

# 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. XII.

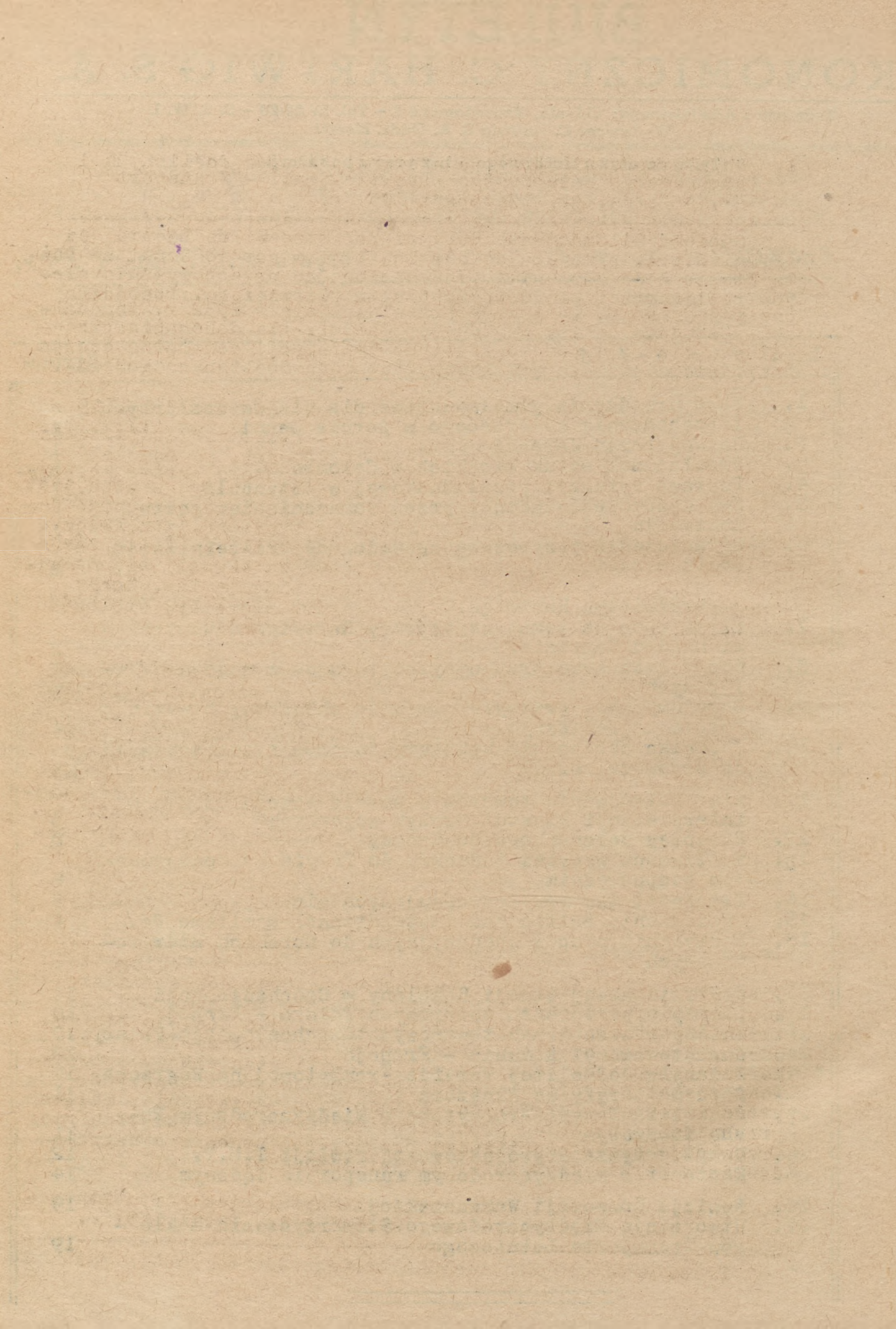
Gdynia, dn. 20. grudnia 1951r.

