

# 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



Numer XI.

Gdynia, dn. 20 listop. 1950r.

T r e ś ć		Strona
1.	Biuletyn rynku frachtowego	1
2.	Nowe warunki frachtowań na Daleki Wschód	5
3.	Warunki żeglugowe w Chinach Płn.	5
4.	Zwyżka opłat prz-eładunkowych w portach niemieckich	6
5.	Nowe warunki zapłaty przy przewozie pro-mem via Russe - Giurgiu	6
6.	Transport lotniczy w r. 1949/50	6
7.	Znakowanie i cechowanie towarów w trans - porcie morskim	7
8.	Parę uwag o prawidłowym wystawianiu ko - nosamentów	10
9.	Interpretacja niektórych klauzul konosa - mentowych	11
10.	Zespół portu Murmańska usprawnia organi - zację pracy /"Morskiej Flot"/	15

- - - - -  
: : : : :  
- - - - -

1. Biuletyn rynku frachtowego/"Fairplay" nr. 3.519 z dn. 2.11.50

Na rynku frachtowym nie odczuwa się już tak gorączkowych frachtowań, jak na początku października. Stawki utrzymują się na dostatecznym poziomie, jak również ilość zafrachtowanego tonażu. W niektórych przypadkach zanotowano dalszą zwyżkę stawek frachtowych. Sekcja time-charter'ów zaczęła charterować statki motorowe po stawce sh. 22/6 na podróż wyjściową do Australii, zaś sh. 24/- na podróż okrężną. Dla jednostek o napędzie ropnym notowano w tych samych relacjach sh. 18/- i sh. 17/3, oraz sh. 20/- za podróż wyjściową do Indochin, sh. 18/3 za podróż okrężną na płn. Pacyfik i sh. 17/9 oraz sh. 19/- za okrężne podróże zachodnio-afrykańskie.

Na wolnym rynku konkurencyjnym sekcja australijska zaczęła charterować ponad 12 jednostek na przewozy pszenicy po dotychczasowej stawce sh. 85/- z portów Stanów Zachodnich, zaś sh. 87/6 z portów Stanów Wschodnich do W. Brytanii. Przy przewozach z zachodniej Australii do Egiptu płaci się zaliczkowo sh. 2/6 przy stawce sh. 80/-, zaś z portów Stanów Wschodnich sh. 82/6 do sh. 83/9. Za mąkę w workach płacono sh. 90/-. Stawki za przewozy jęczmienia w workach do Irlandii przedstawiają się następująco:

sh. 97/6	-	za przewozy w grudniu b.r.
sh. 95/-	-	za przewozy w styczniu i lutym 1951 r.
sh. 90/-	-	za przewozy w marcu i kwietniu 1951 r.

Kukurydę i bób mandzurski przewozi się z portu Dalny do W. Brytanii - Antwerpii - Rotterdamu po stawce sh. 120/- - październik/listopad i sh. 90/- - styczeń/luty 1951 r. Dungum powtórzył stawkę sh. 31/- za przewozy rudy żelaznej do Japonii. Stawkę sh. 31/- notowano za przewozy w miesiącach listopad/grudzień.

Za przewozy rud indyjskich do Stanów Zjednoczonych Northern Range z Koilthottam płacono \$ 10.50 lub \$ 10.-, a z Vizagapatam \$ 11.50. Lekką zwyżkę o sh. 1/6 za tonę notowano za przewozy węgla z Kalkuty do Hongkongu. Rynek południowo-afrykański kwotował liczne zamówienia na przewozy węgla i rudy. Zaczęto charterować jednostki po stawce sh. 57/6 na przewozy do La Platy, przyczem statki z Argentyny przychodzą pod balastem. Nadto około 6 statków zaczęto charterować na przewozy do portów australijskich przy niezmienionej stawce sh. 53/9 w miesiącach grudzień/styczeń. Przeznaczone są one do przewozu pszenicy, jeżeli utrzyma się stawka sh. 85/- za dalszą podróż do W. Brytanii, rejs okrężny okaże się bardzo korzystny dla armatora.

Na rynku płn. Ameryki panował raczej zastój. Komitet zaczęto charterować jedynie parę jednostek na przewozy z Gulu do Indii, po stawce sh. 82/6 do sh. 81/3. Na wolnym rynku zaczęto charterować statek na przewozy zboża z St. Lawrence do Irlandii po stawce sh. 9/9 za qr. lub \$ 5.50 za tonę, port wyładowniczy Antwerpia. Na rynku węglowym zaznacza się ożywienie. Porty Hampton Roads płaciły \$ 7.50 za dwa węglowce do Japonii, zaś \$ 6.70 - \$ 7.25 do Rio de Janeiro, przy częściowym ładunku do Santos po stawce \$ 7.75. Stawki przewozowe z La Platy do indyjskich portów wyładowniczych utrzymują się na dotychczasowym poziomie i wynoszą sh. 63/6. Nie zanotowano nowych charterowań na przewozy do Europy.

Na rynku Afryki pñ. zaczarterowano mniejsze jednostk-i na przewozy trawy morskiej do portów W. Brytanii po stawce sh. 100/- do sh. 120/- za tonę. Za przewozy fosfatów i rudy żelaznej z Cassablanki/Safi do Cape -Town płacono sh. 45/-, a do Rotterdamu sh. 23/9 do sh. 24/-.

Za przewozy rudy żelaznej notowano następn. stawki:

Sfax	- W. Brytania	- sh. 27/-
Bona	- W. Brytania	- sh. 24/-
Sagunto	- Bristol Channel	- sh. 27/-
Almeria	- Zach. Wybrzeże W. Brytanii	- sh. 26/6

"Fairplay" nr. 3.520 z dnia 9.11.1950 r.

W ciągu ostatniego tygodnia wzrosła poważnie ilość czartero - tłumaczy się to wystąpieniem na rynek Wheat Board, który czarterował jednostki na przewozy zboża z Australii do Włoch Zachodnich oraz innych krajów. Sekcja pñ. Pacyfiku czarterowała przede wszystkim jednostk-i na warunkach f. i. o. do W. Brytanii na przewozy w miesiącach luty/kwiecień 1951 r. Na plan pierwszy wysunęły się wśród czarterowań "time - chartery", gdzie ciągle jeszcze nie pokryto całego zapotrzebowania na tonaż. Dotychczas donosi się o zakontraktowaniu ponad 12 jednostek. Stawki utrzymały się na dotychczasowym poziomie i zanotowano jedynie kilka zniżek.

Wobec wzrostu kosztów za- i wyladowczych notuje się dalszą wyższość stawek frachtowych na liniach regularnych. Jak donosi konferencja żeglugaowa South African Steamship Conference, stawki na przewozy transoceaniczne ze Stanów Zjednoczonych do południowych i wschodnich portów afrykańskich zwiększają o 15 % z dniem 1. stycznia 1951 r. Na wolnym rynku frachtowym Wheat Board zaczarterował ponad 12 jednostek na przewozy pszenicy do portów włoskich w miesiącach styczeń - marzec 1951 r. Stawki wynoszą sh. 87/6 ze Wschodnich Stanów, zaś o sh. 2/6 mniej z portów Stanów Zachodnich. Nadto podaje się stawki:

Australia	- Cypr	- sh. 96/-	- pszenica w workach
Australia	- W. Brytania	- sh. 87/-	- pszenica luzem z silosów
Wsch.-odnie Stany	- W. Brytania	- sh. 85/-	- pszenica luzem z silosów.

