BIULETYN
EKONOMICZNY C. HARTWIG S. A.

Redakcja i Administracja: Gdynia, Rotterdamska 3 – Tel. Centrala wewn.: 19-31 – 19-37 – S. S. W. I.
Wydawca: C. Hartwig S.A. Oddz. Morski

Tylko do użytku służbowego – bez prawa publikacji

Biuro Studiów Handlu Morskiego SOPOT

Numer : V. Gdynia, dn. 2o.maja 1951r.

L.p.	T r e ś ć	Strona
1.	Rynek frachtowy	1
2.	Przesyłki do Khorramshahr i Bandar - Shakpur	8
3.	Trudności przeładunkowe w Ameryce Środkowej	9
4.	Zakorkowanie portów w Indonezji	9
5.	Składowanie towarów w Montevideo	9
6.	Znakowanie przesyłek do Saudi-Arabii	9
7.	Dokumenty wysyłkowe do Meksyku	1o
8.	"DESPRED" -jedynym maklerem Bułgarii	11o
9.	Uwagi Towarzystwa Ubezpieczeń Morskich w Antwerpii na temat dostawy na warunkach f.o.b. lub c.i.f.	1o
1o.	Informacje celne odnośnie eksportu do U.S.A.	11
11.	Rola tankowców w transporcie morskim	13
12.	Towary niebezpieczne w transporcie morskim	15
13.	Badanie koniunktury w handlu ra - dzieckim	22

1" Biuletyn rynku frachtowego.

/"Fairplay" nr.nr. 3.545 - 3.546, "Daily Freight Register" nr.nr. 16.737 - 16.750, "Lloyd Anversois" nr.nr. 29.37L - 29.378/.

Wiadomości ogólne:

Na rynku frachtowym nastąpiło ponowne ożywienie na odcinku "time-charter'ów". Na plan pierwszy wysunęło się czarterowanie na podróże wyjściowe do Australii po starych stawkach, oraz do La Platy, gdzie statki idą pod balastem. Odczuwa się na tym odcinku brak dostatecznej ilości ładunków. Wzięto w "time - charter" motorowiec 8.975 TDW na podróż wyjściową - dostawa W. Brytania, sh. 75/6, czerwiec, dostawa zwrotna Australia. Jako drugie ciekawe notowanie podaje się "time-charter" -"Marsdale" 8.5oo TDW, sh. 52/6, podróż powrotna do Buenos Aires, maj/czerwiec, dostawa zwrotna W. Brytania via Zach. Afryka, zaś drugą jednostkę z Europy via Szwecja do La Platy po stawce sh. 47/6 maj.

Baltic Exchange Chartering Committee czarterował tonaż po niezmienionych stawkach na przewozy z Australii, z Morza Czarnego i Stanów Zjedn. zboża do W. Brytanii oraz cukru z Kuby.

Na rynek australijski napływają nadto zamówienia na przewozy zboża do Ceylonu, Indii, W-y Mauritius, Egiptu, Cypru, Włoch, Zjedn. Królestwa i innych portów po niezmienionych stawkach. Rynek Dalekiego Wschodu nadal jest b. czynny i czarteruje wszelki wolny tonaż na przewozy do Europy i do Indii.

Timber Control działał przede wszystkim na odcinku płn. amerykanskim i czarterował tonaż po stawkach sh. 400/- za sążeń na podróże konsekutywne z Kanady - kopalniaki - poczawszy od sierpnia/września b.r.

Rynek europejski:

Na rynku bałtyckim wzmogły się czarterowania jednostek na przewozy węgla polskiego. Zanotowano m. inn. czartery do Buenos Aires /8 jednostek/ po stawce sh. 170/- z dodatkiem + sh. 5/- do portów up-river, oraz do Włoch Zachodnich z opcją na Adriatyk na kwiecień/maj - sh. 65/-.

Europejscy załadowcy węgla szukają odpowiedniego tonażu i kwotują stawkę sh. 70/- do Grecji. Napływają zamówienia na przewozy węgla z Rotterdamu do Włoch Zach. Neapolu i Bari, jak też koksu z Amsterdamu i Rotterdamu do Buenos Aires. Na rynek angielski zgłasza się oferty na węgiel do Dakaru, Leixoes, do Francji i do Hiszpanii.

Na rynku szwedzkim poszukuje się wolnego tonażu na przewozy drzewa /tarcica/ do Australii - lipiec/sierpień po stawce £. 62/1o/- za standard.

Zabukowano ładunek cementu z Hamburga do Jacksonville - Miami Range po stawce $ 6.oo. Za sole potasowe z Barcelony do wsch. wybrzeży W. Brytanii stawka wynosiła sh. 57/6 wobec ostatnio notowanej sh. 52/6. Zaczarterowano statek na prze -

wóz soli z Cagliari do Japonii po stawce $ 29.- za tonę na warunkach f.i.o.

Na rynku Morza Czarnego i Morza Śródziemnego nadal odczuwa się brak tonażu, przyczym stawki utrzymują się na wysokim poziomie. Za przewozy zboża do Zjedn. Królestwa w dalszym ciągu notuje się stawkę sh. 87/6 za tonę.

Rynek afrykański:

W płd- afrykanskiej sekcji węglowej oferuje się stawki na przewozy węgla dla różnych relacji. Zaczarterowano szereg jednostek na transporty w relacjach:

Durban - Kopenhaga - sh. 167/6 - czerwiec,
" - Aleksandria - sh. 140/- i
" - Adelaida --2 jednostki po sh. 135/-.

Rynek płn.-afrykanski nadal utrzymuje swe wysokie stawki na przewozy różnych rud jak i fosfatów. Zabukowano ładunek rudy chromowej z portu Beira do portów Northern Range po stawce $ 18.5c - maj i $ 18.- czerwiec. Wysoką stawkę płaci się za przewóz rudy żelaznej z Bony do W. Brytanii - sh. 59/-. Rynek płn.-afrykanski poszukuje tonażu na transport 8.000 - 9.500 ton rudy manganowej z Durbanu do W. Brytanii po stawce sh. 135/- . Za fosfaty z Cassablanki i Safi do Antwerpii stawka wynosi sh. 57/9, zaś z Sfaxu do Brunnsbuttelkoogu sh. 65/-. Notuje się na tym odcinku nagłą zwyżkę stawek z Cassablanki do W. Brytanii i obecna stawka wynosi sh. 58/9 do sh. 60/-.

Oferuje się ładunek 5.000 ton mączki rybnej w workach jutowych z Cape-Town i Walfish Bay do Holandii przy frachcie płatnym ryczałtowo, oraz inny ładunek drobnicy z Lobito i Luandy do Walencji - fracht ryczałtowy £. 10.000.- f.i.o. + sztauerka -maj.

Zwyżkowała stawka za przewozy orzeszków ziemnych z Gambii do Zjednoczonego Królestwa. Wynosi ona obecnie sh. 250/- do sh.260/- wobec ostatnio płaconej sh. 205/- za tonę.

Rynek Dalekiego Wschodu:

Na rynku Dalekiego Wschodu nadal panuje wzmożony popyt na tonaż na przewozy do Europy, przy czym stawka utrzymuje się na dotychczasowym poziomie. Zanotowano tylko jeden wypadek zniżki stawki w tej relacji. Stawka z Chin Płn. do Antwerpii/Rotterdamu wynosi sh. 200/- połowa maja, zaś do Anglii sh. 210/- maj / czerwiec.

Oferuje się ładunki cementu z Japonii do Australii, przyczym stawka dla relacji Moji - Melbourne wynosi sh. 145/- fio + sztauerka. W Rangoonie za przewozy ryżu do Japonii płaci się stawkę $ 18.- -wolny wyładunek, czerwiec/lipiec, wobec $ 15.5c notowanych w ostatnich tygodniach. Zaczarterowano statek brytyjski na węgiel z Kalkutty do Melbourne albo Adelaidy po stawce sh. 150/- maj/czerwiec i sh. 115/- za podróże konsekutywne.

Rynek australijski:

Zakładowcy australijscy w dalszym ciągu czarterują tonaż na podróże do portów europejskich, przy czym stawki ostatnio noto-

wane lekko zniżkowały o sh. 5/- za tonę. Ponadto zniżka stawek nastąpiła dla podróży w późniejszych terminach np. październik/grudzień b.r. i wynosi do U.K. sh. 157/6. Stawki dla natychmiastowych podróży pozostały bez zmian i płaci się za transport z wschodnich Stanów do Zach. Włoch sh.162/6 zaś z zach. Stanów do W. Brytanii/Irlandii sh. 164/6 - sh. 165/- - pszenica luzem z silosów. Za cukier z Queensland do Montrealu stawka wynosi sh. 212/6 - czerwiec.

Na rynku australijskim bierze się tonaż w "time-charter" na transporty zboża i m. inn. zaczarterowano motorowce "Trevince" i "Fernmoor" na podróże wyjściowe po stawkach sh. 52/6 i sh. 60/-.

