lub okresie,
- 4) udziela pomocy kupującemu na jego życzenie i koszt w uzyskaniu dokumentów wystawianych w kraju pochodzenia lub/i załadowania, których kupujący może potrzebować dla celów eksportowych lub dla samego importera.

Kupujący natomiast:

- 1) podaje sprzedawcy nazwę statku, datę odpłynięcia, nabrzeża, oraz termin dostawy na statek,
- 2) ponosi dodatkowe koszty i ryzyka od chwili stawienia towaru do jego dyspozycji, o ile określony przez niego statek nie nadchodzi lub nie załaduje w przewidzianym terminie,
- 3) wykonuje dalsze czynności związane z dostawą towaru do portu przeznaczenia:
 - a) ubezpiecza - i pokrywa koszty ubezpieczenia,
 - b) frachtuje lub bukuje, płaci za transport morski i ewent. koszty.
- 4) ponosi opłaty eksportowe lub inne koszty i wydatki związane z eksportem,
- 5) jest odpowiedzialny za wszelkie straty lub/i braki od chwili załadowania na statek,
- 6) ponosi wszelkie koszty i opłaty związane z uzyskaniem dokumentów (innych niż kwit statkowy lub konosament) wystawianych w kraju pochodzenia lub/i załadunku i potrzebnych dla celów eksportowych lub importera.

F. Ponadto uwzględnia się transakcję fob nie tylko z dostawą do portu przeznaczenia, ale nawet franko miejscowość wewnątrz kraju importującego. Naszym jednak zdaniem są to raczej rozszerzone warunki cif i ze względu na zakres artykułu szczegółowo ich nie podajemy.

Ogólne wskazówki dla warunków fob.

Przy warunkach fob zaleca się co następuje:

- 1) dokładnie winien być określony rodzaj transportu lądowego, jak: kolejną, samochodem, względnie barką lub samolotem itp.

- 2) o ile powstają jakieś nieprzewidziane koszty w czasie transportu lądowego, powinno być z góry ustalone, czy ponosi je sprzedawca, czy kupujący,
- 3) klauzula fob (wymieniony port) bez oznaczenia dokładnego punktu, w którym kończy się odpowiedzialność sprzedawcy, a rozpoczyna się odbiorcy, jest niewskazana. Używanie tej klauzuli jest bowiem zawsze powodem do dyskusji odnośnie odpowiedzialności sprzedawcy lub kupującego w wypadku braku lub uszkodzenia powstałego, gdy towar znajduje się jeszcze w porcie przed załadunkiem na statek oceaniczny. Nieporozumienia można uniknąć przez dokładne określenie punktu dostawy.
- 4) jeżeli wymaga się przewozu barką lub samochodem w przewozie lądowym do burty statku, należy z góry określić, czy koszty te płaci sprzedawca, czy kupujący,
- 5) sprzedawca winien jest poinformować kupującego, jakie jest minimum frachtu przy przewozie samochodem, koleją, czy wodą,
- 6) przy warunkach fob za wyjątkiem fob-oznaczony punkt w kraju importera obowiązków zarezerwowania miejsca na statku i przeprowadzenie ubezpieczenia morskiego i od ryzyka wojny spoczywa na kupującym. Mimo tego obowiązkowi ze strony kupującego, w wielu transakcjach sprzedawca rezerwuje miejsca na statku, jak również ułatwia ubezpieczenie i całą wysiłkę w imieniu kupującego. Zatem sprzedawca i kupujący winni się uprzednio porozumieć kto rezerwuje miejsce na statku i kto ułatwia ubezpieczenia,
- 7) kupujący dla własnej ochrony winien zaznaczyć w swym kontrakcie sprzedaży, że ubezpieczenie morskie uzyskane przez sprzedawcę uwzględnia praktyczne standartowe dostawy dem-dom.

Klauzula cif.

