

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

Nr. VI.



Gdynia, dn. 20. czerwca 1951r.

L.p.	T r e ś ć	Strona
1.	Rynek frachtowy	1
2.	Ładunki do Brazylii	7
3.	Trudności płatnicze przy imporcie do portów Izraela	8
4.	Legalizacja dokumentów wysyłkowych do Peru	8
5.	Legalizacja dokumentów wysyłkowych do Wenezueli z przeładunkiem w Göteborgu	8
6.	Podział zakresu czynności w spedycji węgierskiej	9
7.	Nowe przedsiębiorstwa handlu zagranicznego w Rumunii	10
8.	Kilka słów o taryfach związkowych	10
9.	F.o.b. ^o klauzula ryzyka i odpowiedzialności	11
10.	Projekt wydawnictwa przepisów portowych i taryf portowych.	21

1. Biuletyn rynku frachtowego:

/"Daily Freight Register" nr. nr. 16.761 - 16.770 - "
"Bloyd Anversois" nr. nr. 29.390 - 29.400 /

Wiadomości ogólne:

Na rynku frachtowym w ciągu ostatnich dwóch tygodni utrzymuje się mocna tendencja stawkowa oraz ożywienie na odcinku nowych kontraktów. Rynek Morza Śródziemnego na skutek silnej podaży ładunków oraz przyływu wolnego tonazu notuje nowe zczarterowania na przewozy fosfatów i rud z portów pólnafrykańskich i portów europejskich, przyczem stawki utrzymują się na swym dotychczasowym poziomie.

Na skutek wycofania się z oficjalnego rynku frachtowego Australii, zniżkowały lekko stawki za przewozy na Dalekim Wschodzie. Baltic Exchange Chartering Committee zredukował swoje stawki na zboże z portów: St. Lawrence, Northern Range i Zatoki Meksykańskiej o 1/3 za gr. - sierpień i sierpień/wrzesień.

Zwyżki stawek frachtowych zanotowano w pólnamerykańskiej sekcji węglowej za transporty z portów Hampton Roads do portów europejskich, oraz w znowu ożywionej sekcji drzewnej na przewozy drzewa z Kanady i Póln. Pacyfiku. Czartery tonazu na zwołanie Komitetu wykazują bardzo korzystne stawki dla armatorów. Również przewozy cukru z portów kubańskich zdrożają - zwyżka stawek o 15%.

Na rynku "czarterów na czas" zanotowano zwyżki stawek i podaje się: sh. 58/6 za jedną australijską podróż okrężną, sh. 59/- za podróż wyjściową do Australii i sh. 55/- za podróż wyjściową do Indochin. Za podróże powrotne np. w relacji: Buenos Aires - Kontynent via Zachodnia Afryka notuje się stawkę sh. 60/-.

W portach angielskich statki skarżą się na zbyt długie przestoje. Na indyjskim rynku żeglugowym rząd przyznał prawo pierwszeństwa banderze indyjskiej w przewozach kabotażowych i zabraniał przewozu węgla obcym statkom z Kalkutty do innych portów kraju.

Rynek europejski:

Na rynku europejskim na plan pierwszy wysuwają się przewozy bliskie i to z W. Brytanii do Francji, Hiszpanii i Portugalii oraz na rynek skandynawski. Notuje się nowe kontrakty na przewozy rudy i pirytów z Vassiliko Bay do Rotterdamu i z Jugosławii do W. Brytanii i Rotterdamu, przyczem stawka z Jugosławii do Rotterdamu wynosi sh. 36/- . Poszukuje się koniecznie tonazu na większe przewozy do Danii bez podania bliższych danych.

Brak tonazu wolnego oraz ograniczenia eksportowe wpłynęły na zmniejszenie się eksportu węgla z Europy. Stawki posiadają mocną tendencję. W angielskiej sekcji eksportu węgla poszukuje się tonazu na przewozy antracytów z Swansea do Penang - czerwiec.

Polska	- Włochy Zachodnie	- sh. 70/-	- czerw.
Antwerpia-	" "	- sh. 47/6	- "
Francoja	- Wenecja	- sh. 53/-	
Rotterdam-	Bari	- sh. 56/-	nadto z

Bremy do La Spezii itd.

Napływają również zamówienia na przewozy olei pędnych do Buenos Aires.

Na rynku Morza Czarnego notowano w drugiej połowie maja sh. 87/6. za przewozy zboża do W. Brytanii.

Rynek afrykański:

Na ożywionym rynku pkn.-afrykańskim czarteruje się tonaż na przewozy rudy żelaznej, pirytów, trawy morskiej, fosfatów itp. z portów północnych do portów europejskich.

Cassablanka - W. Brytania - sh. 55/- fosfaty-czerw./lipiec.

Bona - W. Brytania - sh. 60/- ruda żelazna,

Bona - Bristol Channel-sh. 61/- ruda żelazna,

o ile czarteruje się tonaż dodatkowy stawki lekko zniżają o 2/6.

Rynek pld.-afrykański zaczarterował statek na przewóz węgla do Danii po stawce sh. 160/-.

Za cukier z Mauritius do W. Brytanii płaci się stałą stawkę sh. 140/- - towar pakowany w workach, zaś sh. 130/- - towar przewożony luzem - wrzesień/październik.

Rynek Dalekiego Wschodu.

Załadowcy z Pkn. Chin podają stawkę sh. 190/- i sh. 196/3 za transporty zboża mieszanego i drobnicy z Chin Pkn. do Antwerpii albo Rotterdamu z opcją wyładowczą, porty niemieckie i porty polskie

Czarteruje się tonaż na przewozy kopry z Filipin do portów europejskich po stawce sh. 225/- na warunkach f.i.o., podając porty Genua - Rotterdam Range / 2-4 porty wyładowcze/, lipiec/sierpień. Nadto ogłoszono o zabukowaniu ładunku kopry z Filipin do Cartageny i/ albo Barranguille - sierpień, nie podano jednak oficjalnej stawki. Za makuchy sojowe z Dalny do Londynu płaci się stawkę sh. 197/6 na warunkach f.i.o. - czerwiec/lipiec.

Poszukuje się tonażu na przewozy cementu z Moji do Melbourne w czerwcu i lipcu. Rynek indyjski notuje przewozy do Melbourne i Adelajdy w lipcu i sierpniu po stawce sh. 155/-.

Rynek australijski.

Na rynku australijskim panuje spokój. Niższe stawki notuje się za przewozy na Cypr, do Egiptu i na Ceylon. Poszukuje się wolnego tonażu na przewozy pszenicy:

do Włoch, bez dokładnego ustalania terminu załadowania,

do Egiptu /luzem lub w workach/ do końca sierpnia,

do Antwerpii - Hamburg Range od sierpnia.

Rynek pld. amerykański:

Poszukuje się tonażu na przewóz 4.000/5.000 ton siemienia lnianego luzem w czerwcu z Buenos Aires do W. Brytanii/Łonty -

rentu. Notuje się kontrakt na surowicowy -- nie całokreślowy ładunek z La Platy /up-river/ do portów europejskich po stawce sh. 105/- - berth terms.

Zaczarterowano tonaż na przewozy brazylijskiej rudy z portów Brazylii do portów amerykańskich i kanadyjskich np. z Vitorii do Baltimore - wrzesień.

Rynek pkn. -- amerykański:

Na rynku zbożowym można było zaobserwować po krótkim ożywieniu czasowy wzrost i następnie lekką zniżkę stawek o sh. 1/3 za gr. z St. Lawrence do portów europejskich, przy czym popyt na tonaż utrzymuje się w dalszym ciągu na wysokim poziomie. Napływają zamówienia na transporty różnych zbóż np. pszenicy, jęczmienia, owsa z portów Pn. Pacyfiku i portów atlantyckich. Wśród państw importujących należałoby wymienić: Niemcy, Belgię, Holandię, Francję, Hiszpanię, Włochy, Egipt, państwo Izrael, Chile i Japonię. Stawki kształtują się nast.:

Churchill - Holandia - sh. 126/6 - lipiec/wrzesień.
Albany, N.York - Antwerpia/Rotterdam - sh. 14.25 - czerwiec.
Gulf - Haifa - sh. 21.75 - lipiec/sierpień.
Gulf-atlantyczne porty Hiszpanii - sh. 18.-
St. Lawrence - W. Brytania, Antwerpia-Hamburg Range, sh. 21/ za gr. lipiec-wrzesień.

