

BIULETYN

EKONOMICZNY C. HARTWIG S. A.

Redakcja i Administracja: Gdynia, Rotterdamska 3 – Tel. Nr 20-20 – S. S. W. I.

Wydawca: C. Hartwig S. A. Oddz. Morski

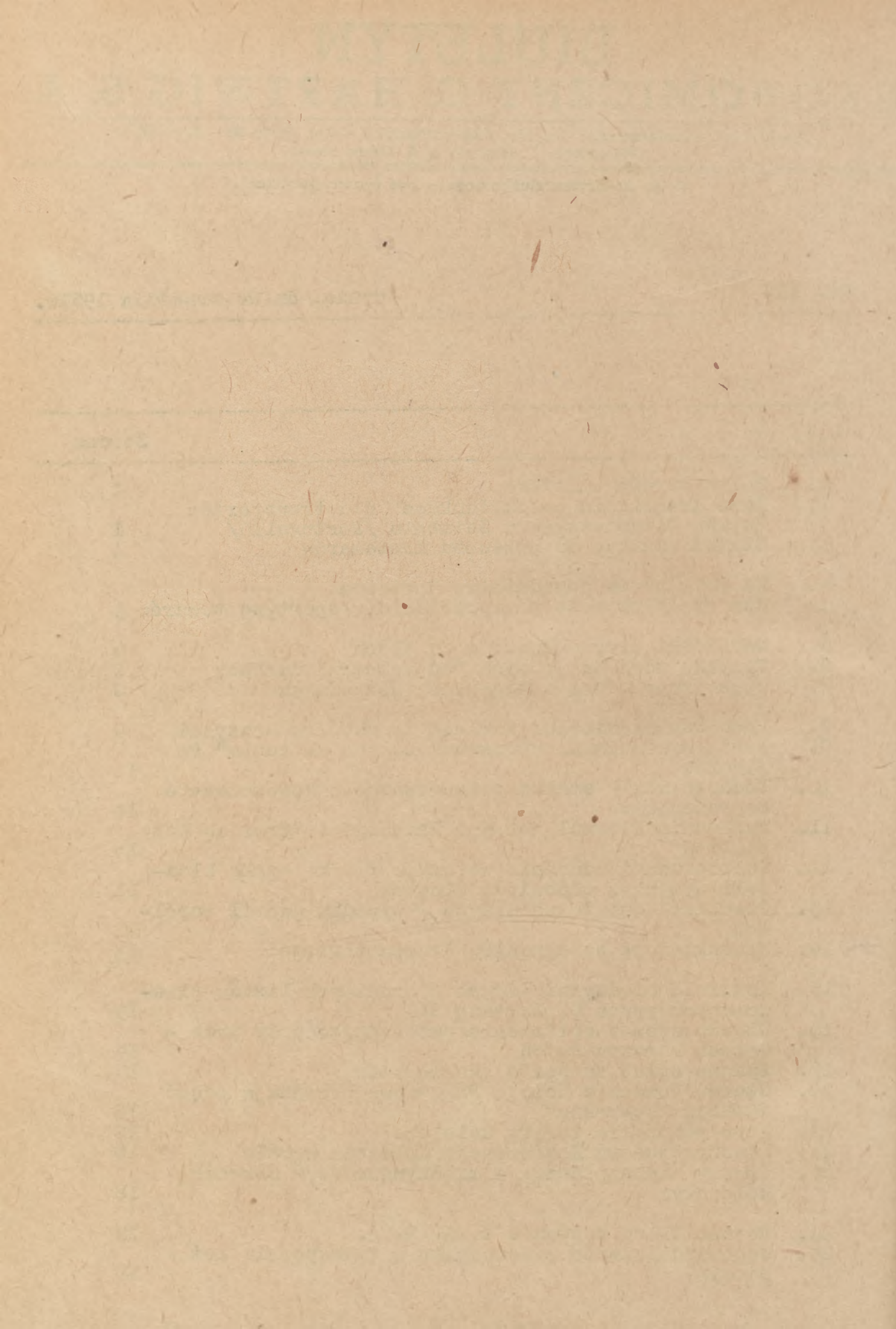
Tylko do użytku służbowego – bez prawa publikacji

Nr. IX.

Gdynia, dn. 20. września 1951r.



L.p.	T r e ś ć	Strona
1.	Wolna strefa w Haifie	1
2.	Nowe urządzenia przeładunkowe dla transportów Zupków bitumicznych w Setubalu /Portugalia/	1
3.	Statki duńskie do przewozu kontenerów	1
4.	Na marginesie poradnictwa Hartwiga Czy spedytor może przeprowadzić ekspertyzę towarów	3
5.	Wskazówki przy eksporcie do Włoch	4
6.	Wysyłka towarów olonych "ad valorem" do Kuby	6
7.	Nowe Prawo Celne w Niemczech Zachodnich	6
8.	Przepisy regulujące zapłatę frachtów w Brazylii	9
9.	Zakaz wystawiania konosamentów "na zlecenie" do Nigerii	10
10.	Podanie nazwy statku oceanicznego w konosamencie bezpośrednim	10
11.	Wykładnia klauzul "ab Kai Hamburg" i "frei ab Kai Hamburg"	10
12.	Dalsze uwagi odnośnie warunków f.o.b. -jako klau- zuli ryzyka i odpowiedzialności	11
13.	Obowiązki zainteresowanych w wypadku awarii wspól- nej	12
14.	Nomenklatura sortymentów drzewa tartego	13
15.	Kontrola międzynarodowych i krajowych listów prze- wozowych przez C. Hartwig S.A.	13
16.	Ulgowy sposób obliczenia przewoźnego przy prze- wozach marszrutowych	14
17.	Zmiana opłat za postojowe wagonów	15
18.	Czechosłowackie Koleje Państwowe przejmują część funkcji "Metransu"	16
19.	Nowe rumuńskie taryfy kolejowe	16
20.	Międzynarodowa Konferencja Kolejowa w Oslo	18
21.	Towary niebezpieczne w międzynarodowym obrocie kolejowym	18
22.	Roczne Walne zebranie I. A. T. A.	19
23.	Odpowiedzialność przewoźnika w transporcie lot- niczym	19



1. Wolna strefa w Haifie - "Lloyd Anversois" 29.456.

Jak donoszą ostatnio w porcie Haifa zarezerwowano teren na utworzenie wolnej strefy, gdzie przedsiębiorstwa zagraniczne będą mogły składować i przerabiać artykuły pierwszej potrzeby, które następnie będą mogły być dostarczone na rynki Bliskiego i Środkowego Wschodu. Utworzenie wolnej strefy przyczyni się do wzrostu znaczenia i obrotów portu oraz przyniesie państwu wolne dewizy.

Równocześnie donoszą, że w pld.-zachodniej części portu zostanie skonstruowany suchy dok dla statków do 10.000 ton pojemności. Będzie to jedyne urządzenie w tym rodzaju w całej tej części Morza Śródziemnego.

W porcie Haifa przeprowadza się szereg inwestycji. Celem usprawnienia przeładunku i składowania towarów, których przebiegł z 2.000.000 ton w r. 1951 na wzrosnąć do 3.500.000 ton w roku 1955.

2. Nowe urządzenia przeładunkowe dla transportów kłupków bitumicznych w Setubalu /Portugalia/ - "Fairplay" 3.561.

W ostatnich tygodniach nastąpiło ~~maxymalne~~ oddanie do użytku nowych instalacji zaprowadzonych w porcie Setubal, a służących do przeładunku kłupków bitumicznych. Ogólne koszty urządzenia wyniosły L. 200.000, zaś magazyny-zbiorniki przedstawiają pojemność 6.000 ton. W Europie podobne urządzenia i instalacje przeładunkowe znajdują się tylko w Danii i w Dublinie.

3. Statki duńskie do przewozu kontenerów

W Biuletynie Międzynarodowego Biura Kontenerów w Paryżu ukazało się tłumaczenie artykułu zamieszczonego w "Shipping World" na temat statków duńskich, przeznaczonych specjalnie do przewozu kontenerów.