W porcie australijskim Brisbane/ stan Queensland/ zanotowano wyższość sh. 7/6 przy stawce sh. 105/- za cukier do W. Brytanii w miesiącach styczeń - luty 1951 r. Na rynku Dalekiego Wschodu obok względnego zastoju notowano wyższość stawek za węgiel z Kalkutty do Australii.

W sekcji pñ. amerykańskiej odczuwa się brak tonażu. Komitet zapotrzebował tonaż na przewozy zboża z St. Lawrence, z portów Northern Range i Gulu, którego rynek nie pokrył. Stawki za przewozy cukru z Kuby do W. Brytanii w miesiącu listopadzie zniżkowały o sh. 2/6 i wynoszą obecnie sh. 6 0/-. Komitet płacił sh. 65/- za przewozy z boża z Santo Domingo. Zaczarterowano 5 jednostek typu "Golaudris" na warunkach f. i. o. za przewozy drzewa pilowanego do W. Brytanii, z tego trzy jednostki na okres styczeń - marzec po dotychczasowej stawce sh. 92/6 i dwie jednostki na okres marzec - kwiecień po stawce sh. 90/-. Stawka sh. 91/3 płacono za przewozy w miesiącach luty - marzec.

Stawki za przewozy rudy żelaznej i fosfatów z rejonu Morza Śródziemnego do portów W. Brytanii i Kontynentu zwiększają w dalszym ciągu. Notuje się obecnie:

z Mellile i Bony	- do W. Brytanii	- sh. 26/-
z Almerii i Algeru	- do W. Brytanii	- sh. 26/6
z Pepel	- do W. Brytanii	- sh. 36/-.

Stawka obecna wyższa jest o sh. 4/7 od najniższego notowania w bieżącym roku.

Notowania stawek frachtowych.

1. Rotterdam - Santos, "Norlanda", 11.000 t. \$ 7.75 na warunkach f. i. O., cement, grudzień.
2. Jugosławia - Wsch. Wybrzeże W. Brytanii, "San Giusto", 2.600 std., sh. 175/- za standard, drzewo pikowane, listopad.
3. Dalny - Hamburg, "Ioannis Chandris", 9.500 ton, 10%, sh. 90/- Gdansk /Gdynia sh. 92/6 na warunkach f.i.o., bób, listopad.
4. Szczecin/Swinoujście - Japonia, "K. Hadjipateras", 9.500 t. 5%, \$ 9.75 na warunkach f.i.o., sole potasowe, listopad.
5. Płd. Australia - Cypr, jeden lub dwa porty wyładownicze, "Fernmoor", 7.000 t., 5%, sh. 96/-, pszenica i/albo mąka w workach, listopad/grudzień.
6. Kalkutta - Vizagapatam - Northern Range, "Georgios Panoras", 9.000 ton, 10%, \$ 11.50, ruda, listopad/grudzień
7. Pepel - W. Brytania, parowiec "Chapman", 9.200 ton, sh. 35/-, ruda żelazna, styczeń/luty.
8. Rotterdam - Grecja, "Arion", 7.300/3.000 ton, sh. 35/-, ruda żelazna, styczeń/luty.
9. Mellile - Rotterdam/Vlaardingen, "Leon de Nervo", 7.300 ton, sh. 22/6; ruda żelazna, listopad.
10. Kuba - W. Brytania, "Coulberg", 8.200 ton, 5%, i "Photinia", 6.000 ton, 5%, sh. 60/-, cukier, listopad.
11. Dubrovnik - Rotterdam, "Petrofano", 9.300 ton, sh. 29/9 na warunkach f.i.o., bauksyty, listopad.
12. Płn. Pacyfik - W. Brytania, "Denmark Hill", 9.400 ton, sh. 92/6 na warunkach f.i.o., drzewo pikowane, styczeń/luty.
13. Gulf - dwa porty płn. Francji, "Confidenza", 8.000 ton, 10%, \$ 5.75, wolny wyładunek, siarka, listopad.

"Time - chartery".

1. "San Anthony" - 8.669 TDW., £.260 dziennie, podróż wyjściowa dostawa Antwerpia lub Hamburg, listopad, redostawa Palestyna.

2. "Kalewa" - motorowiec, 8.900 TDW., sh. 22/-, jedna zachodnio-afrykańska podróż okrężna, dostawa Londyn, początek grudnia.
3. "Atlantic Air" - 10.865 TDW., sh. 19/6, podróż wyjściowa, dostawa Rotterdam, listopad, redostawa Hongkong-Tsingtao Range.
4. "Astoria" - motorowiec, 8.370 TDW., sh. 23/6, podróż wyjściowa, dostawa Szwecja, grudzień, redostawa Australia.

Zwyczaj stawek frachtowych do portów Pacyfiku Płn.

Konferencja żegl. ułowa Outward Continental North Pacific Freight Conference, postanowiła podwyższyć stawki frachtowe, sięgające do dolarów 25.- W/M i dolarów 30.- W., o 10 % od dnia 1 grudnia 1950 r.

Zwyczaj stawek frachtowych W. Brytania - Ameryka Płn. / "Transport" 43/50/

Konferencje żegl. ułowe Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference i North Atlantic Westbound Freight Association donoszą o zwycię stawek, która ma być wprowadzona z dniem 1 grudnia 1950 r. - dla przesyłek z portów brytyjskich do portów wschodniego wybrzeża - Kanały i Stanów Zjednoczonych.

Zwyczaj stawek frachtowych do Afryk i Zach. odniej / "Transport" 44/50/

Linie żegl. ułowe, należące do konferencji Zachodnio-Afrykańskiej donoszą, że stawki frachtowe dla przesyłek z portów brytyjskich i z portów kontynentu do portów Afryki Zach. - od Dakaru do Angoli /wyjeżdżając Libito/, zostają podwyższone z dniem 1 stycznia 1951 r. o 12,5 %. dodatek ten nie będzie obliczany osobno, raczej zastosuje się podwyżkę zasadniczych stawek. Równocześnie ustalono podwyżkę stawek dla większości towarów eksportowanych z Afryki do W. Brytanii wzgl. Europy kontynentalnej.

Nowe stawki frachtowe do portów Ameryki Centralnej.