Rynek płn.-amerykanski:

Na rynku płn.-amerykanskim panuje we wszystkich sekcjach żywa działalność. Stawki utrzymywały się na dotychczasowym poziomie, bez większych odchyleń.

Napływają ciągle zamówienia na transporty zboża z St. Lawrence i Churchill, jak również z portów amerykanskich nieomal dla wszystkich relacji. Notuje się kierunki eksportu zboża amerykanskiego do Europy/ Anglia, Antwerpia, Rotterdam, Hamburg/, do Płn. Afryki, do Indii i do Ameryki Płd.-Chile. Zaczarterowano motorowiec angielski z St. Lawrence do Antwerpii po stawce ok $ 12.74 - ciężkie zboże, maj/czerwiec z opcją na zboże lekkie. Komitet powtórzył stawkę sh. 24/6 za qr. z St. Lawrence do W. Brytanii, zaś z portów Northern Range podaje się stawkę sh. 25/-, z Gulfu sh. 30/- czerwiec/lipiec i sh. 180/- za 3 ładunki do Indii - czerwiec/lipiec. Statki idące ze zbożem do Chile zabierać będą mogły saletrę chilijską do portów Gulfu lub cukier z Peru do Japonii.

Sekcja węglowa poszukuje na gwałt tonażu dla przewozów europejskich, przy czym bierze się tonaż w "time-charter" na podróże konsekutywne. Ze względu na rezerwę wykazywaną ze strony armatorów, stawki za podróże pojedyńcze z natychmiastową dostawą ładunku kształtują się najkorzystniej, np. $ 13.25 do Antwerpii/Rotterdamu, zaś tylko $ 10.25 za 4 podróże konsekutywne.

Timber Control Chartering Committee zaczarterował statek szwedzki na przewóz 800 sążni kopalniaków z Vsch. Kanady do W. Brytanii - sierpień/wrzesień. Stawka za drzewo z płn. Pacyfiku do W. Brytanii wynosi sh. 185/- czerwiec/lipiec i sh. 175/- f.i.o. - lipiec i sierpień.

Na Kubie podaje się stawkę sh. 150/- za przewóz cukru do W. Brytanii - czerwiec i sh. 155/- za przewóz w lipcu. Nadto notuje się zamówienia na transporty cukru do Afryki Płn. /Casablanka/ $ 20.- , do Montevideo, Holandii i Chin /Hongkong/. Wg. ostatnich danych Komitet czarterował tonaż z Santo Domingo po stawce wyższej o sh. 5/- za tonę.

Gulf poszukuje pilnie tonażu trampowego na przewozy ładunków siarki i to 95.000 ton tylko do W. Brytanii nie licząc pozostałych krajów importujących z tego rejonu.

Rynek płd.- amerykanski:

Na rynku płd.-amerykanskim odczuwa się w dalszym ciągu brak dostatecznej ilości wolnego tonażu. Sciąga się statki pod balastem, by czarterować je na podróże powrotne ze zbożem do krajów europejskich, lub też na przewozy rudy brazylijskiej z Victorii do portów amerykanskich /Baltimore/. Stawka dla tej ostatniej relacji kształtuje się następująco: $ 7.6o -kwiecień /maj, $ 7.[illegible] lipiec, $ 7.7o czerwiec/lipiec i $ 7.5o sierpień.

Anglia eksportuje obecnie większe ładunki węgla do Argentyny, podając oficjalnie, iż pulla eksportowa na rok bieżący wynosi 5oo.ooo ton. Eksport za I. kwartał wyraził się cyfrą 95409 ton i oblicza się, że dalsze przewozy odbywać się będą w odstępach tygodniowych.

Ożywienie i zwiększenie eksportu kukurydzy z La Platy przewiduje się na połowę lipca b.r., przyczym prawdopodobnie ładunki te zabierać będą statki liniowe, a nie trampowe.

Notowania stawek frachtowych:

c u k i e r:

1. Londyn - Zatoka Perska, "Loriga" 8.5oo ton, 5%, sh. 165/- jeden port wyładowczy, sh. 167/6 dwa porty wyładowcze cukier rafinowany.
2. Kuba - W. Brytania, "Jackstar" 7.8oo ton, 5%, $ 21.75, cukier maj i "Cromarty" 8.5oo ton, 5% i "Condesa" 9.7oo ton, 5%, po sh. 155/-, czerwiec.
3. Queensland - W. Brytania, "Artemisia" 9.3oo ton, 5%, sh.185/- cukier, wrzesień/listopad.

d r o b n i c a:

1. Liverpol - Malaje, "Landswne",9.ooo TDW. fracht ryczałtowy £. 61.ooo.- + £. 1.ooo.- za każdy dodatkowy port wyładunku łącznie do trzech portów, f.i.o. + sztauerka, drobnica,maj.
2. Dalny - Chinwangtao/Tsingtao lub Taku Bar - Antwerpia/Rotterdam, "Prospero" 7.54o TDW, sh. 2oo/- opcja Hamburg, sh. 2o5/- Gdańsk/Gdynia sh. 240/- f.i.o., jeden lub dwa porty załadowcze, zboże i drobnica, czerwiec.

d r z e w o:

1. Archangielsk - wsch. wybrzeże W. Brytanii, parowiec panamski, 2.log sążni, sh. 400/- za sążeń, opcja zach. wybrzeże sh.41o/- wolny wyładunek, kopalniaki, Russwood charter, czerwiec.
2. Kotka - płd. wybrzeże W. Brytanii, parowiec niemiecki, 14o std. sh. 235/- za std. armator ponosi koszt wyładunku, do - wolny port wyładunku, tarcica, Baltwood charter, maj.
3. Hamina - wsch. i płd. wybrzeże W. Brytanii, parowiec niemiecki 45o std. sh. 220/- za std, dwa porty wyładowcze, armator ponosi koszt wyładunku, tarcica, maj.

f o s f a t y:

1. Cassablanca - Antwerpia, "Montegiove" 7.5oo ton, sh. 56/- fosfaty, kwiecień/maj.

2. Rotterdam - Lourenco Marquez/Port Elizabeth, parowiec 5.8oo ton, sh. 127/6 f.i.o., nawozy sztuczne w workach, czerwiec.

r u d y:

1. Pepel - Rotterdam, "Pontoporas", 9.5oo ton, 10%, sh.77/6, ruda żelazna, maj.

2. Bona - W. Brytania, parowiec 9.5oo ton, 10%, sh. 61/-, ruda żelazna, maj/czerwiec.

3. Huelva - Antwerpia/Rotterdam, parowiec hiszpański,7.5oo t. sh. 57/6, piryty maj.

4. Morphou Bay- Holandia, "Strymon", 7.5oo ton, sh. 71/3, piryty, maj/czerwiec.

r y ż:

1. Rangoon - Japonia, "Winter Hill" 9.5oo ton, 10%, $ 18.- wolny załadunek za 8oo ton i wyładunek za 1.ooo ton, ryż w workach, czerwiec/lipiec.

w ę g i e l:

1. Gdańsk/Gdynia - Zach. Włochy, parowiec włoski, 2.4oo ton, sh. 65/-, kwiecień/maj, i parowiec 8.ooo ton, sh. 67/6, czerwiec,

2. Gdańsk/Gdynia - Buenos Aires, "Ivor Ritta" 9.ooo ton, "Irene" 9.7oo ton, sh. 170/- maj/czerwiec.

3. Durban - Kopenhaga, "Mauranger" 2.5oo ton, sh. 137/6, czerwiec.

4. Porty Hampton Roads - Rotterdam, "Ampac Oregon, 7.ooo ton, 10%, $ 13.25, opcja Hamburg $ 13.75, maj.

z b o ż a:

1. Morze Czarne - W. Brytania, "Olimpos" 7.2oo ton, 10%, sh. 87/6, opcja Antwerpia/Hamburg Range sh. 85/-, f.e.b. + sztauerka, zboże, czerwiec.

2. St. Lawrence - Antwerpia/Rotterdam, "Asteris" 9.ooo ton, 10%, $ 14.-, opcja Hamburg/Brema, $ 14.5o 4.ooo ton wolny wyładunek, początek czerwca.

3. Dalny - W. Brytania, "Peter Star", 9.3oo ton, 10%, sh. 21o/- f.i.o., maj/czerwiec.

4. Australia - Antwerpia/Hamburg Range,"Trelissick" 8.5oo t. 10%, sh. 165/-, pszenica luzem, sh. 17o/- pszenica workowaną, wrzesień.

5. Gulf - Dania, "Hoegh Silvercrest" motorowiec, 9.3oo ton, 15%, sh. 15o/-, zboże, maj/czerwiec i cukier do W. Brytanii sh. 16o/-, czerwiec.

