

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. X.

Gdynia, dn. 20. października 1951r.

L.p.	T r e ś ć	Strona
1.	Nowy port dla przeładunku ropy naftowej w Antwerpii	1
2.	Nowe instalacje dla przeładunku soli w Lubeca	1
3.	Zakorkowanie portu Tamatave - Madagaskar	1
4.	Nowe zarządzenie Konsorcjum Portowego w Genui odnośnie prac przeładunkowych	1
5.	Specjalny sposób opakowania i przesyłka rozmontowanych autobusów	2
	Poradnictwo Hartwiga	
6.	Dyspozycje Central H.E. odnośnie drogi przewozu	3
7.	Usprawnienie obiegu dokumentów przy przesyłce pocztą dworcową	4
8.	Kilka uwag na temat wagonów zbiorowych	5
9.	Nowa placówka celna w Chiasso	5
10.	Międzynarodowy Kongres Ubezpieczycieli Transp.	6
11.	Wypełnienie konosamentów "na zlecenie"	6
12.	Ładunki do Teheranu via Irak	6
13.	Wenezuela - import produktów pochodzenia roślin.	6
14.	Wypełnianie deklaracji dla przesyłek wartości.	7
15.	Konosament spedycyjny	7
16.	Ujednolicenie europejskich warunków spedycyjn.	8
17.	Kilka słów o komisarzach awaryjnych	14
18.	Konosament bezpośredni: Ren - Morze	14
19.	Uruchomienie polskiej linii kabotażowej	14
20.	Wytyczne dla opakowań eksportowych maszyn	14
21.	Taryfy związkowe	15
22.	Otwarcie nowego punktu granicznego: Rajka-Ru - sovc	16
23.	Tranzyt via Czechosłowacja	16
24.	Przesyłki pospieszne i ekspresowe w Rumunii	16
25.	Obliczanie przewoźnego za autotraktory na kolejach rumuńskich	17
26.	Ruch towarowy: Bułgaria - Szwecja/Norwegia	17
27.	Europejska konferencja kolejowa	18
28.	8 Kongres Międzynarodowej Unii dla Transportu Drogowego	18
29.	Odprawa pasażerów i towarów "w tranzycie" na lotniskach	18

1. Nowy port dla przeładunku ropy naftowej w Antwerpii -
"Transport" 39/51.

Znaczny wzrost popytu na ropę naftową na rynku światowym wiąże się bezpośrednio z zwiększeniem się zapotrzebowania na środki przewozowe i urządzenia przeładunkowe w portach i centrach dystrybucyjnych. Kilka cyfr najlepiej zilustruje gwałtowny wzrost zużycia ropy na świecie. Światowa produkcja ropy za okres 2 tygodni równa się produkcji rocznej w 1900 r. Flota tankowa w 1950 r. wynosiła 27,6 mil. BRT i wzrasta rocznie o 2 miliony BRT przeciętnie.

Władze portowe Antwerpii zainteresowały się problemem rozbudowy urządzeń przeładunkowych i przeróbką ropy naftowej na terenie portu. 28. lutego 1949 r. rozpoczęto budowę nowego portu dla przeładunku ropy i 20. września 1951 r. oddano nowe baseny do użytku. Port naftowy składa się z dwóch basenów o długości 600 m. i szerokości 13,75 m. i położony jest niedaleko Basenów Henzy i kanału Kruisschans. Do portu naftowego wchodzić mogą statki rzeczne i statki morskie o nośności do 28.000 ton. Równocześnie z budową basenów rozpoczęto prace nad budową zbiorników - tanków naftowych i rafinerii.

2. Nowe instalacje dla przeładunku soli w Lubecie - "Lloyd
Anversois" 29.498

W porcie Lubeka rozpoczęto eksploatację nowych urządzeń służących specjalnie do przeładunku soli. Nowe urządzenia są o wiele ekonomiczniejsze i szybsze od używanych dawniej i pozwalają na przerzut 400 ton soli dziennie. Lubeka jest bardzo ważnym portem dla przeładunku soli, o czym świadczy najlepiej fakt, że w pierwszym kwartale 1951 r. przeładowano 73.000 ton soli, zaś w drugim kwartale 1950 r. tylko 65.000 ton.

3. Zakorkowanie portu Tamatave - "Daily Freight Register"
16.850

W porcie Tamatave /Madagaskar/ panuje od 3 miesięcy załoczenie. Na skutek wzrostu obrotów towarowych, powstały wąskie gardła transportowe, które w obecnej sytuacji powodują zakorkowanie ruchu w porcie i zawalenie magazynów. Jedyne koleje, jaka istnieje między Tamatave a Tananarive nie może sprostać wzrastającej masie towarowej. Drogi bite są w złym stanie, tak że nie można zorganizować transportu drogowego. Sytuacja się poprawi po oddaniu do eksploatacji drogi: Majunga - Tananarive, gdy więc część towarów będzie mogła przechodzić przez drugi port Madagaskaru Majungę.

4. Nowe zarządzenia Konsorcjum Portowego w Genui odnośnie
prac przeładunkowych - "Transport" 40/51

Konsorcjum Portowe w Genui wydało następujące zarządzenie:
Zabrania się:

Art. 1/ Zastosowania i używania haków ręcznych i jakichkolwiek innych narzędzi krających albo kłujących przy wszystkich operacjach załadunkowych, wyładunkowych, przeładunkowych i robotach w magazynach, przy wszystkich towarach opakowanych w worki i sukno /chusty/, jak również dla następujących towarów w celach:

materiały i tapicerie w belach, kartonach i workach sukniennych; papier w rolach, belach i paczkach; skóry w belach; soda kaustyczna; żywica i inne towary w cylindrach z staliu, fibry albo plastyku.

Art. 2/ Dla towarów, które art. 1 podaje jako towary workowane, a więc: zboże, mąka, ryż, cukier sypki i w kostkach, nasiona oleiste, art, spożywcze, siarka, talk, soda kaustyczna, chlorek baru, pył marmurowy, stopy żelaza

dozwolone jest używanie wg. uznania Konsorejum specjalnych palet z małym ostrzem, o ile to okaże się koniecznym oraz zabezpieczyć się odpowiednio towar.

Decyduje o tym każdorazowo nadzorujący po zasięgnięciu opinii od brygadzysty po przejrzaniu samego towaru i porozumieniu się z odbiorcą lub jego pełnomocnikiem. Decyzja ta w żadnym wypadku nie wpływa na odpowiedzialność za szkody powstałe z winy robotników.

Art. 3/ Zwalnia się na stosowanie haków ręcznych przy przeładunkach następujących towarów w workach: orzeszki arachidowe, kopra, azotany, rogi, racice i kopyta, o ile to jest konieczne i nie przedstawia niebezpieczeństwa dla towaru.

Art. 4/ Nadzorujący jest obowiązany pilnować właściwego stosowania haków ręcznych i palet tylko w wyżej wymienionych wypadkach, w razie przekroczeń ze strony robotników zażądać interwencji ze strony władz portowych.

Art. 5/ Za przekroczenie zarządzenia nakładane będą sankcje przewidziane w Regulaminie Robotniczym.

Zarządzenie to obowiązuje od dnia 1. września 1951 r.

Specjalny sposób opakowania i przesyłka rozmontowanych autobusów
"Lloyd Anversois" 29.491

Dnia 3. stycznia 1950 r. załadowano w Liverpoolu na statek rozmontowany i zapakowany w skrzynie autobus, który już dn. 28. lutego 1950 r. oddano do użytku w Bombaju. Tak krótki okres przesyłki i oddania wozu do eksploatacji osiągnięto przez zastosowanie specjalnego systemu konstrukcji i opakowania eksportowego.