Zaczarterowano jednostkę na przewóz drzewa z St. Lawrence do Antwerpii albo Rotterdamu po wyższej stawce sh. 455/ za sażeń - czerwiec/lipiec.

Na rynku węglowym zakładowcy uzyskali zwyżki: o 15 centów w relacji Antwerpia albo Rotterdam /stawka sh. 12.40/ i do 90 centów za przewozy do Buenos Aires /stawka sh. 20.-/. Mało notuje się stawki: sh. 10.50 z portów Hampton Roads do Antwerpii /Rotterdamu - czerwiec i sh. 12.25 przy opcji wyładowniczej porty niemieckie.

Poszukuje się tonażu na przewozy siarki z Gulu do W. Brytanii i na przewozy siarki i fosfatów z Tampy do Antwerpii po stawce sh. 15.50 za trzy podróże konsekutywne - lipiec/sierpień.

Zakładowcy cukru na Kubie notują liczne zamówienia do Antwerpii - Hamburg Range, do Casablanki, do Zatoki Perskiej i do Japonii.

Kwotowania stawek frachtowych:

c u k i e r:

1. Mauritius - W. Brytania, "Silversah", 8.000 ton, 5/6, sh. 140/-, cukier w workach, sierpień/wrzesień.
2. Kuba - W. Brytania, "Northern Lights" 5.700 ton, 5/6, sh. 155/-, cukier, druga połowa czerwca.

d r z e w o:

1. Kotka - Southampton, 120 standardów, sh. 550/- za std. armator ponosi koszt wyładunku, koniec czerwca-lipiec. Baltwood charter.

2. Finlandia --jeden lub dwa porty załadowania -- Tyne lub Hartle pool, 1.100 sześni, sh. 260/- za sześń, wolny wyładunek, kopalniaki, lipiec-listopad, Scanfin charter.
3. Finlandia --jeden lub dwa porty załadowania -- Wsch.Wybrzeże W. Brytanii, 950 sześni, sh. 275/- za sześń, wolny wyładunek, kopalniaki, druga połowa czerwca, Scanfin charter.

o s f a t y:

1. Cassablanca -- Avonmouth, parowiec włoski, 7.000 ton, sh. 54/5 fosfaty, czerwiec/lipiec.
2. Belgia --jeden port załadowania -- Rostock, parowiec 500 do 1.200 ton, sh. 29/- za tonę f.i.o., superfosfaty, czerwiec.
3. Antwerpia -- Grecja, "Heron II.", 3.200 ton, sh. 60/- za tonę f.i.o. nawozy sztuczne w workach, czerwiec.

r u d y:

1. La Goulette -- Rotterdam, parowiec 6.500/7.00 ton, sh. 53/6, ruda żelazna, lipiec.
2. Bilbao lub Santander -- Kenak Bristolski, parowiec 1.400 ton, sh. 55/- za tonę, ruda żelazna, koniec czerwca.
3. Bona -- Middlesbrough, parowiec 9.500 ton, ruda żelazna, sh. 51/-, lipiec.
4. Vassiliko Bay -- Rotterdam, parowiec 5.000 ton, sh. 74/5, piryty, czerwiec.
5. Toulon -- Newport, parowiec 9.800 ton, sh. 58/5, bauksyty, czerwiec.

w a g i e l:

1. Gdańsk-Gdynia -- Ancona/Bari, "Taxiarchis" 6.800 ton, sh. 74/6, węgiel, koniec czerwca.
2. Brema -- Spezia, parowiec 6.400 ton, sh. 48/-, czerwiec.
3. Hampton Roads -- Rotterdam £ 12.25, Hamburg £ 12.75, Eilonia £ 13.25, "Panamolga" 9.000 ton, 10%, lipiec.
4. Rotterdam -- Syocylia, parowiec 4.600 ton, sh. 52/5, węgiel, koniec czerwca.

z b o ż e:

1. Australia -- Antwerpia --Hamburg Range, "Alcyone", 9.000 t., 10%, sh. 140/-, pszenica z silosów, sierpień/wrzesień.
2. St. Laurence --W. Brytania, Antwerpia-Hamburg Range, sh. 21/5, opcja Gulf sh. 28/9 za qr. "Nicolas" 36.000 grs., zboże sierpień.
3. Morze Czarne -- Antwerpia-Hamburg Range, W. Brytania, "Taxiarchis" 6.800 ton, 10%, sh. 87/5 f.o.b. + sztauerka, zboże czerwiec -- sierpień.
4. Dalny/Chinwangtao/Tsingtao/Toku Bar -- Antwerpia/Rotterdam sh. 190/-, opcja Hamburg sh. 195/-, opcja Gdańsk/Gdynia sh. 230/- f.i.o., "Michelo" 10.400 ton, zboże mieszane, lipiec sierpień.

Czartery na czas:

1. "Ivaran" 9.825 TDW., sh. 65/- podróż wyjściowa, dostawa Bergen, koniec czerwca, dostawa zwrotna Australia, via Szwecja i Brazylia.
2. "Moderator" 10.920 TDW., sh. 55/-, podróż wyjściowa, dostawa Hamburg czerwiec, dostawa zwrotna Płd. lub Zach. Afryka.
3. "Laurentian Hill" 10.584 TDW., sh. 52/6, podróż powrotna Saigon, czerwiec/lipiec, dostawa zwrotna Zjedn. Kró - lestwo/Havre-Hamburg Range via Suez.
4. "Royla William" 10.350 TDW., sh. 52/6, jedna okrężna podróż śródziemnomorska, dostawa Hamburg, połowa czerwca.
5. "Vedby" 7.240 TDW., sh. 54/-, podróż 12-14 miesięcy, dostawa W. Brytania, koniec lipca.

Rynek tankowców:

W drugiej połowie maja panowała na rynku tankowców w dalszym ciągu tendencja zniżkowa. Udało się armatorom w końcu wstrzymać dalszą zniżkę stawek, a nawet według ostatnich wiadomości uzyskać nowe wyższe stawki. Korzystniejsza jest sytuacja dla tonażu czarterowanego na bazie dolara niż na bazie funta. Brak w dalszym ciągu tonażu wolnego na natychmiastowe przewozy. Nie notuje się obecnie czarterów na czas nawiera - nych na dłuższe okresy, niemniej jednak zwraca się uwagę na tonaż nowobudujący się i już teraz czarteruje się go na okresy od 3 - 5 - 7 lat z terminem przyjęcia statku w 1951 r. lub w 1952 roku.

Napływają oferty ze strony ładunku na przewozy w czerwcu/lipcu z Zatoki Perskiej do W. Brytanii/Kontynentu z opcją do państw skandynawskich po stawce M.O.T. plus 50%. Francja zainteresowała się tonażem na przewozy ropy i olei pędnych z Zatoki Perskiej i Gelfu do Francji. Na rynku europejskim poszukuje się tonażu na przewóz 10.000 ton olei z Le Havre'u do Szwecji i 8.000 - 10.000 ton olei pędnych z Le Havre'u do Finlandii. Ostatnio notowana stawka za podróż z Zatoki Perskiej do W. Brytanii wynosi M.O.T. plus 110% w lipcu i M.O.T. plus 100% w sierpniu.

Kwotowania stawek tankowych:

1. "Bittencourt Sampaio" 15.000 ton, Zatok a Perska z opcją Morze Karaibskie - W. Brytania/Kontynent albo państwa skandynawskie - M.O.T. + 100% sierpień.
2. "Raman" 12.500 ton, Havre - Helsinki, sh. 15/- jedna lub dwie podróże, początek czerwca.
3. "Gobeo" 4.700 ton, Havre - Göttenburg - Stockholm Range, olej pędny - pogazowy, sh. 25/-, czerwiec.
4. "Dentice" 7.500 ton, - Constanza - R Finlandia, sh. 35/- lipiec.
5. Tankowiec 15.000 ton, Zatoka Perska - Skandynawia opcja W. Brytania/Kontynent, M.O.T. + 100% -sierp./wrzes.

Stawki frachtowe do Afryki Południowej - /MORAG/.