"TIME - CHARTERY"

1. "FERNMOOR" -9.170 TDW, sh. 60/-, podróż wyjściowa, dostawa Brema, maj/czerwiec, dostawa zwrotna Australia.
2. "BROCKHURST" - lo.284 TDW. sh. 46/-, mniej 5%, jedna podróż okrężna, Zatoka Perska, dostawa Marsylia, maj/czerwiec, dostawa zwrotna W. Brytania/Kontynent.
3. "MARCAB" - lo.19o TDW. sh. 43/6, jedna australijska podróż okrężna, dostawa wsch. wybrzeże W. Brytanii, czerwiec.
4. "EVI LIVANOS" -9.1oo TDW., sh. 50/- podróż wyjściowa, dostawa Rotterdam, dostawa zwrotna Malaje.
5. "OLGA" - lo.725 TDW., sh. 50/-, dwie transatlantyckie podróże okrężne, dostawa Civitta Vecchia.
6. "CERINTHIUS" - lo.94o TDW., sh. 48/9, dwie południowo -amerykańskie podróże okrężne, dostawa Antwerpia, maj, dostawa zwrotna Havre- Hamburg Range.

Rynek tankowców:

Na rynku tankowców w ciągu ostatnich dni, czarteruje się tonaż na bazie dolara i funta na długie okresy czasu 3 - 5 - 7 - 10 lat, przy czym często statki te znajdują się jeszcze na stoczni, a wodowane będą dopiero w latach 1952/1953. Zaczarterowano tonaż 15.ooo - 18.ooo TDW na okres 7 lat, począwszy od 1954 r. po stawce sh. 23/6, zaś przy terminie dostawy 1953 r. sh. 22/6. Ze względu na brak wolnego tonażu do natychmiastowej dyspozycji nie zawiera się prawie wcale umów na podróże pojedyncze. Anglicy zaczarterowali czysty tonaż na przewozy w maju r.b. z Zatoki Perskiej do W. Brytanii/Kontynentu po stawce M.O.T. + 225% dla przewozów z Morza Karaibskiego M.O.T. + 235%. Francuzi kwotują stawki U.S.M.C. + 115% dla relacji Tripolis - Francja, a z Zatoki Perskiej U.S.M.C. + 125%. Poszukują również wolnych jednostek na przewozy z Wenezueli do francuskich portów morza Śródziemnego.

Za podróże pojedyncze stawki płatne w dolarach podlegały dużym wahaniom w granicach U.S.M.C. + 127,5% do + 5o% dla relacji: Zatoka Perska - W. Brytania/Kontynent oraz za podróże transatlantyckie.

Kwotowania stawek:

1. "ELIZABETH MARY" 3.ooo ton, Port Jerome/Szwecja, szw. korony 28.- do Göteborg-Malmo Range, kor. szw. 31.- do Malmo - Stockholm Range, kor. szw. 36.- do Stockholm - Gefle Range, olej gazowy, 3 podróże konsekutywne od końca maja.
2. "SANDAR", 9.ooo TDW, "time-charter" na 2 lata, sh. 34/-, dostawa wrzesień 1951 r.
3. "BEAUGARD" 14.ooo ton, Zatoka Perska/Lizbona, brudny tonaż, M.O.T. + 225% maj.

Lotniczy Rynek Frachtowy:

W Paryżu w dniach 19 - 20 kwietnia 1951 r. odbyło się pierwsze posiedzenie 25 przedstawicieli największych firm maklerskich dla transportów lotniczych w 8 państwach europejskich, mające na celu wyłonienie tymczasowej Komisji - Komitetu dla ukonstytuowania Międzynarodowego Zrzeszenia Maklerów Lotniczych. Zadaniem nowej organizacji byłoby:

a/ stworzenie najlepszych warunków na rynku lotniczym w skali międzynarodowej,
b/ zorganizowanie lepszego serwisu informacyjnego dla swych członków,
c/ zorganizowanie Biura Studiów dokumentów wysyłkowych z punktu widzenia ulepszenia dokumentów już obowiązujących i przygotowania nowych.

Po przeprowadzeniu prac wstępnych zwołane zostanie Zebranie Konstytucyjne powołujące Zarząd Zrzeszenia. Działające dotychczas w Londynie "Airbrokers Association" /Zrzeszenie maklerów lotniczych/ jak i w Paryżu "Bourse International de Fre Aérien" /Międzynarodowa Giełda Frachtów Lotniczych/ zostały zaproszone do przystąpienia do Międzynarodowego Zrzeszenia Maklerów Lotniczych.

Na Bałtycki Rynek Lotniczy napływają najróżniejsze zamówienia na przewóz np. załóg okrętowych, jak również na transporty towarów wartościowych i łatwopsujących się. Poniżej podajemy ciekawy wycinek notowań frachtowych na rynku lotniczym:

1/ 2 tony ryb z mórz podzwrotnikowych - Lagos - Hamburg, koniec czerwca,
2/ 1/2 tony maszyn okrętowych - Londyn - Lizbona, natychmiast.
3/ żywe gołębie - Blackbush - Medidan, połowa maja.
4/ 2.loo lbs. maszyn - Londyn - Johannesburg, natychmiast.

Zwyżka stawek frachtowych do Irlandii -"Transport" 19/51.

Towarzystwa armatorskie: Soarstat & Continental Steamship Co.Ltd. i Head Line podają do wiadomości, że stawki frachtowe z Antwerpii i Rotterdamu do portów irlandzkich zostaną od połowy maja podwyższone o 20%.

Zwyżka stawek do Portugalii -"Transport" 19/51.

Linie żeglugowe utrzymujące połączenia między Antwerpią a Portugalią donoszą, że stawki frachtowe w tej relacji zostaną podwyższone w dniu 1. czerwca 1951 r. Zwyżka będzie wynosiła np. dla wyrobów metalowych i cementu ciroa 10%.

Nowe stawki na linii Włochy - Hamburg -"Transport"19/51.

Linie żeglugowe utrzymujące połączenia między Włochami a Hamburgiem postanowiły w najbliższej przyszłości stosować stawki obowiązujące dla połączeń z Antwerpią plus 10% dodatek.

Zwyżka stawek do płn. Brazylii - "Verkehr" 19/51.

Jak donoszą stawki frachtowe do portów płn. Brazylii zostaną podwyższone z dniem 1. czerwca 1951 r. Szczególnie wysokie opłaty pobierane w Fortalezza spowodowały, że dla wszystkich przesyłek kierowanych do tego portu pobierana będzie od dnia 1. czerwca 1951 r. dodatkowa opłata sh. 20/- za tonę.

Zwyżka stawek frachtowych do Colombo -"Transport" 17/51.

Konferencja żeglugowa Outward Continental Colombo Co. zawiadamia, że w przyszłości linie żeglugowe należące do niej, będą pobierały 25% dodatek do frachtu brutto. Od dodatku tego nie będą udzielane rabaty. Zwyżka dotyczy przesyłek, wysyłanych na statkach, które wyszły z portu załadowczego po dn. 30. kwietnia 1951 r.

Nowe stawki na Daleki Wschód ."Verkehr"18/51.

Towarzystwa żeglugowe utrzymujące połączenia z Dalekim Wschodem postanowiły wprowadzić z dniem 1. maja 1951 r. zwyżkę stawek frachtowych na linii Indie - Burma o 25% i Indie- Ceylon o 15%. Stawki z Indii, Burmy i Ceylonu do Pakistanu zwyżkowały o 25%, a w relacjach powrotnych pozostały niezmienione.

Silna zwyżka stawek frachtowych do Nowej Zelandii -"Transport" 19/51.

Zgodnie z postanowieniem konferencji żeglugowych pobierać się będzie począwszy od dnia 7. maja 1951 r. za przesyłki idące do Nowej Zelandii dodatek w wysokości 50%. Zniesiony został tym samym dotychczas ściągany dodatek w wysokości 7,5% za ładunki przesyłane do Auckland. Zwyżka ta ma być pewnego rodzaju rekompensatą za straty poniesione przez armatorów na skutek przestojów w portach australijskich. Również dla relacji: Montreal - Australia - Nowa Zelandia obowiązywać będzie nowy 50% dodatek.

Zwyżka opłat portowych w Genui - "Transport"17/51.

Jak donoszą z dniem 1o. maja 1951 r. taryfa opłat w porcie Genui została lekko zmieniona, gdyż koszty nadzoru oraz opłaty za składowanie zwyżkowały o 5 - 7%.

2. Przesyłki do Khorramshahr i Bandar -Shakpur -Transport"18.

Podaż towarów do portów Khorramshahr i Bndar-Shakpur wzrosła tak znacznie, że statki muszą się obecnie liczyć z długimi postojami w obydwóch portach. Ponieważ uzbrojenie portów nie jest wystarczające do zapewnienia sprawnego przeładunku obecnej ilości przesyłek, władze portowe zawiadamiają, że w pewnych okolicznościach statki z towarami przeznaczonymi do Khorramshahr będą skierowywane do wyładunku do Bandar-Shakpur względnie przeciwnie. Dlatego też przy bukowaniu przesyłek do Kohramshahr i do Bandar -Shakpur należy podawać opcję na obydwa porty, wg. wyboru statku, jeżeli zezwalają na to warunki akredytywy.