Duńskie tow. żeglugowe "Det Forenede Dampskibselskab" z Kopenhagi uruchomiło z końcem roku 1950 dwa statki motorowe, które wywołały w świecie żeglugowym żywe zainteresowanie ze względu na specjalne urządzenia przystosowane do przewozu całego ładunku w kontenerach. Ponieważ przesyłki są ładowane przez ładowców do specjalnych kontenerów, przeznaczonych do bezpośredniego zasztawiania na statku, liczba manipulacji przeładunkowych została poważnie zmniejszona, a równocześnie wyeliminowana ryzyka awarii i kradzieży. Dwa statki, o których mowa, są przeznaczone do utrzymywania regularnych połączeń między portami duńskimi: Kopenhaga - Helsingør i Vejle. Małe porty były dotychczas obsługiwane przez żeglugę kabinową. Ze względu na znaczny wzrost ilości przesyłek, należało znaleźć najekonomiczniejszy i najszybszy sposób transportu. Od paru lat były używane już kontenery do transportu drobnicy różnej. Korzyści jakie osiągnięto na tym od cinku były tak znaczne, że postanowiono je zastosować na

dwóch osobnych statkach skonstruowanych specjalnie w ten sposób, aby do maksimum ułatwić transport towarów w kontenerach. Statki te o nośności 5.471 B.R.T. i szybkości 15 węzłów są wyposażone w najnowocześniejsze urządzenia nawigacyjne i całkowicie zelektryfikowane. Uruchomienie ich zapewniło towarzystwu żegludowemu o wiele szybszą obsługę portów oraz zmniejszyło znacznie koszty eksploatacji statku. Dlatego też istnieje projekt budowy dalszych statków tego typu, które obsługiwałyby inne relacje. Jeżeli chodzi o specjalne urządzenia do przewozu kontenerów, statki, te charakteryzują wielkie luki ładunkowe ciągnące się od dziobu do rufy o rozmiarach 28 m x 6,5m. Wzdłuż brzozy luki znajdują się specjalne urządzenia, zapewniające możliwość przesuwania się dwóm ruchomym dźwigom - winczom elektrycznym. Dźwigi te obsługiwane są przez 5 motorków, zapewniających równocześnie mocność przesuwania winczy oraz przerzucania ładunków z nadbrzeża do wnętrza statku. Luki zamknięte są płytami stalowymi, które są podnoszone przez wincze statkowe i składane na końcu luku przed rozpoczęciem ładunku. Mimo swoich rozmiarów, burt luki nie odkrywa całości powierzchni ładunkowej, tak że wewnątrz statku specjalne wózki dowożą kontenery do części niedostępnych dla wincz.

Ekspedycja towarów przebiega jak następuje:

1. spedytor ładuje towar do kontenera,
2. kontener jest dowieziony samochodem do burty statku,
3. wincze statku podnoszą kontener z samochodu i przenoszą go do luku, gdzie jest odpowiednio zasztacowany,
4. w porcie przeznaczenia wincze statkowe wyjmują kontener i przekładują go bezpośrednio na samochody, które przewożą go wprost do odbiorcy.

Korzyści wynikające z tego systemu są widoczne przy porównaniu ze starymi metodami przekładunku, przyczym należy sobie zdać sprawę, że w każdym kontenerze mieści się 50 - 100 celi drewnianej, które w warunkach normalnych byłyby przekładywane osobno. Jako przykład podaje się przesyłki piwa rozsyłanego normalnie dwa razy tygodniowo z wielkich browarów Kopenhagi do wszystkich miast duńskich. Piwo butelkowe było wysyłane dotychczas w skrzynkach, które musiały być ręcznie zdejmowane z stropu i ręcznie sztacowane w luku, tak w porcie ładunkowym, jak i wyładunkowym. Przy obecnym systemie w każdym kontenerze mieści się 72 skrzynki, a szybkość przekładunku jednego kontenera trwa poniżej 2 minut.

Statki przyjmują do przewozu wszystkie kontenery odpowiednej wielkości. Towarzystwo żegludowe posiada 1.100 kontenerów, przeznaczonych do dyspozycji ładunkowców bez pobierania specjalnej opłaty. Kontenery te zbudowane są z drewna w ramach stalowych, posiadają wymiary 1.20 m. x 1.60 m. x 1.90 m. o pojemności ładunkowej 3,5 m³. Nowy typ kontenerów buduje się całkowicie ze stali - narazie w użyciu są pierwsze próbne egzemplarze.

4. Na marginesie poradnictwa Hartwiga

Czy spedytor może przeprowadzać ekspertyzę towarów?

W austriackim tygodniku "Verkehr" -Nr. 35, zamieszczone na ten temat ciekawe uwagi, które podajemy poniżej, celem zorientowania naszych importerów w tej kwestii.

Spedytorzy otrzymują bardzo często wraz z zleceniem przewozowym, zlecenie zbadania przy odbiorze ekspedycwanego towaru. Dwa motywy przekonywują zwykle importera do udzielenia takiego zlecenia. Mianowicie: kontrakt kupna-sprzedaży zawarty na warunkach c.i.f.port europejski - w wypadku takim zachodzi łamany proces ubezpieczenia i stąd towarzystwo ubezpieczające odcinek transportu lądowego żąda wystawienia zaświadczenia "o dobrym stanie towaru" w europejskim porcie wyładowniczym, albo też importer nie ufa zamorskiemu dostawcy i życzy sobie przeprowadzenia ekspertyzy przy odbiorze towaru w zamorskim porcie załadunkowym.

Spedytor, w niewielu tylko wypadkach będzie mógł przeprowadzić we własnym zakresie ekspertyzę towaru. Świadczenie "o dobrym stanie towaru" nie może pochodzić od spedytora, jeżeli ma być przedłożone towarzystwu ubezpieczeniowemu, które z zasady honoruje tylko wystawione przez komisarza awaryjnego. Zadaniem komisarzy awaryjnych jest bowiem wystawienie tego rodzaju świadectw, za które żądają specjalnych opłat. Kto ze względów oszczędnościowych każe wystawić tego rodzaju świadectwo ekspedytorowi, ryzykuje w wypadku zaistnienia szkody, odmowę wypłacenia odszkodowania przez towarzystwo ubezpieczeniowe. Tylko pełne pokrycie premii ubezpieczeniowej, jak również wystawienie prawidłowego świadectwa "o dobrym stanie towaru" i poniesienie powstałych w związku z tym kosztów, daje pełną gwarancję ubezpieczeniową przy transporcie towarów.

Ekspertyza towarowa, której żąda się z powodu braku zaufania do dostawcy, może tylko w nielicznych wypadkach być przeprowadzona przez samego spedytora, a mianowicie wtedy, gdy musi być zbadany jedynie zewnętrzny stan opakowania poszczególnych sztuk oraz ich waga brutto. O ile jednak importer żąda badania samego towaru, musi spedytor zlecić tę czynność ekspertowi, gdyż sam nie jest w stanie przeprowadzić tych prac, chociażby z powodu braku ściśle fachowych wiadomości o wszystkich, przechodzących przez jego ręce gatunkach towarów. Spedytor wybiera więc wiarogodnego eksperta, nie przejmując jednakże żadnej odpowiedzialności za jego ekspertyzę.

Dlatego też w zleceniach kierowanych do spedytora, importer winien dokładnie podać, czy świadectwo "o dobrym stanie towaru" wymagane jest dla celów ubezpieczeniowych, czy tylko potrzebne jest do przeprowadzenia właściwej ekspertyzy towaru. W tym ostatnim wypadku, należy wymienić co trzeba poddać badaniu: opakowanie, ilość coli, wagę brutto czy też sam towar. Czy należy powołać eksperta, czy wystarczy pobranie próbek i tp. Praktyka wykazuje, że konieczne jest w tych wypadkach dokładne sprecyzowanie zlecenia, aby w ten sposób uniknąć niejasnych i nieprzyjemnych sytuacji.

5. Wskazówki przy eksporcie do Włoch

Import do Włoch jest regulowany przepisami włoskiego Ministerstwa Handlu Zagranicznego. Przepisy te są obowiązujące dla Włoskiego Ministerstwa Finansów, Generalnej Dyrekcji Cek i Urzędów Celnych Włoskiej Republiki.

Towary mogą być podzielone na dwie grupy:

- a/ towary dla których wymagane jest zezwolenie przywozu, wystawiane na podanie importera przez Ministerstwo Handlu Zagranicznego w Rzymie,
- b/ towary, które nie wymagają zezwolenia przywozu. Na przywóz tych towarów mogą zezwolić miejscowe urzędy celne przy zachowaniu włoskich przepisów clearingowych.