Konferencja żegl. ułowa The Association of the West India Trans-Atlantic Steamship Lines podaje do wiadomości, że stawki frachtowe za wyjściowe ładunki z W. Brytanii, Kontynentu i Skandynawii do portów:

Wenezueli,  
 Holenderskich Indii Zachodnich,  
 Surinamu,  
 Kolumbii - porty atlantyckie,  
 Strefy Kanału Panamskiego,  
 Ameryk i Centralnej - porty Atlantyku i Pacyfiku,  
 Republiki San Domingo,  
 Haiti,  
 Porto Rico,  
 Jamajki

poddane zostaną rewizji i od dnia 1 stycznia 1951 r. obowiązywać będą nowe kwotowania. Bliższych szczegółów co do wysokości nowych stawek udzielać będą towarzystwa żegl. ułowe, należące do w/w. konferencji.

Nowe klauzule dotyczące ryzyka wojny. /"Transport" 44/50/

Konferencja żeglugowa The Baltic and International Maritime Conference ustaliła wprowadzenie nowych klauzul, dotyczących ryzyka wojny dla statków żeglugi trampowej. Klauzule te zostały nazwane "The Baltic and International Maritime Conference and the Chamber of Shipping of the United Kingdom War Risks Clauses for Voyage Charteres 1950". Symbol kodowy brzmi: "Voywar 1950".

2. Nowe warunki frachtowań na Daleki Wschód /"Transport" 41/50 /.

Dla ładunków przeznaczonych do portów Dalekiego Wschodu, a -- przeładowywanych w Singapore wprowadzono ostatnio nowe dodatki -- frachtowe dotyczące: nawozów sztucznych, cukru, cementu, żużli. Obowiązują one dla przesyłek z Singapore do portów: Mizi, Labuan, Bru-nei, Limbang, Laweas, Jesselton i Kudat, Sandakan, Lah-ad, -- Datch, Si-mp-orna i Tawan.

Nadto konferencja żeglugowa Dalekiego Wschodu wydała przepisy regulujące wypadki skierowania ładunku do innego portu przeznaczenia, niż podany w konosamencie. Zmiana miejsca wyładunku uzależniona jest od zgody armatora oraz od tego czy sposób zasztauowania towarów zezwala na wyładunek w nowym porcie przeznaczenia. Wszelkiego rodzaju zarządzenia, dotyczące wyładunku towarów w nowym porcie przeznaczenia, mogą być wydawane tylko przez właściciela konosamentu, który ponosi powstające z tego tytułu koszty dodatkowe. Posiadacze "Delivery- Orders" nie są upoważnieni do wydawania tego rodzaju zarządzeń.

Obliczenie frachtu zostaje dokonane wg. taryfy obowiązującej dla ostatecznego portu przeznaczenia. Nadto dolicza się dopłatę sh. 15/- /netto bez rabatu/ od tony frachtowej wg. ogólnej wagi podanej w konosamencie. Opłata minimalna wynosi sh. 15/-. Ten sam dodatek obowiązuje dla ładunków pokładowych. Dla towarów taksowanych ad valorem, dopłatę oblicza się od wagi lub miary, zależnie od wyboru armatora.

Postanowiono również, że od dnia 15 listopada 1950 r. ładunki, dla których nie wystawiono konosamentu "freight prepaid", a za które fracht płatny jest w porcie przeznaczenia, obciąża się dodatkem -- frachtowym w wysokości 5 %.

Należy jeszcze zaznaczyć, że konferencja żeglugowa Far Eastern Freight Conference od dnia 1 lipca 1950 r. rozdzieliła się na 2 konferencje: Far Eastern Freight Conference i Japan Outward Freight Conference.

3. Warunki żeglugowe w Chinach Płn. /"Transport" nr. 42/50 /

Portami obsługującymi północno - wschodnie obszary gospodarstwa Chin - prowincje Tschili i Pekin - są TIEN-TSIN i TAKU - BAR. Względem często zachodzące pomyłki, wyjaśniamy co następuje: Port TIEN-TSIN jest miastem liczącym ca 1,5 mil. mieszkańców i jest położony 90 km. w głąb lądu nad rzeką Pei-ho. W zatoce Tschili, około

30 km. od ujścia rzeki Pei-ho, leży wioska Taku. Zasadniczo nie ma tam portu, lecz jedynie miejsce, gdzie statki mogą zarzucać kotwicę. Towary przeznaczone do Tientsinu, a przywiezione do Taku-Bar przeładowuje się na barki i odsyła na rachunek i ryzyko odbiorcy w górę rzeki do Tientsinu.

Statki żeglugi przybrzeżnej o małym zanurzeniu, mogą docho-  
dzić aż do Tientsinu i dlatego wystawia się bezpośrednio konosamen-  
ty na Tientsin z przeładunkiem w Hongkongu, są znacznie wyższe niż  
stawki do Taku-Bar. Za to przy dostawie bezpośredniej do Tientsi-  
nu odbiorca oszczędza koszty przeładunku i przewozu z Taku-Bar, wy-  
noszące 6 do 8 dolarów za tonę.

Należy także pamiętać o tym, że ujście rzeki Pei-ho zamarza  
w czasie zimy i to przeciętnie od listopada do połowy lutego, tak-  
że wówczas porty są niedostępne dla statków żeglugi morskiej.

4. Zwyczajka opłat przeładunkowych w portach niemieckich /"Trans-  
port" 42/50 /

Z dniem 1 października 1950 r. Zarządy Portów Brema, Ham-  
burg i Lubeka zarządziły zwyczajkę opłat przeładunkowych. Zwyczajka ta  
wynosi dla większości towarów poniżej 10 Pfg. od 100 kg. Również  
koszty dodatkowe / np. za ważenie, dźwigi pływające itp. / wyż-  
kowały w odpowiednim stosunku.

5. Nowe warunki zapłaty przy przewozie promem via Russe - Giurgiu.  
/"Transport" 41/50 /

Stosownie do Zarządzenia Bułgarskich Kolei Państwowych,  
obowiązującego od dnia 7. września 1950 r., opłaty za przewóz  
towarów promem via Russe - Giurgiu, pokrywa zawsze odbiorca towa-  
ru, o ile w międzynarodowym liście przewozowym zalecono stosować  
taryfę dla komunikacji wewnętrznej lub bezpośredniej, za wyjąt-  
kiem bułgarsko - rumuńskiej taryfy związkowej. Nowy sposób regu-  
lowania opłaty przewozowej obowiązuje bez względu na to, czy  
jest to przewóz krajowy czy tranzytowy.

O ile wysyłający zastrzega w liście przewozowym zastosowa-  
nie bezpośredniej bułgarsko - rumuńskiej taryfy z związkowej, o-  
bowiązują dotychczasowe stawki frachtowe, aż do wydania nowej  
II części tej taryfy.

6. Transport lotniczy w r. 1949/50 /"Transport" 42/50 /

W październiku 1950 roku odbyło się roczne zebranie związku  
lotniczego IATA, skupiającego nie mniej niż 66 towarzystw lotni-  
czych całego świata, podczas którego generalny dyrektor wygłosił  
przemówienie, obrazujące rozwój lotnictwa w ostatnim okresie.