Przy takich warunkach kontraktu sprzedawca podaje cenę, uwzględniając wartość towaru, ubezpieczenie morskie i wszystkie koszty transportu do określonego miejsca przeznaczenia. W tym wypadku do obowiązków sprzedawcy należy:

- 1) ułatwić transport i pokryć jego koszty aż do miejsca przeznaczenia,
- 2) spłacić wszelkie opłaty eksportowe i koszty związane z eksportem,
- 3) zaaranżować ubezpieczenie i pokryć jego koszty,
- 4) ubezpieczyć od ryzyka wojny na rachunek odbiorcy, chyba że sprzedawca wyraził zgodę, że przeprowadzi to sam kupujący,
- 5) uzyskać i wysłać jak najprędzej kupującemu lub jego agentowi czysty konosament do miejsca przeznaczenia towaru, jak również polisę ubezpieczeniową lub certyfikat,
- 6) w wypadku, gdy może być przyjęty konosament "received for shipment" sprzedawca jest odpowiedzialny za wszelki brak lub/i szkodę do chwili dostarczenia towaru przewoźnikowi morskemu.
- 7) gdy wymagany jest konosament "on board" jest odpowiedzialny za wszelki brak lub/i uszkodzenie do chwili dostarczenia towaru na pokład statku
- 8) na prośbę i koszt kupującego stara się o świadectwo pochodzenia, faktury konsularne lub wszelkie inne dokumenty wystawione w kraju pocho-

dzenia lub/i załadunku, których kupujący może żądać dla importu towaru do kraju przeznaczenia i tam gdzie jest to konieczne do przejścia towaru w tranzycie przez obszar innego kraju.

Kupujący natomiast winien:

- 1) przyjąć przedłożone mu dokumenty,
- 2) przyjąć towar po nadejściu, pokryć wszelkie dalsze koszty związane z ruchem towaru, łącznie z wyładunkiem towaru ze statku, stosownie do warunków konosamentu. Opłaca również wszelkie koszty składowego, brzegowego, celne i inne w określonym miejscu przeznaczenia,
- 3) opłaca ubezpieczenie od ryzyka wojny przeprowadzone przez sprzedawcę,
- 4) jest odpowiedzialny za brak lub/i uszkodzenie towaru od czasu i miejsca, gdy kończy się odpowiedzialność sprzedawcy.
- 5) ponosi koszty świadectw pochodzenia, faktur konsularnych, lub jakichkolwiek innych dokumentów wystawionych w kraju pochodzenia lub/i załadunku, które mogą być wymagane przez kraj importujący lub dla tranzytu przez inny kraj.

Wskazówki dla transakcji cif.

Przy tych transakcjach zarówno sprzedający, jak i kupujący winni być całkowicie zgodni w chwili zawierania kontraktów co do następujących punktów:

- 1) należy z góry określić, kto płaci rozmaite koszty jak: wał, kontroli itp.,
- 2) należy określić jaka ilość towaru będzie wysyłana na każdy statek ze względu na możliwość odbioru przez kupującego, jak również załadunku statku w czasie dopuszczalnym w porcie kraju importującego.
- 3) jakkolwiek klauzulę cif interpretuje się w ten sposób, że koszty faktur konsularnych i świadectw pochodzenia płaci z zasady kupujący przy wielu transakcjach koszty te wlicza sprzedający do ceny. A zatem kupujący i sprzedający winni z góry określić, czy te koszty są częścią ceny sprzedażnej, czy też będą wymienione oddzielnie.
- 4) punkt końcowego przeznaczenia winien być definitywnie znany w wypadku, gdy statek wyładkuje w innym porcie niż aktualne przeznaczenie towaru.
- 5) gdy trudno jest towar zabukować i gdy nie można z góry określić pewnych stawek frachtowych, zaleca się, ażeby kontrakty sprzedaży przewidywały, że załadunek w przewidzianym okresie zależy od uzyskania przez załadowcę miejsca na statku. Winny one również przewidywać, że zmiany w kosztach transportu morskiego, powstałe pomiędzy terminem sprzedaży a terminem załadunku, idą na rachunek kupującego.
- 6) normalnie sprzedawca jest zobowiązany opłacić fracht morski, w wielu wypadkach jednak załadunku dokonuje się na warunkach "fracht po brać" i sumę frachtu odlicza się od faktury sprzedawcy. Koniecznym jest zatem, ażeby i te sprawy z góry ustalić i żeby nie było nieporozumień, które powstały na skutek zagranicznych zmian giełdowych, mogących mieć wpływ na aktualny koszt transportu. Powstałe również nieporozumienia na tle dodatkowych kosztów finansowania akredytyw. Zasadniczo zatem sprzedający powinien płacić fracht morski z góry, chyba, że zawarł specjalną umowę z kupującymi, że fracht może być płacony przez odbiorcę.