3. Trudności przeładunkowe w Ameryce Środkowej-"Verkehr" 18/51.

Jak wynika z postanowienia władz strefy kanału panamskiego nie zezwala się ostatnio na wyładunek towarów przeznaczonych dla zachodniego wybrzeża Ameryki Środkowej w portach Cristobal i/lub Balboa. Ze względu na trudności przeładunkowe, bezpośrednie przesyłki do zachodniego wybrzeża Ameryki Środkowej nie są w tej chwili możliwe.

4. Zakorkowanie portów w Indonezji - "Verkehr" 19/51.

Porty indonezyjskie, a głównie Tandjong Priok są tak przepełnione towarem, że władze portowe nie mogą zapewnić bieżącego przerzutu nadchodzących przesyłek. Importerzy zostali wezwani do odbioru swoich towarów z magazynów portowych w Tandjong -Priok do dnia 5. maja 1951 r. aby odciążyć magazyny i zapewnić wolne miejsce dla nadchodzących przesyłek.

5. Składowanie towarów w Montevideo - "Lloyd Anversois" 29.377.

Władze administracyjne portu Montevideo wprowadziły pewne zmiany dotyczące składowania towarów pod nadzorem celnym. Sześć miesięcy po przyjściu towarów do Montevideo lub po odnowieniu zezwolenia na składowanie, właściciele przesyłki lub składu konsygnacyjnego będą zmuszeni wyrównać opłaty za składowe w ciągu 15 dni następujących po tym okresie. Władze portowe będą mogły zażądać w każdej chwili opłacenia w ciągu 8 dni należności za składowanie towarów łatwopsujących się lub tych, których wartość jest niewystarczająca na pokrycie powstałych kosztów. Po zastrzeżonym okresie niezapłacone przesyłki będą mogły zostać zniszczone lub publicznie sprzedane.

6. Znakowanie przesyłek do Saudi - Arabii -"Transport"17/5.

Jak podaje Holland Persische Golf Lijn władze celne w Dammam nałożyły niedawno karę w wysokości 12%, ad valorem na przesyłkę cementu, ponieważ znaki podane na workach różniły się nieco od znaków podanych w dokumentach wysyłkowych.

Zwraca się wobec powyższego uwagę załadowcom, aby starannie podawali znaki i numery tak w dokumentach wysyłkowych, jak i na opakowaniu towarów. Jest to tym bardziej wskazane, że większość towarów przesyłanych do Dammam jest przeznaczona dla jednej firmy i poszczególne partie towarów zależnie od miejsca przeznaczenia noszą różnokolorowe znaki, tak że liczmoni zwracają mniejszą uwagę na znaki i numery partii towaru oraz bieżące numery koli.

7. Dokumenty wysyłkowe do Meksyku - P.L.O.

Jak donoszą Polskie Linie Oceaniczne, faktury dla przesyłek do Meksyku są nadal wymagane, jedynie zostało zniesione ich legalizowanie nawet w wypadku, gdy konsulat meksykański znajduje się w kraju pochodzenia ładunku.

8. "DESPRED" - jedynym maklerem w Bułgarii -"Verkehr" 19/51.

Baltic and International Maritime Conference donosi w o - statnim okólniku, że z początkiem roku bieżącego została za - wieszona działalność prywatnych firm maklerskich. Od dnia 18. stycznia 1951 r. rozpoczęło pracę państwowe przedsiębiorstwo maklerskie:

"DESPRED" - Sofia, ul. Levsky 11

Agentury otworzono w portach Burgas i Stalin /Varna/.

9. Uwagi towarzystwa Ubezpieczeń Morskich w Antwerpii na temat dostawy na warunkach f.o.b. lub c.i.f. -

Na zebraniu Towarzystwa Ubezpieczeń Morskich w Antwerpii omawiany był ostatnio problem dostawy na warunkach f.o.b. i c.i.f. - przyczym podkreślono niekorzyści, wynikające dla gospodarki belgijskiej z powodu dostaw na warunkach f.o.b. Ponieważ dostawy f.o.b. są problemem ogólno - światowym podamy parę ciekawych uwag na ten temat.

W okresie powojennym eksporterzy belgijscy przyzwyczaili się do sprzedaży towarów na warunkach f.o.b. Antwerpia lub c. & f. port obcy, zamiast stosować warunki c.i.f. spotykane częściej w okresie przedwojennym. W następstwie tego przy dostawie f.o.b. fracht morski jest stale opłacany przez kupującego, a ponieważ odpowiedzialność sprzedawcy kończy się z momentem dostawy towaru do burty statku, ubezpieczenie morskie zostaje również pokryte w zagranicznym towarzystwie. Ten sposób postępowania jest obowiązujący przede wszystkim tam, gdzie jest zalecony przez zagraniczne ustawy lub przy umowach, gdzie jako kupcy występują przedstawiciele rządów obcych. Jednak w większości wypadków, stosowanie tej klauzuli należy przypisać pewnej wygodności sprzedawcy, który nie musi się wówczas zajmować ubezpieczeniem i transportem morskim.

Ten stan rzeczy należy uważać za niekorzystny dla gospodarki narodowej. Pomijając fakt, że ubezpieczenie zawarte jest zagranicą, w zrealizowaniu tranzakcji nie biorą udziału krajowi ubezpieczyciele i inne przedsiębiorstwa związane z realizacją tranzakcji, a większa część dochodu, który mogliby uzyskać przypada zagranicznym firmom konkurencyjnym,

Mniemanie, że jedynie ubezpieczyciele ponoszą tutaj stratę, nie byłoby wystarczającym argumentem do przestawienia dostaw z warunków f.o.b. na c.i.f. Przy bliższym rozważeniu zagadnienia, jasno uwidacznia się, że sprzedawca we własnym interesie winien - jak często jest to tylko możliwe - unikać klauzuli f.o.b., a powrócić do tradycyjnej c.i.f.. Jeżeli towar dostarczany jest na warunkach f.o.b. lub c.& f. to ubezpieczenie przeprowadzone jest z reguły na r-k i w imieniu kupującego, który posiada polisę asekuracyjną. Jeżeli zatym towar w czasie podróży zostanie uszkodzony lub zaginie względnie jeżeli zamorski kupiec nie wykupi dokumentów ze względu na spadek ceny towaru, i na to, że umowa stała się dla niego niekorzystna lub w końcu dlatego, że nie otrzymał potrzebnych dewiz to sprzedawca jest bezsilny w stosunku do ubezpieczyciela, gdyż go najczęściej wogóle nie zna i występuje w stosunku do niego jako osoba trzecia bez możności roszczeń prawnych. W tym wypadku musi wystąpić na drogę prawną i skarżyć kupca o niedotrzymanie umowy.

W wielu krajach jest narażony na ponoszenie wysokich kosztów procesów, lub na jednostronne orzeczenie sądowe, którego celem jest odrzucenie skargi. W wielu wypadkach rekurs okazuje się tylko iluzorycznym, a w każdym razie odwleka sprawę na długi okres czasu. Przeciwnie, jeżeli sprzedawca byłby posiadaczem polisy asekuracyjnej, to mógłby natychmiast zażądać zwrotu szkody i nie poniósłby żadnej straty. Polisa stanowi cenną gwarancję, której sprzedawca nie powinien się w żadnym wypadku wyzbywać.

Z powyższego wynika, że dostawy f.o.b. i c.i.f. powodują szkody dla gospodarki narodowej i należy ich unikać. Niebezpieczeństwo szkody zmniejsza się w wypadku, gdy sprzedaż jest umocniona akredytywą - ten rodzaj zapłaty jest jednak coraz rzadziej stosowany. Jeżeli na rynku zaznacza się ogólne ożywienie oraz wzrasta podaż i popyt, kupiec mając zapewnione dogodne warunki kupna-sprzedaży nie godzi się na stosowanie akredytywy.

Powyższe uwagi belgijskiego towarzystwa ubezpieczeniowego, są niewątpliwie słuszne. Dla naszych eksporterów są one również aktualne i odpowiadają istniejącym wytycznym handlu zagranicznego. Jak słusznie podkreślono, omówione ryzyko sprzedaży fob i c.i.f. zmniejsza się, gdy płatność następuje zapomocą akredytywy. Tylko, że w naszych stosunkach handlowych z zagranicą, kapitalistyczne posługiwanie się akredytywą raczej nie maleje, a właśnie ogromna większość tranzakcji jest rozliczana w ten sposób, tylko mały procent przez inkaso bankowe, a znikomy na otwarty rachunek. Istnieją jednak jeszcze inne szersze i poważniejsze aspekty tego zagadnienia z punktu widzenia interesów gospodarki ogólno - narodowej, których kapitalistyczne przedsiębiorstwo ubezpieczeniowe nie może wziąść pod uwagę.

Tymi względami nakazującymi nam dążenie do unikania sprzedaży f.o.b. i c.i.f. są: wytyczne naszej polityki żeglugowej, uchwycenie gestii przewozowej, zwiększenie dopływu dewiz, które można uzyskać za frachty morskie, względnie ubezpieczenia.