L. p. T r e ś ć

Strona

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1.  | Nowe urządzenia przeładunkowe dla olejów roślinnych i pochodzenia zwierzęcego w porcie Gemui | 1  |
| 2.  | Rozwój portu Karachi   | 1  |
| 3.  | Przeładunek sztuk ciężkich w Colombo   | 1  |
| 4.  | Poprawa sytuacji przeładunkowej w Istanbule  | 1  |
| 5.  | Zwiększone przeładunki przed zamrożeniem portu Montrealu                                     | 1  |
| 6.  | Ograniczenia przywozowe spowodowane przepełnieniem portu Matadi                              | 2  |
|     | Z poradnictwa Hartwiga:  |    |
| 7.  | Kilka uwag na temat współpracy Hartwiga z Centralami Handlu Zagranicznego                    | 2  |
| 8.  | Normy ładunkowe przy wysyłce towarów w wagonach kolejowych                                   | 3  |
| 9.  | Dolodowywanie przesyłek towarów chłodzonych w transporcie zagranicznym                       | 4  |
| 10. | Technika obliczenia kubatury towarów przeznaczonych do przewozu morzem                       | 4  |
| 11. | Nie wyładowanie towarów w porcie przeznaczenia w interpretacji klauzul "ryzyk wojennych"     | 6  |
| 12. | Przepisy ładunkowe do Kanady   | 8  |
| 13. | Możliwości wysyłki ładunków do Paryża za konosementem bezpośrednim                           | 8  |
| 14. | Transport towarów łatwopsujących się   | 9  |
| 15. | Posiedzenie Baltic and International Maritime Co.  | 9  |
| 16. | Nadsyłanie zleceń spedycyjnych do Morskich Biur Terenowych                                   | 9  |
| 17. | Otwarcie nowej stacji Sokolany w Czechosłowacji  | 10 |
| 18. | Zmiany w przewozach towarowych: Polska - Francja   | 10 |
| 19. | Zmiany w przewozach towarowych: Czechosłowacja - Francja                                     | 10 |
| 20. | Ruch towarowy: Rumunia - Francja   | 10 |
| 21. | Zmiany w Jednolitej Taryfie Tranzytowej na Węgrzech  | 10 |
| 22. | Reforma taryfy we Włoszech   | 11 |
| 23. | Jednolita Taryfa Tranzytowa w Międzynarodowym Ruchu Towarowym                                | 11 |
| 24. | Uwagi dotyczące projektowanej rewizji T.M.T.   | 12 |
| 25. | Kontener w międzynarodowym transporcie lądowym   | 14 |
| 26. | Rewizja Konwencji Warszawskiej   | 19 |
| 27. | Utworzenie Międzynarodowego Stowarzyszenia Makle - rów Transportu Lotniczego                 | 19 |







1. Nowe urządzenia przeładunkowe dla olejów roślinnych i pochodzenia zwierzęcego w porcie Genui - "Transport" nr. 48 z dn. 30. listopada 1951 r.

-----  
Societa Silomar Ente Servizi Maritime Silos Liquidi ed Affini S.p.A. przejęła do eksploatacji w porcie Genui na Ponte Etopia nowe zasobniki przeznaczone do przechowywania olejów roślinnych i olejów pochodzenia zwierzęcego. Posiadają one pojemność 6.000 ton, a przewiduje się w 1952 r. ich dalszą rozbudowę do 16.000 ton pojemności. Dla dokonania przeładunku olei i tłuszczów stoi do dyspozycji centralna stacja pomp, która pozwala za- lub wyładowywać 600 ton na godzinę.

2. Rozwój portu Karachi - "Daily Freight Register" 16.895 z dn. 1.12.51r.

-----  
Zarząd Portu Karachi podał do wiadomości, iż powołał przedsiębiorstwo Civil Engineering Contractors, które ma przygotować dwa poważne plany rozbudowy portu. Jednym z nich jest rekonstrukcja wsch. basenów, drugim budowa nowego suchego doku. Wg. pierwszego projektu należałoby zbudować 13 nabrzeży. Ogólny koszt inwestycji oblicza się na 3 miliony funtów, czas pracy 3 - 7 lat. Koszt budowy suchego doku określa się na sumę £. 1.300.000/-/- a jego wykonanie w ciągu 3 lat. Suchy dok miałby następujące rozmiary: długość 580 stóp, szerokość przy wejściu 75 stóp, głębokość 23 stóp 6 cali.