Aby zapewnić sprawnie przeprowadzenie odprawy celnej, dla każdej przesyłki wymagane są następujące dokumenty:

1. Świadcstwo pochodzenia - bez którego Urząd Celny nie może przeprowadzić odprawy przesyłki importowanej. Dokument ten winien być wystawiony przez Izbę Handlową kraju eksportera, na przyjętych formularzach. Świadcstwo pochodzenia musi bezwzględnie zawierać następujące dane:
 - a/ nazwisko i adres eksportera,
 - b/ nazwisko i adres włoskiego importera,
 - c/ ogólną ilość coli lub przy przesyłkach mieszanych zastawienie poszczególnych sztuk,
 - d/ opis coli z podaniem znaku, numeru i adresów, dane te należy podawać na każdej poszczególniej coli,
 - e/ środek przewozu /kolej, statek itp./,
 - f/ wagę brutto i netto przy czym należy uważać, aby waga brutto podana w świadectwie pochodzenia była zgodna z dokumentami towarzyszącymi,
 - g/ wartość przesyłki -f.o.b. lub c.i.f.,
 - h/ dokładne określenie towaru,
 - i/ datę wysyłki,
 - j/ dokładne określenie pochodzenia, np. towar pochodzenia polskiego,
 - k/ pieczęć i prawomocny podpis.

Wystarczy pojedyncze wykonanie faktury, jeżeli nie ma się do dyspozycji drukowanych formularzy świadectwa pochodzenia, wówczas wystarczy potwierdzenie Izby Handlowej zamieszczone na oryginale faktury, która musi zawierać wszystkie wyżej podane dane.

2. Faktura handlowa /wystawiana przez wysyłającego/. Należy ją przedstawić do odprawy celnej w trzech egzemplarzach i oprócz zwyczajowych danych powinna zawierać:

- a/ ogólną ilość coli lub określenie "przesyłka mieszana",
- b/ numery i znaki coli,
- c/ wagę brutto i netto każdej poszczególniej coli lub wagę łączną przesyłki mieszanej". Jeżeli poszczególne cole posiada -

ją tą samą wagę wystarcza jednorazowe podanie wagi jednostkowej. Oprócz tego wagę można podać na specjalnym zestawieniu /lista wagi/, które należy sporządzić w trzech egzemplarzach.

Zaleca się podawanie łącznej wartości przesyłki / f.o.b. lub c.i.f. / w dolarach amerykańskich i lirach włoskich oprócz waluty uzgodnionej z kontrahentem. Korzystnym byłoby, gdyby cena faktury zawierała koszty transportu do granicy włoskiej, aby dla importera włoskiego nie powstawały dodatkowe koszty z tytułu przelewu pieniędzy za towar, rachunki spedytora itp.

Świadczenia pochodzenia i faktury handlowe winny być przesłane importerowi przed nadejściem przesyłki. Dzięki temu jest on w stanie wystarać się na czas oprócz dewiz i przygotować dokumenty potrzebne do odprawy celnej, aby w ten sposób zaoszczędzić dodatkowe koszty za składowanie i tp.

3. Świadczenia specjalne - Wszystkie dokumenty specjalne, jak świadectwa zdrowia i tp. należy dołączać do dokumentów przewozowych, tak aby były do dyspozycji władz granicznych zaraz przy nadejściu przesyłki.

Poszczególne towary nadchodzące z zagranicy podlegają bez wyjątku dokładnej kontroli celnej. Za podstawę służy deklaracja celna, złożona przez importera. Wszystkie cele są otwierane, opróżniane, a w niektórych wypadkach bada się nawet poszczególne sztuki. Manipulacje te przeprowadzają fachowo wyszkoleni urzędnicy na składzie Urzędu Celnego. Ze względu na brak czasu i doświadczenia nie zawsze przeprowadzają te prace z należytą starannością i ostrożnością.

Dlatego wskazany jest, aby eksporter używał dobrych i solidnych opakowań celem uniknięcia szkód i zapewnienia dobrego przepakowania na Urzędzie Celnym. Godnym polecenia byłoby, aby na skrzyniach i colach w miejscu, gdzie należy je otwierać, zamieszczać włoskie określenie "lato da aprire", a obok zamieszczać jasno i wyraźnie znak, numer, wagę brutto i netto. Zaleca się, aby towar był tak opakowany, aby przy kontroli mógł zostać łatwo wyjęty z opakowania. Przy przesyłkach maszyn, motorów i tp. posiadających markę i numer fabryczny, należy je tak opakować, aby te znaki mogły być widoczne bez odpakowania całej sztuki. Jeżeli to jest możliwe, eksporter winien podać, gdzie znajdują się marka i znak fabryczny na maszynie, motorze i tp., gdyż dane te muszą być koniecznie ujęte w dokumentach celnych. Urzędnicy celni mają zlecenie kontrolowania i stwierdzania tych danych. Jest to szczególnie ważne przy motorach, które po oczeniu podlegają jeszcze badaniu przeprowadzanemu przez Inspektorat Motoryzacyjny. Jeżeli towary są ładowane luźno w wagonach, wówczas muszą być tak sztucowane, aby drzwi wagonu łatwo się otwierały i aby kontrola celna nie napotykała na trudności. W każdym wypadku wskazanym jest załączenie listy ładunkowej do dokumentów przewozowych, aby ułatwić przeprowadzenie kontroli celnej, a tym samym uchronić towar od powstania ewentualnych szkód.

6. Wysyłka towarów celnych "ad valorem" na Kubę - "Handy Shipping Guide" 3.349.

Zwraca się uwagę eksporterom na przepis art. 100 Kubańskiej Taryfy Celnej, dotyczącej włączenia opłaty za fracht do wartości towarów, podlegających ocenie, o ile nie są one bezpośrednio przywożone do Kuby.

Wyciąg z art. 100 wyżej wymienionej Taryfy Celnej w wolnym tłumaczeniu brzmi następująco:

" Art. 100 - wycenienie przywożonych artykułów podlegających celeniu "ad valorem" i innym opłatom, pozostającym w jakimkolwiek związku z ich wartością, będzie bazowane na aktualnej cenie rynkowej tych towarów, jako kupionych i sprzedanych w ilościach normalnie przyjętych w handlu hurtowym, w momencie w którym zostały wyeksportowane do Kuby z rynku kraju eksportującego. Bierze się również pod uwagę warunki sprzedaży i kupna omawianych towarów przeznaczonych na eksport do Kuby w celu dalszej sprzedaży włączając wartość kartonów, skrzyń, keszyków, worków i sznurków każdego rodzaju oraz pozostałe koszty i opłaty związane z przygotowaniem towarów do wysyłki na Kubę".

Zwraca się uwagę na następujące momenty:

1. jeżeli towar pochodzi z zaplecza jakiegoś kraju, zostaje dostarczony do portu ładunkowego i wysłany do Kuby za konosamentem bezpośrednim - fracht lądowy idzie w ciężar towaru.
2. jeżeli towar zostanie dostany morzem do drugiego portu ładunkowego, a konosament bezpośredni wystawiono w pierwszym porcie, nie obciąża się frachtem towaru za odcinek drogi z pierwszego portu morskiego do drugiego portu morskiego,
3. jeżeli jednak towar zostaje przesłany z jednego portu morskiego do drugiego portu morskiego za oddzielnym konosamentem, a stamtąd dopiero bezpośrednio do Kuby - fracht za pierwszy odcinek drogi morskiej obciąża towar.

7. Nowe Prawo Celne w Niemczech Zachodnich

W Niemczech Zachodnich w czerwcu 1951 roku przyjęto projekt nowego Prawa Celnego, które ma obowiązywać od dnia 1-go października 1951 roku. W ten sposób zostanie przeprowadzona rewizja dotychczas obowiązującego Prawa Celnego z 1902 roku którego reforma była konieczna ze względu na dostosowanie do obecnych wymogów i przesłanek gospodarczych.

Nowe Prawo Celne dzieli się na:

- Artykuł I - ogólne przepisy,
- Artykuł II - przepisy celenia "ad valorem",
- Artykuł III - przepisy zaszeregowania taryfowego towarów niujętych w klasyfikacji,

Artykuł IV - przepisy przeciwko dumpingowi ceny i subwencjom,
Przepisy końcowe,
Ogólne przepisy odnośnie taryfowania,
Właściwa Taryfa Celna.

Nowa Taryfa Celna w dwóch punktach odbiega przede wszystkim od dotychczas obowiązującej:

1. w nomenklaturze celnej,
2. w podstawach wymiaru cła.