- 7) kupujący winien się z tym zgodzić, że nie ma prawa żądać uprzedniej kontroli towaru przed akceptowaniem dokumentów. Kupujący nie ma zasadniczo prawa odmówić przyjęcia towaru z powodu zwłoki w otrzymaniu dokumentów, oczywiście pod warunkiem, że sprzedawca dołożył należytej staranności w wysyłce tych dokumentów w sposób normalnie praktykowany.
- 8) zaleca się sprzedającym jak i kupującym, ażeby nie włączali do kontraktów cif jakiegokolwiek niezdefiniowanej klauzuli, niezgodnej z zobowiązaniami kontraktów cif, jak to wyżej wymieniono. W USA i innych krajach notowano wiele sporów sądowych, unieważniających kontrakty cif właśnie z powodu włączenia niejasnych klauzul.
- 9) "interest charges" powinny być włączone do kalkulacji kosztów i nie powinny być obliczane jako oddzielna pozycja w kontraktach cif, chyba że inaczej postanowiono pomiędzy kupującym a sprzedającym. W tym wypadku jednak powinno się użyć w terminie cif & i (Cost Insurance Freight and Interest),
- 10) w związku z ubezpieczeniem przy warunkach cif jest rzeczą konieczną, ażeby sprzedawca i kupujący byli zgodni co do następujących punktów:
- a) charakter ubezpieczenia morskiego należy uzgodnić i ustalić, czy ma to być W.A. (with average - z awarią wspólną) czy F.P.A. (free particular average - wolne od awarii częściowej, jak również wszelkie inne specjalne ryzyka, które się pokrywa przy specyficznych transakcjach, a także te ryzyka, jakie kupujący by sobie życzył ze względu na charakter towaru. Ryzyka te są następujące: kradzież, rabunek, połamanie, wyciek, upaź, zetknięcie z innymi towarami i wszelkie inne w zależności od towaru. Jest rzeczą ważną, że kontyngent, fracht do pobrania i cło powinny być również ubezpieczone, aby pokryć straty przy awarii częściowej, jak również całą stratę po przybyciu i wejściu towaru - jednak przed dostawą,
 - b) sprzedawca powinien dołożyć normalnego starania i pilności w wybraniu towarzystwa ubezpieczeniowego, odpowiednio sytuowanego finansowo. Oczywiście ryzyko należytego załatwienia w razie powstania szkody ciąży na kupującym;
 - c) ubezpieczenie od ryzyka wojny spoczywa na sprzedawcy, jednakże na koszt i ryzyko kupującego. Jest zatem rzeczą ważną, ażeby całkowicie uzgodnić ten punkt, a zwłaszcza odnośnie kosztów. Jest rzeczą wskazaną, ażeby ubezpieczyć od ryzyka transportu morskiego i od ryzyka wojny u tego samego towarzystwa ubezpieczeniowego, ażeby nie było trudności wynikłej z określenia przyczyny szkody,
 - d) sprzedawca powinien się upewnić, ażeby ^{do} jego ubezpieczenia od ryzyka transportu morskiego i wojny, włączona była zwykła ochrona przed strajkami, powstaniem lub innymi cywilnymi rozruchami.
 - e) sprzedawca i kupujący winni być zgodni w odniesieniu do wartości podanej do ubezpieczenia, pamiętając o tym, że towar uczestniczy w stratach w razie awarii wspólnej na podstawach szacunkowych, które są różne dla różnych towarów. Jest rzeczą wskazaną, ażeby poradzić się kompetentnego maklera ubezpieczeniowego, jak pokryć całą wartość, aby uniknąć kłopotu na przyszłość.