Konferencja południowo - afrykańska "South and South East African Conference" ogłosiła w dniu 31. maja 1951 r. ogólną rewidzję stawek frachtowych z portów kontynentu do Połudn. Afryki /od Walvisbay do Beiry włącznie/. Stawki te, począwszy od 1. lipca 1951 r. ulegną generalnej podwyżce dla ładunków dokonywanych po tym terminie, przyczem nowe taryfy /"homewards" i "outwards"/ zostaną ogłoszone w najbliższym czasie.

Zwyżka stawek frachtowych: W. Brytania - Izrael - "Lloyd Anversois" - 29.403.

Konferencja żegluga "Conference of Malta and Alexandria Steamship Companies" podwyższyła z dniem 1. lipca 1951 r. stawki frachtowe o 25%. Tłumaczy się to długimi przestojami statków w portach Izraela. Podwyżka ta jest czasowa, aż do poprawy sytuacji w portach.

Zniżka stawek frachtowych do Centralnej i Płd. Ameryki - "Transport" 21/51.

Linia żegluga Grace Line obniżyła o 9% stawki frachtowe obliczane od zajmowanej przez towar przestrzeni /M.- measure - ment - w opcji statku/. Zniżka ta dotyczy przewozów z portów europejskich do portów Centralnej i Płd. Ameryki i to: Curacao, Aruba, Carupano, Puerto Sucre, Puerto la Cruz /Guanta/, La Guaira, Puerto Cabello, Maracaibo, Barraquilla, Cartagena, Cristobal /Colon/, Balboa /Panama City/.

Zwyżka opłat portowych w Genui - "Verkehr" 22/51.

Z dniem 1. czerwca 1951 r. zostały w Genui podwyższone o - płaty portowe za wy- i ładunek drobnicy, towarów sypkich, rud węgla i bagażu pasażerskiego przeciętnie od 5,5% do 7%.

Zwyżka opłat portowych w Colombo - "Verkehr" 23/51.

Jak już podawano konferencje żeglugowe podwyższyły o 25% stawki frachtowe za przewozy ładunków do Colombo - tłumacząc to zbyt powolną odprawą i przekładaniem towarów w porcie. Z kolei i Zarząd Portu w Colombo podwyższył opłaty portowe, brak jednakże bliższych danych co do jej wysokości.

Nowy dodatek za przekładunek barkami w portach Złotego Wybrzeża "Transport" 23/51.

Konferencje żeglugowe utrzymujące połączenia ze Złotym Wybrzeżem podają do wiadomości, że w przyszłości pobierać będą dodatek za przekładunek barkami w wysokości sh. 2/- za tonę przy ładunkach przeznaczonych do portów: Cape Coast, Winneba, Accra i Keta. Tę samą opłatę pobierać będą za cement do Takoradi, a dla innych towarów frachty pozostaną bez zmian.

Wstrzymanie przesyłek do Puerto Barrios - "Transport" 22/51.

Z portu Cristobal donoszą, że w Puerto Barrios nadal panuje przepeknienie i statki oczekiwać muszą na wyładunek towarów.

Z tego powodu Koninklijke Nederlantsche Maatschappij N.V. aż do poprawy sytuacji nie będzie przyjmować dalszych przesyłek do portu Puerto Barrios - Guatemala.

Rozbudowa portów tureckich - "Verkehr" 23/51.

W Turcji Minister dla robót publicznych uzyskał pełnomocnictwo w dysponowaniu 72 mil. funtów tureckich, przeznaczonych na rozbudowę portów w kraju. Przede wszystkim zwraca się uwagę na rozbudowę i zwiększenie przepustowości portów, jak np.: Galati, Sirkedji, Haydar Pascha, Salipazar i Mersin oraz na budowę nowych portów.

Przepisy importowe w Persji - "Handy Shipping Guide" 3.536

W Persji wydane zostały nowe przepisy importowe, regulujące przywóz towarów do kraju. Dzieła one import na wolny obrót towarowy oraz na ograniczony obrót towarowy.

Towary przybywające w obrocie wolnym nie podlegają żadnym ograniczeniom dewizowym. Obrót ograniczony podlega restrykcjom dewizowym, przyczym importerzy w Persji muszą złożyć depozyt w jednym z upoważnionych banków perskich w wysokości 20% wartości c.i.f. zamówienia. Następnie zakńczając zaświadczenie o złożeniu depozytu, zwracają się do Ministerstwa Gospodarki Narodowej o przydział dewiz / quota reservation/. Eksporterzy muszą zapewnić, że numery i daty quota reservations są podane na rachunkach i konosamentach dla towarów przywiezionych w ramach obrotu ograniczonego.

2. Ładunki do Brazylii

Koninklijke Hollandsche Lloyd podaje, że wg. instrukcji nr. 44 Banco do Brazil fracht za ładunki do portów brazylijskich płacony był w walucie brazylijskiej w c r u z e i r o s' ach przez odbiorcę agentom linii w porcie wyładowniczym. Z tego powodu armator zmuszony był podwyższyć stawki i to: o 5% - Brazilian remittance tax i o 3,8% - freight collection surcharge.

Ostatnio instrukcja została zawieszona na okres od dnia 1. czerwca 1951 r. do dnia 31. grudnia 1951 r. W konsekwencji fracht za przesyłki zakładowe do dnia 31. maja 1951 r. płacony jest nadal w Brazylii, za towary ładowane od 1. czerwca i później może być płacony w Europie / w porcie z ładowania/i warunkowo jeszcze w Brazylii. O ile fracht jest płacony w porcie zakładowania nie podwyższają go o 5% ani o 3,8%. W drugim wypadku fracht może być zapłacony w Brazylii pod warunkiem, że przed dniem 1. czerwca 1951 r. otwarto kredyt w banku brazylijskim. Załadowcy powinni przysłać do linii fotokopię otwartej akredytywy względnie pisemne oświadczenie, że została ona otwarta w Brazylii przed dniem 1. czerwca 51r. Nadto powinni zamieścić w konosamencie niżej podaną klauzulę:

" Freight Collect.
" It is hereby certified that merchandise
" covered by this Bill of Lading is moving
" under Bank Credit opened prior to 1st of
" June 1951."

nawet jeżeli konosamenty są podpisane przez armatora, jego agenta lub spedytora.

3. Trudności płatnicze przy imporcie do portów Izraela.

General Bonded Warehouses Ltd. z Haify w ostatnim swym piśmie z końca maja 1951 r. zwraca uwagę na poważne trudności i zwłoki powstające przy imporcie towarów do portów Izraela na skutek trudności dewizowych. Ze względu na ważność i aktualność podajemy dosłowne tłumaczenie:

"W szeregu wypadków powstawały nieporozumienia z naszej strony, jeżeli chodziło o frachty "payable at destination" /płatnych w porcie przeznaczenia/ i napotykało się na poważne trudności przy regulowaniu spraw dewizowych z Controller of Foreign Exchange. Nie istniały bowiem żadne możliwości na pokrycie takich opłat względnie innych kosztów w obcej walucie za towary, które nie były pokryte przez odpowiednie zezwolenia przywozowe za - twierdzające takie pozycje.

Prosimy przyjąć do wiadomości, że wszystkie koszty c.i.f. w porcie morskim czy lotniczym muszą być płacone z góry w walucie kraju pochodzenia towaru, chyba że towary są pokryte przez zezwolenia przywozowe, wydane przez władze Izraela, w których zastrzega się, iż dla f.o.b. fracht i inne koszty mogą być zapłacone w porcie przeznaczenia.

Należy na to zwrócić baczną uwagę, gdyż w innym razie towary mogą być przetrzymane na terenie portu, aż do chwili przeprowadzenia przelewu z zagranicy, powodując powstanie wysokich kosztów magazynowych!"

4. Legalizacja dokumentów wysyłkowych do Peru - /MORAG/.

Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij N.V. podaje do wiadomości, iż nowy Konsul Generalny Peru w Amsterdamie nie będzie legalizował faktur konsularnych dla przesyłek wysyłanych z Gdyni na konosamenty bezpośrednie do portów peruwiańskich. Jeżeli w porcie załadowania nie ma konsulatu peruwiańskiego, wg. przepisów prawnych Peru, konosamenty i faktury winny być legalizowane przez miejscową izbę handlową. Dla przesyłek idących obecnie z Gdyni do Peru należy dokumenty wysyłkowe oddać do legalizacji w P.I.H.Z. w Gdyni. Zwraca się uwagę eksporterom, że zgodnie z obowiązującymi przepisami na dokumentach nazwy towarów muszą być podane również w języku hiszpańskim.