Montaż autokarów, autobusów i tym podobnych pojazdów mechanicznych składane są z części elementarnych, fabrykowanych w ten sposób, że montaż może przeprowadzić każdy człowiek, nawet nie posiadając w tej dziedzinie specjalizacji. Umożliwia to łatwą i szybką wymianę części zepsutych lub zniszczonych.

Wadząc fabrykację autobusów do części pierwszych można o wiele łatwiej rozmontowywać je z łatwością i pakować w skrzynie lub klatki o wiele wygodniejsze w transporcie morskim. Zapakowany w 33

skrzynie autobus zajmuje tylko 6 m³ przestrzeni ładownej, czyli 1/10 miejsca zajmowanego przez pojazd nierozkładany.

6. Poradnictwo C. Hartwig
Dyspozycje Central Handlu Zagranicznego odnośnie drogi przewozu

Podajemy dwa krańcowe wypadki, gdzie na skutek nieścisłości otrzymanych zleceń odnośnie drogi przewozu powstały pomyłki w skierowaniu partii.

Jedno z Biur Terenowych Hartwiga otrzymało telegraficzną dyspozycję wysyłki towaru do stacji T o r u Ń. Zgodnie z instrukcją wysłano towar pod wskazanym adresem. Potwierdzenie telegramu podało stację przeznaczenia T o r u Ń - Z a c h ó d. Ze względu na późne nadesłanie potwierdzenia telegramu, dodatkowe zlecenie dla P.K.P. było już nieaktualne i w rezultacie powstały koszty reekspekcji w Toruniu. Centrala zareklamowała ich pokrycie, motywując że odbiorca w Toruniu był znany Hartwigowi, gdyż wielokrotnie już dokonywał do niego wysyłki. Zdaniem Centrali Hartwig zobowiązany był do poprawienia wadliwego adresu i wysłania na właściwy adres T o r u Ń - Z a c h ó d.

W drugim wypadku Hartwig wykazał swą inicjatywę, tym razem jednak sprawy potoczyły się odwrotnie, a mianowicie: Jedno z Biur Terenowych Hartwiga dokonywało sukcesywnych wysyłek towaru na adres: Limhans Trainindustri A/B Malmoe. Centrala H.Z. nadesłała jedno z kolejnych zleceń spe-
dycyjnych, w którym adres odbiorcy podany był: Limhans Trainindustri A/B Limhans. Biuro Terenowe sądząc, że zaszła pomyłka w adresie, bez porozumienia z C.H.Z. zmieniło podany w zleceniu adres z Limhans na Malmoe. Okazało się jednak, że poprawka dokonana przez Biuro Terenowe była nieskuteczna, ponieważ istnieje w Szwecji miejscowość Limhans i odbiorca żądał wystawienia dokumentów wysyłkowych w sposób podany Hartwigowi przez Centralę H.Z. Wyższy podany wypadek nie spowodował dodatkowych kosztów, a jedynie Bank uczynił zastrzeżenia przy realizacji kredytywy.

W obu przytoczonych wyżej przypadkach Centrala H.Z. złożyła reklamacje, raz z powodu niepoprawienia zlecenia przez C.Hartwig, drugi raz właśnie z powodu zbyt pochopnego i bezkrytycznego, przesłania w dobrej wierze, dokonania poprawki.

Należy przyjąć, jako generalną zasadę, że w podobnych sytuacjach zlecenia Central H.Z. odnośnie nazwy i adresu odbiorcy, miejsca dostawy itp. winny być wykonywane dokładnie i bez żadnych zmian. Jeżeli istnieje nawet najmniejsze podejrzenie, że dana Centrala H.Z. popełniła pomyłkę, należy niezwłocznie w zależności od okoliczności telegraficznie lub telefonicznie wyjaśnić sprawę z daną Centralą i postąpić w myśl uzyskanych instrukcji.

Dokładna analiza zleceń spedycyjnych i ich ścisłe wykonanie przez Hartwiga z jednej strony i dokładne podawanie adresów firm kontrahentów przez Centrale H.Z. z drugiej strony zapobiegną powstawaniu zbędnych kosztów, nieporozumieniom i reklamacjom.

Usprawnienie obiegu dokumentów przy przesyłce pocztą dworcową

Jednym z podstawowych elementów dobrej organizacji transportu jest niewątpliwie skrócenie do minimum czasu przebywania w drodze towarów, jak również szybki obieg dokumentów transportowych. Szybki obieg dokumentów umożliwia niezwłoczne realizowanie akredytyw, zapewniając naszym bankom wpływ dewiz.

Celem usprawnienia obiegu dokumentów transportowych została zorganizowana t.zw. poczta dworcowa, a więc wysyłanie listów ambulanсами pocztowymi. Zasadą poczty dworcowej jest to, że listy nadaje się bezpośrednio na dworcu do ambulansu pocztowego i odbiera się je z niego lub placówki pocztowej na dworcu. System ten pozwolił na to, że listy z najodleglejszych punktów granicznych dotrą do Centrali względnie Banków najpóźniej w ciągu 24 godzin od chwili nadania.

Początkowo poczta nie przyjmowała odpowiedzialności w razie zaginięcia względnie opóźnienia listu, a odbiorca ze względu na brak odpowiedniego systemu kwitowania listów, nie był w stanie sprawdzić czy przesyłka taka była przetrzymana przez pocztę, zagubiona czy też nadana przez nadawcę w spóźnionym terminie. Z tego też powodu większość Centrali H.Z. wstrzymywała się korzystać z poczty dworcowej.

Za zgodą Ministerstwa Poczt i Telegrafów oraz Ministerstwa H. Z. począwszy od 15. czerwca 1951 r. został ustalony następujący sposób kwitowania przesyłek dworcowych: nadawca nadający listy sporządza szczegółowy wykaz wysyłanych listów, odnotowując w nim adresata, kolejny numer przesyłki przy charakterystycznym numerze dla danej centrali. Wykaz taki sporządza się w trzech egzemplarzach - 1-y zostaje u nadawcy, drugi zatrzymuje poczta, a trzeci otrzymuje odbierający listy na dworcu przeznaczenia. Do każdej koperty sporządza się spis zawartości, podając znaki sprawy i daty poszczególnych pism, tak aby odbierający pocztę mógł sprawdzić, czy żaden list lub dokument nie zaginął.

Ministerstwo Handlu Zagranicznego doceniając ważność omawianego zagadnienia zobowiązało odpowiednim zarządzeniem Centrale H.Z. do korzystania z poczty dworcowej.

Jak wykazują poczynione obserwacje, nie wszystkie Centrale H.Z. korzystają z zorganizowanej przez Hartwiga poczty dworcowej. Ze względu na niewątpliwie korzyści, jakie osiąga się przy skróceniu trybu otrzymywania listów pocztą dworcową uważamy, że Centrale winny niezwłocznie zorganizować pocztę dworcową z Placówkami i Biurami Terenowymi Hartwiga.

Podaje się do wiadomości, że wszystkie Placówki i Biura Terenowe mogą wysyłać pocztę zgodnie z życzeniami poszczególnych Centrali Handlu Zagranicznego.