Na skutek zaleceń Biura Studiów Europejskiej Unii Celnej, nowa Taryfa Celna zostaje opracowana jako taryfa "ad valorem". Tylko przy niektórych cłach akcyzowych /kawa, tytoń, herbata, wódka, oleje mineralne, cukier nierafinowany/ zatrzymane są opłaty specjalne. Artykuł 5 rozdziału II nowego Prawa Celnego ustala, że normalna cena jest wartością celną, a dopiero w drugiej kolejności uznaje się cenę fakturową za wartość celną. Przy określeniu normalnej ceny należy zwrócić uwagę na następujące punkty:

- a/ rodzaj transakcji,
- b/ miarodajne miejsca transakcji,
- c/ miarodajny termin.

W następstwie tego § 6 Prawa Celnego określa jako cenę normalną taką cenę, którą można uzyskać w miejscowości przywozu, w oznaczonym terminie, za przywieziony towar w sprzedaży wolno-rynkowej, między niezależnym sprzedającym i kupującym. Obejmuje ona koszty obciążające towar aż do momentu zdania kupującemu w miejscu przywozu. Do kosztów tych m. inn. należą: koszty transportu, ubezpieczenia, opłaty maklerskie i tp. Za miejsce przywozu uważa się miejscowość, w której znajduje się pierwsza niemiecka placówka celna. Dla ustalenia wartości celnej miarodajne są następujące terminy:

- a/ przy odprawie do wolnego obrotu - termin wniesienia wniosku o dokonanie odprawy,
- b/ przy warunkowej odprawie celnej - termin wniesienia wniosku o dokonanie warunkowej odprawy celnej,
- c/ przy niestawieniu towaru celnego - pierwszorazowe niezgodne z przepisami rozporządzenie towarem celnym względnie termin, w którym posiadał najwyższą wartość celną.

Sprzedaż na wolnym rynku, między niezależnymi kontrahentami zachodzi wówczas, gdy:

- 1/ zapłata ceny kupna przedstawia jedynie zobowiązanie kupującego,
- 2/ jeżeli partnerzy -kontrahenci są związani bezpośrednio lub pośrednio interesami,
- 3/ jeżeli sprzedający nie otrzyma pośrednio lub bezpośrednio żadnej części dochodu, wynikającego z późniejszej sprzedaży towaru, lub zwyczajnej zmiany wartości towaru.

Przy ustalaniu normalnej ceny można wiaść za podstawę: cenę fakturową, cenę na rynku wewnętrznym lub cenę zagraniczną. Władze celne uznają cenę fakturową za wartość celną, tyl-

ko wówczas, gdy może być uznana za normalną cenę, stosownie do warunków i zwyczajów handlowych.

Nowa Taryfa Celna będzie tak zwaną tryszwałtową, to znaczy będzie zawierała trzy różne stawki celne dla poszczególnych pozycji celnych. W nowej Taryfie Celnej ujęte są tylko cła przywozowe. Wysokość ich wynosi przeciętnie 20 - 25% ad valorem, najwyższa stawka wynosi 40%. Aby ułatwić stosowanie nowej taryfy, zaopatrzone poszczególne pozycje w wyjaśnienia. Władze państwowe upoważnione są do zmiany tych uzupełnień i innych przepisów, przez wydanie nowych zarządzeń prawnych, jak również do ustalania nowych przeciętnych wartości.

Przy cieniu towarów "ad valorem", zgłaszanie wartości towarów musi być załatwione w urzędowym terminie, na obowiązujących formularzach w podwójnym wykonaniu, a mianowicie:

- wg. wzoru A: - dla towarów przywożonych na podstawie umowy handlowej między dwoma niezależnymi kontrahentami,
- wg. wzoru B: - dla towarów przywożonych na podstawie umowy handlowej między handlowo-związanymi kontrahentami, lub dla towarów za które cena kupna nie jest jedynym wynagrodzeniem,
- wg. wzoru C: - dla towarów dla których cena kupna nie została ostatecznie ustalona w terminie złożenia wniosku o odprawę celną warunkową lub do wolnego obrotu,
- wg. wzoru D: - dla towarów, które nie zostały przywiezione na podstawie umowy handlowej.

Urząd Celny może zażądać, aby zgłoszenie celne zostało złożone na piśmie przez odbiorcę lub przez upoważnioną osobę. W razie stosowania uproszczonej formy zgłoszenia celnego, należy podać normalną lub fakturową cenę, co musi być udokumentowane odpowiednimi dowodami.

W nowym systemie celnym faktura handlowa będzie odgrywała specjalnie ważną rolę. Płatnik celny winien udowodnić prawdziwość podanej wartości celnej towaru przez przedłożenie faktury handlowej, umowy kupna-sprzedaży, dokumentów transportowych i innych dokumentów, które według uznania Urzędu Celnego są potrzebne dla określenia wartości celnej przesyłki. Urzędowi Celnemu należy przekazać wraz z dokumentami celnymi duplikat faktury celnej lub odpis uwierzytelniony przez placówkę celną - względnie odpis odpowiadającego jej dokumentu. Przy zagranicznych dokumentach handlowych, które nie są ujęte w języku francuskim lub angielskim, Urząd Celny może zażądać przedłożenia tłumaczenia na język niemiecki. Faktura celna przedkładana jako dowód prawdziwości zgłoszenia wartości towaru musi zawierać następujące dane:

- a/ nazwisko i siedzibę sprzedającego i kupującego lub odbiorcy towaru,
- b/ miejsce i datę wystawienia faktury,
- c/ ilość, rodzaj, znaki, numery i wagę brutto coli,
- d/ dokładny opis towaru, jego handlowe określenie wg. gatunku, zawartości lub marki handlowej,

- e/ dokładnie podane ilości towaru, wg. wagi, miary i ilości coli,
- f/ cenę jednostkową lub hurtową dla każdego rodzaju towaru,
- g/ wszystkie koszty dodatkowe, obciążające towar, stosownie do umowy, o ile nie są zawarte w cenie fakturowej, jak np. prowizje, fracht, ubezpieczenie, koszty opakowania i tp.,
- h/ opłaty zrealizowane za granicą celną, o ile nie są ujęte w cenie fakturowej,
- i/ warunki dostawy i zapłaty,
- j/ prawomocny podpis sprzedającego.

Przy przesyłkach pocztowych i lotniczych do każdego pakunku winna być dołączona faktura, wyjątek stanowią tylko przesyłki zawierające dary.

Znaczenie wydania nowej Taryfy Celnej można lepiej docenić, jeżeli weźmie się pod uwagę, że poprzednia Taryfa Celna obowiązywała przez prawie pół wieku i była istotnie przestarzała. Nowo opracowana taryfa nosi charakter wybitnie prohibicyjnej, co niewątpliwie było podyktowane względami gospodarczymi.

Zaznaczyć można, że polska taryfa celna jedynie w pewnej mierze była wzorowana na taryfie niemieckiej, a ponadto na taryfie rosyjskiej i austriackiej. W czasie okupacji, na polskich terenach okupowanych, Niemcy stosowali polską taryfę przetłumaczoną na język niemiecki.

8. Przepisy regulujące zapłatę frachtów w Brazylii-"Verkehr"36,

Rozporządzeniem Rządu Brazylijskiego z dnia 13. lutego 1950 roku uregulowano zagadnienie zapłaty frachtów morskich za towary przewożone statkami bandery brazylijskiej i obcej, w ten sposób, że wszystkie frachty za towary importowane do Brazylii muszą być zapłacone w cruizeiros'ach.

W Instrukcji nr. 46 z dnia 21. maja 1951 roku bank Fiscalizacao Bancaria zniosł obowiązek płacenia frachtów w cruizeros'ach dla wszystkich statków z zaznaczeniem, że w międzyczasie usunięto powody, dla których wydano wyżej wymienione rozporządzenie.

Narazie, do końca bieżącego roku frachty morskie za towary przywożone do Brazylii mogą być opłacane przez zagranicznego eksportera, a równowartość ich wliczana do faktury.

Brazylijskie zezwolenia eksportowe wystawiane są zawsze z podaniem wartości f.o.b., bez względu na to, czy chodzi o transakcje zawarte w ramach zwyczajnych umów handlowych, czy też w ramach układów kompensacyjnych - przeciwnie do zezwoleń importowych, gdzie podaje się wartość c.i.f.

Przy przewozach towarów statkami linii Lloyd Brasileiro wszystkie frachty mogą być rozliczane w ramach zawartego z Brazylią układu płatniczego, gdyż w art. 17 tego układu wyraźnie wymienia się fracht morski, a nawet ubezpieczenie i wypłaty za odszkodowanie.