10. Informacje celne odnośnie eksportu do U.S.A.

W roku 1950 Biuro Urzędów Celnych w Waszyngtonie wydało broszurę zawierającą cały szereg informacji i wskazówek dla eksporterów do U.S.A. Broszura ta ma na celu wyjaśnienie pewnych przepisów, zwyczajów i zarządzeń amerykańskich, których znajomość jest konieczna celem uniknięcia zatrzymania towaru czy też narażenia przesyłki na wyższe opłaty celne względnie grzywny.

Cła obowiązujące w U.S.A. są następujące:
1/ ad valorem, t.zn. procent od wartości towaru,
2/ specyficzne, t.zn. od miary, wagi, sztuki towaru itp.
3/ kombinowane, np. 10 centów od jednego lbs. i 5% ad valorem.

W razie wątpliwości co do należnego cła należy się zwrócić do Komisarza Celnego w Waszyngtonie, podając dokładny opis towaru i próbkę, która zostanie poddana do analizy

Cła nie mogą być nadpłacone w kraju eksportującym do U.S.A., - dotyczy to również paczek z darami. Pomijając cały szereg informacji dotyczących zgłaszania przesyłek, deklarowania itp., zwracamy uwagę na przepisy dot. opakowania towarów i ich fakturowania. Zarówno właściwe i zwyczajowe opakowanie, jak i należyte fakturowanie umożliwiają szybką manipulację władzom celnym. Towar jednolity ułatwia ich pracę, niejednolity utrudnia ją na całym odcinku transportowym. To samo dotyczy faktur, które winne być zgodne z numeracją i cechami towarów, jasno i wyraźnie wystawione, tak ażeby urzędnik celny mógł bez trudności towar zidentyfikować, stwierdzić jego gatunek, wagę itp. O ile faktura jest wystawiona w obcej walucie, wartość towaru należy przeliczyć wg. oficjalnego kursu dnia, biorąc za podstawę datę wyeksportowania danego towaru.

Dla wszystkich towarów o wartości przekraczających $ 100.- z małymi wyjątkami, musi być przedłożona faktura poświadczona przez amerykanskie władze konsularne, a w wypadku, gdy te są zbyt odległe od eksportera, faktury mogą być poświadczone przez urzędnika konsularnego państwa zaprzyjaźnionego lub przez notariusza. Istnieje specjalna lista państw, które mogą poświadczać faktury. Ponieważ zachodzą w niej często zmiany, należy się komunikować przed wysyłką towarów z konsulatem U.S.A. Faktura może opiewać tylko na jedną przesyłkę, wychodzącą od jednego dostawcy dla jednego odbiorcy.

Zasadniczo fakturę wystawia się w czterech wykonaniach wg. wzoru 138, a przy niektórych towarach objętych specjalnymi zakazami jak np. nasiona w 5-ciu wykonaniach. Opłaty konsularne wynoszą $ 2.50 za komplet faktur i $ 1.- za każdą dodatkową kopię. Faktury wystawione są na dwóch rodzajach formularzy dla towarów sprzedanych i niesprzedanych i winne zawierać wszelkie zwyczajowo przyjęte dane wg. szczegółowych wzorów podanych w załącznikach omawianej broszury. Dla niektórych grup towarów, które wymienione są w broszurze, wystarcza zwykła faktura handlowa. O ile faktura handlowa lub poświadczona nie może być zaraz wystawiona, dostawca załącza tak zwaną fakturę pro forma wg. obowiązującego wzoru z równoczesnym zobowiązaniem dostarczenia właściwej faktury w ciągu 6 miesięcy od daty wejścia towaru. Bardzo ważnym jest, aby wszelkie dane odnośnie ceny, wartości, bonifikat, dyskonta, rabatów, kosztów dostawy i tp. podawane były zgodnie z prawdą - jednym słowem aby faktura była wiernym obrazem przeprowadzonej tranzakcji. W przeciwnym wypadku, wszelkie błędy i niedokładności mogą być powodem nałożenia grzywny na towar, względnie opóźnienia w dopuszczeniu do wolnego obrotu.

Prawo Celne Stanów Zjednoczonych nakazuje, ażeby towary były również ocechowane nazwą kraju pochodzenia w języku angielskim. Cały szereg artykułów / ca. 90/ podlega temu przepisowi o tyle, że na zewnętrznym opakowaniu musi być uwidoczniony kraj pochodzenia. Niektóre artykuły natomiast nie wymagają takiego cechowania, lub mogą być oznaczone później pod kontrolą amerykanskich władz celnych - np. zegary, precyzyjne instrumenty itd. Cały szereg towarów np. próbki, wzory, dzieła sztuki, eksponaty itp. mogą podlegać odprawie bezcłowej i warunkowej z tym, że po 6 miesiącach zostaną reeksportowane - termin ten może być przedłużony o dalszych 6 miesięcy. Przy przesyłkach sprowadzanych pocztąw o wartości do $ 100.- Urząd Celny sam przeprowadza odprawę i pobiera cło pocztą. Przy to-

warach o wartości ponad $ 100.- następuje warunkowa odprawa celna.

Następnie broszura omawia kwestię wysokości ceł i premii, zatrzymania lub konfiskaty towarów nieuwidocznionych w fakturach, nie nadejścia towarów, uznania towarów za bezwartościowe na skutek uszkodzenia lub zepsucia, dopuszczalne wagi opakowań, rodzaje specjalnych opakowań, przepisy dot. opakowania niektórych towarów. Omawia dalej przepisy dot. towarów zakazanych lub ograniczonych do przywozu, towarów wymagających specjalnych zezwoleń autorskich itp. Specjalnie ważny jest dodatek omawiający wzory faktur oraz wykaz miejscowości skąd wysyłano przesyłki niewymagające potwierdzenia amerykańskiego konsula.

Broszurę niniejszą p.t. "Customs Information for Exporters to the United States" można otrzymać za pośrednictwem najbliższego konsulatu amerykańskiego.

11. Rola tankowców w transporcie morskim.

Pierwszym, prawdziwym tankowcem był niemiecki statek "Glückauf" zbudowany w Anglii i spuszczony na wodę w 1886 r. Dwa lata później zostaje wodowany drugi tankowiec "Standard", należący do koncernu Standard Oil Company.

Szybki rozwój techniki i komunikacji zwiększający z dnia na dzień zapotrzebowanie na ropę i jej pochodne przyczynił się do rozbudowy floty tankowców, której zadaniem jest obsłużenie szeregu krajów, pozbawionych naturalnych źródeł tego surowca lub posiadających go niewystarczającą ilość. Dla bliższego zorientowania warto podkreślić, że głównymi eksporterami ropy są: Stany Zjednoczone - 19,4% eksportu światowego, Wenezuela - 17%, Rumunia 14%, Iran 13%, Indie Holenderskie 11,6%, Z.S.R.R. 5% itd. - czyli kraje połączone z resztą świata głównie szlakami wodnymi.

Na morzach, oceanach pojawiają się coraz częściej charakterystyczne sylwetki tankowców, odznaczające się niskim, szerokim i mało zabudowanym pokładem. Powstają stopniowo potężne koncerny naftowe i równolegle wielkie floty tankowców. Dla przykładu podamy, że koncern Standard Oil Company i związane z z nim towarzystwo "Esso -Unternehmungen" posiadały w roku 1948 własną flotę, składającą się z 131 tankowców morskich i 84 żeglugi śródlądowej. Obecnie należy do nich również 14 najnowszych i najnowocześniejszych tankowców, każdy o szybkości 16 węzłów, nośności 25.000 ton i pojemności 36,3 mil. litrów. Związek Radziecki posiada flotę tankowców, specjalnie przystosowaną do obsługi gospodarki krajowej. Ważną rolę odgrywa ona w ruchu kabotażowym na Morzu Kaspijskim, przewożąc ropę naftową z Baku do Astrachania u ujścia Wołgi, gdzie zostaje przeładowana na statki cysterny i przewieziona w głąb kraju oraz w rejonie Krasnowodzka. Dla żeglugi oceanicznej buduje się jednostki szybsze i większe, których tonaż często sięga 30.000 BRT, a mowi się o projektach tankowców o wielkości do 60.000 BRT. Tankowce posiadają wspaniałe wyposażenie techniczne, zapewniające pełne bezpieczeństwo załodze i przewożonym ładunkom, które w większości należą do materiałów łatwo - palnych.