8. Poradnictwo Hartwiga
Kilka uwag na temat wagonów zbiorowych w ruchu międzyna-
rodowym

W transporcie międzynarodowym, ze względu na różnorodność i różnorodność problemów nie można stosować szablonów, a najlepsze wyniki mogą być osiągnięte jedynie przez ściśłą współpracę spedytora z Centralami H.Z., przez korzystanie z poradnictwa i zaleceń spedytora oraz jaknajściślejsze powiązanie transakcji handlowej z warunkami transportu.

Obniżenie kosztów transportu należy do podstawowych zadań spedytora. Jednym z odcinków walki o obniżenie kosztów -- transportu jest dążenie do przewozu przesyłek drobnicowych w wagonach zbiorowych.

Korzyści przewozu drobnicy w wagonach zbiorowych, jak różnica na frachcie kolejowym, szybszy przewóz, większe bezpieczeństwo przewozu przez wyeliminowanie przeładunków itp. są tak oczywiste, że sprawa ta nie wymaga dalszych komentarzy.

Należy jednak pamiętać, że włączenie przesyłek drobnicowych danej Centrali do wagonów zbiorowych możliwe jest wówczas, gdy transakcja handlowa jest właściwie zawarta, a przede wszystkim gdy ustalone są odpowiednio warunki płatności.

Ekspedycja przesyłek drobnicowych w wagonach zbiorowych jest możliwą jedynie wówczas, gdy warunki płatności nie wymagają złożenia w banku wtórnika międzynarodowego listu przewozowego. W takich wypadkach wtórnik międzynarodowego listu przewozowego winien być zastąpiony zaświadczeniem korespondenta zagranicznego Hartwiga, przy czym treść i formę takiego zaświadczenia należy każdorazowo uzgodnić z Hartwigiem, jeżeli jeszcze sprawa ta nie została ujęta w formie generalnej.

Uwagi niniejsze są wynikiem wnikliwej analizy obrotu towarowego z jednym tylko krajem t.j. z Austrią. Analiza za lipiec r.b. wykazała, że kilkadziesiąt przesyłek drobnicowych różnych Central Handlu Zagranicznego o łącznej wadze ca 10.000 kg. nie mogło być wysłanych zgodnie z instrukcjami Hartwiga w wagonach zbiorowych, ponieważ warunki akredytyw wymagały złożenia w banku wtórników listów przewozowych.

Nie należy wątpić, że sytuacja na tym odcinku marnotrawstwem dewiz ulegnie szybko radykalnej poprawie. Centrale Handlu Zagranicznego, a w szczególności te, które mają poważną ilość transakcji drobnicowych, winny zwrócić uwagę na to źródło oszczędności dewizowych.

9. Nowa placówka celna w Chiasso - "Lloyd Anversois" 29.491.

W Ponte Chiasso uruchomiono pierwszą w Europie mieszaną obsługę celną w międzynarodowym ruchu drogowym. Na placówce tej pracują wspólnie celnicy włoscy i szwajcarscy. Przejeżdżające samochody muszą się więc zatrzymywać tylko jeden raz, gdyż kontrola celna wykonywana jest równocześnie przez urzędników włoskich i szwajcarskich. Jest to znacznym uprosz-

zeniem odprawy celnej, zapewnia oszczędność czasu i chroni towar przed ponownym badaniem.

o. Międzynarodowy Kongres Ubezpieczycieli Transportowych w St. Moritz
"Transport" 39/51.

W dniach od 11. - 17. września 1951 r. odbył się w St. Moritz Międzynarodowy Kongres Ubezpieczycieli Transportowych z udziałem delegatów z 25 państw.

Na Wałnym Zebraniu przewodniczący Kongresu podał do wiadomości wyniki prac zdobyte w poszczególnych komórkach Towarzystwa. Na plan pierwszy w czasie obrad wysunął się referat, omawiający dyskryminację towarzystw ubezpieczeniowych w skali międzynarodowej. Poszczególne państwa stosują bowiem politykę uprzywilejowania własnych towarzystw, ograniczając tym samym asekurację i reasekurację u towarzystw zagranicznych. Jednym z motywów takiego postępowania są względy natury finansowej, otrzymania dostatecznej ilości wolnych dewiz. Zagadnienie to nie może być rozwiązane w granicach jednego państwa, gdyż ma znaczenie ogólne, a jedynie na drodze daleko idącej współpracy i międzynarodowego porozumienia. Nadto rozpatrywano zagadnienia jak: międzynarodowej organizacji towarzystw ubezpieczeniowych, ich wzajemnej współpracy, ubezpieczeń od ryzyka wojny, ubezpieczeń w żegludze reńskiej, ubezpieczeń towarowych, sprawy uregulowania odszkodowań itp.

1. Wypełnianie konosamentów "na zlecenie" do portów Nigerii -

Władze celne w Nigerii wydały cyrkularz nr. 7 w którym postanawiają; aby na wszystkich konosamentach wystawianych na zlecenie a dotyczących przesyłek do wszystkich portów Nigerii podano nazwisko osoby lub nazwę firmy /the name of the party to be notified/, które należy powiadomić o przybyciu towarów, Konosamenty nie zawierające tej uwagi nie będą przyjmowane. Zarządzenie to wchodzi natychmiast w życie i będzie stosowane do wszystkich przesyłek, które nadejdą do portów Nigerii po 1-ym listopada 51r.

12. Ładunki do Teheranu via Irak

Polskie Linie Oceaniczne zawarły porozumienie z Servizio Italo Sud-Americano w Genui, na podstawie którego wystawiają konosamenty bezpośrednio morsko-ładowe do miejscowości Bliskiego i Wschodniego Wschodu dla przesyłek idących via Beirut. Dla przesyłek idących do Teheranu via Irak /włączając rzeczy osobiste i przesyłki dyplomatyczne/ dostarczać należy oprócz oryginalnych faktur w 3-ich wykonaniach również świadectwa pochodzenia /certificate of origin/. W wypadku niezłożenia tychże dokumentów odnośne przesyłki zatrzymane będą w Bagdadzie.

13. Wenezuela - import produktów poch. roślinnego i roślin - "Handy Shipping Guide" 3.353

Naczelna Dyrekcja Cła w Ministerstwie Finansów w Wenezueli wydała cyrkularz w którym zarządza:

"Wszystkie przywożone rośliny i produkty pochodzenia roślinnego /wyłączając preparaty gotowane i konserwowane/ muszą posiadać

świadczenia zdrowotności roślin. Załączając je należy również do maki pszennej, jako do produktu pochodzenia roślinnego.

Zakazuje się przywozu: roślin cytrusowych, owoców, kwiatów jakiegokolwiek rodzaju, sadzonek cukru trzcinowego, sadzonek drzewa kakaowego i pędów."

14. Wypełnianie deklaracji dla przesyłek wartościowych -
"Transport" 40/51.

Wymaga się wystawienia dokładniejszych deklaracji dla przesyłek -towarów wartościowych, przy których wymagany jest dozór podczas za- i wyładunku i które mają być przewożone "pod zamknięciem". Armator Holland Oost Azie Lijn wylitza następujące towary, jako przesyłki wartościowe: wyroby nożownicze, aparaty i instrumenty naukowe, lekarskie, optyczne oraz ich części, aparaty roentgenowskie, kamery, wagi i narzędzia precyzyjne, narzędzia i instrumenty pomiarowe, maszyny do liczenia, zegarki i sprężyny zegarkowe, lekarstwa i artykuły farmaceutyczne, sacharyna, kosmetyki, olejki eteryczne i esencje / o ile nie przewozi się ich na pokładzie/, igły, /wył. szpilki i agrawki/, maszynki do strzyżenia włosów, farby emaliowe, haki na ryby, zapalniczki i kamienie do zapalniczek, płyty gramofonowe i igły, prawdziwa i sztuczna biżuteria, perły szklane, wyroby z metali szlachetnych, instrumenty muzyczne, papier pergaminowy, wieczne pióra i ołówki, jedwab i artykuły jedwabne, fajki i tp.