9. Zakaz wystawiania konosamentów "na zlecenie" do Nigerii -
"Verkehr" 35/51.

Jak donoszą z Nigerii, tamtejsze władze portowe będą w przyszłości udzielały zezwolenia na wyładunek tylko takich towarów, dla których konosament został wystawiony na odbiorcę. Po 1-wszym listopadzie 1951 roku w portach Nigerii nie wolno będzie wyładowywać przesyłek, przybyłych za konosamentami "na zlecenie".

10. Podawanie nazwy statku oceanicznego w konosamencie bezpośrednim

Często napotykanne trudności przy wystawianiu konosamentów bezpośrednich, w związku z wymogami Banku Handlowego, dotyczącymi podawania nazwy statku przeładunkowego, zostały obecnie na skutek wymiany poglądów w tym zakresie pomiędzy naszym przedsiębiorstwem a Bankiem Handlowym usunięte przez wprowadzenie następującej zasady:

Z reguły nazwa statku oceanicznego /przy konosamencie bezpośrednim/ będzie wymieniona w dokumencie załadunkowym wystawianym przez spedytora. W wyjątkowych wypadkach /gdy nazwa statku oceanicznego nie jest znana nawet samemu maklerowi/, spedytor jest uprawniony do umieszczenia w konosamencie zwrotu "first opportunity". Konosamenty tego rodzaju będą honorowane przez Bank Handlowy, a ewentualne zastrzeżenia banków zagranicznych będą zwalczane w oparciu o oświadczenie spedytora, że w chwili wystawiania konosamentu nazwa statku oceanicznego nie była mu znana.

Ustalenie omawianego sposobu postępowania usuwa niejasności i spory wynikające w tym zakresie pomiędzy Centralami H.Z. dążącymi do wypełnienia wymogów Banku Handlowego, a spedytorem, który z przyczyn niezależnych od siebie, nie był stanie wypełnić niektórych warunków, stawianych mu przez banki.

11. Wykładnia klauzul "ab Kai Hamburg" i "frei ab Kai Hamburg" -
"Transport" 35/51.

Izba Handlowa w Hamburgu proponuje następującą interpretację klauzul "ab Kai Hamburg" i "frei ab Kai Hamburg", które mają być stosowane jako uzans portowy Hamburga:

"Przy "ab Kai Hamburg" sprzedający ponosi koszty załadowania, zaś kupujący koszty wyładowania. Ponadto opłaty za przeładunek towarów stanowią odpłatność z tytułu przeprowadzonego przeładunku ze statku na nabrzeże i z nabrzeża na dalszy środek lokomocji, ponoszą je kupujący i sprzedający po połowie.

Przy "frei ab Kai Hamburg" sprzedający ponosi koszty za i wyładunku i powinien sam ponieść opłaty za przeładunek na nabrzeżu.

Stosownie do art. 2 /6/ taryfy brzegowej, obowiązujący dodatek przy odebraniu towaru na kolej lub samochody czy wozy, w wysokości DM 0.03 za 100 kg. jednokrotnie w pełni musi pokrywać kupujący. "

12. Dalsze uwagi odnośnie warunków f.o.b. - jako klauzuli ryzyka i odpowiedzialności

Nawiązując do artykułu zamieszczonego w B.E.C.H. Nr. VI z dnia 20 czerwca 1951 roku p.t. "F.o.b. - klauzula ryzyka i odpowiedzialności" podajemy szereg uwag, które ukazały się na ten temat ostatnio w prasie zagranicznej /Dr J.H. Selfen/. Omówimy kilka przykładów, które naświetlają różne punkty zastosowania klauzuli f.o.b. w życiu praktycznym.

1. Wydaje się, że podział na właściwe /prawdziwe/ i niewłaściwe /nieprawdziwe/ kontrakty f.o.b. nie jest potrzebny w życiu praktycznym. Spotykamy pogląd, że niewłaściwy kontrakt f.o.b. różni się tym od właściwego, że sprzedający przyjmuje dodatkowe zobowiązania dotyczące załatwienia umowy o przewóz morski na rzecz kupującego. W rzeczywistości każdy sprzedający przyjmuje prawie zawsze szereg dodatkowych zobowiązań m. in. nawet takich, które łączą się z jego istotnymi obowiązkami wynikającymi z kontraktu f.o.b., nawet gdy one nie wymagają oddzielnego wymienienia. Tym bardziej, że nie podaje się celu wyżej wymienionego podziału kontraktów f.o.b., ani nie wykazuje się jego specjalnej użyteczności /pogląd ten podziela również u nas J. Kunert/.

2. Twierdzenie, że konkretyzacja towaru następuje z momentem ukończenia dostawy f.o.b. i przy kontrakcie f.o.b. zwyczajowo pokrywa się z momentem przejścia ryzyka, jest raczej nie-trafne. W dzisiejszych czasach kontrahenci decydują o przejściu kosztów, często niezależnie od momentu przejścia ryzyka, a oba te momenty są zupełnie niezależne od konkretyzacji. Nie jest ona ściśle ustalonym dwustronnym aktem, a jedynie jednostronnym, od którego wymaga się, aby wyprzedzał moment przejścia kosztów i przejścia ryzyka. Konkretyzacja jest aktem jednostronnym sprzedającego artykuły gatunkowe, indywidualnie określone i nie jest związana z określonymi formalnościami. Przy sprzedażach f.o.b. nie następuje ona nigdy przy przejściu towaru przez nadburcie, lecz wcześniej. W większości wypadków w ten sposób, że sprzedający posyła kupującemu zawiadomienie o wysyłce towarów z podaniem znaków, numerów, wagi i innych danych wymaganych do pełnego zidentyfikowania przesyłki, które zostało sporządzone dla niepodlegającej mu osoby trzeciej /Zarząd Portu, spedytor kupującego/, ze względu na formalności załadunkowe, lub które zdał agentowi linii żeglugowej wzamian za "kwit sternika" lub konosament "received for shipment". W ten sposób skonkretyzowany towar oczekuje potem godzinami, dniami i tygodniami dopóki przez minięcie nadburcia nie przejdzie z zasięgu ryzyka sprzedającego na ryzyko kupującego. Towar może też ewentualnie już z chwilą złożenia na nabrzeżu wyjść z zasięgu kosztów sprzedającego lub np. przy f.o.b. plus trymerka dopiero długo po przejściu nadburcia.

3. Mówi się też, że zachodzi różnica między barkami, na których ponosi ryzyko sprzedający i lichtugami, gdzie na je ponosić kupujący - bez sprecyzowania czymsię te środki przewo-

zowe różniąc. Z punktu widzenia prawa nie ma w tym względzie różnie, a lokalne określenia nie mogą znaleźć zastosowania w stosunkach międzynarodowych. Wykazuje się, że przejście ryzyka jest równoległe na obydwu środkach przewozowych, lecz musi być inaczej zdefiniowane jeżeli barka lub lichtuga są rzeczywiście przedłużeniem zamienia statku morskiego - to znaczy na jego usługach, wówczas miarodajnym dla przejścia ryzyka jest nadburcie barki lub lichtugi. Jeżeli natomiast barka lub lichtuga są wynajęte przez sprzedającego winien on ponieść ryzyka.

4. Zwyczaje odnoszące się do f.o.b. w portach europejskich dotyczą w równej mierze pozaeuropejskich kupców, przede wszystkim amerykańskich, którzy nie stosują Incoterms 1925, lecz "Zrewidowane Amerykańskie Reguly Handlu Zagranicznego 1941 r.". Oznawiając europejskie uzanse f.o.b. nie wolno pomijać tamtych i należy opracować zachodzące między nimi różnice, gdyż wszelkie konfliktarże muszą służyć obydwom zainteresowanym stronom - t.j. sprzedającemu i kupującemu. Obecnie panujące indywidualistyczne metody utrudniają w wysokim stopniu możliwość zadowalniającego rozwiązywania problemu przekazanków w relacjach handlu zamorskiego. Dlatego też każda próba wyjaśnienia i popularyzacji tych problemów ma bardzo wielkie znaczenie.

Wykazuje się, że radykalnym rozwiązaniem tego problemu byłoby utworzenie w przyszłości międzynarodowego porozumienia, dotyczącego przekazanków portowych, które według przyjętych wzorów powinno się złożyć w następujący sposób:

" Art. 1. Jeżeli porozumienie to znajduje zastosowanie dla wszystkich przesyłek towaru, nadawanych z jednego państwa, które jest podpisane do drugiego takiego państwa, przez port, który stosownie do art. tego porozumienia jest wymieniony na załączonej liście",

Obowiązki zainteresowanych w wypadku awarii wspólnej.