Podamy parę ważniejszych cyfr, pozwalających na zoriento-  
wanie się w rozwoju transportu lotniczego w 1949 r. Samoloty tow.  
lotniczych przebyły przestrzeń 1,4 miliarda km., równą 35-tysięcz-  
nemu obwodowi ziemi wzdłuż równika. Oznacza to zwyczajkę przebytych km.

o 10 % w stosunku do roku 1948. Przewieziono 27 milionów pasażerów t. zn. 3 miliony więcej niż w 1948 r. Transport towarów zwiększył się również znacznie, sięgając 600 milionów tono-km., czyli o 20% więcej niż w roku poprzednim. Statystyki wykazują, że z większą się również w poważnym stopniu bezpieczeństwo przelotów. Park samolotowy towarzystw lotniczych liczy 2.500 maszyn o typach progresywnie modernizowanych. Poraz pierwszy w regularnej komunikacji pasażerskiej, zastosowano samoloty o napędzie turbinowym. Pozatym różne towarzystwa wprowadziły obsługę helikopterami.

Odnosnie konkurencji między towarzystwami lotniczymi a innymi środkami lokomocji, stwierdzono, że walka konkurencyjna nie istnieje między samolotem a statkiem pasażerskim. Ogólnie biorąc egzystuje pewna konkurencja między lotnictwem a żeglugą, która jednak nie jest oparta na oficjalnych lub tajnych subwencjach rządów dla lotnictwa, pozwalających na gospodarzo nieusprawiedliwione obniżanie taryf i odbieranie klientów żegłodze.

7. Znakowanie i cechowanie towarów w transporcie morskim.

Właściwe znakowanie i cechowanie towarów, posiada tak jak i opakowanie bardzo duże znaczenie w transporcie morskim. Znaki i cechy sporządzone w sposób właściwy zabezpieczają towar przed zagnieceniem oraz usprawniają i umożliwiają szybką manipulację przy przeładunkach, segregacji, próbobraniu. Ma to olbrzymie znaczenie zwłaszcza przy przeładunku lub częściowym wyładunku w portach pośrednich, przy transportach złożonych z kilku partii z przeznaczeniem do innego portu każda.

Niewłaściwe znakowanie powoduje zwykle zagubienie przesyłek, które albo w ogóle nie dochodzą do miejsca przeznaczenia względnie dochodzą z znacznym opóźnieniem. Przy towarach łatwopsujących się opóźnienie w dostawie jest jednoznaczne z zepsuciem towaru. Tak więc niewłaściwe znakowanie towarów przyczynia się bardzo często do dużych trudności w sfinalizowaniu transakcji, a nawet do zerwania stosunków handlowych między kontrahentami.

W zakresie znakowania i cechowania trudno jest podać ogólne przesłanki, ponieważ towary, a przede wszystkim każdy niemal rodzaj opakowania przedstawia pod tym względem odrębne zagadnienie.

Poniżej omówiono kilka głównych przykładów niewłaściwego cechowania i znakowania oraz spowodowane tym trudności w obrocie towarowym drogą morską.

Przed wszystkim znakowanie powinno być dokonywane przy pomocy szablonów a nie ręcznie. Ręczne malowanie znaków jest w pewnych krajach zabronione, co uzasadnione jest tym, że jest ono niewyraźne, a ponadto długie transporty, połączone z przeładunkami, powodują ocieranie co-lli jedna o drugą i w jeszcze większym stopniu powoduje zniekształcanie napisów. Znaki powinny być robione farbą względnie atramentem w dobrym gatunku, ponieważ farby w gorszym gatunku ulegają łatwo zacieraniu się i powodują nietrwałość napisów. Przy opakowaniach względnie towarach o powierzchni ciemnej należy używać farb o kolorze jasnym i odwrotnie. Pożądanym jest pokrywanie wszystkich znaków szelakiem, który nie jest korozyjny, a chroni znaki przed wodą i wilgocią, zapobiegając ich zacieraniu.



Znaki o zbyt małych wymiarach powodują pomyłki w ich odczytywaniu zwłaszcza przy manipulacjach nożnych. Zwykle mylnie są odczytywane za podobne do siebie litery B, P i R, następnie Y, X i V oraz cyfry 3, 8, 9 i 0. Ponadto małe znaki stwarzają zwykle duże trudności przy odczytywaniu ich przez robotników o słabej umiejętności czytania, co ma miejsce zwłaszcza w krajach kolonialnych. Ze względu na to znaki powinny mieć przynajmniej 5 cm wysokości, lecz pożądaną jest raczej sporządzanie znaków w wysokości od 12 - 15 cm, bowiem są one wtedy łatwiejsze do odczytania z odległości nawet 50 metrów.

Następną trudność stwarza użycie opakowań /zwłaszcza skrzyń/ już raz względnie kilka razy używanych w transporcie, ponieważ posiadają one dawne cechy, wśród których trudno jest odnaleźć znaki aktualne.

Bardzo istotne jest unikanie umieszczania zbędnych napisów i znaków, do których zaliczyć należy przede wszystkim reklamę, a w pewnych przypadkach spis zawartości przesyłki. Napisy te utrudniają orientację w rozpoznawaniu znaków naprawdę istotnych, a ponadto spis zawartości ułatwia kradzież towaru. Nie należy również podawać na opakowaniu nazwy, adresu oraz znaków eksportera, producenta lub nawet importera. Ma to na celu zachowanie tajemnicy handlowej.

Najważniejsze znaki i napisy, a więc nazwisko lub znak rozpoznawczy odbiorcy, nazwę kraju i miejsce przeznaczenia oraz ewentualne miejsca przeładunków itp., powinny być umieszczane w miejscu najbardziej widocznym - na skrzyniach, na środku największej bocznej ściany. Inne znaki i napisy stosunkowo mniej ważne, jak nazwisko i adres wysyłającego, numery seryjne, waga brutto, netto i tara oraz wymiary przestrzenne należy umieszczać w miejscach stosunkowo mniej widocznych np. w rogach.

Znakować należy przynajmniej na dwóch ścianach kłki. Niektórzy eksporterzy umieszczają znaki na wszystkich ścianach kłki, a zwłaszcza jeżeli chodzi o skrzynie na wszystkich bokach i czółach skrzyni. Należy unikać umieszczania napisów na wierzchu skrzyni, dlatego, że przy otwieraniu skrzyń w czasie kontroli celnej deski wierzchnie, bywają często uszkodzone względnie przybijane odwrotną stroną, na której zostały umieszczone znaki przy poprzednim ich transporcie. W wyniku czego napisy na skrzyniach zostają usunięte, względnie zniekształcone.