Nie wystarcza podanie na deklaracjach ogólnej nazwy towaru, np.: "artykuły żelazne lub metalowe" a wysyłać np. artykuły nożownicze czy nawet instrumenty i narzędzia naukowe. Dla chemikalii nie wystarcza podanie "towar bezpieczny", podać należy dokładną nazwę samego towaru, wzór chemiczny itp. Nieścisłe dane przedstawiają poważnie niebezpieczeństwo dla samego towaru. Dopiero przy dokładnym podaniu towarów na deklaracjach armator zobowiązuje się przedsięwziąć wszystkie możliwe środki zabezpieczające towar w czasie transportu morskiego. Na deklaracjach należy koniecznie podawać wartość f.o.b. danego artykułu.

15. Konosament spedycyjny - "Transport" 40/51.

Problem przyjęcia przez międzynarodowych spedytorów nowego typu konosamentu omawiany był parokrotnie na międzynarodowych spotkaniach spedytorów i ostatnio znova był gorąco dyskutowany na Walnym Zebraniu F.I.A.T.A.

Konosament spedycyjny, zwany również bezpośrednim konosamentem spedycyjnym, jest to konosament bezpośredni opisany przez międzynarodowego spedytora i rozciągający się na różne środki transportowe np.: statek, wagon, samochód, samolot, w międzynarodowym transporcie lądownym. Wysłano sugestię opracowania i ustalenia nowego typu konosamentu spedycyjnego, który byłby przyjęty przez banki i w handlu międzynarodowym, a który określałby dokładnie odpowiedzialność spedytora.

Konosament spedycyjny byłby dokumentem publiczno-prawnym, wystawionym na żądanie eksportera albo importera dla celów bankowych, podczas gdy potwierdzenie przyjęcia ładunku przez spedytora /receipt of cargo - Speditaur-Übernahmescheine/ jest aktem prywatno-prawnym, jest dowodem zaufania ze strony klientów. Potwierdzenie przyjęcia ładunku jest dokumentem, który wykazał swą wartość w międzynarodowym rachunku kolejowym przy przesyłkach zbiorowych. Wystawia się go także na żądanie eksportera albo importera i wykorzystuje go dla udzielenia dalszych instrukcji wysyłkowych. Można więc powiedzieć, że konosament spedycyjny jest rozszerzeniem praw i obowiązków spedytora, które wynikają z potwierdzenia przyjęcia ładunku.

Międzynarodowa Izba Handlowa opracowuje ustalenie jednolitego typu konosamentu bezpośredniego przy jednoczesnym rozpracowaniu zagadnienia podziału odpowiedzialności między zainteresowanymi przewoźnikami, z uwzględnieniem celowości i zgodności z Międzynarodową Konwencją dla Obrotu Dokumentów.

Aby uzyskać jaknajszersze przyjęcie konosamentu spedycyjnego w kręgach gospodarczych, należałoby prace te przeprowadzić w jaknajścisłej współpracy z Międzynarodową Izbą Handlową. Tylko na tej drodze można bowiem zapewnić konosamentowi spedycyjnemu jak najszersze poparcie i zgodność z projektowaną Międzynarodową Konwencją.

16. Ujednolicenie europejskich warunków /przepisów/spedycyjnych

W szeregu państw europejskich obowiązują lokalne warunki spedycyjne, których ujednolicenie usprawniłoby i ułatwiłoby współpracę międzynarodową na odcinku transportu. Warunki handlowe zawierają zwykle obszerną wykładnię praw i obowiązków spedytora, podczas gdy postanowienia prawne w tej dziedzinie są niewystarczające. Ujęcie warunków jest często różnorodne, jednakowa jest jednak tendencja ograniczania odpowiedzialności spedytora co do wysokości.

Niemieckie "Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen"/ADSp/ utworzone w 1927 r. po porozumieniu się z naczelnymi komórkami życia gospodarczego, a więc m. inn. z zakładcami a nie tylko przez samych spedytatorów, są warunkami, które przyjęły się najmocniej w orzecznictwie sądowym. Niemieckie ADSp i austriackie /Allgemeine Oesterreichische Spediteurbedingungen -AOSp/ są uznane przez najwyższe sądy za zwyczaj handlowy i "prawo normatywne".

Warunki spedycyjne ustalone przez Federację związków spedytatorów Danii, Norwegii, Finlandii i Szwecji wzorowały się co do treści i układu tekstu na warunkach niemieckich i określają swój zakres ważności /zastosowania/ jak następuje:

"Warunki te obowiązują dla wszystkich czynności spedytora, obejmująco czy dotyczą spedycji, frachtowania, składowania, ubezpieczenia, transakcji komisyjnych lub innych związanych z zawodem spedycyjnym".

Ogólne warunki Związku Spedytatorów w Amsterdamie uwzględniają przede wszystkim warunki spedycji portowej, ponieważ praca tamtej branży spedytatorów jest ściśle związana z żegluga. To samo można po-

wiedzieć o warunkach ustalonych przez Związek Spedytorów w Rotterdamie w 1934 r.

Ogólne warunki spedycyjne w Szwajcarii, ustalone poraz pierwszy w 1922 r. przez Szwajcarski Związek Spedytorów, zrewidowane w 1932 i obowiązujące w nowym wydaniu od 1-go maja 1932 r. nie wysuwają na plan pierwszy w swoich warunkach pojęcia spedytora i jego zakresu czynności, ale stwierdzają w art. 1., że: "przejęcie i spedycja rzeczy wszelkiego rodzaju następuje na podstawie regulaminów, warunków i klauzul konosamentowych: kolei, przewoźników, towarzystw żeglugowych i lotniczych, stosownie do ogólnie przyjętych i obowiązujących warunków.

Francuskie warunki spedycyjne "Conditions Generales de la Federation Nationale des Commissionnaires de Transports, Commissionnaires en Douane Agreees, Transitaires, Agents Maritime & Assimiles de France" są ujęte w 9 krótkich artykułach, z których art. 1 podkreśla zagadnienie kosztów zwracając uwagę na obowiązujące ceny i taryfy wchodzących w rachubę przedsiębiorstw transportowych.

Odnosnie kwestii rozgraniczenia odpowiedzialności niemieckiej i austriackiej warunki spedycyjne są o tyle ważne i decydujące, że ograniczonej odpowiedzialności spedytora przeciwstawia się wyrównawcze ubezpieczenie spedycyjne w interesie i na rachunek załadowcy.