Jeżeli chodzi o kraje europejskie, to pojęcie i ustalenie klauzuli cif jest zasadniczo to samo, t.j., że przeniesienie własności reprezentowanego towaru następuje w chwili zawierania kontraktu, podczas gdy towary niereprezentowane w momencie swego skonkretyzowania zwalniane są z prawa własności sprzedawcy. To skonkretyzowanie następuje przy klau

zali cif przez d stawę na statek. Najważniejszym zatem jest przeniesienie prawa własności towaru. Oczywiście klauzule cif lub fob o tym nie mówią, gdyż obejmują one raczej koszty i kwestię odpowiedzialności lub ryzyka, co jak wyżej podano winno być ściśle określone.

Określenie fob oznacza w/g "Incoterms"-1936, że sprzedawca ponosi wszystkie koszty i ryzyka do momentu, w którym towar w określonym porcie przekroczył burtę statku, włączając wszelkie opłaty i koszty związane z załadunkiem towaru na statek.

Podobnie interpretowana jest przez "Incoterms" klauzula cif odnośnie ryzyka, podczas gdy reguły amerykańskie ściśle rozgraniczają odpowiedzialność w zależności od tego, czy otrzymujemy konosamenty "received for shipment" lub "shipped on board". W pierwszym wypadku sprzedawca ponosi ryzyka analogiczne do klauzul fas, jedynie do momentu, w którym linia żeglugowa bierze towar pod swoją opiekę. Ponadto sprzedawca ponosi wszelkie koszty do portu przeznaczenia (bez kosztów wyładowania towaru) wraz z ubezpieczeniem.

Najważniejszym momentem dla krajów europejskich jak i amerykańskich jest najdokładniejsze sprecyzowanie najdrobniejszych szczegółów, tak, aby potem nie było przyczyn niezgodności. W Incoterms stwierdza się, że sprzedawca ponosi wszelkie koszty i ryzyka, gdy w wypadku dostawy fob, oznaczony przez niego statek nie nadchodzi w oznaczonym terminie. Nie mówi się jednak, kto ponosi koszty zwózki, gdy statek ładuje na innym nabrzeżu niż to było pierwotnie przewidziane. Nie zaznaczone jest również, kto płaci ewentualną robocizną w nadgodzinach lub d date święteczny, o ile statek przyjdzie nocą lub w święto. Oczywiście nie będą to zbyt wielkie różnice, niemniej jednak zdarzały się wypadki, że sprawy sporne były dość poważne.

W takich czy innych wypadkach decydujące są zwykle uzanse portowców i załadowczych, które właśnie często różnią się odnośnie podziału kosztów pomiędzy załadowcą i armatorem.

W "Incoterms" jest wyraźnie powiedziane, że w niektórych punktach jak się okazuje nie można ustalić jakiejś reguły bezwzględnie obowiązującej, a raczej należy zdać się na uzanse portowe i zwyczaje handlowe.

Dażąc zatem do wyeliminowania nieporozumień pomiędzy kupującymi i sprzedającymi odnośnie kosztów, ryzyka i zobowiązań zarówno przy klauzuli cif jak i fob, należy z góry oznaczyć przy zawieraniu transakcji z partnerami zagranicznymi, że obowiązują np. "Incoterms"-1936 lub "Revised American Foreign Trade Definitions". W każdym wypadku jednak trzeba uwzględnić miejscowe uzanse i zwyczaje, czy pewne odchylenia danego kraju, ażeby uniknąć w przyszłości nieporozumień i zbędnych kosztów. W miarę zdobywania materiałów dotyczących interpretacji klauzul cif i fob w różnych portach i krajach, będziemy je omawiali na łamach niniejszego Biuletynu.