Przy budowie kłitek należy zwracać uwagę na to, aby pewne części ram klatki były dostatecznie gładkie celem umożliwienia czytelnego znakowania. Zawsze jest pożądaną sporządzenie na jednym z boków klatki linii wskazującej na umiejscowienie środka ciężkości. Wskazuje to w którym miejscu należy podnieść klatkę wtedy, gdy winda portowa ma tylko jeden kabel podnoszący. Pożądanym jest umieszczenie duplikatów znaków rozpoznawczych i napisów wewnątrz kłki, /co zaleca się zwłaszcza przy belach/, gdyż w przypadku zniszczenia lub zniekształcenia napisu na powierzchni opakowania, istnieje wtedy po otworzeniu opakowania możliwość skierowania przesyłki do właściwego odbiorcy. Znakowanie bel powinno się odbywać w zasadzie bezpośrednio na okryciu wierzchnim, o ile ono nadaje się do tego, z zastrzeżeniem, że nie spowoduje ryzyka uszkodzenia zawartości beli. O ile bezpośrednio znakowanie nie jest możliwe do wykonania - najlepiej zastosować etykiety płócienne przyszyte do beli. Wskazane jest przyszywanie dwóch etykiet ze względu na to, że w przypadku zniekształcenia napisu na jednej z nich, można odczytać napis na drugiej. Zamiast etykiet płóciennych stosuje się również płytki metalowe z umieszczonymi na nich znakami i napisami, przymocowane mocno do taśm metalowych, którymi bel jest obwiązana.

W przypadku, gdy nie ma możliwości bezpośredniego znakowania na towary względnie na opakowaniu, co zachodzi zwykle przy sztabach żelaznych, rurach itp., umieszcza się wtedy znaki na etykietach, w ilości conajmniej dwóch przy każdej sztuce, Etykiety wykonane są z metalu, drzewa, tkaniny, skóry lub tektury, powinny być mocne, umocowane i tak umieszczane, żeby zachodziła jaknajmniejsza możliwość ich uszkodzenia względnie oderwania od koli.

Gdy ładunek wysyłany na jednym statku składa się z kilku koli, to powinny one otrzymać kolejną, nieprzerwaną numerację. Przez łatwość obrachunku sztuk umożliwia to szybkość przeładunku w porcie pośrednim, lub szybkość wyładunku w porcie przeznaczenia.

Należy zwrócić uwagę, żeby znaki i numery na kolach były w najdrobniejszych szczegółach zgodne ze znakami i numerami podanymi w konosamentach, fakturach, świadectwach pochodzenia i innych dokumentach. Przy znakowaniu konieczna jest znajomość przepisów i ustaw celnych krajów importujących, gdyż niewłaściwe postępowanie powoduje w pewnych krajach importujących kary nakładane przez władze celne. Podkreślić tu należy, że kary te nakładane są najczęściej za niezgodność numerów, znaków i cech na kolach z numerami, znakami i cechami w dokumentach wysyłkowych.

O wiele większe trudności napotyka się przy odczytywaniu cech i numerów na towarach importowanych. Największe bodaj dają się zauważyć przy imporcie kauczuku, co spowodowane jest tym, że kauczuk w belach jest najpierw oznakowany, a następnie dopiero zasypany kalkiem, co niemal całkowicie uniemożliwia odczytanie cech i numerów, które są niezbędne przy sortowaniu, ważeniu i próbobraniu. Wobec powyższego Centrale H. Z. powinny wpłynąć na dostawców zagranicznych, aby do cechowania kauczuku używali farb widocznych przez cienką warstwę talku, względnie żeby znakowanie przeprowadzone było dopiero po otalkowaniu bel.

Duże trudności powoduje również odczytanie znaków na bębnach żelaznych z zawartością tłuszczów ze względu na to, że wskutek wycieków względnie uszkodzeń bębny pokryte są tłuszczem, który rozmiękcza farbę znaki zaś łatwo się ścierają.

Także znaki stosowane przy ładunkach żelaza, rur i metali są mało widoczne wskutek używania niewłaściwych kolorów farb, często bowiem kolor farby podobny jest do rdzy. Należałoby używać do tego celu kolorów jaknajbardziej jaskrawych, a więc jaskrawo-czerwonego, żółtego, jasno-niebieskiego i białego.

Przy nadchodzących do naszych portów transportów bawełny spotyka się często bele bez cech względnie cechy bardzo niewyraźne. Powoduje to niemożność szybkiej segregacji wg. partii przy wyładunku ze statku, a tym samym opóźnia dostawę prób do Izby Arbitrażowej Bawełny oraz samego surowca do zakładów przemysłowych. Natomiast przy przewozie wełny, chociaż spotyka się bele z obszernym oznakowaniem i cechowaniem, te jednak cechy i numery na belach należących do różnych partii są jednakowe, wskutek czego następują te same trudności co przy imporcie bawełny. Przy jucie i sisalu Największe trudności powstają stąd, że surowce te przychodzą w uszkodzonym opakowaniu, wobec czego jest rzeczą bardzo trudną odczytać cechy i numery. Niewyraźne cechy i numery spotyka się na workach z e skórami, co bardzo utrudnia segregację według partii. Pożądanym byłoby etykietowanie tych worków.

Takie niewłaściwe znakowanie i cechowanie towarów stwarza bardzo często niemożliwe dla przedsiębiorstwa kontrolnego warunki odnoś-

nia stwierdzenia ilości lub wagi towarów, w następstwie czego powstają reklamacje i trudności w sfinalizowaniu t-ranzakcji.

Wobec tych wszystkich niedociągnięć na odcinku znakowania i odcachowania towarów, napotykanym tak przy towarach eksportowanych jak i przy towarach importowanych, Centrale Handlu Zagranicznego powinny zwrócić z jednej strony uwagę na właściwe znakowanie naszych towarów przeznaczonych na eksport, co wyrabia dodatnią opinię o kraju eksportującym i pozwala na zdobycie rynków i pozyskanie zaufania u odbiorców, a z drugiej strony wpłynąć na naszych dostawców zagranicznych, aby eksportowane przez nich towary były należycie oznakowane i odcachowane, co ułatwi i uprości nam w olbrzymim stopniu manipulację w portach, pozwoli na szybki obieg towarów oraz jeśli chodzi o importowane surowce dla naszego przemysłu, przyspieszy cykl produkcji o nie oparty.

### 8. Parę uwag o prawidłowym wystawianiu konosamentów.

Często wynikają trudności i nieporozumienia przy realizowaniu akredytyw, na skutek niewłaściwego wystawienia konosamentów. Badając te sprawy należy stwierdzić, że niedociągnięcia te pochodzą z nieznamomości lub mylnej interpretacji niektórych pojęć. Uwidacznia się to zwłaszcza przy wystawianiu konosamentów na zlecenie odbiorcy.

Dla przypomnienia podajemy, jakiego wystawia się konosamenty:

1. Konosament wystawiony "na zlecenie" /" to order"/: uważa się, że taki konosament wystawiony jest na zlecenie załadowcy, jeżli wyraźnie nie wymieniono na czyje inne. Powinien być żyrowany in blanco przez załadowcę podanego w konosamencie. Ten sposób wystawiania konosamentów nie budzi zastrzeżeń, należy jedynie pamiętać aby zawsze był żyrowany przez załadowcę in blanco, gdyż w innym wypadku posiadacz dokumentu nie może dysponować towarem.
2. Konosament wystawiony na zlecenie odbiorcy: "Unto order of..." np. "unto order of the Chase National Bank, New York" lub "to the Chase National Bank New York or order". Odbiorca - w w/w. wypadku bank - chcąc odstąpić konosament, żyruje go na odwrocie.
3. Konosament imienny: np. "unto the Chase National Bank, New York" nie jest przenośny przez indos.