3. Przeładunek sztuk ciężkich w Colombo - "Transport" nr.49 z dn.7.12.1951r.

-----  
Colombo Port Commission podaje do wiadomości, że rozporządza dwoma pływającymi dźwigami "Jumbo" i "Giraffe", które przy zasięgu 60 - 70 stóp przeładować mogą sztuki ciężkie do 45 ton. Zarząd Portu zwraca nadto uwagę, że w lutym 1952r. na okres 2 tygodni wycofa z eksploatacji 60-tonowy dźwig pływający, by oddać go do generalnego remontu. W tym okresie waga maksymalna sztuk ciężkich przeładowanych w porcie nie może przekraczać 45 ton.

4. Poprawa sytuacji przeładunkowej w Istanbulu. - "Verkehr" nr. 48 z dn. 1. grudnia 1951 r.

-----  
Według wypowiedzi Generalnego Dyrektora tureckiego towarzystwa armatorskiego, uruchomiono szereg nowych magazynów, by odciążyć port Istanbul. Zostały one zbudowane na terenie portu Djamialti i zdolne są przyjąć 100.000 ton towarów. Rozwiązano w ten sposób problem przeładowania i zaorkowania portu. Panujący w tej chwili stan rzeczy spowodowany został częściowo nieodbieraniem towarów z magazynów przez importerów krajowych. Wydano nowe zarządzenie, mające przyspieszyć przebieg prac przeładunkowych. Dzięki temu nie przewiduje się w najbliższej przyszłości ponownego nagromadzenia w porcie zbyt dużej ilości ładunków.

5. Zwiększone przeładunki przed zamrożeniem portu Montrealu "Lloyd Anversois" nr. 29.546 z dn. 29.11.1951 r.

-----  
Praca w porcie Montrealu przeciąga się do godzin nadlicz-



bowych, aby zakończyć przeładunek ostatnich partii towarów przed zamrożeniem portu. W porcie przeładowuje się ostatnio około 50 statków. Do 1. grudnia 1951 r. w razie potrzeby zapewniona jest obsługa portu przez lodokłamacze. Wg. zdania mieszkańców Montrealu żegluga na rzece Sw. Wawrzyńca będzie trwała w roku niebędącym aż do końca grudnia, chyba że nadejdzie nieprzewidziana fala zimna.

6. Ograniczenia przywozowe spowodowane przepełnieniem portu Matadi - "Transport" nr. 48 z dn. 30.11.1951 r.

Na skutek przepełnienia portu Matadi władze Konga Belgijskiego wprowadziły czasowe ograniczenia przywozowe. Aż do poprawy sytuacji przeładunkowej zabrania się przywozu następujących produktów: artykułów luksusowych, artykułów magazynowanych w dostatecznie dużych ilościach lub takich, które mogą być wyprodukowane w kraju. Ładunki przeznaczone do Leopoldville albo do miejscowości położonych wewnątrz kraju mają w przyszłości być na statku oddzielnie zasztatowane.

7. Kilka uwag na temat współpracy Hartwiga z Centralami H.Z. z poradnictwa Hartwiga.

W związku ze zbliżającym się nowym okresem zawierania umów handlowych, pragniemy raz jeszcze przypomnieć Centralom H.Z. o współpracy ze spedytorem na odcinku międzynarodowego transportu.

Ogólne zasady tej współpracy zostały ustalone zarządzeniami władz nadrzędnych, szczególnie Zarządzeniem Ministerstwa Handlu Zagranicznego z dn. 1. października 1950 r. i opierają się na zasadach, ustalonych celem zapewnienia właściwego przeprowadzenia obrotów w ramach handlu zagranicznego.

Zasadnicze znaczenie ma tutaj przedwstępnie poradnictwo transportowe, udzielane przez Hartwiga Centralom H.Z.. Należy pamiętać, że właściwa realizacja transportu zależna jest nie tylko od wykonawców, lecz również od z góry ustalonych warunków przewozu. Dlatego też prace Centrali H.Z. i Hartwiga winna się ściśle zazębiać, a wykorzystanie przez Centrale informacji spedytora pozwoli na najekonomiczniejsze zorganizowanie i przeprowadzenie transportu, zarówno na terenie obcym, jak wewnątrz kraju.