W ostatnich czasach na odcinku pracy operatywnej zaszły wypadki, które wymagają naświetlenia kwestii rozgraniczenia obowiązków armatora, załadowcy i odbiorcy w wypadku zajścia awarii wspólnej. Mianowicie: sprawa przedstawiała się tak, że towar w eksporcie, sprzedany na warunkach c.i.f. uległ awarii wspólnej w drodze. Armator awrócił się wówczas do spedytora w porcie załadowania, aby "się zajął" towarem, złożonym po drodze w porcie pośrednim, pod pozorem, że był załadowcą. W istocie eksporter lub jego spedytor nie mogą wydawać dyspozycji w odniesieniu do towaru, który przeszedł już na własność zagranicznego nabywcy, co przy transakcjach f.o.b. i c.i.f. zachodzi po załadowaniu towaru na statek i wydaniu konosementów kupującemu lub jego agentowi. Towarem będącym w drodze może dysponować tylko posiadacz kompletu konosementów /wystawionych na zlecenie/ i armatorowi zasadniczo nie wolno stosować się do życzeń i wskazówek innej osoby. Z chwilą wydania konosementów kupującemu, tak spedytor /jako załadowca/, jak i eksporter stracili wszelkie prawa dysponowania towarem i wydając jakikolwiek dys-

pozycje, bez porozumienia się z posiadaczem konosamentów ziągnęliby na siebie przykrą odpowiedzialność z tytułu art. 215 kodeksu zobowiązań, czyli z tytułu odpowiedzialności osoby zajmującej się cudzymi sprawami bez zlecenia.

Armator nie ma prawa stosować się do innych dyspozycji, odnośnie towaru uszkodzonego w drodze / obojętnie czy przez awarię wspólną czy też szczególną/, jak tylko do wychodzących od posiadacza kompletu konosamentów lub jego agenta, działającego w imieniu osoby uprawnionej do dysponowania towarami. W omawianym wypadku, armator mógł otrzymać wskazówki i dyspozycje co do towaru, tylko od posiadacza konosamentu. Troska o towar uszkodzony w drodze należy do armatora i jeżeli domniemany właściciel towaru / czyli posiadacz konosamentów/ nie daje dyspozycji lub zwleka z ich wydaniem, względnie gdy nie można go odnaleźć, armator winien postąpić z towarami z zachowaniem "należytej staranności", gdyż brak dyspozycji nie zwalnia go od tego obowiązku.

14. Nomenklatura sortymentów drzewa tartego

W uzupełnieniu artykułu zamieszczonego w B.E.C.H. nr. VII z dnia 20. sierpnia 1951 r. o zwyczajach portów radzieckich, dotyczących załadunku drewna / zaczerpniętego z pracy H. Grossa i J. Hołowińskiego p.t. "Czartery w polskim handlu morskim"/, warto dodać, że niedawną instrukcją Polskiego Komitetu Normalizacyjnego została ustalona nomenklatura sortymentów drzewa tartego. Dotychczasowe nazwy pochodzące jeszcze z terenów trzech zaborów, były różnorakie, co w gospodarce planowej wymagało ujednolicenia:

S o r t y m e n t p o l s k a ^{x/}	n a z w a angielska	W y m i a r y ^{xx/} g r u b o ś ć	w c a l a c h s z e r o k o ść
bale	deals	2 - 4	9 - 11
baliki /graniaki/	battens	2 - 4	5 - 9
krawędziaki	scantlings	2 - 4	2 - 4 1/2
deski	boards	do 2	pow. 4
listwy	slatings	1/2 - 1	1 - 3
króciaki	ends	jak bale, baliki, deski do 8 stóp długości	
obrzynki	firewood	jak bale, baliki, deski do 5 stóp długości	

x/ wg. instrukcji PKN /oprócz króciaków i obrzynków/
xx/ wg. British Standards Institution /1948/.

15. Kontrola międzynarodowych i krajowych listów przewozowych przez firmę C. Hartwig

Z dniem 1. października 1951 r. Hartwig przejmuje kontrolę międzynarodowych i krajowych listów przewozowych, których przewoźne idzie w ciężar Central /Biur/ Handlu Zagranicznego.

Kontrolę krajowych listów przewozowych przeprowadzać będą Biura Terenowe: Gdynia, Gdańsk, Szczecin, Poznań i Katowice w zależności od opłacania przewoźnego w imieniu Centrali H.Z.

Kontrolę międzynarodowych listów przewozowych przeprowadzać będzie Centralny Dział Taryfowy C. Hartwig Zarząd, oraz Biuro Terenowe w Katowicach. Biuro Terenowe w Katowicach przeprowadzać będzie kontrolę międzynarodowych listów przewozowych Centrali Handlu Zagranicznego, mających swą siedzibę w Katowicach, oraz wszystkich międzynarodowych listów przewozowych, opłacanych w imieniu Centrali przez Biuro Terenowe - Katowice.

Od powyższej zasady wyłączone są C.Z.W. - Biuro Eksportowe "TEXTILIMPORT" /dotyczy tylko przebiegów krajowych/ i C.Z. "HUT" /dotyczy tylko przebiegu krajowego/.

Dokładna instrukcja współpracy między Hartwigiem, a Centralami Handlu Zagranicznego, odnośnie kontroli listów przewozowych została przez Hartwiga opracowana i podana do wiadomości wszystkim zainteresowanym Centralom.

16. Ulgowy sposób obliczenia przewoźnego przy przewozie marszrutowym.

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr. 15 z dnia 1. 9. 1951 roku ukazało się Zarządzenie Ministra Kolei z dnia 18. sierpnia 1951 roku w sprawie zmiany Taryfy Towarowej P.K.P. Część I B /linie normalnotorowe/. Zarządzenie to wprowadza nowy § 65 a, onawiający przewóz marszrutowy oraz przewóz grup wagonów, z ulgowym sposobem obliczania przewoźnego.

Za przewóz marszrutowy uważa się zwarty skład pociągu, składający się z przesyłek wagonowych jednolicie lub różnie taryfowanych towarów, nadanych przez jednego nadawcę na jednej stacji nadania, przeznaczonych do jednej stacji przeznaczenia dla jednego lub więcej odbiorców.

Za przewóz grupy wagonów uważa się nadanie przynajmniej 10 wagonów, z zachowaniem tych samych warunków, jak i do przewozu marszrutowego. W obydwu wypadkach na nadawcy ciąży obowiązek umieszczenia w liście przewozowym w rubryce "Świadczenie nadawcy" następującej klauzuli:

" Przewóz marszrutowy od st. do st. " względnie

" Przewóz grupy wagonów od st. do st. "

Ponadto do jednego z listów przewozowych musi być dodany wykaz spisu numerów wagonów pociągu marszrutowego, lub grupy wagonów. Wykaz ten winien być sporządzony w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, poświadczonych przez stację nadania.

Dla powyższych przewozów kolej zastosowała ulgi przewoźnego, które wynoszą:

1. dla pociągów marszrutowych 5% stawki taryfowej,
2. dla grup wagonów 2% stawki taryfowej.

Ulga ta jest stosowana pod następującymi warunkami:

1. przewóz musi być dokonany na odległość powyżej 150 km.,
2. przewoźne winno być opłacone przez nadawcę,
3. ulga ma zastosowanie tylko w obrocie wewnętrznym, nie dotyczy importu względnie eksportu,

W odniesieniu do przesyłek towarów z ryczałtowym obliczeniem przewoźnego - ulga będzie stosowana przy rozliczeniu tych należności.

W wypadku zmiany pierwotnej stacji przeznaczenia drogą dodatkowego zlecenia nadawcy - ulga powyższa nie ma zastosowania i nadawca winien na stacji nadania przy składowaniu dodatkowego zlecenia zapłacić różnicę przewoźnego.

Zarządzenie powyższe obowiązuje od dnia 1. września 1951 roku.