Należy tutaj wyjaśnić, jaka zachodzi różnica pomiędzy konosamentem wystawionym na zlecenie odbiorcy /pkt.2./ a konosamentem imiennym /pkt.3./. W Polsce, przy odbiorze towaru, gdy konosamenty wystawione są na spedytora lub bezpośrednio na odbiorcę a w jego imieniu odbiera towar spedytor, nie stanowi różnicy, czy konosament jest wystawiony imiennie na odbiorcę czy też na jego zlecenie i wystarczy, że jest żyrowany przez odbiorcę podanego w konosamencie.

Przy eksporcie towaru, gdy firma podana w konosamencie jako odbiorca, nie jest właścicielem towaru a jest tylko pośrednikiem względnie instytucją finansującą tranzakcję i gdy konosament jest dokumentem handlowym, obiegowym, który wędruje z rąk do rąk, konieczne jest wystawienie konosamentu na "zlecenie odbiorcy". Wystawiony w ten sposób konosament, po zażyrowaniu przez odbiorcę, może

być przekazany innej osobie, bez specjalnej cesji, przez indos in blanco odbiorcy.

Gdyby konosament wystawiony był imiennie /pkt.3./ wtenczas np. bank podany jako odbiorca, chcąc dokument ten przekazać swojemu klientowi, winien swoje prawa przelać przez cesję. Odbiorca więc, gdy konosament jest wystawiony wprost na niego, nie może przelać swoich praw indosam in blanco, a tylko w drodze cesji. Wiadomo, że cesja połączona jest z formalnościami i kosztami, gdyż w niektórych państwach podlega specjalnej opłacie stemplowej. Dla uniknięcia tego, winno się konosamenty wystawiać "na zlecenie" odbiorcy, a w każdym razie w tych wypadkach, gdy jest to zastrzeżone w zleceniu w-zględnie akredytywie.

Jeżeli akredytywa żąda wystawienia konosamentu na odbiorcę i nie mówi wyraźnie, że ma to być konosament imienny, powinno się go wystawiać na zlecenie odbiorcy.

Jeżeli akredytywa wymaga wystawienia "negotiable bill of lading" bez dalszego sprecyzowania, to należy wystawić konosament na zlecenie załadowcy /"to order"/ i opatrzyć je indosam in blanco.

Przypuszczenia niektórych, że konosamenty wystawione imiennie /pkt.3./ z klauzulą "or to his or their assigns" są równoznaczne z konosamentem wystawionym na zlecenie odbiorcy "unto order of..." są mylne, bowiem klauzula "or to his or their assigns" oznacza "lub jego wzgl. ich mandatariuszowi". Klauzule tak znalezione znajdują się prawie na wszystkich konosamentach i nie zawierają cech dokumentu "na zlecenie". Dokument wystawiony "na zlecenie" musi zawsze w tekście zawierać słowa "na zlecenie" /"unto order", "to order" itp./.

Dla przykładu podajemy, że wystawiono konosamenty:

"unto the Chase National Bank New York" - zamiast -  
 "unto order of the Chase National Bank New York" - w drugim wypadku  
 pisać o mylnie:  
 "unto of Societe Generale" - zamiast -  
 "a l'ordre de la Societe Generale".

Bank tak wystawionych konosamentów nie przyjął i trzeba było wystawiać nowe, co spowodowało zwłokę w złożeniu dokumentów w banku i zrealizowaniu akredytywy. Ponieważ konosamenty podpisane są przez kapitana, w wypadku powtórnego ich wystawiania poważne z tego powodu trudności.

Należy więc zwrócić szczególną uwagę na to, aby: zleciodawcy podawali wyraźnie i dokładnie na kogo mają być wystawione konosamenty i aby spedytor starannie stosował się do otrzymanych poleceń. W razie zaistnienia jakichkolwiek nieścisłości natychmiast żądać wyjaśnienia sprawy.

### Interpretacja niektórych klauzul konosamentowych.

Jak wiadomo konosament jest między innymi dokumentem stanowiącym dowód uprzednio zawartej /z chwilą definitywnego zabukowania towaru/ umowy o przewóz oraz zawierającym warunki, na jakich armator zobowiązuje się dokonać transportu towaru.

Początkowo dokument ten nie zawierał zbyt wiele zastrzeżeń odnośnie sposobu przewożenia oraz odpowiedzialności armatora. Z biegiem czasu jednak, na podstawie praktyki wyłaniającej coraz to nowe niebezpieczeństwa transportu morskiego, zrodziła się tendencja do coraz większego ograniczenia odpowiedzialności armatora, obwarowywanego się szeregiem klauzul.

Klauzule te stały się w końcu tak skomplikowane, że konosament jako dokument zapewniający pewne prawa odbiorcy zaczął tracić swoją wartość. Ten stan rzeczy szczególnie zagrażał interesom posiadacza konosamentu, nie będącego pierwotną stroną w umowie o przewóz i na skutek tego nie mającego żadnego wpływu na tę umowę, interesom banków przyjmujących konosamenty, jako zabezpieczenie wzajemian za udzielane eksporterom zaliczki wreszcie godził w zakłady ubezpieczeniowe nie mogące wyreklamować w subrogacji szkód powstałych nawet z winy armatora.

Chaos powstały w tej dziedzinie uregulowały w znacznym stopniu Reguły Haskie 1924 r. przyjęte przez większość państw zainteresowanych w shippingu i inkorporowane do ich ustawodawstwa. Największą zasługą ich było ustalenie wyraźnych granic odpowiedzialności przewoźnika /armatora/, których ten ostatni nie mógł w większym stopniu zredukować.

Mimo wszystko armatorzy wodowani tradycją czy też chęcią zabezpieczenia się w dalszym ciągu umieszczają w odnośnych konosamentach dawne klauzule, które na skutek wejścia w życie wyżej wspomnianych reguł nie posiadają żadnej siły zwalniającej armatora od odpowiedzialności.

Tego rodzaju postępowanie jest tym bardziej nielogiczne, że zazwyczaj armatorzy niedwuznacznie oświadczają w warunkach przewozowych swych linii, że stosują się do postanowień Konwencji Haskiej. Wyrazem tego jest t.zw. "Paramount clause" brzmiącej zazwyczaj:

" All terms provisions and conditions of the Carriage of Goods by Sea Act 1924 / jeśli mowa o statkach brytyjskich/ and the schedule thereto are to apply to the contract contained in this bill of lading and the company are to be entitled to the benefit of all privileges, rights and immunities contained in this bill of lading, and the company are to be entitled to the benefit of all privileges, rights and immunities contained in such Act, and the Schedule thereto as of the same were herein specifically set out. If anything herein contained be inconsistent with the said provisions it shall to the extent of such inconsistency and no further, be null and void."