Hartwig posiadając odpowiednio wyszkolony aparat pracowniowy, ma możliwość śledzić stale wszystkie zachodzące zmiany, np. na odcinku stawek frachtowych wszelkich środków komunikacji, możliwości połączeń, przepisów kolejowych, przepisów celnych itp. oraz posiada duże doświadczenie zdobyte na podstawie pracy operatywnej. Dlatego też kładzie się tak duży nacisk, aby Centrale H.Z. w każdym wypadku związanym z transportem międzynarodowym zwracały się do naszego przedsiębiorstwa po radę, uwagi lub opinię. Jest to moment szczególnie ważny przy zawieraniu nowych, względnie specjalnie trudnych transakcji, gdzie udzielone zalecenia i porady mają zabezpieczyć Centrale przed popełnieniem w kontrakcie kupna-sprzedaży różnych błędów, dotyczących warunków transportu.



Szereg Central korzysta już w pełni z poradnictwa przedwstępnego Hartwiga, szereg przesyła do zaopiniowania kontrakty i wówczas współpraca daje efektywne rezultaty, pozwalające w porę na usunięcie zaistniałych niedociągnięć. Są jednak jeszcze Centrale, gdzie odcinek ten przedstawia się inaczej. Brak kontaktu z Hartwigiem powoduje popełnienie pewnych błędów. Trzeba sobie zdać sprawę, że tak małe przeoczenie jak np. ustalenie niewłaściwego punktu granicznego, wstawienie do kontraktu tylko ogólnego określenia, jak "franco - granica polsko-czeska", niewłaściwe określenie warunków dostawy, powoduje z reguły przykre następstwa w postaci dodatkowych kosztów, często płatnych w dewizach. Koszty te mogą być nieraz bardzo poważne.

Stalkim dążeniem Hartwiga jest najdalej idąca pomoc dla Central H.Z. na odcinku poradnictwa. Między inn. przejawem tego jest wydanie "Poradnika Transportowego Hartwiga", który został ostatnio dostarczony wszystkim Centralom. Zawarty w nim obszerny materiał informacyjny powinien uprościć system korzystania z przedwstępnego poradnictwa transportowego i umożliwić zapewnienie właściwych warunków transportu już przy zawarciu kontraktu handlowego. "Poradnik" w pewnym stopniu zobrazuje również Centralom różnorodność elementów, od których zależny jest transport, zwróci uwagę na momenty o zasadniczym znaczeniu, a przede wszystkim będzie silnym i żywotnym łącznikiem w codziennej współpracy ze spedytorem.

8. Z poradnictwa Hartwiga

Normy ładunkowe przy wysyłce towarów w wagonach kolejowych

Wobec wprowadzenia nowego systemu obliczenia przewożonego na kolejach polskich i państw Demokracji Ludowych, partego na przestrzeganiu obowiązków wykorzystania ładowności wagonów wskazany jest, aby Centrale H.Z. przy zawieraniu kontraktów kupna - sprzedaży brały pod uwagę ilości i rozdzielniki towarów, któreby pokrywały się z potrzebami i możliwościami zakładów produkcji z jednej strony, a z drugiej strony czyniły zadość wymogom, stawianym przez koleje odnośnie norm ładunkowych i wykorzystania ładowności wagonów. Przestrzeganie przepisów odnośnie wykorzystania ładowności wagonów już przy zawieraniu kontraktu, a następnie przy opracowywaniu rozdzielników - nie dopuści do przepiękania przewożonego za martwy fracht /t.j. za nieprzewożony towar/ w praktycznym rozwiązaniu transportów i nie narazi Centrale H.Z. na straty materialne. Przy opracowywaniu rozdzielników należy uwzględnić 5% tolerancję wprowadzoną dodatkowym zarządzeniem Ministra Kolei z dn. 1.12.51r., obowiązującą na stacjach portowych dla idących luzem towarów masowych, importowanych morzem - z tym zastrzeżeniem, że przewóz kolejowy opiera się za wagę rzeczywistą, najmniej jednak za ładowność wagonu. Centrale H.Z. sprzedające towar odbiorcom krajowym zwrócić uwagę, aby przy ustalaniu rozdzielnika dążyć do zastosowania przydziału towarów do norm ładunkowych, przy czym jak powiedzieliśmy powyżej nie należy zapominać o dopuszczalnej 5% tolerancji wagi - in minus. Ze swej strony Biura Terenowe Hartwiga w każdym wypadku dążyć będą do zapewnienia wykorzystania pełnej ładowności wagonu.