10) Przewozy towarów systemem potokowym (Morskiej Flot Nr 39).

Autor artykułu omawia trudności i braki przy eksploatacji floty radzieckiej w portach Morza Północnego. Praca statków na liniach regularnych - towarowych - wykazała tam cały szereg stron dodatnich, niemniej przewozy towarów na tych liniach powinny być szybsze i lepiej zorganizowane przez zniesienie nieproduktywnych postojów statków w portach. Zupełne zlikwidowanie postojów zwiększy w dużym stopniu możliwości przewozu floty.

Wg mniemania autora, eksploatację floty będzie można polepszyć przez zastosowanie przewozu towarów systemem potokowym. System potokowy przewozów polega na tym, że ruch floty między portami rozdziela się równomiernie, tak, że statki przewożą towary stale, a nie dorywczo. Przy przewozach towarów systemem potokowym pewna ilość statków powinna równocześnie obsługiwać dwa porty. Przyjmujemy np., że od kwietnia do czerwca trzy statki kolejno jeden po drugim utrzymują połączenie między portem Sachalińskim Boszniakowo a Petropawłowskiem na Kamczatce. Pierwszemu statkowi polecimy stawić się pod załadunek w porcie Boszniakowo dnia 1 kwietnia. Po załadowaniu statek dnia 8 kwietnia wychodzi do Petropawłowska i przychodzi za 6 dni, 20-go kwietnia po zakończeniu wyładunku wraca znowu do Boszniakowa. Drugi statek przychodzi do Boszniakowa natychmiast po ukończeniu załadunku pierwszego statku, tj. dnia 9 kwietnia i w takim samym porządku pracuje między dwoma portami. Trzeci statek pracuje tak samo jak dwa pierwsze.

Statki te mogą zostać następnie przerzucone do obsługi dwóch innych portów. Jak widać z przytoczonego przykładu, przy eksploatacji floty systemem potokowym, wyklucza się jednoczesne wejście statków do portu i w pełni wykorzystuje się czas sprzyjający nawigacji na danym odcinku. W systemie potokowym mogą uczestniczyć statki kilku armatorów. Ilość statków potrzebną dla sprawnej i szybkiej pracy systemem potokowym można obliczyć wg następującego wzoru:

$$n = \frac{2P \left(\frac{P_n}{p} + \frac{a}{24v} \right)}{P_n}$$

- P_n = ładowność statku
- p = norma na dobę
- a = odległość między portami
- v = szybkość statku

Przyjmujemy, że w drugim kwartale br. trzeba przewieźć z Władywosku do Chołmska i Korsakowa 150.000 ton towaru. Jeżeli będziemy chcieli zastosować system potokowy i podstawimy statki o pojemności 2.400 ton o szybkości 8 węzłów, to opierając się na powyższym wzorze obliczymy liczbę potrzebnych do przewozu statków.

$$n = \frac{2 \times 800 \times \left(\frac{2400}{800} + \frac{552}{24 \times 8} \right)}{2.400} = 4$$

To znaczy, że przy systemie potokowym powinny pracować 4 statki. W kwartale statek wykonuje 7,5 rejsów, przewożąc 18.000 ton towaru, 4 statki przewożą więc 72.000 ton, czyli trzeba uruchomić 8 statków dla przetransportowania 150.000 ton towaru. Autor stwierdza, że dotychczas bez zastosowania systemu potokowego pracę tę musiałoby wykonywać 15-20 statków. - Przy zastosowaniu systemu potokowego zmniejsza się znacznie liczba statków potrzebnych do przewozu danej ilości towaru. System potokowy pozwala równocześnie na rozwinięcie współzawodnictwa między ekipami statków a kolektywami portów, co powoduje rytmiczną pracę floty i pozwala ją wykorzystać.