17. Zmiana opłat za postojowe wagonów.

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr. 15 z dnia 1. 9. 1951 r. ukazało się Zarządzenie Ministra Kolei z 14. sierpnia 1951 roku, odnośnie zmiany opłat za postojowe wagonów, a mianowicie: z ważnością od dnia 20 sierpnia br. na okres czasu od 20. VIII. do 31. XII. 1951 roku - ustala się opłaty postojowego za przetrzymanie wagonów pod za-względnie wyładunkiem, ponad termin wolny od postojowego w wysokości wzrastającej progresywnie. Wysokość postojowego w tym okresie będzie następująca:

1. od 1 - 4 godzin przetrzymania - 3.-zł.,
2. za każdą następną godzinę powyżej 4-ch do 24 godz.- 6.-zł.
3. za każdą następną godzinę powyżej 24 godzin - 12.- zł.

Postojowe za wagony o ładowności ponad 25 ton, liczy się jak za dwa wagony.

Powyższe opłaty będą stosowane także do wagonów przetrzymywanych na torach stacyjnych z powodu braku miejsc na bocznicach.

Dotychczasowa opłata postojowego / w wysokości 3.- zł. za wagon i godzinę, bez względu na długość przetrzymywania wagonów/ będzie w dalszym ciągu stosowana do następujących przesyłek:

1. przy przekładanych w portach rzecznych z wagonów na barki lub odwrotnie,
2. ładowanych i wyładowywanych na stacjach portowych morskich /przesyłki importowe, eksportowe oraz tranzytowe/,
3. węgla i koksu ładowanych do wagonów obcych,
4. wojskowych.

W związku z wprowadzeniem zmian opłat postojowego, oraz w wzmószonym nasileniem w okresie jesiennym - należy zwrócić szczególną uwagę na konieczność jaknajszybszego za- i wyładunku wagonów, w celu przyspieszenia obrotu wagonów.

18. Czechosłowackie Koleje Państwowe przejmują część funkcji "Metrans'u" - "Transport" 36/51.

W pozostającym do ustalenia terminie Czechosłowackie Koleje Państwowe przejmą następujące dotychczas przez Metrans wykonywane czynności w międzynarodowym obrocie handlowym:

1. złożenia deklaracji celnych przy eksporcie i imporcie,
2. nowonadanie przesyłki,
3. specjalne usługi podczas transportu, jak np. pobranie próbek, karmienie, obicie pretami skrzyń i tp.
4. odprawa przesyłek na stacjach żelaznych i w centrach dystrybucyjnych przy przesyłkach zbiorowych.

Aby móc przeprowadzić dane czynności na stacji granicznej albo na stacji wewnątrz-krajowej, otrzymuje Kolej od Metransu wszystkie dokumenty potrzebne do tego zlecenia. Przy przesyłkach nadchodzących do Metransu i nadawanych - Metrans jest podany jako załadowca.

19. Nowe rumuńskie taryfy kolejowe

Ministerstwo Kolei Rumuńskich ogłosiło zarządzenie, mocą którego dotychczasowe taryfy kolejowe rumuńskie straciły ważność z dniem 1. września 1951 roku. W ich miejsce wprowadzona została nowa taryfa, składająca się z części I, zawierającej postanowienia ogólne, oraz z części II. Część II tej taryfy podzielona jest na następujące zeszyty, zawierające w swym tekście:

- Zeszyt a - skorowidz alfabetyczny towarów,
- Zeszyt b - klasyfikację towarową,
- Zeszyt c - tabelę opłat przewoźnego,
- Zeszyt d - opłaty dodatkowe.

Nowa taryfa wprowadza ogromną inowację w dziedzinie taryf kolejowych. Reforma bowiem taryf rumuńskich poszła, zgodnie z potrzebami życia gospodarczego państwa Demokracji Ludowych - w kierunku wyteżenia wszystkich sił, zarówno kolei jak i stron, do zrealizowania planu gospodarczego Kolei Rumuńskich. Dążenie do wykonania, a nawet przekroczenia wytkniętego planu ma swe odzwierciedlenie w postanowieniach taryfowych wzmiankowanej taryfy, oraz w samym układzie taryfy.

Zasadniczą inowacją jest zmiana zasad obliczania przewoźnego. Nowa zasada jest oparta na maksymalnym wykorzystaniu ładowności wagonów i obliczenie przewoźnego następuje nie za wagę samej przesyłki, a za ładowność użytego do przewozu wagonu wzgl. 15 ton, bez względu na ilość załadowanego towaru.

Zeszyt c - Cz. II taryfy rumuńskiej zawiera w związku z tym 24 tabel opłat przewoźnych, z których każda posiada 9 kolumn w odniesieniu do ładowności wagonu. Kolumną podstawową /główną/ jest kolumna 4 dla wagonów o ładowności 15 ton. Dla przesyłek drobnicowych istnieją 3 tabele opłat, z podziałem na 5 kolumn. Przewoźne dla pewnych towarów, jak zwierząt, pojazdów, maszyn żelaznych i rolniczych i td. oblicza się na podstawie specjalnych postanowień.

Przy ładunkach wagonowych, przewożonych w wagonach o ładowności do 15 ton włącznie, stosuje się / z tabeli opłat, przewidzianej dla danego towaru / kolumnę opłat, przewidzianą dla ładowności użytego do przewozu wagonu. Przy ładunkach w wagonach o ładowności większej niż 15 ton, o ile towar jest oznaczony w klasyfikacji towarów literą "M" /masowy/ - przewożne oblicza się bezwzględnie za ładowność wagonu. Dla innych towarów przewożonych w wagonach o ładowności większej niż 15 ton, przewożne oblicza się według kolumny odpowiadającej wadze przesyłki - za minimum jednak 15 ton.

W odstępstwie od ogólnej zasady obliczania kosztów przewozu na podstawie ładowności użytego pod załadunek wagonu, postawia się, że przy transportach autotraktorów przewożne oblicza się według stawki drobnicowej poz. 091 kolumny V /dla m/m 7.000 kg./ za wagę rzeczywistą m/m za 2.000 kg, pod warunkiem, że do wagonu użytego pod przewóz nie zostanie doładowana żadna inna przesyłka.

Za przesyłki pospieszne, przewożone pociągami towarowymi pospieszonymi, do frachtu dolicza się dodatek 50%; pociągami zaś osobowymi 100 % dodatku.

Celem maksymalnego i racjonalnego wykorzystania taboru kolejowego, za zamówione, zgodnie z planem 5-dniowym, a nie wykorzystane, podstawione przez kolej wagony, stosowane będą wysokie kary umowne, jak również podobne kary będą stosowane za niewykorzystanie ładowności wagonów.

W taryfie tej zostają zmienione również tabele opłat przewozowych dla obu promów na Dunaju.

Ważnym z punktu widzenia taryfowego jest fakt, że wszystkie taryfy związkowe pozostają w mocy, aż do odwołania. Dotychczasowa taryfa rumuńska, zawierająca stawki tranzytowe, wyrażone w frankach szwajcarskich, została wogóle anulowana, przy czym stosuje się dla przesyłek tranzytowych przez CERN / e ile możliwie / taryfy związkowe, względnie stawki lokalne z przeliczeniem na franki szwajcarskie, wg. obowiązującego kursu kolejowego danego dnia.

Zwrot, jaki przeżywa obecnie kolejnictwo rumuńskie, a wraz z nim całe życie gospodarcze Rumunii prowadzi gospodarce narodową tego państwa do nowych możliwości obniżenia kosztów własnych w dziedzinie transportu. Jest to zwrot ogromny, zrywający bezwzględnie z dotychczasowym ogólnym systemem taryfowym w Europie. Spodziewać się należy, że podobne reformy taryf kolejowych, mające na celu wypełnienie planu przewozu poprzez spowolnienie przestrzegania zasad maksymalnego wykorzystania ładowności wagonów przez nadawców - będą miały miejsce we wszystkich krajach Demokracji Ludowych.

Na marginesie powyższego nadmieniamy, że wszelkie przesyłki wagonowe, kierowane do, względnie z lub tranzytem przez Rumunię, winny być ładowane w myśl postanowień o maksymalnym wykorzystaniu ładowności wagonów. Nie stosowanie się do wyżej wzmiankowanych zasad, może spowodować opłaty dodatkowe.

wyższych kosztów przewoźnego oraz opłat karnych, obciążających w następstwie towar, co ma swój ujemny wpływ na cenę towaru.

20. Międzynarodowa Konferencja Kolejowa w Oslo - "Verkehr" 36/51.

W dniach od 25. września do dn. 6. października odbędzie się w Oslo Międzynarodowa Konferencja Kolejowa z udziałem 150 delegatów z wszystkich krajów Europy. Przedmiotem obrad będą gospodarcze i techniczne problemy transportu kolejowego w gospodarce międzynarodowej.