Zwracamy uwagę, iż pełne wykorzystanie norm ładunkowych przy przewozach kolejowych ma nie tylko doniosłe znaczenie dla Central H.Z. przez uzyskiwanie najtańszych kosztów transportu, ale przez wykorzystanie w maksymalnym stopniu ładowności wagonów, umożliwia Polskim Kolejom Państwowym wykonanie zadań, nałożonych przez Plan 6-letni na odcinku przyśpieszenia obiegu wagonów.

## 9. Dolodowywanie przesyłek towarów chłodzonych w transporcie zagranicznym

Problem chłodnictwa towarów przewożonych kolejami, a wymagających utrzymania niskiej temperatury w czasie transportu, stawia nas przed koniecznością odpowiedniego zorganizowania opieki nad przesyłką. Jednym z ważnych czynników dla korzystnej realizacji transportu jest temperatura zewnętrzna /powietrza/, szczególnie w wypadkach znacznych i nieprzewidzianych wahań /np. łagodny sezon zimowy/.

Dotychczas dolodowywanie przesyłek na trasie dokonuje P.K.P. które gromadzą w okresie zimowym naturalny lód na stacjach granicznych i dostarczają go do wagonów załadowanych towarami chłodzonymi. Ilość lodu potrzebnego na jeden wagon kolejowy dochodzi do 1.000 kg. i ulega zmianom w zależności od temperatury zewnętrznej, czasu trwania przewozu kolejją i rodzaju towaru. Pewne towary są już zabezpieczone odpowiednią ilością lodu przy załadowaniu w wytwórni albo w miejscu wysyłki i jeżeli transport nie trwa zbyt długo, zapas ten wystarczy aż do przybycia przesyłki do miejsca przeznaczenia. Większość jednak towaru wymaga dolodowywania na stacji granicznej i to tak w imporcie, eksporcie, jak również w tranzycie.

Wobec tego, że zaopatrzenie stacji granicznych w naturalny lód jest niepewne, nasze przedsiębiorstwo bada możliwości stosowania lodu sztucznego. Przemawiają za tym różne argumenty. Niektóre C.H. np. już obecnie chłodzą swoje przesyłki wyłącznie przy pomocy sztucznego lodu. Wiele lodu naturalnego składowanego na stacjach, takie lub jest niewykorzystane z powodu braku przesyłek, wynikających w związku z różnymi nieprzewidzianymi zmianami. Przy stosowaniu sztucznego lodu dowodzi się go tylko, ile w danym momencie potrzeba. Równocześnie odpadają koszty budowania pomieszczeń na składowanie lodu oraz straty powstające z powodu stojania, a wreszcie co jest najważniejsze eliminuje się czynnik niepewności, że lód nie będzie dostarczony z powodu warunków atmosferycznych i że z tego względu towar może ulec zepsuciu.

Kwestią jest, czy istniejące wytwórnie będą w stanie pokryć zapotrzebowanie sztucznego lodu oraz jaka będzie kalkulacja kosztów dostawy. Sprawa ta jest obecnie w stadium badania i będzie w najbliższym czasie przedmiotem narad zainteresowanych instytucji.

## 10. Technika obliczania kubatury towarów przeznaczonych do przewozu morskim - Z Poradnictwa Hartwiga

W uzupełnieniu naszej notatki zamieszczonej w Biuletynie Ekonomicznym C.Hartwig Nr. X/51, a dotyczącej konieczności pomiaru kubatury w zleceniach Central H.Z. przy towarach wysyła -



żanych drogą morską, oraz na życzenie niektórych Central H.Z. podajemy poniżej pewne szczegóły dotyczące sposobu obliczenia kubatury towarów w zależności od rodzaju opakowania.

Zasadniczo podważanie kubatury jest niezbędne przy ładunkach przestrzennych, t.zw. "measurement cargo", których tona angielska /1016 kg/ mierzy ponad 40 stóp, niemniej jednakże często i przy ładunkach nieprzestrzennych t.zw. "deadweight cargo", mierzących poniżej 40 stóp za tonę angielską. Powody zostały obszerniej omówione w w/w. Biuletynie.