Odnosnie kwestii odpowiedzialności spedytora zwraca się uwagę na następujące momenty:

a/ spedytor, przewoźnik i składownik otrzymuje odpłatność z tytułu wykonywanych usług, a nie wg. wartości powierzonych towarów. Odpowiedzialność jest więc dla tych przedsiębiorstw niezależna od ich usług i wyjątkowo różna, a usługa jest zawsze ta sama bez względu na to, czy jest to towar wysokowartościowy czy bez wartości. Spedycja winna się oprzeć na podobnych zasadach, jak żegluga śródlądowa, która w warunkach konosamentowych mocno ograniczyła ryzyko odpowiedzialności przewoźnika zwracając jednocześnie uwagę załadowcy na możliwość ubezpieczenia indywidualnych wartości towaru.

b/ W dziedzinie transportu przejęcie zawsze tak samo ujętej odpowiedzialności nie może być umotywowane żądaniem rozszerzenia odpowiedzialności już i tak poważnie obciążonej przedsiębiorstwa spedycyjnego. Im większa jest odpowiedzialność, tym bardziej szuka się ubezpieczenia, któreby pokrywało ją w całości. Obowiązkiem załadowcy jest dopilnowanie, aby przeprowadzić je w całej swej rozciągłości. Z chwilą podpisania umowy ubezpieczeniowej, ryzyko ponosi ubezpieczyciel, a nie ubezpieczający. Odpowiedzialność sprowadza się więc w swej istocie do uzyskania zabezpieczenia na nią, przy czym należy rozstrzygnąć, kto ma zapłacić premię ubezpieczeniową.

Premia asekuracyjna jest zawsze jednym z kosztów ubocznych /dodatkowych/ spedycji. Według niemieckich i austri-

ackich warunków spedycyjnych załadowca rozstrzyga, czy chce ponieść tę część odpowiedzialności - i ubezpieczyć się od niej w ubezpieczeniu spedycyjnym, płacąc premię ubezpieczeniową, czy też załadowca chce oszczędzić koszty ubezpieczenia i zadowolić się ograniczoną odpowiedzialnością spedytora.

Także tam, gdzie załadowca oprócz normalnego ubezpieczenia ma możliwość ubezpieczenia poszczególnych ryzyk, np. przez zawarcie ubezpieczenia transportowego, od ryzyka ognia, kradzieży z włamaniem itp. - tak z punktu widzenia prawnego jak i gospodarczego mogą zostać wniesione wnioski odnośnie ograniczonej odpowiedzialności spedytora.

7. Parę słów o komisarzach awaryjnych

Przy ustalaniu szkód transportowych, za które odpowiadać ma ubezpieczyciel, stwierdzenie ich i wystawienie certyfikatu należy do obowiązków komisarza awaryjnego. Ze względu na różnorodność i wielorakość powstających szkód, komisarz awaryjny zajmuje stanowisko monopolistyczne, gdyż wie dobrze, że od jego orzecznictwa zależy dalsze przeprowadzenie sprawy. Ubezpieczający nie może się spodziewać, aby komisarz awaryjny był jego rzecznikiem i działał na jego korzyść. Certyfikat komisarza awaryjnego stosuje się jako dowód przeciwko ubezpieczonemu, nigdy przeciwko ubezpieczycielowi, co wyraźnie postanawia zamieszczone w nim klauzula, warunkująca mu wszystkie prawa wynikające z umowy ubezpieczeniowej.

Ze względu na ten stan rzeczy, celowym byłoby w obronie interesów ubezpieczonego ustalić wytyczne działania przy udzielaniu zleceń zbadania szkód transportowych i przy dalszej współpracy między ubezpieczonym, ubezpieczycielem a komisarzem awaryjnym. Opierałyby się one z jednej strony na długoletnim doświadczeniu z dziedziny ubezpieczeń cargo, zaś z drugiej strony na wskazówkach podanych przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Ubezpieczeń Transportowych. W dużym skrócie wytyczne te możnaby podać w następujących punktach:

- 1/ Należy zawsze pamiętać, że: komisarz awaryjny występuje w imieniu ubezpieczyciela. Odrzucając on wprowadzić zlecenie stwierdzenia zaistniałej szkody, lecz orzeczenie jego będzie obiektywne tylko w granicach, jak tego wymagają interesy ubezpieczyciela. Jest to jego zakres obowiązków i trudno wymagać od niego więcej. W interesie natomiast ubezpieczonego jest zdobycie opinii fachowców co do zaistniałej szkody, aby w razie potrzeby mieć przeświadczenie.
- 2/ Niezwłocznie zadysponować przeprowadzenie kontroli przez komisarza awaryjnego. Każde opóźnienie bowiem utrudnia zbadanie i stwierdzenie przyczyn powstania szkody, jak również zapobieżenie dalszej szkodzie, tym bardziej, że w danej chwili jeszcze nie jest ona stwierdzona, a odszkodowanie jest wątpliwe.
- 3/ Interwencja komisarza awaryjnego nie zwalnia ubezpieczonego od obowiązku podjęcia środków zaradczych by szkodę usunąć albo zmniejszyć. O ile w certyfikacie wspomni się o rozprzestrzenieniu się szkody od chwili jej zaistnienia, należy w nim też podać powody i przyczyny oraz udowodnić, że nie można było ich

- uniknąć. O ile komisarz awaryjny odmówi złożenia tego oświadczenia w certyfikacie, należy złożyć dowody i zaprotokółować oddzielnie.
- 4/ O ile w polisie ubezpieczeniowej nie nazwano komisarza awaryjnego, lub wogóle brak tego dokumentu przy zejściu i stwierdzeniu szkody, należy jednak przyjąć, iż towar został ubezpieczony i telegraficznie wezwać ubezpieczyciela do jego mianowania.
 - 5/ O ile kompetentny terenowo komisarz awaryjny odmówi osobistego udania się na miejsce, gdzie znajduje się uszkodzony towar - np. z powodu zbyt niskiej jego wartości, która nie pozostaje w żadnym stosunku do kosztów przejazdu itp., należy po pisemnym się z nim porozumieniu zlecić sporządzenie aktu stwierdzenia szkody i efektywnego stanu towarów, miejscowej komórce transportowej /np. kolej, poczta, urząd morski/ lub miejscowej władzy /np. policja, magistrat itp./. Nie wolno w żadnym wypadku omijać drogi urzędowej przez komisarza awaryjnego.
 - 6/ Przedstawić komisarzowi awaryjnemu w jaknajkrótszym terminie polisy, udowadniając rodzaj i rozmiar ubezpieczenia, jak również unikając w ten sposób dokonywania dalszych kontroli, pokrywanych z własnego rachunku.
 - 7/ Wszystkie dokumenty żądane przez komisarza awaryjnego, jak np. faktura, awiz wysyłkowy itp. należy możliwie jaknajwcześniej przedłożyć mu w oryginale. W wypadku niemożności zdobycia tychże, należy to udowodnić i odnotować w certyfikacie awaryjnym, załączając dowody.
 - 8/ Zastrzec sobie prawo regresu do wszystkich osób współodpowiedzialnych w danej transakcji. Prawo do wnoszenia reklamacji w niektórych wypadkach trwać może tylko 24 godzin.
 - 9/ Oświadczenia efektywnego stanu rzeczy, sporządzone przez przewoźnika albo magazyniera muszą być sporządzone przepisowo pod względem formalnym i zachowania terminów.
 - 10/ Przy zaistnieniu większych szkód morskich należy żądać złożenia protestu morskiego, przy mniejszych wystarcza złożenie oświadczenia o awarii przez kapitana.
 - 11/ Nie wtrącać się w sprawy między komisarzem awaryjnym a przewoźnikiem. Przeprowadzać natomiast żądane przez komisarza awaryjnego przeciwko niemu dochodzenia i protesty.
 - 12/ W wypadku braku specjalizacji w danej dziedzinie u komisarza awaryjnego, lub na jego życzenie powołać rzeczoznawcę do zbadania danego towaru. Przede wszystkim przeprowadzić je powinien rzeczoznawca posiadający zaufanie obu stron. W braku takiego lub w razie niemożności uzyskania zgody na jego wybór, strony powołują swych zaufanych pełnomocników, a ci zlecają przeprowadzenie badania, oględzin osobie wspólnie przez nich powołanej.
 - 13/ Przed dokonaniem oględzin przesyłki przez komisarza awaryjnego i rzeczoznawcę, należałoby przeprowadzić jedynie najbardziej konieczne manipulacje, potrzebne do usunięcia

albo zmniejszenia szkody. Po dokonaniu oględzin i porozumieniu z komisarzem awaryjnym, należy jaknajprędzej oddzielić towar uszkodzony od towaru nieuszkodzonego, tak przy przesyłkach luźnym, nieopakowanych i opakowanych.