5. Legalizacja dokumentów wysyłkowych do Wenezueli z przeładunkiem w Goeteborgu.

Konsulat Wenezueli w Goeteborgu wyraził zgodę na legalizację dokumentów wysyłkowych idących z Gdyni za konosamentem bezpośrednim JOHN LINJEN z przeładunkiem w Goeteborgu z przeznaczeniem do Wenezueli na następujących warunkach:

Natychmiast po odejściu statku dowozowego należy wysłać do Agenta Generalnego Armatora Fallenius & Lefflers A/B w Goeteborgu:

- 1 oryginał konosamentu bezpośredniego,
- 11 kopii " " "
- 1 kopię faktury handlowej na każdą przesyłkę,

- 3 egzemplarze świadectwa pochodzenia,
- 1 zaświadczenie o wartości f.o.b. towaru, która jest konieczną dla umieszczenia jej w fakturze konsularnej, gdyż w innym razie żądane dokumenty nie będą legalizowane przez konsulat.

Odpada tym samym, z powodu nieistnienia konsulatu Wenezueli w Polsce, konieczność wizowania dokumentów w P.I.H.Z. w Gdynia, jeżeli przesyłki wysłane są via Goeteborg.

Jeżeli chodzi o przesyłki idące via A n t w e r p i a do Wenezueli obowiązuje, aż do chwili uzyskania analogicznych warunków transportowych, dotychczasowy tryb postępowania, a więc wizowanie dokumentów wysyłkowych w P.I.H.Z. w Gdyni.

6. Podział zakresu czynności w spedycji węgierskiej -
 "Transport" 21/51.

Z dniem 14. maja 1951 r. powołano do życia przy państwowych kolejach węgierskich nowe przedsiębiorstwo spedycyjne M.A.V., które przejmie część zadań MASPED'u. Nowe przedsiębiorstwo spedycyjne M.A.V. wykonywać będzie wszystkie prace spedycyjne w kraju, na zlecenie węgierskich przedsiębiorstw handlu zagranicznego w ruchu towarowym z Z.S.R.R. i Czechosłowacją i w ruchu towarowym drogami lądowymi z Rumunią, Bułgarią, Polską i Niemiecką Republiką Demokratyczną, przyczym do jego obowiązków należeć będzie także przeprowadzanie odpraw celnych na stacjach krajowych i granicznych.

MASPED zżatawia wszystkie sprawy spedycyjne w ruchu towarowym z pozostałymi krajami. Do jego obowiązków należy spedycja towarów przy przewozach w kontenerach i wagonami zbiorowymi do wszystkich krajów, oraz w tych wypadkach, gdzie wymagana jest współpraca z zagranicznymi spedytorami. Spedycje krajową zleca MASPED do wykonania MAV-owi.

Biuro Główne MAV-u obok wykonywania nowych zadań spedycyjnych, udziela również informacji węgierskim przedsiębiorstwom handlu zagranicznego w kwestiach taryfowych. Biuro Główne znajduje się w Budapeszcie, zaś Biura Terenowe rozmieszczone są w całym kraju: Debrecen, Diosgyor, Gyor, Keszskemet, Komarom, Ozd, Szeged, Szombaltheley i w następujących punktach granicznych: Záhony, Nyirábrány, Biharkeresztes, Lökösháza, Szentgotthárd, Sopron, Hegyeshalom, Szob, Bánréve, Hidasnémeti, Somosköujfalu i Sátoraljaujhely.

W związku z tym zarządzeniem w węgierskiej kolejowej taryfie towarowej Część I. rozdz. B wiersz 20 wprowadzono jako punkt 25 nową opłatę spedycyjną. Wynosi ona w eksporcie i imporcie:

za każde zaczące 100 kg.	0.10 Forintów
za żywe zwierzęta - za przesyłkę	10.00 "
za puste wagony prywatne - za wagon	4.00 " . . .

7. Nowe przedsiębiorstwa handlu zagranicznego w Rumunii.
 "Verkehr" 23/51.

W ostatnim czasie powołano do życia w Rumunii 5 nowych przedsiębiorstw handlu zagranicznego i to:

CHIMIMPORT	- import artykułów chemicznych i farmaceutycznych, <u>Bukarest</u>
TEXTILIMPORT	Strada Jon Ghica 3. - import tekstylii, <u>Bukarest</u>
FRUCTEXPORT	Piata Rosetti 4 - eksport owoców i soków owocowych, <u>Bukarest</u>
INDUSTRIAL = IMPORT	Bd General-Maghera 1 - import artykułów żelaznych i przetworów przemysłu naftowego, <u>Bukarest</u>
ENERGOIMPORT	Strada Gabriel-Peri - import aparatury elektrotechnicznej i radiowej. <u>Bukarest</u> Strada M. Eminescu 10

8. Kilka słów o taryfach związkowych - "Transport" 21/51.

Międzynarodowe taryfy bezpośrednie, obejmujące przewóz towarowy między dwoma lub wieloma krajami są tworzone zarówno w interesie frachtującego jak i kolei. Celem ich jest uproszczenie: odpraw towarowych, obliczenia frachtów i samego kierowania transportem, co w konsekwencji stwarza lepsze i dogodniejsze warunki przewozu towarów i pozwala na uchwycenie i uprzywilejowanie pewnych szlaków przewozowych. Obok tego udaje się niejednokrotnie Zarządom Kolei przy pomocy taryf związkowych zneutralizować wzajemną walkę konkurencyjną.

Taryfy związkowe, które mają spełnić swój cel muszą w swym układzie być proste i przejrzyste, obejmować winny ważne gosi - polarczo towary i zawierać stawki frachtowe, które nie mogą być ani tańsze ani droższe od stawek, jakie przewidziane są w zwykłych taryfach poszczególnych kolei dla tego samego towaru i tej samej relacji. O ile fracht wg. taryfy związkowej jest droższy od łącznego frachtu za przewóz, obliczonego wg. obowiązujących w poszczególnych krajach taryf wewnętrznych, frachtujący nie widzi potrzeby korzystania z taryfy związkowej. Z drugiej zaś strony o ile fracht wg. taryfy związkowej jest tańszy, niż sumaryczny fracht za poszczególne odcinki wg. krajowych taryf wewnętrznych, poszczególne Zarządy Kolejowe nie będą zainteresowane w utrzymaniu taryf związkowych.

Po zakończeniu II Wojny Światowej Zarządy Kolejowe w Europie poczęły wprowadzać na nowo taryfy związkowe. Nie spełniły się jednak nadzieje ani na stabilizację walut ani na stabilizację samych taryf kolejowych. Związkowa taryfa zawsze w pewnej mierze zależna jest od kolejowych kursów przeliczeniowych i od taryf wewnętrznych. Każda zmiana waluty i każda zmiana taryf wewnętrznych pociąga za sobą zmiany w taryfie związkowej.

W ciągu ostatnich lat nie notowano dłuższego okresu stabilizacji taryfowej. W pierwszych latach zmieniały się ciągle waluty, w ostatnich zaś czasach następują kolejne wyższe taryf towarowych w poszczególnych krajach, co tym samym zmusza do ciąg-

zych korektur taryf związkowych. Korektury te tylko w niewielu wypadkach mogą być przeprowadzone w terminie. Gdy np. nastąpi zwyżka taryfy wewnętrznej, to zmiana w taryfie związkowej nastąpić może dopiero po upływie 2-4 tygodni. Taki stan rzeczy powoduje straty dla kolei, a z drugiej strony podważa zaufanie frachtującego, który nigdy nie wie, jaki fracht będzie dla niego korzystniejszy - czy fracht wg. taryfy związkowej, czy też fracht sumaryczny wg. poszczególnych taryf wewnętrznych.

Opierając się na złych doświadczeniach ostatnich paru lat, nie należy przesądzać o losie taryf związkowych. Trzeba bowiem przyznać, iż są niwątliwym wyrazem postępu z punktu widzenia kolei jak i frachtującego, gdyż ułatwiają transport towarowy. Ponieważ nie można nigdy dokładnie przewidzieć, czy nastąpił okres stabilizacji, czy też fluktuacji na odcinku taryfowym, nie należy z góry przesądzać o przyjęciu względnie odrzuceniu taryfy związkowej. Tym nie mniej należy dążyć do rozbudowy w umiarkowanych rozmiarach taryf związkowych mimo istniejących trudności, gdyż przynoszą one duże korzyści i to szczególnie w okresie normalizacji na odcinku taryfowym.