Tankowiec jest jedynym typem statku frachtowego, który przewozi ładunek tylko w jedną stronę. W drodze dopełowej ładownie - tanki zapełnione są wodą, stanowiącą balast a tym samym zapewniającą statkom odpowiednią zdolność żeglugową. Ładunki płynne przewożone tankowcami dzieli się ogólnie na dwa rodzaje i w nomenklaturze fachowej używa się dla ich określenia następującej terminologii:

1/. - język polski: brudny towar i czysty towar
2/. - " rosyjski: tiemnyj produkt i proczij produkt
3/. - " angielski: dirty cargo i clean cargo
4/. - " niemiecki: schwarze Ware i weisse Ware

Do towarów "brudnych" należą np. ropa naftowa, olej bunkrowy itp., do "czystych" benzyna, nafta, oleje lekkie itp. Stąd przy czarterowaniu tankowców istnieje problem doboru odpowiednich jednostek, zdatnych do transportu danego rodzaju towaru względnie kilku rodzai towarów, które nie mogą być pomieszane /np. przy towarach "czystych" różne gatunki benzyny, olei smarowych itp./. Ma to również wpływ na kształtowanie się stawek frachtowych, przyczym stawki za przewóz tonażem "czystym" są wyższe od stawek płaconych za tonaż "brudny" - przeciętnie o 10 do 20%. Zasadnicze stawki frachtowe za przewozy tankowcami, płatne w funtach szterlinga na rynku brytyjskim, ustalane są z góry przez Ministry of Transport i stąd w notowaniach spotykamy się z oznaczeniem stawki M.O.T. + procentowy dodatek, zależny od sytuacji panującej na rynku frachtowym, od relacji i rodzaju tonażu. Podobnie kształtują się na rynku amerykańskim stawki płatne w dolarach, przyczym ustala je United States Maritime Committee i stąd w notowaniach podaje się stawkę U.S.M.C. + dodatek jak powiedziano powyżej. Zaznacza się, że Ministry of Transport i United States Maritime Committee ustalają stawki bazowe dla poszczególnych relacji - ostatnio w r. 1946, które są ogólnie stosowane przy kwotowaniu stawek dla tankowców. Notowania stawek frachtowych dla tankowców podawane są jedynie na giełdzie w Nowym Yorku i Londynie. Rynek frachtowy tankowców charakteryzują długie okresy czarterowań np. na 5 - 10 - 15 lat, przyczym ostatnio ze względu na brak tonażu czarteruje się nawet statki, będące jeszcze w budowie.

Oprócz tankowców służących do transportu w.w. artykułów istnieją jednostki przystosowane specjalnie do przewozu ciekłych ładunków płynnych jak oleje jadalne lub alkohole. Tankowcami przewozi się też niektóre substancje półpłynne jak pewne gatunki olei, melasę, a nawet asfalt, przy zastosowaniu systemu ogrzewania, utrzymującego ładunek w stopniu płynności, zezwalającym na przeładunek przy pomocy odpowiednich pomp.

Normalnie przeładunek tankowców odbywa się bardzo szybko przy pomocy systemu rurociągów i pomp specjalnie zainstalowanych w tym celu. Zrozumiałe, że okres postoju statku w porcie zależy od zdolności przeładunkowej tychże pomp i odgrywa wielką rolę w kalkulacji kosztów transportu a następnie ceny produktów. Podamy dla przykładu, że normalna wydajność pomp tankowca typu T-2 wynosi 1.590.000 lt. na godz. - tak że kompletny załadunek trwa 15 do 20 godz. Wydajność czterech pomp poruszanych przez turbinę słynnego tankowca "Esso Zürich" wynosi 3.500.000 litrów na godz. i jest obecnie jedną z najwyższych.

Wielkość tankowców musi być dostosowana do urządzeń portów przeładunkowych ropy, z których mają zabierać towar. Do szeregu z nich większe jednostki nie mogą zachodzić, co stanowi znaczne utrudnienie w doborze tonażu. Niemniej w okresie powojennym, słyszy się często o budowie specjalnych portów względnie nabrzeży dla przeładunku materiałów płynnych, których urządzenia będą dostosowane do obecnych wymogów techniki transportowej.

12. Towary niebezpieczne w transporcie morskim.

Transport towarów niebezpiecznych morzem nastręczał zawsze sporo trudności, tym bardziej że nie znano dokładnie niebezpieczeństw, jakie związane są z przewozem poszczególnych rodzai towarów. Wszyscy zainteresowani, a więc maklerzy, armatorzy, spedytorzy morscy jak i ubezpieczeniowcy, ponoszący wspólne ryzyko przewozu tych towarów, dążyli do zmniejszenia ryzyk przez dokładniejsze poznanie towarów oraz stworzenie najbardziej dogodnych warunków bezpiecznego przewozu. Wysiłki szły przede wszystkim w kierunku sporządzenia list towarów niebezpiecznych, ujednolicenia przepisów przewozowych oraz określenia sposobu opakowania i sztauerki tych towarów.

Naukowe badanie i opracowanie zagadnienia towarów niebezpiecznych w transporcie morskim przypada dopiero na koniec XIX w., a właściwie na wiek XX, gdyż w 1910 r. ukazała się pierwsza książka dr chemii J. Aeby na ten temat. Drugie wydanie tejże ukazało się w 1922 r. z dwoma dodatkami w 1930 i 1934 r. i trzecie w 1938 r. z powojennym aneksem w 1950 r. Wielokrotne wydanie tej książki świadczy dobitnie o jej popularności oraz użyteczności w handlu morskim.

Poszczególne towarzystwa żeglugowe i ubezpieczeniowe sporządzały listy towarów niebezpiecznych, które obowiązywały jednakże tylko w ramach danego towarzystwa. Angielski "Board of Trade" zajmuje się tym zagadnieniem od 1907 r. wydając kolejne cyrkularze i powołując w 1931 r. specjalny Komitet do studiów nad tymi zagadnieniami. Na terenie Nowego Yorku pracuje nad tymi samymi problemami "Bureau for the Safe Transportation of Explosives and other Dangerous Articles". W Niemczech, w Hamburgu "Verein Hamburger Reeder" wydał w 1933 r. "Alphabetisches Verzeichnis zur Seefrachtordnund /Verladungs -Vorschriften/ mit Ratgeber für den Seeversand von Chemikalinc, Drogen usw.". Również konwencja z roku 1948 /uzupełnienie do r. 1949/ dot. bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu poświęciła jeden rozdział przepisom regulującym transport towarów niebezpiecznych statkami.

Opierając się na pracy dr J. Aeby podajemy ogólny zarys klasyfikacji towarów niebezpiecznych w transporcie morskim.

Za niebezpieczne uważa się takie towary, które same mogą stać się przyczyną nieszczęśliwych wypadków w czasie transportu morskiego, lub mogą takowe spowodować w razie zaistnienia dogodnych warunków. Przyjmując taką definicję towary niebezpieczne podzielono na 5 klas.

I. materiały wybuchowe - eksplodujące,

II. towary zapalne - i towary palące się,

III. artykuły żrące i drażniące,

IV. artykuły wydzielające przykre zapachy,

V. artykuły trujące.

Towar, którego nie można przy klasyfikacji zaszeregować do jednej z wyżej podanych klas, nie może być uznany za towar niebezpieczny. Niektóre natomiast artykuły ze względu na swe właściwości można zaliczyć do kilku klas. Wymagają one specjalnej znajomości i opieki i dlatego też każdy towar niebezpieczny należałoby rozpatrywać oddzielnie. Podany podział traktowany będzie tylko jako próba klasyfikacji towarów niebezpiecznych ze specjalnym zwróceniem uwagi na niebezpieczeństwo grożące ze strony danej grupy towarów.

I. M a t e r i a ł y w y b u c h o w e:

Materiały wybuchowe dzieli się na cztery działy:

a/ materiały samowybuchające - samoeksplodujące. Są to towary najbardziej niebezpieczne, jak np. acetylenowe sole srebra i miedzi.

b/ materiały wybuchające na skutek ognia, tarcia, uderzeń i wstrząsów np. nitrogliceryna i ognie bengalskie.

c/ substancje wybuchające w mieszaninie z innymi np. jpd z amoniakiem.

d/ substancje wybuchające w czasie trwania procesu rozpadu /przede wszystkim, gdy nie są zupełnie czyste/, np. kwasy pikrynowe, związki azotowe.

II. M a t e r i a ł y z a p a l n e i p a l ą c e się:

Jako towary palące się określa się taki towar, który jest zdolny zapalić się z chwilą zbliżenia i zetknięcia się z ogniem i spalać się płomieniem lub też bez. Wszystkie towary pochodzenia organicznego np. drzewo, węgiel, papier zalicza się do tej grupy. Jako towar zapalny uważa się taki, który przy mniej lub bardziej podwyższonej temperaturze zaczyna wydzielać gazy, które przy zbliżeniu się płomienia mogą spowodować eksplozję lub zapalenie. Temperaturę w której ten proces przebiega określa się jako punkt zapłonu. Odnotowuje się ją aparatem Abel - Jensky. Jest zrozumiałym, że im niższa jest temperatura zapłonu cieczy, tym jest ona niebezpieczniejszą. Punkt zapłonu dla poszczególnych artykułów jest bardzo różny, np. dla eteru i dwusiarczku węgla poniżej 0°C., dla alkoholu od 14°C. - 20°C. i t.d.