- 14/ Wszystkie opakowane cele, co do których przypuszcza się, że są uszkodzone, należy w porozumieniu z komisarzem awaryjnym otworzyć. O ileby odmówił swej zgody, należy to ująć w protokóle.
- 15/ Przy otwieraniu i oględzinach coli należy jaknajściślej stosować się do przepisów celnych i innych. Nie należy wykonywać życzeń komisarza awaryjnego, któreby się im sprzeciwiały. O ile zaznaczy to w protokóle, musi również podać motywy odmowy. W razie odmowy należy sporządzić oddzielny protokół.
- 16/ Jeżeli awaria na jakiś związek ze zasztautowaniem towarów na statku, należy przedstawić sztauplan towarów. O ile zasztautowanie zostało zbadane przez urzędowego oględziaciela statku, należy przedstawić atest.
- 17/ Nie wystarczają próby przeprowadzone na wrywki, nie można bowiem orzekać o całym ładunku na podstawie zbadania tylko jego części. Koszty za badanie wypłaca ubezpieczyciel równocześnie z wypłatą odszkodowania. O ile komisarz awaryjny odmawia przeglądu każdej pojedynczej sztuki ze względu na nieproporcjonalnie wysokie koszty za- i wypakowania, należy to podać w certyfikacie awaryjnym albo w razie konieczności w osobnym protokóle.
- 18/ O ile stwierdzi się szkodę dopiero po upływie okresu ubezpieczenia, komisarz awaryjny albo przynajmniej w jego obecności należy złożyć oświadczenie, że wypadek szkody miał miejsce jeszcze w czasie ważności ubezpieczenia. O ile dowód taki jest niemożliwy należy jak w. przynajmniej udowodnić, że szkoda nie mogła nastąpić po upływie ubezpieczenia. Dowód taki niekiedy może być łatwy /np. stwierdzenie szkód na skutek działania wody morskiej, przy towarach importowanych już u odbiorcy w głębi kraju/, w innych nastęrczyć sporo trudności. Jednocześnie należy bez zarzutu uzasadnić, udowodnić i zaprotokółować powody spóźnionego stwierdzenia zaszłej szkody.
- 19/ Nieuszkodzone części ubezpieczonego towaru mogą być tylko wtedy wzięte pod uwagę, przy ustalaniu wysokości szkody, gdy stanowią one nierozłączną część uszkodzonego towaru. Fakt ten trzeba udowodnić już w certyfikacie awaryjnym.
- 20/ Żaden ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe z winy lub niedbalstwa wysyłającego, odbiorcy lub ich pomocników wraz z spedytorem. O ile wynikałoby to z certyfikatu, należałoby niezwłocznie przygotować przeciwdowody.
- 21/ Zrzeczenie się uszkodzonego towaru na rzecz ubezpieczyciela jest tylko wtedy dozwolone, jeżeli szkoda wynosi pewien określony procent wartości ubezpieczonej, albo go przekracza. Ostateczne ustalenie wysokości szkody należy nie do komisarza awaryjnego, a jedynie do ubezpieczyciela. Nie należy więc oddawać zrzeczenia na ręce komisarza awaryjnego, gdyż nie ma on prawa do zajęcia jakiegokolwiek stanowiska w tej kwestii. Należy je rozstrzygnąć jedynie z ubezpieczycielem.

- 22/ Do ostatecznego zlikwidowania szkody transportowej, ubezpieczyciel potrzebuje reguły przynajmniej niżej podane dokumenty. Ubezpieczony winien je dać komisarzowi awaryjnemu do podpisu i następnie skompletowane przedłożyć ubezpieczycielowi:
- a- certyfikat awaryjny komisarza awaryjnego,
 - b- polisa lub certyfikat ubezpieczeniowy w oryginale,
 - c- konosament, list przewozowy albo inny dokument wysyłkowy w oryginale. Wystarcza jeden oryginał, rzadko jednak tylko jedna kopia,
 - d- świadectwo wagi, spis numeracji, specyfikacje przesyłki i wszystkie inne pisemne dokumenty, mające związek z certyfikatem awaryjnym albo z dokumentami wysyłkowymi,
 - e- oświadczenie o stanie faktycznym przewoźnika, protest morski, oświadczenie kapitana o awarii albo w razie braku takich dokumentów odpowiednie oświadczenie armatora albo jego agenta o przyczynach, przebiegu, czasie i miejscu zajścia szkody,
 - f- oświadczenia powołanych rzeczoznawców wraz z załączonymi rachunkami w oryginale,
 - g- pokwitowane rachunki za pokrycie kosztów związanych z naprawą partii towarów,
 - h- rachunki z tytułu frachtu, opłat magazynowych, opłat spedycyjnych i innych kosztów dodatkowych, powstałych z powodu szkody i przy jej stwierdzeniu, o ile są pokryte w polisie,
 - i- o ile towar oddano do przetargu publicznego przedstawić protokół aukcyjny z podaniem rozliczenia na dochód brutto i netto oraz załączyć wszystkie dowody.
 - j- oryginalne faktury towarowe, w razie konieczności uwierzytelnione odpisy,
 - k- rachunek szkód - wystawienie należy wyłącznie do obowiązków ubezpieczonego, a nie do komisarza awaryjnego.
- 23/ Certyfikat awaryjny jest tylko dowodem, ale nie jedynym, który ustala rodzaj i rozmiary szkody. Umowa ubezpieczeniowa rozstrzyga, czy certyfikat awaryjny żądany jest w polisie. Ubezpieczony bowiem roszczenia swoje uzasadnia właśnie certyfikatem awaryjnym, a w braku takiego przedstawić może również inne dowody. Wszystkie inne kwestie rozpatruje nie z komisarzem awaryjnym, a bezpośrednio z ubezpieczycielem.
- 24/ Jakkolwiek komisarz awaryjny działa jako rzecznik ubezpieczyciela, zleceńdawcą jego jest ubezpieczony. Obowiązkiem ubezpieczonego jest pokrycie wszystkich kosztów związanych z działalnością komisarza awaryjnego. Ubezpieczyciel zwraca mu je po zbadaniu sprawy, o ile pokrywa je polisa. Komisarz awaryjny i rzeczoznawcy mogą żądać wypłaty zaliczek gotówkowych, a nawet całej należności z góry.
- Przestrzeżenie podanych wytycznych zapewnia dobre stosunki między ubezpieczonym, a komisarzami awaryjnymi, jest więc

gwarancją szybkiego i wiernego wypełnienia zleceń, co przyczyni się niewątpliwie do jaknajkorzystniejszego ułatwienia rozliczeń z tytułu odszkodowania za niesione szkody.

18. Konosament bezpośredni: żegluga morska- żegluga śródlądowa

"Lloyd Anversois" 29.4.56

Ostatnio omawiany jest projekt utworzenia konosamentu bezpośredniego Ren -morze. Projekt ten wywołuje żywe dyskusje u zainteresowanych i przyjęty jest przychylnie przez koła związane z żeglugą śródlądową na Renie. W najbliższym czasie zostanie on opracowany i zbadany przez kompetentne komisje techniczne, których zadaniem będzie wyciągnięcie wniosków odnośnie zastosowania nowego dokumentu w praktyce.