9. F.O.B. - jako klauzula odpowiedzialności i klauzula kosztów.

Interpretacja klauzuli f.o.b. stosowanej bardzo często w handlu zagranicznym nie jest jednolita i z tego powodu wywołują się trudności przy realizacji dostaw. Mimo tego, że klauzula ta jest powszechnie znana i przyjęta w świecie handlowym, wynikają znaczne różnice pojęć, które omawia się szerego w prasie i wydawnictwach fachowych oraz rozpatruje w licznych procesach sądowych. Dopiero po I. Wojnie Światowej skryształizowało się pojęcie klauzuli co do dwóch ważnych jej punktów:

1. dostawę f.o.b. uważa się dopiero wtedy za ukończoną, gdy ładunek minął nadburcie statku morskiego;
2. klauzula f.o.b. odnosi się nie tylko do rozdziału kosztów /Spesenklauzel/ ale i do ponoszenia ryzyka - odpowiedzialności /Gefahrenklauzel/.

Duże zasługi na polu ujednolicenia wykładni oraz stosowania klauzuli f.o.b. i innych klauzul transportowych położyły prace Międzynarodowej Izby Handlowej w Paryżu, wydane p.t.:

1. "Zwyczajowo - prawne formy kontraktów handlowych" i
2. "INCOTERMS".

W 1936 r. "Incoterms" zostały przyjęte przez Komitety Narodowe M.I.H. 25 państw. Nie zostały przyjęte przez W. Brytanię, Australię i Włochy, przy czym Stany Zjednoczone posiadają swą własną interpretację klauzul odbiegającą w szczegółach od "Incotermsu"

"Incoterms" były próbą zestawienia klauzul handlowych i transportowych przyjętych w handlu zamorskim. Jeżeli strony kontraktujące powoływały się na "Incoterms" nie musiały one każdorazowo podawać wszystkich szczegółów w kontrakcie.

Nadto często w wypadkach sporów odwoływano się i rozstrzygano je na podstawie "Incoterms".

Różnice zdań przy interpretacji klauzuli f.o.b. wpływają przede wszystkim z następujących przyczyn:

1. klauzulę f.o.b. interpretuje się odmiennie w kraju sprzedającego, kupującego i w porcie załadunku. Powstaje pytanie, jaką interpretację klauzuli uznać za obowiązującą dla przeprowadzanego kontraktu kupna - sprzedaży?
2. zwykle nie dość jasno rozgranicza się pojęcie umowy kupna - sprzedaży od umowy o przewóz morski. Rozgraniczenie czynności przy wykonaniu obu tych umów nie jest wystarczające.
3. porty morskie są węzłami transportowymi, gdzie przesyłka jest stale przekładowywana z jednego środka przewozowego na drugi.

Do poszczególnych punktów należy jeszcze dodać:

ad 1.: trudno rozstrzygnąć, jakie prawo obowiązuje przy wykładni umowy f.o.b. W wielu wypadkach kwestię tę uzależnia się od tego, w którym kraju ma być przeprowadzony proces sądowy.

Ad 2.: wyłaniają się często różnice i niejasności przy rozgraniczeniu obowiązków wynikających z umowy kupna - sprzedaży oraz umowy o przewóz morski. Armatorzy często przejmują i włączają do stawki frachtowej należności uprzednie, powstałe przed załadowaniem, nie należące do właściwego przewozu morskiego. Powstaje tutaj mylna interpretacja, że odnośnie kosztów dostawa f.o.b. została wcześniej zakończona a mianowicie w momencie, kiedy nie powstają już żadne koszty obciążające dostawcę, np. z chwilą dostawy na nabrzeże. Należy z całą wyrazistością podkreślić, że jest to ujęcie mylne. Fakt, że armatorzy przejmują pewne należności uprzednie nie zmienia stanu rzeczy, że dostawę f.o.b. pod względem kosztów i odpowiedzialności należy uważać za ukończoną dopiero w momencie, kiedy towar minął nadburcie statku.

Ad 3.: w portach morskich, jako punktach węzłowych transportu, przerzut towaru z jednego środka transportowego na drugi nie da się tak skoordynować w czasie, aby zupełnie uniknąć przerw. Nastąpić one mogą m. inn. z niżej podanych przyczyn:

statek morski jest gotowy do załadunku później niż ustalono,

przewidziany dla załadunku statek morski ma już pełny ładunek i nie przyjmuje więcej towaru,

towar nie nadchodzi do portu w terminie i traci okazję załadowania,

załadunek statku trwa dłużej, tak że powstają dodatkowo koszty za składowanie względnie za przestój statku,

nadesłane przesyłki są przeznaczone do załadunku na kilka statków, gotowych do przyjęcia ładunku w różnych terminach,

przesyłki z różnych miejscowości mają być załadowane na jeden statek, nadchodzą jednak w różnych terminach, różne są możliwości dostawy i przeładunków w poszczególnych portach,

w porcie przeładunkowym/^{dowozowym} towar nie ładuje się bezpośrednio na statek morski, lecz przewozi się go barkami do drugiego portu morskiego, gdzie zostaje przeładowany na właściwy statek morski,

Nadto spory mogą wynikać, jeżeli: brak postanowień odnośnie odwołania dostawy f.o.b. towar zostaje przyjęty na barkę portową na rachunek armatora, lecz na ryzyko właściciela towaru i następnie przeładowany na statek morski, dostawy towarów następuje różnymi środkami transportowymi i z tego powodu różne są opłaty za przewóz.

Wyżej wymienione przykłady wykazują, że w portach morskich mogą powstać sytuacje, wymagające rozstrzygnięcia, które ma ponieść dodatkowe koszty i ryzyka związane z przerwami w transporcie

Przejdziemy obecnie do interpretacji klauzuli f.o.b., przyczym przede wszystkim omówieniem jej pozycji prawnej, definicji wg. "Incoterms" i zastosowania zgodnie z przyjętymi zwyczajami portowymi.

F.O.B. jest skrótem "free on board", co oznacza, że towar został przyjęty "franco statek" - czyli towar "przyjęty na statek". Jedynie przy powierzchownej analizie wydaje się, że klauzula rozwiązuje wszystkie spory między sprzedającym i kupującym. Dopiero przy bardziej wnikliwej analizie, a jeszcze silniej przy samym przeprowadzeniu transakcji f.o.b., wyłaniają się nieprzewidziane pytania dodatkowe i specjalne problemy, tak że wydaje się celowym zbadać skutki prawne wynikające z zawarcia transakcji:

f.o.b. /oznaczony port załadowania/.

Kontrakt na warunkach f.o.b. obciąża w stosunkowo małym stopniu sprzedającego, w znacznie większym stopniu kupującego, włączając go w proces transportu. W czasach dzisiejszych przy zawieraniu umów, duże znaczenie odgrywają momenty polityczne i trudności dewizowe. Kupujący na warunkach f.o.b. ma prawo dysponowania transportem morskim, własna jednak kalkulacja przy imporcie f.o.b. jest niezmiernie utrudniona, gdyż trudne jest porównanie wycen ofert f.o.b. pochodzących z kilku państw.

Kontrakty na warunkach f.o.b. dzieli się na kontrakty właściwe - f.o.b. i niewłaściwe - f.e.b.

Przy właściwym kontrakcie f.o.b. obowiązkiem sprzedającego jest dostarczyć towar na statek morski w porcie załadunkowym, przyczym potrzebne instrukcje uzyskuje bezpośrednio lub przez swego agenta od kupującego. Uzyskanie potrzebnego tonażu, zawarcie kontraktu o przewóz towarów morzem z armatorem i wystawienie przez niego konosamentów, pokrycie ubezpieczenia morskiego / w danym wypadku tylko warunkowe / należy bezwzględnie do o...

obowiązków kupującego względnie spedytora, któremu zlecił to załatwić.