Ze względu na niebezpieczeństwo pożaru punkt zapłonu jest istotnym kryterium i określa się wg. niego stopień bezpieczeństwa towaru. W Niemczech jako "towary niebezpieczne" z uwagi na możliwość wywołania pożaru /. feuergefährlich/ oznacza się wszystkie te, których punkt zapłonu leży poniżej 21°C. Dalej rozróżnia się "towary łatwopalne" o punkcie zapłonu pomiędzy 21°C - 55°C, towary zapalne o punkcie zapłonu między 55°C - 100°C. i ostatecznie towary trudnozapalne o punkcie zapłonu

powyżej 100°C.

W Anglii, jako "specjalnie niebezpieczne" określa się ciecze, których punkty zapłonu znajdują się poniżej 23°C, jako "mniej niebezpieczne" o punktach zapłonu od 23°C. - 65°C.

W Stanach Zjednoczonych za ciecze zapalające się uznan substancje, które posiadają punkt zapłonu poniżej 27°C., zaś cieczami palącymi się substancje o punktach zapłonu od 27°C. do 65°C.

Biorąc średnie powyżej podanych granic między punktami zapłonu dla cieczy mniej lub więcej niebezpiecznych, uznaje się za naprawdę niebezpieczne ciecze posiadające punkt zapłonu poniżej 24°C. zaś za mniej niebezpieczne posiadające punkt zapłonu w granicach od 24°C - 762°C. Dr Aeby w opracowaniu swoim sporządził dwie tabele, dzieląc ciecze właśnie wg. podanego ostatnio kryterium.

Niestety liczba cieczy, dla których określono punkt zapłonu jest ograniczona i byłoby wskazanym, aby ustalić go dla wszystkich spotykanych w handlu światowym. O ile nie znany jest punkt zapłonu dla jakiejś cieczy, o stopniu jej niebezpieczeństwa świadczy punkt wrzenia. Dla przykładu ciecz o punkcie wrzenia poniżej 50°C. wydziela gazy, które nie muszą być samozapalne, tym niemniej jednak mogą atakować opakowanie danej substancji lub też towary sąsiednie.

Towary zapalne dzieli się na następujące kategorie:

a/ towary samozapalne, t.zn. takie, które nawet bez udziału - obecności wolnego płomienia mogą się zapalić, np. sód metaliczny, o ile nie jest przechowywany w nafcie, lub biały fosfór, o ile nie jest przechowywany w wodzie. Należy tu zwrócić uwagę na niedopuszczenie do zamarznięcia wody w naczyniach z fosforem, gdyż w konsekwencji lód naczynie rozsadza i fosfór sam się może zapalić. Również wilgotna, mokra juta, bawełna, odpadki celulozy, węgiel itp. mogą przez samozagrzanie się doprowadzić do samozapłonu. Towary samozapalne należą do najbardziej niebezpiecznych artykułów.

b/ produkty, które w zwykłej temperaturze i nawet niższej zapalają się w razie przybliżenia płomienia, przyczym jako specjalnie niebezpieczne uważa się ciecze, których gazy /pary/ w mieszanienie z powietrzem wybuchają.

c/ substancje, które w normalnych warunkach nie wykazują żadnych ujemnych wpływów, ale z chwilą zaistnienia dogodnych warunków, wydzielać mogą gazy wybuchające i zapalne. Wylicza się: opiłki żelazne, cynk ziarnisty, pył aluminiowy, które pod działaniem wilgoci atmosferycznej, kwasów, zasad wydzielają gazy wybuchające lub zapalne np. węgliki żelaza, miedzi, sodu, potasu, aluminium, toru, uranu, wapnia /t.zw. karbid/, które pod działaniem wody wydzielają trujące i eksplodujące gazy jak acetylen i metan.

d/ substancje, których pyły rozproszone w powietrzu są zapalne, np. kalafonia, naftalina i widłak.

Biblioteka Wyższej Szkoły Handlu Morskiego SOPOT

e/ produkty, które się rozgrzewają i mogą spowodować pośrednio zapalenie się substancji organicznych, którymi je przesycono np. tłuszcze i oleje /tran ryni/ w szmatach i odpadkach bawełnianych.

f/ związku utleniające, mogą często w mieszanienie albo przy tarciu z produktami organicznego pochodzenia, jak np. słoma, pył drzewny a nawet wióry, spowodować pożar: np. nadmanganian potasu, chlorany itp.

Stwierdzono, że w wypadku awarii spowodowanej na skutek zamoczenia wodą morską beczek z dwuchromianem sodu, papier, którym były wewnątrz wyścielone został nasycony tym roztworem, będącym typowym związkiem utleniającym. Nasycony ten papier stał się po wysuszeniu produktem łatwopalnym i stanowił duże niebezpieczeństwo dla całego ładunku.

Drugim, typowo odmiennym przykładem jest saletra chilijska. Mylne jest mniemanie, że jest ona artykułem niebezpiecznym. Sama w sobie nie przedstawia niebezpieczeństwa pożaru. Jednakże pod działaniem wilgoci atmosferycznej. . przenika przez worki, które z kolei po wysuszeniu bardzo łatwo się zapalają. Niebezpieczeństwo istnieje również w wypadku rzucenia na nie niedopałek papierosu itp. Przy transporcie tych towarów towarzystwa ubezpieczeniowe powinny żądać zamykania luk co wieczór oraz zakazać używania lamp naftowych itp.

g/ artykuły zapalające się od iskry, jak np. słoma, siano, torf, masa papierowa itp. O ile jednak towary są odpowiednio przygotowane do transportu przez prasowanie i wyrównanie boków bel nie chwytają już tak łatwo iskier.

III. A r t y k u ł y żrące i drażniące:

Działanie tych artykułów zależy przede wszystkim od ich stanu fizycznego. Występować mogą w stanie gazowym, ciekłym i stałym. W ostatnim wypadku działają żrąco lub drażniąco, o ile zetkną się z wodą. Liczne z nich ulegają samozagrzaniu i stają się z tego powodu niebezpieczniejsze np. wapno niegaszone, uwodniony kwas fosforowy i stężone kwasy siarkowe /66° Bé/, które wydzielają kwaśne i drażniące dymy np. chlorek kwasu octowego /chlorek acetylu/, benzolu itp. Substancje te mogą atakować metal, drzewo, skóry a nawet szkło. W transporcie morskim spotyka się niekiedy kwas fluorowodorowy, który jest pożądanym produktem w przemyśle szklanym. Kwas ten jest wyjątkowo silnie żrący i trujący.

IV. A r t y k u ł y wydzielające przykre zapachy - cuchnące:

Podobnie jak w poprzedniej grupie, stopień niebezpieczeństwa zależy w dużym stopniu od opakowania. Działają przede wszystkim bardzo ujemnie na towary znajdujące się w bliskim sąsiedztwie. Zwraca się uwagę, że wśród towarów wydzielających przykre zapachy, istnieją substancje o wprost odrażającym zapachu, np. siarkowodór, assafetyda lub też gazy duszące i usypiające np. brom, chloroform. Wapno chlorowane np. wydziela chlor posiadający właściwości bielące. Tak samo jak w poprzedniej grupie czynnikiem regulującym stopień bezpieczeństwa jest temperatura, przy czym zaznacza się, że zwyżka tem-

peratury powoduje zwiększenie ujemnego ich działania.

V. A r t y k u ł y t r u j ą c e:

Do najniebezpieczniejszych należą towary wydzielające trujące gazy, jak np. kwas pruski. Gazy trujące zaczynają działać dopiero po wydostaniu się z opakowania, przenikając inne towary lub też bezpośrednio atakując człowieka. Zwraca się uwagę na produkty atakujące skórę człowieka, np. kwas karbolowy mogący spowodować nawet śmierć.

Nim przejdziemy do omówienia opakowania i zasztauowania towarów niebezpiecznych w transporcie morskim podamy parę przykładów omawiających towary z poszczególnych grup:

Nitrogliceryna: $C_3H_5(ONO_2)_3$

związek organiczny w stanie płynnym. Artykuł łatwo i silnie wybuchowy. Zabrania się przewozu.

Kwas pikrynowy: $C_6H_2(NO_2)_3OH$

związek organiczny w stanie stałym, substancja trująca, bardzo wybuchowa o ile nie jest zupełnie czysta. Tworzy z metalami, tlenkami metali i solami niestałe i eksplodujące pikryniany, trudno rozpoznawalne w wodzie zimnej, łatwo w zasadach. Przestaje być artykułem niebezpiecznym o ile zmiesza się 50/50 z wodą. Przy dolaniu + 10% wody pozostaje nadal substancją stałą, ale zapalającą się. W suchym stanie przewożona obowiązują przepisy opakowania i zasztauowania jak dla materiałów wybuchowych.

Etan : C_2H_6

ciekły gaz, zapalny, pakuje się w cylindrach stalowych poprzednio badanych. Sztauuje się pod pokładem / w żadnym wypadku na pokładzie/. Chroni się od dostępu promieni słonecznych, od ciepła i wstrząsów. Przy ulatnianiu się nie powinien przenikać do zamieszkałych pomieszczeń.

Kwas siarkowy: H_2SO_4

silny kwas, żrący, atakuje niemal wszystkie metale, zwęgla substancje organicznego pochodzenia. Ogrzewa się przy zmieszaniu z wodą. Opakowuje się w szklane lub gliniane butle i w żelazne bębny. Przewozi się tylko na pokładzie.