21. Towary niebezpieczne w międzynarodowym obrocie kolejowym -

Międzynarodowe przepisy dla przewozu towarów niebezpiecznych /załącznik I do MKT/ wymagają bieżącego uzupełniania celem dostosowania do rozwoju technicznego na tym odcinku. Zadanie to zostało podjęte przez specjalną Komisję składającą się z wybitnych fachowców. Komisja ta opracowywała niedawno w Sztokholmie podania i wnioski pochodzące z różnych krajów i dotyczące wprowadzenia pewnych usprawnień. Najważniejsze osiągnięcia uzyskane dzięki tym pracom są już publikowane, jakkolwiek nie mają jeszcze mocy obowiązującej.

Komisja w wyczerpującej dyskusji omówiła problem zmniejszenia ilości nalepek ostrzegawczych dla towarów niebezpiecznych i doszła do przekonania, że celem uproszczenia i lepszego nadzoru przesyłek towarów niebezpiecznych, cele powinny być zaopatrzone w nalepkę określającą tylko główne niebezpieczeństwo, jakie dany towar przedstawia. W przyszłości będą stosowane jedynie następujące nalepki ostrzegawcze:

1. bomba - czerwony kolor,
4. żagiew - czerwony kolor,
7. trupia główka - czarny kolor,
8. opleciona flaszka - czerwony kolor,
10. dwie strzały na linii horyzontalnej - czarny kolor,
11. znaki szkła - czerwony kolor,
14. napis "ostrożnie przesuwaj".

Debatowano również nad ewentualną zmianą znaków obrazkowych, ponieważ jednak nad tym zagadnieniem pracuje obecnie Komisja Transportowa ECA odłożono rozstrzygnięcie do zakończenia prac tej ostatniej. Postanowiono, że nalepki ostrzegawcze winien zamieszczać na sztukach towarów niebezpiecznych wysyłający, obojętnie czy nadane są jako drobica, czy jako ładunki całowagonowe. To samo dotyczy wagonów z materiałami niebezpiecznymi, nadawanych przez wysyłającego. We wszystkich pozostałych wypadkach obowiązkiem kolei jest zaopatrzenie wagonów w nalepki ostrzegawcze, obowiązujące przy przewozie towarów niebezpiecznych.

Poza tym Komisja postanowiła rozszerzyć listę towarów wybuchowych, dopuszczonych do transportu. Świadczy to o tym,

że przemysł wniósł nowe rodzaje towarów, które nie były ujęte w dotychczasowym spisie. Z załącznika I do MKT skreślono kilka mniej niebezpiecznych artykułów, a równocześnie wprowadzono pewne ułatwienia przy przewozie płynnych gazów odpowiednio - izolowanych w wagonach cysternach. Ważnym jest postanowienie zniesienia zakazu magazynowania na kolei przesyłek towarów ujętych w załączniku I do MKT. Następnie postanowiono zezwolić na opakowanie określonych materiałów wybuchowych również w materiały plastyczne, a dla kilku łatwopalnych cieczy zwiększyć stopień zabezpieczenia wagonów-cystern.

Niezałatwiono definitywnie szwedzkiego wniosku, dotyczącego tworzenia klasy IV B, regulującej transport towarów radioaktywnych. Odpowiedni projekt ośnośnie powyższego ma zostać opracowany przez fachowców tej branży i omówiony na następnym posiedzeniu Komisji. Komisje przy ECA opracowują obecnie regulamin dla ogólno-światowego transportu towarów niebezpiecznych, który będzie obowiązywał dla przewozu drogowego, morskiego i żegluga śródlądową. Za wzór służy załącznik I do MKT. Należy jeszcze podać, czy i w jaki sposób będą mogły zostać uzgodnione przepisy obowiązujące dla różnego rodzaju środków transportowych. Prace wstępne nad regulaminem ogólno-światowym nie będą jednak w międzyczasie naruszać dążeń do ujednoczenia tychże przepisów na odcinkach regionalnych.

Następne zebranie Komisji odbędzie się w Bernie w listopadzie 1951 r., a wyniki prac będą skomunikowane i wprowadzone w życie prawdopodobnie w roku 1952.

22. Roczne Walne Zebranie I.A.T.A. - "Fairplay" 3.561

Roczne Walne Zebranie Międzynarodowego Towarzystwa Transportu Lotniczego / I.A.T.A.-International Air Transport Association/ odbędzie się w pierwszej połowie września w Londynie. Na szeregu obrad i posiedzeń Towarzystwa przedyskutowane będą plany dalszej polityki transportowej i rozwoju transportu lotniczego na rok 1952, jak również przedstawi się uczestnikom wszystkie dotychczasowe osiągnięcia oraz sprawozdania z działalności w roku ubiegłym. Ustali się wytyczne dla prac Komitetów Stałych i konferencji transportowych, które będą zwoływane oddzielnie, jak również uchwalą się nowy budżet Towarzystwa. Nadto dokona się wyboru nowych władz naczelnych względnie kooptacji nowych członków Zarządu.

23. Odpowiedzialność przewoźnika w transporcie lotniczym

W miesiącu wrześniu 1951 r. odbędzie się ośma sesja Komisji Prawnej przy Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego, na której zostaną omówione zagadnienia związane z odpowiedzialnością przedsiębiorstw lotniczych za wszelkie szkody wynikłe w czasie transportu dla pasażerów, bagażu i towarów przewożonych z jednego państwa do drugiego.

Obocnie w zakresie tym obowiązują Reguły Konwencji Warszawskiej z 1929 r. ratyfikowane przez ponad 40 państw. W związku z poważnymi zmianami i postępem, który zaznaczył się na odcinku transportu lotniczego od tego czasu, niektóre państwa uważają, że należałoby przeprowadzić rewizję tekstu Konwencji Warszawskiej. Warto tutaj podkreślić, że jeden z głównych punktów Konwencji Warszawskiej mówi o limicie 8.291 dolarów amer., stanowiącym górną granicę odszkodowania przewoźnika z tytułu odpowiedzialności wobec każdego pasażera w razie skażenia, uszkodzenia cielesnego lub śmierci, w wyniku wypadku, który zdarzył się podczas lotu międzynarodowego. Dalej odpowiedzialność za 1 kg. przewożonego bagażu jest określona na dolarów ameryk. 16.58, lub za 1 kg. towaru dolarów amer. 331.67. Jeżeli chodzi o rzeczy, które pasażer zatrzymuje przy sobie, odpowiedzialność jest nieokreślona, gdy szkoda wynikła z świadomego zaniedbania przewoźnika.

Rewizja Reguł Konwencji Warszawskiej jest omawiana już od 1939 r., nie mniej dotychczas nie doszło do jednomyślnego porozumienia w tym względzie. W ostatnich latach szereg państw należących do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego wypowiedziało się za utrzymaniem aktualnych limitów pieniężnych z tytułu odpowiedzialności przewoźnika. Inni natomiast proponują wprowadzenie o wiele ostrzejszych warunków odpowiedzialności, w wyniku których limity pieniędzy zostałyby zdublowane. Konwencja Warszawska nakłada równocześnie na przewoźnika obowiązek dowiedzenia, że szkody wynikłe w czasie transportu nie powstały na skutek błędu popełnionego przez niego lub osoby mu podległe. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli dowiedzie, że on sam i osoby mu podległe powzięły wszelkie możliwe starania, aby uniknąć wypadku, lub że nie mieli możliwości takowych przedsięwzięć. W niektórych wypadkach przewoźnik może zostać zwolniony z odpowiedzialności, jeżeli dowiedzie, że szkoda wynikła z winy osoby poszkodowanej. W końcu przewoźnik nie jest odpowiedzialny jeżeli dowiedzie, że szkoda wynikła z błędu nawigacyjnego w pilotażu i że on i osoby mu podległe powzięli wszystkie starania, aby jej uniknąć.

Nie jest wykluczone, że Komisja Prawna podczas przyszłej sesji, omawiając projekt nowej Konwencji będzie dążyła do rozszerzenia definicji transportu międzynarodowego tak, aby rozszerzyć zakres stosowania omawianej Konwencji. Oprócz tego jest możliwym, że Komitet będzie dążył do usunięcia pojęcia "świadomego zaniedbania" /wilful misconduct/, które powoduje różnorodne interpretacje z punktu widzenia ustawodawstw poszczególnych państw.

+
+ + + + + + + +