Sprzedający może w porcie załadunku uzależnić wydanie kwitu sternika kupującemu wzgl. jego zastępcy w zamian za do- wód zapłaty za towar. Należy zauważyć, że istnieje pewne ryzyko dla sprzedającego, gdy w wypadku spóźnionej zapłaty, towar znajdujący się już na statku musi zostać wyładowany co jest związane z poważnymi kosztami.

Przy niewłaściwym kontrakcie f.o.b., sprzedający zobowiązany jest nie tylko dostawić towar na statek, lecz równocześnie zapewnić dalszy transport morski, a więc zawiera z armatorem umowę o przewóz towarów mprzem.

Niewłaściwy kontrakt f.o.b. stanowi właściwy kontrakt fob z dodatkową umową zawartą przez sprzedającego i kupującego, regulującą, kto zawiera umowę o przewóz towarów morzem. Decyzji stron kontraktujących zostawia się kwestię przeprowadzenia ubezpieczenia morskiego. Wszystkie dodatkowe umowy rozszerzające kontrakt f.o.b. nie mogą jednak zmienić jego charakteru i sprzedający dodaje w rachunku do ceny f.o.b. koszty dodatkowa powstałe z tytułu dodatkowych usług.

Normalnie zawarty kontrakt f.o.b. /oznaczony port załadunku/ uznaje się jako właściwy kontrakt f.o.b.. O ile zawiera się niewłaściwy kontrakt f.o.b., obie strony kontraktujące muszą być tego świadome, aby zapobiec jakimkolwiek nieporozumieniom.

Całość prac spedycyjnych w porcie morskim może wykonywać jeden spedytora, lub dwóch, mianowicie t.zw. "f.o.b.'owy spedytora" i "spedytora załadunkowy". Rozdział ich kompetencji wynika z warunków kontraktu f.o.b..

- a/ sprzedający na warunkach f.o.b. zobowiązał się dostarczyć towar na własny rachunek i własne ryzyko na statek morski w porcie załadunku i z tego tytułu przysługuje mu bezwzględne prawo wyboru swego spedytora i powierzenia mu wykonanie usług spedycyjnych związanych z dostawą f.o.b.
- b/ zagraniczny odbiorca, kupujący na warunkach f.o.b., ma nie tylko prawo ale i obowiązek powołać w porcie załadunkowym swego spedytora względnie osobę upoważnioną i ~~przez~~ ~~wierzytelny~~ ~~z~~ ~~załadunku~~ ~~towaru~~ ~~przez~~ udzielić wszystkich koniecznych instrukcji załadunkowych.

W praktyce przy tranzakcji f.o.b. sprzedający i kupujący zlecają czynności w porcie jednemu spedytora, który zajmuje się całą pracą załadunkową.

Najważniejsze obowiązki i prawa sprzedającego i kupującego ujęte są w "Incoterms 1936". Zaznacza się, że dodatkowo uzgodnione punkty umowy w kontrakcie f.o.b. obowiązują przed warunkami podanymi w "Incoterms". Nawet jeżeli strony kontraktujące nie powołały się wyraźnie na "Incoterms", przy interpretacji ich zobowiązań stosuje się przeważnie zasady "Incoterms", o ile lokalne zwyczaje od nich nie odbiegają.

Klauzula f.o.b. dotyczy przede wszystkim dwóch zakresów: - dwóch dziedzin: odpowiedzialności i kosztów.

F.O.B. - jako klauzula odpowiedzialności:

Z retrospektywnego punktu widzenia, miała klauzula fob regulować przede wszystkim rozdział kosztów między kontrahentami. Sądy stały początkowo na stanowisku, że klauzula f.o.b. jest tylko klauzulą dotyczącą rozdziału kosztów. W 1904 r. stwierdzono, że miejsce dostawy f.o.b. jest równocześnie miejscem wykonania umowy f.o.b., zaś w 1923 r. sąd uznał klauzulę f.o.b. jako klauzulę odpowiedzialności przy umowie kupna - sprzedaży na warunkach f.o.b. Klauzula f.o.b. z góry określa, kto ponosi ryzyko transportu, co w wielu wypadkach jest jeszcze ważniejsze od zagadnienia rozdziału czystych kosztów transportowych między sprzedającego i kupującego.

Z tego punktu widzenia specjalne znaczenie mają następujące pytania:

1. kiedy zmienia się zobowiązanie gatunkowe w zobowiązanie jednostkowe / ze względu na obowiązek dostawy zastępczej/?
2. W jakim momencie przechodzi ryzyko ceny z sprzedającego na kupującego?
3. Jaką miejscowość przy kontrakcie f.o.b. uznaje się jako miejsce wykonania dostawy f.o.b. - t.zn. w której miejscowości i w którym momencie dostawca zostaje zwolniony z obowiązku jakiego podjął się w umowie?

Przed wszystkim należy wyjaśnić, czy w określonym wypadku zachodzi zobowiązanie jednostkowe czy też zobowiązanie gatunkowe.

Zobowiązanie jednostkowe zachodzi, gdy zobowiązane się do dostarczenia indywidualnie określonego przedmiotu /określonej rzeczy/ np. przy sprzedaży określonego obrazu wybranego przez kupującego itp. Zobowiązanie ogranicza się z góry do tej jedynej w swym rodzaju wyszukanej rzeczy i w wypadku, gdy zostaje ona całkowicie lub częściowo zniszczona, dostawa zastępcza jest niewykonalna.

Zobowiązanie gatunkowe zachodzi, gdy świadczenie do którego się zobowiązano zostało określone jedynie gatunkiem towaru, co przeważnie ma miejsce w kontraktach zamorskich.

Jeżeli chodzi o dostawę towaru z większej oznaczonej przez odbiorcę partii, mówi się o ograniczonym zobowiązaniu gatunkowym.

Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru, odpowiadającego typowym cechom zamówienia, o przeciętnej jakości i dobroci. Dotyczy to przede wszystkim towarów zamorskich, np. partii pszenicy o gatunku znanym w handlu światowym. W tym wypadku istnieje możliwość uzyskania partii zastępczej i dostawca jest zobowiązany do dostawy nowej partii, nawet gdy pierwsza dostawa uległa zniszczeniu bez jego winy. Kupujący w danej sytuacji nie będzie się wogóle interesował kwestią winy. Dostawca zwolniony jest z obo-

wiązku dostawy w wypadku, o ile po zawarciu kontraktu kupna - sprzedaży wykonała się obiektywna niemożliwość lub subiektywna niezdolność, której sprzedawca nie może się przeciwstawić.

Jest więc rzeczą konieczną, aby w pewnej oznaczonej chwili zobowiązanie gatunkowe zostało zamienione w zobowiązanie jednostkowe, następuje to przez tak zw. konkretyzację /indywidualizację/. Dopiero z momentem konkretyzacji ogranicza się zakup do wybranego towaru. Sprzedający może dostarczyć już tylko ten indywidualizowany towar, zaś kupujący może wystąpić z pretensją o tenże towar. O ile po przeprowadzeniu konkretyzacji nastąpi przypadkowe zniszczenie lub przypadkowe pogorszenie jakości towaru, to nie ma już mowy o dostawie zastępczej tego gatunku towaru. W tej drugiej fazie rozwojowej kupujący nie może wnieść już pretensji na dostawę zastępczą, ale nie ma też obowiązku zapłaty, o ile towar przepadnie.

Konkretyzacja wzgl. indywidualizacja zobowiązania gatunkowego, następuje w tym momencie, w którym dostawca wypełnił wszystkie czynności konieczne dla wykonania świadczenia, zgodnie z kodeksem handlowym i kodeksem zobowiązań.

Nie można identyfikować konkretyzacji z przejściem odpowiedzialności za towar. Właściciel towaru ponosi wszystkie z nim związane niebezpieczeństwa, ale przy umowie kupna - sprzedaży obowiązują przepisy specjalne. Kto ponosi odpowiedzialność, temu również przypadają w udziale skutki, powstające gdy np. już po zawarciu kontraktu towar przypadkowo zaginie lub się zepsuje. W trzecim stadium rozwojowym, a mianowicie po przejściu ryzyka przez kupującego, sprzedający nie interesuje się już zniszczeniem względnie pogorszeniem się jakości towaru. Ryzyko to ponosi już kupujący. Kupujący musi, nawet jeżeli wcale nie otrzyma towaru lub otrzyma go w gorszym stanie, zapłacić całkowitą cenę kupna i to z tego powodu, że przejął obecnie ryzyko - odpowiedzialność odpłatności za towar.