19. Uruchomienie linii kabotażowej: Gdańsk-Gdynia-Szczecin-Małe Porty.

Żegluga Przybrzeża w Gdańsku oddała do ruchu kabotażowego m/s Narow, który jeździć będzie jako tramp między Gdańskiem, Gdynią, Szczecinem i Małymi Portami /Ustką, Dąbkowem, Kołobrzegiem/ odciążając transport kolejowy i spełniając rolę środka dowozowego do wielkich portów na statki oceaniczne. M/S Narow może przewieźć jednorazowo ca 265 ton. Pracuje na warunkach f.i.o. & stowed. Podróż z Gdańska do Szczecina trwa do 34 godzin. Stawki kształtują się różnie w zależności od jakości i ilości towarów.

Żegluga Przybrzeżna zwraca uwagę na nowo-uruchomiony środek lokomocji, podkreślając jego taniość i udogodnienia w dowozie towarów.

20. Wytyczne dla opakowania eksportowanych maszyn

Opakowanie morskie dla maszyn wymaga szczególnej uwagi i troski ze strony eksportera. Ze względu na wysoką wartość maszyny, nieodpowiednie opakowanie przy przewozie morzem, może spowodować bardzo wielkie szkody i straty. Odbiorca w kraju importującym nie ma możliwości zaopatrzenia się w zgubione lub uszkodzone części maszyn i dlatego często czuć musi na ponowne ich przysię - nie przez eksportera, co związane jest ze znaczną stratą czasu i poważnymi kosztami.

Ciężar własny maszyn i wynikające stąd trudności przy załadunku, zasztatowywaniu i następnie przy wyładunku maszyn w porcie przeznaczenia musi być uwzględniony przy wyborze rodzaju i sposobu opakowania. Pamiętać trzeba nie tylko o opakowaniu zewnętrznym, ale też o wewnętrznym umocowaniu maszyn we wnętrzu skrzyń. Wyraźne, dokładne i wierne znakowanie jest podstawowym warunkiem przeprowadzenia przewidzianej dostawy. Podanie punktu ciężkości skrzyni, miejsca gdzie należy założyć pętle itp. w znacznym stopniu ułatwia pracę sztauera i zapewnia wyższy stopień bezpieczeństwa pracy przy przemieszczaniu skrzyń z maszynami.

Przy sporządzaniu skrzyń do opakowania maszyn, należy zwrócić uwagę na następujące momenty:

- 1/ skrzynie muszą być zrobione z dostatecznie mocnego materiału, by zniosły dobrze twarde warunki przewozu morzem. Dno i płozy muszą być mocne, aby bez trudności mogły u - nieść ciężar maszyny. Siła płoz jest szczególnie ważna, gdyż gdy są za słabe istnieje niebezpieczeństwo załamania albo przebicia, przy czym ulec może zniszczeniu skrzyni wraz z zawartością. Podobnie jak dno i wierzch skrzyni musi posiadać dostatecznie mocną konstrukcję, aby w ten sposób zapobiec zgnieceniu przy zakładaniu lin czy przy zasztauowaniu towaru.
- 2/ ~~na~~ umocowanie maszyny wewnątrz skrzyni. Powinna być bezpośrednio przymocowana do dna skrzyni, tak, aby przy przewróceniu jej nie mogła ruszyć z miejsca. Części luźne muszą być dobrze umocowane, tak aby nie mogły roz - luźnić się w czasie transportu, ani uszkodzić samej ma - szyny.
- 3/ na zabezpieczenie czulszych części maszyny przed rdzą i wilgocią. Miejsca te należy bardzo starannie natku - sić i opakować.
- 4/ fracht oblicza się od zajmowanej objętości -skrzynie - powinno być możliwie małe i ekonomicznie wykorzystane. Części wystające należy odmontować i opakować oddzielnie.

Ze względu na wielką różnorodność typów maszyn nie można stosować ostatecznych zaleceń, a każdorazowo należy uwzględnić poszczególne elementy charakterystyczne dla danej ma - szyny. W każdym jednak wypadku, przed ostatecznym zapako - waniem maszyny zdejmuje się części wystające i szczegól - nie wrażliwe, które pakuje się oddzielnie do skrzyni, którą wkłada się następnie do wspólnej skrzyni. Oszczędza się tą drogą zapłaty frachtu za dodatkową skrzynię, oraz chroni się je przed zagubieniem.

21. Taryfy związkowe, ich zastosowanie, korzyści i niebezpie - czeństwa - "Transport" 39/51.

Wzrost kosztów eksploatacyjnych wyraził się w ciągłych zwyż - kach, jakie stosuje się za pobierane usługi. Na odcinku trans - portu kolejowego wyraża się to wyższymi stawkami przewo - zymi.

Koleje w poszczególnych państwach wprowadzają zwyżki stawek przewozowych tak w ruchu krajowym jak i w ruchu międzyna - rodowym. Zwyżka za przewozy krajowe musiała znaleźć swe odbicie również w taryfach związkowych, obowiązujących mię - dzy dwoma lub więcej krajami. Międzynarodowe układy kole - jowe między dwoma lub więcej krajami, ustalają wspólne stawki przewozowe dla przebiegu towarów na całym terenie obu krajów, przyjmując obowiązującą jedną walutę /np. rub - le/, stosując wspólne przepisy transportowe itp., przyczym ujmują te nowe wspólne taryfy w taryfie związkowej. Ogól - nie znana i oceniona jest wartość i znaczenie taryf zwią -zkowych. Obok przyspieszenia przebiegu towarów, jeszcze bar - dziej przyczyniają się do eliminacji wyliczeń frachtowych,

gdyby stawki trzeba było obliczać wg. taryfy krajowej i następnie przeliczać na drugą walutę. Przesyłki kierowane są przez koleje trasami wzajemnie uzgodnionymi, a stawki za przewoźne obliczane są wg. ustalonych baz.

Obok niewątpliwych korzyści na odcinku opłat za przewoźne, w oparciu o taryfy związkowe stosuje się odgórne kierownictwo transportem. Towary nie będą narażone na przestoje i oczekiwania na okazje zarządowe. Z drugiej strony w zarządzeniu tym kryje się poważne niebezpieczeństwo dla wysyłającego. Może on stracić prawo do swobodnego dysponowania towarem, gdyż musi wykonywać zarządzenia władz naczelnych kolei. Zajsó mogą pomyłki w skierowaniu przesyłki, które krążyć będą tygodniami na liniach kolejowych. Z tego też powodu przewoźnicy zaniechują niekiedy korzystanie z taryfy związkowej, a wysyłają towar w oparciu o taryfy wewnętrzno-krajowe.

Fracht płacony przy zastosowaniu taryfy związkowej jest znacznie niższy, niż przy obliczeniu go w oparciu o taryfy wewnętrzno-krajowe. W taryfach związkowych znacznie wolniej ujawniają się wszelkie fluktuacje na rynku wewnętrzno-krajowym. Natychmiastowe poprawki odnośnie stawek przewoźnych wprowadzane są jedynie do taryf wewnętrznych, przy taryfach związkowych prace te przeciągają się nawet do paru tygodni, nim wykona się potrzebne przeliczenia.