Siarkowodór: H_2S

gaz trujący o odrażającym zapachu, zapalny. Pakuje się w poprzednio zbadane cylindry żelazne. Przewozi się na pokładzie chroniąc przed promieniami słonecznymi, lub pod pokładem zdaleka od zródeł ciepła i pomieszczeń zamieszkałych. Cylindry muszą być mocno zasztauowane i chronione przez maty albo słomę.

Szczególną uwagę należy poświęcić problemowi opakowania i sztauerki towarów niebezpiecznych. Stopień zapewnienia bezpieczeństwa przewozu, zależy w dużej mierze od sposobu ich opakowania - jeżeli ten ostatni daje gwarancję całkowitej izolacji - niebezpieczeństwo jest znikome. Powszechnie znane są warunki, którym winny odpowiadać opakowania stosowane w transporcie morskim. Dla szeregu artykułów wytypowane są opakowania w oparciu o doświadczenia praktyczne i właściwości danego towaru. W praktyce każdy eksporter winien opierać się również na własnym doświadczeniu, tym bardziej, że ilość wysyłanego towaru jest różna, różne są środki transportu, a każdy rodzaj wymaga indywidualnego podejścia. Np. wszelkiego rodzaju butle szklane zawierające gryzące ciecze umieszczane są w koszach wiklinowych lub metalowych i opakowane materiałami chłonącymi i niepalnymi. Zwraca się uwagę na zasadę, że przy wielu płynach nie wolno napełniać naczyń ponad miarę, aby zapewnić wolną przestrzeń w wypadku zwyżki temperatury płynu. Dla gazów ciekłych i stężonych butle lub cylindry stalowe muszą być starannie kontrolowane przed użyciem, a zamknięcia po napełnieniu dobrze zabezpieczone.

Zaniedbane jest także metodyczne ustalanie temperatur w lukach statku, chociaż dowiedziono, że ich temperatura szczególnie w okolicach tropikalnych i w wypadku braku lub niewystarczającej wentylacji, zwiększa się w znacznym stopniu. Bardzo pożądane byłoby dokładne zbadanie wahań temperatury we wnętrzu statku, powstających wzależności od czynników zewnętrznych i mających duże znaczenie dla transportu towarów niebezpiecznych.

Jeżeli bezpieczeństwo statku zależy w pewnej mierze od rodzaju przewożonych produktów i sposobu ich opakowania - zrozumiałe, że sztauerka będzie tutaj również odgrywała pewną rolę. Wiadomo, że niektóre towary należy ładować na pokładzie, inne w lukach, z zapewnieniem dostępu świeżego powietrza itd. Przy ładowaniu przesyłek towarów niebezpiecznych należy zwrócić uwagę na wielkość i rodzaj statku, którym mają być przewiezione, na okres trwania podróży i strefy klimatyczne przez które muszą przechodzić, na możliwość usunięcia towaru w razie zaistnienia pożaru i szereg innych szczegółów. Sztauer będzie zawsze pamiętał o tym, że wiele artykułów podtrzymujących płomień lecz nie przedstawiających niebezpieczeństwa ze względu na swój charakter, może stać się pośrednio przyczyną szkody. Dla przykładu towary samozapalne lub łatwopalne należy sztauować obok towarów niepalnych, gdyż łatwo wtedy ugasić powstający pożar. Gaszenie pożarów odbywa się najczęściej zapomocą wody, ale ta metoda nie może być brana pod uwagę, gdy chodzi o produkty zapalne nierozpuszczalne w wodzie, o ciężarze właściwym niższym niż woda lub z artykułami reagującym z wodą, np. sód metaliczny. W szeregu wypadków celem zduszenia płomieni trzeba używać piasku, dwutlenku węgla względnie substancji chemicznych np. czterochlorku węgla stosowanych obecnie w różnego rodzaju gaśnicach. W lukach statku często można zagasić pożar przez zamknięcie dostępu powietrza.

Na tematy te możnaby napisać osobne dzieło. Tutaj chodzi nam przede wszystkim o zwrócenie uwagi zainteresowanych w transpocie towarów niebezpiecznych na krytyczne momenty. Reasumując stwierdzamy, że przede wszystkim przy wysyłce towarów niebezpiecznych należy stwierdzić następujące dane:

1/ stan fizyczny danej substancji,
2/ rodzaj opakowania, które należy zastosować,
3/ sposób sztauerki danego towaru.

Punkty te należy opracować bardzo starannie celem zapewnienia bezpieczeństwa transportu towarów przez zachowanie izolacji, uniknięcie wpływów różnych ujemnych czynników, zachowanie odpowiedniej temperatury itd. Z całą surowością i dokładnością należy badać oświadczenia producentów towaru, ze względu na dokładne określenie natury i charakteru przesyłki. Nikt oprócz producenta nie może być dokładniej poinformowany o właściwościach towaru i zawsze na niego spadnie w końcu ostateczna odpowiedzialność za ewentualnie wynikłe szkody.

Z drugiej strony życie wykazało, że jeżeli producent wzgl. eksporter określą dokładnie towar i nie zaniedbają podania wszelkich cech charakterystycznych, żadna odpowiedzialność nie może być na nich nałożona i w razie powstania wypadku odpowiada jedynie przewoźnik. Dlatego też wskazanym jest, w razie uznania towarów za niepewne, zażądanie od producenta zaświadczenia, że nie jest to towar niebezpieczny.

Należałoby również wspomnieć o konieczności znania przez przewoźnika natury towaru i odpowiedzialności jaka wynika z ich przewozu. Znany jest szereg wypadków, gdy przewoźnik był surowo karany za niewłaściwe postępowanie i niezachowanie pełnych środków zabezpieczających transport, tak że z tych powodów nie uniknięto wypadku. Końcowy artykuł Międzynarodowej Konferencji o bezpieczeństwie życia ludzkiego na morzu, która się odbyła w Londynie w 1948 r., zawiera rozdział dot. głównych zasad, które należy zachować przy transporcie towarów niebezpiecznych statkami. Nowa konwencja obowiązująca po ratyfikacji od dn. 1. stycznia 1951 r. zapewnia wprowadzenie większego porządku w tak ważnej dziedzinie, a rozdział ostatni mówi że: " każdy rząd zawierający umowę, będzie musiał wydać lub spowodować wydanie szczegółowych przepisów przeznaczonych do uzupełnienia zarządzeń niniejszych reguł. Te przepisy szczegółowe będą określały rodzaj opakowania i sposób sztauerki towarów niebezpiecznych transportowanych wraz z innymi artykułami, a także sposób sztauerki różnych rodzai towarów niebezpiecznych". Postanowienia te przyczynią się niewątpliwie do zwiększenia bezpieczeństwa życia ludzkiego a zarazem przewozu towarów w obrotach handlu zagranicznego.

13. Badanie koniunktury handlu radzieckiego /G.W.Abutkowa/.

Uprzytomniwszy sobie zasadniczą różnicę pomiędzy koniunkturą w państwie socjalistycznym a kapitalistycznym warto wziąść do ręki wydane ostatnio przez "Polgos" tłumaczenie broszury radzieckiej badaczki Abutkowej, p.to "

"Badanie koniunktury handlu radzieckiego"

/str. 75, cena zł. 5.50/. Jest to wg. słów znanego radzieckiego wydawnictwa Goztorgizdat pierwsza próba zebrania materiału z tego zakresu. Dlaczego tak jest, pisze autorka. /str. 12/: "przez długi okres czasu niektórzy ekonomiści radzieccy sądzili, że pojęcie koniunktury nie ma zastosowania w gospodarce socjalistycznej. Oczywiście w warunkach radzieckiego ustroju socjalistycznego nie ma mowy o koniunk-

turze w takiej formie, w jakiej istnieje ona w społeczeństwie kapitalistycznym, jednakże nie można negować zastosowania pojęcia koniunktury w gospodarce socjalistycznej, ponieważ byłoby to poważnym błędem..... "

Koniunktura ma szczególne znaczenie w handlu zagranicznym. Zagadnienia koniunktury w handlu zagranicznym warto w Polsce uwzględniać w szerszym zakresie, badać metodą dialektyczną i w oparciu o właściwą postawę ideologiczną badacza, bez obawy że jest to "dziedzina kapitalistyczna". Wartość pracy Abutkowej właśnie na tym polega, że odważnie odważnie postawiła zagadnienie - aczkolwiek wycinkowe - usystematyzowała je i dała szereg ciekawych rozwiązań metodologicznych.

Sprostowanie: W numerze B.E.C.H. nr. IV/51 zakradł się błąd na stronie 10-tej, czarty wiersz od dołu:

zamiast: IUeG -Internationale Übergangs u. Gütertarif
winno być:IUeG -Internationales Übereinkommen über den Güterverkehr /po polsku K.M.T. albo T.M.T.

Szkoła Handlu Zagranicznego SOPOT