W żadnym wypadku moment przejścia odpowiedzialności nie może nastąpić przed konkretyzacją. Zobowiązanie gatunkowe musi drogą konkretyzacji zamienić się w zobowiązanie jednostkowe i wtedy dopiero może odpowiedzialność za ten indywidualizowany przedmiot przejść z sprzedającego na kupującego.

Mamy trzy rodzaje umów kupna - sprzedaży:

1. zakup na miejscu czyli "loco"; ryzyko za towar przechodzi równocześnie z wymianem rzeczy sprzedanej kupującemu. Bez większego znaczenia, pozostaje fakt, czy towar sprzedany był własnością sprzedającego czy też nie.
2. prosta transakcja na dostawę /prosta sprzedaż wysyłkowa/; ryzyko przechodzi na kupującego z chwilą wydania rzeczy kupi nej spedytorowi, kolei, poczcie itp.
3. kwalifikowana transakcja na dostawę /kwalifikowana sprzedaż wysyłkowa/; sprzedający ponosi odpowiedzialność w czasie transportu. Kupujący przejmuje tę odpowiedzialność z chwilą przejścia towaru.

Miejscedajnym dla przejścia ryzyka jest normalnie miejsce wykonania dostawy, które nie musi być identyczne z miejscem wydania. Miejscem wykonania dostawy jest miejscowość w której dostawca powinien wypełnić swoje zobowiązanie, co jest decydującym w pierwszej linii dla przejścia ryzyka - odpowiedzialności, ponadto dla wniesienia ewentualnego rozstrzygnięcia sądowego.

Przy "kupnie loco" z reguły miejsce zamieszkania dostawcy jest również miejscem wykonania umowy. Zależnie od umowy, przy prostej transakcji wysyłkowej miejscem wykonania umowy, może być miejsce zamieszkania dostawcy, odbiorcy, względnie inna uzgodniona miejscowość. Osobna umowa ustala, kto ponosi koszty transportu i nie jest związana z miejscem wykonania umowy.

Wykładnia prawna i ogólnie przyjęte ujęcie kupieckie podają, że konkretyzacja następuje z ukończeniem dostawy f.o.b., a więc z momentem wykonania przez sprzedającego obowiązków narzuconych przez umowę f.o.b. Nie wystarcza więc, jeżeli sprzedający z głębi kraju przy zobowiązaniu gatunkowym wybiera określoną liczbę koli, przekazuje je przewoźnikowi celem dostawy do portu zażądania i przesyła pocztą zawiadomienie wysyłki. Przepis specjalny postanawia, że konkretyzacja następuje dopiero w tym momencie, gdy towar znajduje się na statku wzgl. nad statkiem, co jest zasadą bezwzględnie obowiązującą przy umowach f.o.b. Sprzedawca zobowiązany jest do dostawy zastępczej, jeżeli towar w drodze do portu morskiego został skradziony względnie uległ zniszczeniu, nie jest natomiast zobowiązany do dostawy zastępczej o ile towar został zindywidualizowany, a więc z chwilą zakończenia dostawy f.o.b.

Kupujący zobowiązany jest zawiadomić sprzedającego w terminie o nazwie statku i terminie dostawy. Sprzedający powinien wg. powszechnie przyjętej opinii porozumieć się z kupującym o wszelkie potrzebne dane. W momencie, w którym towar znajduje się na statku, sprzedający ma prawo żądać zapłaty za towar wg. ceny sprzedaży bez względu na to, co się stanie z towarem w czasie transportu morskiego. Przy umowach f.o.b. konkretyzacja i przejście odpowiedzialności następuje w tej samej chwili. Przyjęcie towarów na statek praktycznie w normalnych warunkach przebiega następująco:

- a. towar zostaje włożony na strop, w sieć, w pętlę lub uchwycony chwytakiem,
- b. towar zostaje podniesiony i przerzucony przez burłę,
- c. towar zostaje złożony na pokładzie względnie w ładowni,
- d. towar zostaje zastawiony.

Wg. "Incoterms" ogólnie przyjęto, że konkretyzacja i przejście odpowiedzialności następują w momencie, gdy większa część towaru / co do ilości, czy co do wagi / przejdzie nad nadburciem statku. W tej chwili, gdy towar unosi się nad nadburciem statku, odpowiedzialność za towar przechodzi z sprzedającego na kupującego. Gdy towar spadając na nadburcie statku, przechylił się w stronę statku i uderzył o pokład odpowiedzialność za towar ponosi kupujący, o ile natomiast towar przechylił się w drugą stronę i wpadł do wody odpowiada sprzedający. Ponieważ w danym wypadku, nie nastąpiła jeszcze konkretyzacja towaru, ciężar na sprzedającym zobowiązań gatunkowe, obowiązujące go do dostawy zastępczej.

*Incoterms" stwierdza, że:

"Sprzedający ponosi wszystkie ryzyka do tego momentu, w którym towar w uznanym porcie zażądania minął nadburcie stat-

ku." Ryzjko sprzedawcy przy dostawie na warunkach f.o.b. nie kończy się z momentem złożenia towaru na nabrzeżu względnie na barkę, skąd ma być przeładowany na statek morski. W niektórych portach np. Brema, Hamburg przyjęte jest, że dostawa f.o.b. zwyczajowo kończy się z momentem dostawy towaru na lichtogę i wszelkie powstałe uszkodzenia powstające przy przeładunku towaru na statek morski idą w ciężar kupującego.

Przy zawarciu umowy na warunkach f.o.b. sprzedający ma obowiązek dostarczyć towar f.o.b. - statek morski i aż do zakończenia transakcji f.o.b. sam ponosi odpowiedzialność za straty. Sprzedający zobowiązany jest dostawić towar w przepisany stan na statek, a ubezpieczenie towaru zostawia się jego własnej decyzji. Niemniej sprzedający powinien sobie jasno uświadomić, iż ponosi pełną odpowiedzialność za dostawę nieubezpieczonego towaru na statek. Szeroko przyjęte mniemanie, że ryzyko transportowe pokrywane są przez przewoźnika jest tylko częściowo słuszne, jest to zależne od ustawodawstwa i zwyczajów danego kraju i zależnie od okoliczności przewoźnik może być zwolniony od odpowiedzialności za powstałe w czasie przewozu szkody.

Pokrycie ubezpieczenia za przewóz towarów morzem przy umowach f.o.b., jest obowiązkiem kupującego, i jedynie przy niewłaściwej umowie f.o.b. kupujący może prosić sprzedającego o ubezpieczenie w jego imieniu i na jego rachunek towarów.

F.O.B. - jako klauzula kosztów:

Przy umowie f.o.b. sprzedający ponosi wszystkie koszty do tego momentu, w którym towar rzeczywiście minął nadburcie statku w określonym porcie załadunku. Aby móc jasno skalkulować cenę f.o.b., sprzedający musi uprzednio dokładnie poznać wszystkie koszty związane z transportem. Koszty te podzielić można na :

1. koszty transportu do portu załadunku,
2. koszty transportu w porcie do nabrzeża wzgl. do statku,
3. koszty na nabrzeżu i opłaty za przyjęcie towaru na statek,
4. koszty spedycyjne w porcie i koszty dodatkowe,
5. koszty nadzwyczajne.

Ad. 1. Koszty transportu do portu załadunku:

Sprzedający, jako opłacający transport wybiera drogę i środek przewozu, o ile nie zawarto osobnej umowy. Wybór środka transportu zależy od wysokości opłaty za fracht, od czasu dostawy i specyficznych właściwości towaru. Taryfy kolejowe i samochodowe pozwalają na dokładne obliczenie frachtu, przy czym dla przesyłek zamorskich wzgl. tranzytowych w szeregu krajów stosuje się taryfy wyjątkowe, zapewniające niższe stawki i szybszą dostawę towarów. Odrębnie kształtują się stawki za przewóz żeglugą śródlądową, zależą one od podaży wolnego tonażu i stanu wód. Zasięgnięcie rad spedytora i w tym wypadku ułatwi sprzedającemu kalkulację ceny.

Ad. 2. Koszty transportu w porcie do nabrzeża wzgl. do statku.