22. Otwarcie nowego punktu granicznego między Węgrami a Czechosłowacją - "Transport" 39/51 i 41/51.

Z dniem 1. października 1951 r. otwarto dla międzynarodowego ruchu towarowego nowy punkt graniczny między Czechosłowacją a Węgrami: B u s o v e e - R a j k a, na trasie Bratislava - Petržalka - Hegyeshalom. Przewozić się będzie tą trasą towary idące tranzytem między krajami północnej i północno-zachodniej Europy a krajami południowo-wschodniej Europy.

23. Tranzyt via Czechosłowacja

Od dnia 27. sierpnia 1951 r. wszelkie przesyłki idące tranzytem przez Czechosłowację /bez względu na kierunek i środek lokomocji/, przy otrzymaniu zlecenia spedycyjnego załatwia F-a METRANS, - Oddział Tranzytu, Praha II, Na Příkopie 8. MetrANS jest również kompetentnym dla czeskiego tranzytu idącego przez Polskę.

24. Przesyłki pośpieszne i ekspresowe w Rumunii - "Transport" 40/51.

Artykuł 16, §§ 135 - 138 część I - Ogólne Przepisy Miejscowej Taryfy Rumuńskiej, przewiduje następujące przepisy dla przesyłek nadawanych za międzynarodowym listem przewozowym:

Przesyłki nadawane na stacjach rumuńskich albo stacjach granicznych, a przychodzące do punktu granicznego z miar-

dzynarodowym listem przewozowym dla przesyłek pospiesznych będą przesyłane następująco:

- a- przesyłki drobnicowe - pociągami pospiesznymi, towarowymi,
- b- przesyłki wagonowe - bezpośrednimi pociągami towarowymi.

Jeżeli wysyłający wnosi uwagi w międzynarodowym liście -- przewozowym dla przesyłek pospiesznych o transport pociągami osobowymi, przewóz ten dozwolony jest pod następującymi warunkami:

- dla coli o wadze ponad 100 kg., jedynie w tym wypadku, jeżeli stacja przeznaczenia albo wyjściowa stacja graniczna jest jednocześnie stacją docelową pociągu.
- dla coli o wadze do 100 kg /włącznie/ przewóz bez ograniczeń: Dla przesyłek drobnicowych nadawanych za międzynarodowym listem przewozowym dla przesyłek pospiesznych, stawki na odcinku przebiegu kolejami rumuńskimi oblicza się wg. taryfy ekspressowej.

Przy przesyłkach całowagonowych, dla których w liście przewozowym zamawia się odprawę towarowymi pociągami pospiesznymi, przyspieszonymi pociągami towarowymi albo pociągami osobowymi, fracht oblicza się, jak następuje:

- przy przewozie towarowymi pociągami pospiesznymi, fracht zostaje podwyższony o 50%.
- przy przewozie specjalnymi przyspieszonymi pociągami towarowymi albo pociągami osobowymi fracht zostaje podwyższony o 100%.

Fracht obliczony w ten sposób, nie może być niższy niż fracht wg. 4 głównej kolumny tabeli taksacyjnej 019, podwyższony o 100%.

25. Obliczanie przewoźnego za autotraktory na kolejach rumuńskich.

W uzupełnieniu do notatki zamieszczonej w B.E.C.H. nr. IX. podajemy, że obowiązująca od dn. 1.IX.br. nowa lokalna rumuńska taryfa kolejowa postanawia, iż przy transportach autotraktorów przewoźne oblicza się wg. kolumny V poz.091 stawki drobnicowej /dla m/m 7.000 kg./ za wagę rzeczywistą m/m za 2.000 kg. pod warunkiem, że do użytego pod przewóz wagonu nie zostanie doładowana żadna inna przesyłka. Odstąpiono w tym wypadku od zasady obliczania kosztów przewozu na podstawie ładowności użytego po załadunek wagonu.

26. Ruch towarowy: Bułgaria - Szwecja/Norwegia-"Verkehr"40/51.

Od dnia 1. października nie istnieją żadne ograniczenia w ruchu towarowym między Bułgarią -Szwecją/Norwegią via Sassnitz/Trolleborg, anulowano bowiem art. 17 IUG /zapłata kosztów/. Przewóz towarów odbywać się będzie przez następujące kraje: Bułgaria - Szwecja/Norwegia via Jugosławia, Austria, Czechosłowacja, Niemiecka Republika Demokratyczna. Dopuszczone w obrocie są jedynie przesyłki pości

ne wyłączone towarowe. Nie dopuszczone są przesyłki za zaliczeniem pocztowym albo zapłacone z góry, zaś zmiany dozwolone są jedynie tylko w granicach układu.

27. Europejska konferencja kolejowa - "Verkehr" 40/51.

W dniach od 26. września do dn. 6. października odbyła się w Oslo Międzynarodowa Konferencja Kolejowa dla skoordynowania rozkładu jazdy pociągów ekspresowych i pospiesznych na liniach międzynarodowych.

28. 8 Kongres Międzynarodowej Unii dla Transportu Drogowego - "Transport" 39/51

W dniach 24. i 25 września odbył się w Holandii /Den Haag/ 8 Kongres Międzynarodowej Unii dla Transportu Drogowego z udziałem przedstawicieli nast. państw: Belgii, Szwajcarii, Niemiec, Danii, Hiszpanii, Francji, W. Brytanii, Włoch, Holandii i Szwecji.

Na konferencjach przedebatowano różne problemy i powzięto uchwały dotyczące usprawnienia transportu drogowego w skali międzynarodowej. Uchwalono wprowadzenie "Carnet TIR", który umożliwia wolny przejazd samochodem ciężarowym między krajami umiarkowymi bez kontroli celnej. Nadto rozpracowano zagadnienie wprowadzenia powszechnie obowiązujących warunków transportowych, które miałyby przewoźnikowi zapewnić najwyższe bezpieczeństwo i gwarancje przy przeprowadzaniu transportów drogowych.

Na posiedzeniach poszczególnych grup zawodowych rozpracowywano zagadnienia z dziedziny transportu osobowego, towarowego i fabrycznego. Nadto Międzynarodowa Unia dla Transportu Drogowego przygotowuje wydanie "Handbuch des internationalen Strassentransportwesens", który będzie niewątpliwie dużą pomocą dla wszystkich przewoźników zainteresowanych w transporcie drogowym.

29. Odprowa pasażerów i towarów "w tranzycie" na lotniskach - "Transport" 39/51.

Dyrektor Generalny I.A.T.A. /International Air Transport Association/ na walnym zebraniu w Londynie w przenówieniu wstępnych zwrócił się z projektem "utworzenia bezpośrednich placówek tranzytowych" /"direct transit areas"/ w Amsterdamie, Kopenhadze, Londynie, Paryżu i Zurychu. W dalszym ciągu obrad uzgodniono, że członkowie I.A.T.A. wnoszą podania do rządów swych państw o utworzenie wolnych stref na lotniskach dla odprawy pasażerów, bagażu i towarów. W związku z tym podaje się do wiadomości, że na lotnisku w Genewie - Cointrin obowiązują przepisy zwalniające pasażerów, bagaż i towary przechodzące w tranzycie od wszelkich formalności celnych.

F o t o t a: W Biuletynie Informacyjnym C.Hartwig z dn. 5.X.51 zakradł się błąd. Prosimy uprzejmie o poprawienie:
Str. 10 - wiersz: 1,2,3 od dołu:
powinno być: Dla informacji podajemy, że przejście międzykatrowskie Marienborn/Helmstedt służy wyłącznie dla komunikacji z dworcami Berlina Zachodniego.