/Wszystkie zastrzeżenia i warunki Carriage of Goods by Sea Act odnoszą się do kontraktu zawartego w tym konosamencie i linia jest upoważniona do korzystania ze wszystkich przywilejów i praw zawartych w tym konosamencie i Akcie ..... Jeśli cokolwiek w nim /konosamencie/ zawarte jest niezgodne z omawianymi warunkami będzie w granicach tej niezgodności nieważne./

Zatem jak wynika z powyższego zajęcia stanowiska w "Paramount clause" pomijając już prawo miejsca wystawienia dokumentów nakłada na armatora wyraźny obowiązek stosowania się do zasad Konwencji.

Lenie teglugowe mimo wszystko trwają przy dawnych bezskutecznych obecnie zwyczajach starając się zredukować do minimum zakres swego

odpowiedzialności poprzez nie mające prawnego znaczenia insercje.

Weźmy do ręki pierwszy i lepszy konosament i wglądnijmy w sposób wyrywkowy w jego treść.

W praktyce często powstają wątpliwości co do umiejscowienia odpowiedzialności armatora przy wyładunku towaru ze statku. Kwestię tę armatorzy w wielu wypadkach arbitralnie regulują przez umieszczenie w dokumentach przewozowych klauzulu:

"ships responsibility" shall cease when the goods pass over the ship's rail /odpowiedzialność statku kończy się z chwilą przejścia towaru przez railing/ lub jak spotykamy to jeszcze w konosamentach Żegluga Polskiej:

"the responsibility of the ship in any case ceases when the goods leave ship's deck"/odpowiedzialność statku w każdym wypadku kończy się gdy towar opuści pokład statku/.

Tego rodzaju jednostronne uregulowanie kwestii odpowiedzialności stanowi sztuczną i nieżyciową konstrukcję, nie do utrzymania zarówno ze względu na zdrowy rozsądek, jak i postanowienia Reguł Morskich stypulujące, że: "the carrier shall properly and carefully load and handle stow carry keep care for and discharge the goods carried". Ostatni ustęp dotyczący wyładunku należy interpretować w sensie poniesienia przez statek odpowiedzialności za całkowitą manipulację towarem poczynając od rozstaucowania aż do bezpiecznego złożenia na nabrzeżu lub w barce i odłączenia z urządzeń przeładunkowych. Naswiadczenie to jest tym bardziej słuszne jeśli uświadomimy sobie, że armator na skutek przyjęcia wyżej przytoczonej klauzuli unikałby odpowiedzialności nawet w wypadku wadliwego umieszczenia skrzyni w hicie co przy wyładunku mogłoby spowodować zerwanie się jej i spadnięcie po zewnętrznej stronie burty. Na przykładzie tym występuje z całą wyrazistością nieżyciowość omawianego zastrzeżenia. Dlatego też słuszniejsze są stosowane coraz powszechniej uwagi normujące ten problem w dokumentach przewozowych, jak: "Upon discharge from the ship's tackle the goods shall be at the sole and entire risk of the consignee and owners ..... /linia "Brocklebanks Well Line of Steamers"/, /po wyładunku i zwolnieniu towaru z urządzeń przeładunkowych statku, wyłączne ryzyko przechodzi na odbiorcę i właściciela/ lub jeszcze wyraźniej /the goods shall be received by the consignee from the ship's tackle ..... /"Elder Dempster Lines, Limited"/. /Towary mają być odebrane przez odbiorcę z urządzeń przeładunkowych statku/.

Anachronizmem staje się również klauzula dewiacyjna, która interpretowana dosłownie dawałaby statkowi daleko idącą swobodę w sposobie kontynuowania podróży. Zazwyczaj brzmi ona następująco:

"Ship shall have the liberty to proceed backwards and forwards, once or oftener to or from and use any port or ports in any rotation, for any purpose whatever, shelter in or out of or behind or beyond the named ports in the customary or advertised route". /Statkowi wolno będzie cofać się i postępować naprzód jeden raz lub częściej .... i zawijać do każdego portu lub portów w każdej rotacji w jakimkolwiek celu, niezależnie od tego czy porty te znajdują się w ramach zwyczajowej, czy też wyznaczonej przez rozkład rejsów trasy, lub poza nią ..../.

Jak wiadomo linie żeglugowe wydają rozkłady rejsów swych statków ze ściśłym wyznaczeniem portów do których statek obsługujący daną trasę zawinie oraz podają daty ich przybycia.

Dewiacja zatem, pojęta w sposób określony przez omawianą klauzulę stanowiłaby złamanie umowy o przewóz. Nieusprawiedliwione zboczenie z wyznaczonego kursu oznaczałoby ponadto dla armatora utratę wszystkich praw wynikających z umowy o przewóz i zwalniających go w przypadkach przez Konwencję przewidzianych od odpowiedzialności. Jak słusznie zauważa E. F. Stevens w "Talks about export" armator staje się w takim wypadku automatycznie ubezpieczycielem, co jest zrozumiałym ze stanowiska zarówno załadowcy jak i zakładu ubezpieczającego przyjmującego odpowiedzialność za pewne ryzyka i na skutek czego każde rozszerzenie ich poprzez zmianę ustalonej trasy, automatycznie przenosi ryzyko podróży na przewoźnika. W świetle powyższego armator zbaczający z prawidłowego kursu i napotykający na sztorm, którego mógł uniknąć trzymając się ustalonej trasy i na skutek tego tracący ładunek nie może powoływać się na siłę wyższą. /Act of God / zwalniająca go w normalnych okolicznościach od odpowiedzialności. Należy pamiętać, że istotą dewiacji jest, jak podkreśla to J. Samuel w "Paynes Carriage of Goods by Sea" - "świadome zastąpienie podróży wynikającej z kontraktu inną podróżą". Moment świadomego działania jest koniecznym warunkiem zaistnienia dewiacji. Zatem jeśli na skutek choroby kapitana statek obierze zły kurs i zboczy z ustalonej trasy, przypadek ten nie będzie dewiacją.

Według Reguł Haskich dewiacja usprawiedliwiona jest jedynie w dwóch wypadkach: celem ratowania życia lub majątku oraz gdy działanie to uzasadnione jest poważnymi przyczynami. Pierwsza zasada wypływa również z prawa międzynarodowego i nie stanowi naruszenia kontraktu. Natomiast nasuwają się zastrzeżenia co do dalszych punktów. "Ratowanie majątku" bowiem nie stanowi korzyści dla właściciela ładunku. Sprawą tą może być zainteresowany jedynie armator oraz załoga pragnąca uzyskać wynagrodzenia za ratownictwo. Dalszą wątpliwość budzi interpretacja działania "uzasadnionego poważnymi przyczynami" /reasonable/, które może być w sposób różnorodny pojmowane. E. F. Stevens stoi na stanowisku, że "reasonable deviation" występuje gdy dewiacja przedsięwzięta jest w interesie statku, frachtu i towaru.