Właściwe i dokładne adresowanie przesyłek eksportowych ma tutaj zasadnicze znaczenie, obniżyć może koszty przeładunkowe

1 umożliwić częste bezpośredni przeładunek na statek.

W wielu portach dla przesyłek drobnicowych wyznaczone są magazyny rozdzielcze, uznane za bazowe przez linie żeglugowe. Statek zabiera stamtąd towar bezpośrednio, zaś w wypadku konieczności dowozu do statku koszty dodatkowe ponosi armator. Nie dotyczy to sztuk ciężkich.

Towar dowieziony do portu morskiego statkiem żeglugi śródlądowej, zostaje przeładowany na barkę, a z niej dopiero na statek morski. Większe przesyłki o wadze ponad 50 ton, podwozi statek rzeczny z reguły do statku morskiego.

Za wszystkie te usługi pobierane są opłaty wg. specjalnych taryf przyczym najczęściej osobno ustalone są opłaty za składowe, godziny nadliczbowe, robocizną dodatkową, dozór itp.

Ad. 3. Koszty na nabrzeżu i opłaty za przyjęcie towaru na statek.

Przejęcie odpowiedzialności za towar przy dostawie fob. na statek jest dosyć jasno zdefiniowane, podział jednak odpowiedzialnych kosztów między sprzedającego i kupującego nasuwa pewne trudności. Przy podziale kosztów decydują: techniczne wyposażenie portu, wyposażenie poszczególnego statku, współpraca z armatorem oraz zwyczaje portowe. Kontrahenci zgadzają się na przestrzeganie zwyczajów portowych przyjętych w poszczególnych portach.

Ad.4. Koszty spedycyjne w porcie i koszty dodatkowe:

Za usługi spedycyjne pobierane są opłaty wg. obowiązujących taryf spedycyjnych, nadto spedytora ma prawo obciążyć za dodatkowe usługi i koszty zlecciodawcę. Pomimo tego, że przy umowach f.o.b. w wielu portach rozróżnia się prowizję f.o.b. i prowizję załadowniczą, które w pierwszym wypadku obciążają sprzedającego, a w drugim kupującego, z reguły spedycję w porcie morskim zleca sprzedający i reguluje rachunek z spedytorem. Z kolei wszystkie koszty obciążające kupującego wstawia do jego rachunku i należności ściąga przy pobieraniu zapłaty za towar.

Przyjęto regułę, że wszystkie koszty dodatkowe dzieli się między strony akontraktujące wg. ich obowiązków.

Opłaty za wywozową odprawę celną i ewentualne okładowe, ponosi w każdym wypadku sprzedający. W ciężar sprzedającego idą również koszty powstające przy dostawie towaru na statek, np. liczenie, ważenie, mierzenie itp. Sprzedający ma prawo pobrać opłatę za wystarcanie się o dokumenty towarzyszące, na rachunek kupującego /np. świadectwo zdrowia, atesty jakościowe itp/, wymagane w kraju importującym, bez względu na to czy otrzymał specjalne zlecenie kupującego, czy też działał w dobrej wierze.

Przy właściwej umowie f.o.b. sprzedający względnie jego spedytora zobowiązany jest wskazać towar przedstawicielowi kupującego i zgodnie z otrzymanymi zleceniami przekazać mu zwyczajowy dokument przejęcia /mate's receipt/.

Przy niewłaściwej umowie f.o.b. sprzedający obowiązany jest zgodnie z przyjętymi w umowie obowiązkami przeprowadzić również załadunek. Zobowiązany jest dostarczyć czyste konosamenty, a powstające koszty zgodnie z umową wstawić osobno do r-ku.

Typowe koszty powstające przy załadunku obciążają kupującego:

1. koszty za wystawienie konosamentów,
2. koszty za wystawienie faktur konsularnych i świadectw pochodzenia,
3. koszty za opłaty legalizacyjne.

Ad. 5. Koszty nadzwyczajne:

Zgodnie z "Incoterms" i wg. klauzuli f.o.b. sprzedający winien:

" postarać się na własny koszt o zwyczajowe opakowanie; inne opakowanie ma dostarczyć tylko w tym wypadku, jeżeli kupujący wyraźnie to zastrzegł przy zawarciu umowy."

Często spotykanym powodem sporu są koszty dodatkowe, powstające wówczas, gdy oznaczony statek w uzgodnionym terminie z pewnych względów nie przyjął lub nie mógł przyjąć towaru.

g. "Incoterms" kupujący w takim wypadku winien:

" jeżeli statek przez niego wskazany nie zjawia się we właściwym czasie, ponieść dodatkowe powstałe z tego powodu koszty i wszelkie ryzyko na jakie towar może być narażony, od chwili, gdy sprzedający postawił towar do jego dyspozycji, pod warunkiem jednakże, że towar został w odpowiedni sposób zindywidualizowany."

nadto kupujący winien:

" jeżeli nie wskazuje statku we właściwym czasie, lub jeżeli zastrzegł sobie pewien okres dla odebrania towaru i/lub wybór portu załadunku, a nie daje na czas dyspozycji, winien ponieść dodatkowe koszty powstałe z tego powodu i wszelkie ryzyko na jakie towar może być narażony, począwszy od umówionego terminu, lub od upływu umówionego okresu, pod warunkiem jednakże, że towar został w odpowiedni sposób zindywidualizowany."

Od momentu, w którym towar został skonkretyzowany, co w danym wypadku następuje nawet bez przejścia przez nadburcie w myśl prawa:

1. sprzedający odpowiada tylko za rozmyślną winę i poważne niedbalstwo,
2. o ile towar, bez udowodnionej winy sprzedającego zostaje uszkodzony lub zniszczony, bez względu na przyczyny, straty ponosi wyłącznie kupujący,
3. kupujący musi zwrócić sprzedającemu wszystkie koszty i nakłady dodatkowe, powstające w razie odmowy przyjęcia towaru.

Dostawca może się powołać na otrzymane od odbiorcy zlecenie i odrzucić a priori wszystkie koszty dodatkowe, jeżeli wykazał swe obowiązki w określonym terminie. Dla kupującego - f.o.b. wyłącza się pewne ryzyko, ponieważ jest odpowiedzialny za koszty dodatkowe, a z drugiej strony może podać dostawcy termin nadejścia statku tylko w dobrej wierze i niewiążąco.

Wyznania się nowe pytanie, czy nie należałoby obciążać całkowicie lub częściowo statek morski kosztami dodatkowymi, jeżeli nie był on gotów do przyjęcia ładunku w oznaczonym terminie Umowy o przewóz w trampingu, regulują zwykle tylko kwestię przestoju, które opłaca czarterujący w wypadku spóźnionej dostawy towaru. Armator natomiast jest odpowiedzialny za niedotrzymanie terminu załadunku wyznaczonego w charter-partii /cancelling date/ i za powstałe w związku z tym koszty dla czarterującego, jednakże zwykle stara się uwolnić od tej odpowiedzialności, tłumacząc opóźnienie statku warunkami żeglugowymi / sztorm, mgły, awarie itp./.

Podkreśla się, że wszelkie dodatkowe koszty przy dostawach f.o.b. wynikające z powodu opóźnienia załadunku towaru na statek ponosi z reguły odbiorca, jeżeli nie uzgodniono inaczej. Zadaniem odpowiedzialnego spedytora lub agenta żeglugowego jest zredukowanie tych kosztów do minimum.

10. Projekt wydawnictwa przepisów portowych i taryf portowych.

Zarząd Portu Gdańsk/Gdynia zamierza opracować i wydać w przyszłym roku zbiór portowych przepisów porządkowych, taryf i przepisów wykonawczych w języku polskim, rosyjskim i angielskim.

Wydawnictwo takie jest niewątpliwie bardzo potrzebne i będzie stanowić zasadniczą źródło informacji dla klientów krajowych i zagranicznych.

Same opracowanie zbioru przepisów zostanie wykonane przez Komitet Redakcyjny - przy współudziale wszystkich zainteresowanych instytucji.

Ponieważ wydawnictwo to będzie rozprowadzane między klientów odpłatnie - dla ustalenia wysokości nakładu, należy już obecnie pisemnie zamawiać potrzebną dla danej instytucji ilość egzemplarzy. Zamówienia przesyłać należy:

Zarząd Portu Gdańsk - Gdynia
Dział Handlowy

G d a ń s k

Wały Piastowskie