Czasami spotyka się w konosamentach zastrzeżenie co do czasu dopuszczalnej reklamacji ze strony odbiorcy, /ograniczające ten okres do 24 godz. od chw. lub wyładunku towaru. Klauzulę tę znajdujemy również w konosamentach Żeglugi Polskiej w następującej formie: "

"The right to claim indemnity for damage or shortage is forfeited if the shipper or consignee has not recorded in writing the damage or the shortage within 24 hours after discharge" . . . /Prawo o rekompensatę szkody lub manka traci się, gdy załadowca lub odbiorca nie zgłosi pisemnie szkody lub manka w przeciągu 24 godzin od wyładunku/.

Zrozumiałym jest, że armator pragnie wniesienia claimu w jak najkrótszym czasie, aby mógł z kolei przeprowadzić własne dochodzenia w sprawie powstania szkody, jednakże samowolne ustalanie czasu ewentualnej reklamacji - 24 godzin jest nie zgodne z zasadami Konwencji Haskiej, która postanawia /artykuł III pkt. 6/, że odbiorca winien donieść armatorowi w ciągu 3-ch dni o otrzymaniu uszkodzonego towaru. Brak tego rodzaju zawiadomienia, armator może uważać jako "prima facie" dowód dobrego dostarczenia przesyłki. Nie znaczy to jednakże aby odbiorca nie mógł pozywać armatora. Pozew może być dokonany w ciągu roku od chwili wydania towaru /nie przybycia statku jak próbującą udowodniać to niektóre linie/ jednak im dłuższa jest zwłoka, tym trudniejsze staje się dla odbiorcy wygranie sprawy. Musi on bowiem udowodnić nie tylko zaistnienie szkody, ale i powstanie jej na statku.

Niewątpliwie tempo pracy spedycyjnej nie zezwala na dokładne zapoznawanie się z warunkami przewozowymi, zawartymi w konosamentach. W praktyce czyta się je dopiero w wypadku zaistnienia sporu pomiędzy załadowcą a linią. Jest to mniej groźne, gdy państwo pod którego flagą pływa statek, przyjęło zasady Konwencji Haskiej. Sprawa komplikuje się, gdy zasady te nie obowiązują i wtedy warunki konosamentowe, stanowiąc o umowie o przewóz. Oczywiście nie odbiegają one zbyt od ogólnie przyjętych zasad, tym niemniej mogą zawierać punkty niedogodne dla załadowcy, na które armator może powołać się w razie ewentualnego sporu.

Pamiętać również należy, że Konwencja Haska, reguluje jedynie warunki przewozowe w transporcie morskim. Pozostaje zatem jeszcze szereg zagadnień, przeważnie o charakterze lokalnym, które nie znajdują w niej rozwiązania i są swobodnie regulowane przez armatora. Na nie należy właśnie zwrócić baczniejszą uwagę. Mogą one bowiem niejednokrotnie odbić się ujemnie na samym kontrakcie kupna-sprzedaży. W konosamencie linii izraelskiej Zim Cargo Line, znajduje się np. klauzula, chroniąca armatora od nadmiernego przetrzymywania statku w porcie przeznaczenia i zezwalająca mu na wyładunek towaru w wypadku kongestii w innym porcie. Brzmi ona:

"If owing to congestion at, or closure of the port of Jaffa or Tel-Aviv, cargo destined for these ports cannot be discharged wholly or in part during the ships call there, such cargo may be discharged at Haifa instead of at Jaffa or Tel-Aviv and such discharge shall be accepted by the Holder of this Bill of Lading and the ship's liability shall cease on such discharge at Haifa notwithstanding that -- Jaffa or Tel-Aviv are shown as ports of destination". /"Jeśli ze względu na kongestię albo zamknięcie porty Jaffy lub Tel-Awivu, towar przeznaczony do tych portów, nie może być wyładowany w całości lub częściowo podczas przybycia statku, tego rodzaju ładunek może być wyładowany w Haifie, zamiast w Jaffie lub Tel-Awiv'ie i taki ładunek będzie przyjęty przez posiadacza konosamentu i odpowiedzialność statku skończy się po tym wyładunku w Haifie, mimo że Jaffa lub Tel-Awiv, zostały uwidocznione jako porty przeznaczenia"/.

Możnaby czytając warunki przewozowe poszczególnych linii wykryć wiele jeszcze nie ścisłości i odchyień od Reguł Haskich. Uporządkowanie tej dziedziny staje się ważnym problemem zarówno dla załadowców jak i armatorów i niewątpliwie dopomoże do usprawnienia transportu morskiego.

10. Zespół portu Murmańska usprawnia organizację pracy Morskiej Flot Nr. 88/50.

W roku bieżącym przerzut masy towarowej przez port morski w Murmańsku został zwiększony o 30 %. W związku z powyższym wysiłek robotników portowych musiał zostać również odpowiednio wzmożony.

Specjalną uwagę poświęcono reorganizacji pracy robotników magazynowych, dążąc do dalszego rozwoju socjalistycznego współzawodnictwa pracy na tym odcinku. Na naradach wytwórczych, poświęconych omawianiu wyników współzawodnictwa pracy, najlepsi stachanowcy dzielili się z towarzyszami fachowymi doświadczeniami, wykazywali niedociągnięcia oraz drogi do ich usunięcia. Wszystko to przyczyniało się do pomyślnego realizowania planu. 16 października kolektyw portu złożył już raport o zakończeniu rocznego planu prze-



Ten fenomenalny sukces został bezwarunkowo osiągnięty dzięki dobrej organizacji pracy. W razie braku towarów na składzie natychmiast reklamuje się szybką dostawę u klientów, którzy zaraz przesyłają towar wprost do burty statku. Postanowiono skrócić czas załadunku statków kursujących na dalekich liniach i statków pasażersko - towarowych. Zdarza się, że wskutek niepomyślnych warunków atmosferycznych, statki przychodzą do portu z opóźnieniem, wówczas w celu niedopuszczenia do przestojów, robotnicy magazynowi wykonują wszystkie prace przygotowawcze przed nadjeściem statku. Prace na poszczególnych odcinkach są wykonywane sprawnie i w tempie przyspieszonym. Jednocześnie z załadunkiem towaru do ładowni, odbywa się zaopatrywanie statku w bunkier, wodę i żywność.

Zdarza się czasem także, że magazyny są przeładowane różnymi towarami i statki nie są w stanie ich zabrać. Wypadki te zdarzają się najczęściej w letnich miesiącach, gdy statki są w remoncie. Wtedy zdobywa się dodatkowy tonaż, co umożliwia szybką wysyłkę towarów.

Dzięki tej organizacji udało się w roku bieżącym przerzucić 28 tys. ton towaru ponad ilość zaplanowego. Kolektyw robotników portowych w Murmańsku, złożył dn. 7. listopada rb. zobowiązanie, dotyczące przeładunku dalszych kilku tysięcy ton towaru w roku bieżącym.

=====  
.....  
=====