Istnieją wprowadzić wydawnictwa pomocniczo, podające kubaturę towarów w zależności od rodzajów opakowania, a mianowicie oprócz podanych już "Współczynników Przestrzenności" wyd. P.Z.M.O., bardziej szczegółowo wydawnictwo w języku angielskim Captain R.E. Thomas p.t.: "Stowage", uwzględniające poza kubaturą również charakterystyczne cechy towarów i opakowań, niemniej jednak tak jak stwierdza praktyka, istotna kubatura ładunków często różni się od danych zawartych w wspomnianych wydawnictwach.

Dla linii żeglugowych wydawnictwa te służą raczej w celach orientacyjnych i porównawczych, a nie do ustalania kubatury ładunków.

Poniżej podane zasady obliczania kubatury są stosowane przez linie żeglugowe przy ustalaniu wzgl. kontroli wysokości frachtu morskiego i tym samym tak Centrale H.Z., jak i ich dostawcy winni generalnie je stosować przy eksporcie towarów drogą morską.

Przy towarach opakowanych:

- 1/ skrzynie: o ile są to skrzynie standardowe, należy wymierzyć kubaturę jednej skrzyni /szerokość x wysokość x długość/ i pomnożyć przez ilość skrzyń. Natomiast jeżeli skrzynie są różnych wymiarów, należy obliczyć kubaturę poszczególnych skrzyń i po zsumowaniu podać łączną kubaturę całej partii.

Przy skrzyniach o listwach zewnętrznych, należy obliczać kubaturę powiększoną o te listwy i o przestrzeń między listwami. Wskazany jest więc, celem zmniejszenia kubatury, a tym samym kosztów frachtu morskiego, aby budować skrzynie o wewnętrznych, a nie zewnętrznych listwach, przy czym dla wzmocnienia powinny być opasane bandówką.

- 2/ beczki: bez względu na kształt oblicza się podobnie jak walce z tym, że jako średnicę lub promień należy przyjąć najszersze miejsce beczki, powiększone o ewentualnie wystające obręcze.

Wzór objętości: promień x 3.14 x wysokość.

- 3/ bele: o kształtach nieregularnych, oblicza się w podobny sposób, jak beczki, bele graniaste zaś podobnie jak skrzynie.

- 4/ balony szklane: w koszach wiklinowych oblicza się tak jak beczki, z tym, że powinno się obliczać maksymalną szerokość i wysokość. Balony szklane z względu na kształt -



wość struczenia są sztauowane w ładowni statku w jednej górnej warstwie, lub na pokładzie statku, o ile zawierają materiały niebezpieczne. Na balony nie mogą być załadowane jakiegokolwiek inne towary, ani nie może być wykorzystana wolna przestrzeń między balonami.

Przy obliczaniu kubatury beczek, balonów szklanych, bel itp. przy których zasadą jest forma walca, linie żeglugowe nie stosują systemu obliczania "w masie", przez co możnaby zmniejszyć ogólną kubaturę danej partii towaru i wykorzystać wgłębień pomiędzy sztukami. Tłumaczą to tym, że z uwagi na ciężkość i bezpieczeństwo ładunku, poszczególne warstwy i partie towaru muszą być przy sztauowaniu odseperowane w ładowni statku odpowiednim materiałem pomocniczym t.zw. "dunnage" i tym samym nie jest możliwe wykorzystanie ew. wolnych przestrzeni pomiędzy poszczególnymi sztukami.

5/ worki, kartony, puszki i inne towary w opakowaniu, które można ustawić w sztaple - należy wymierzyć kubaturę całego sztapla.

6/ towary luzem: najbardziej odpowiednim sposobem jest wymiarzenie kubatury jednego wagonu lub kontenera i z kolci za stosowanie odpowiedniego mnożnika dla całej partii towaru.

Stwierdzono, że zakłady wytwórcze i przetwórcze nie podają w specyfikacjach wysytkowych łącznej kubatury towaru lub zawartości wagonu, a jedynie ograniczają się do podania samych wymiarów poszczególnych sztuk. Sposób ten powoduje duże trudności dla spedytora, który z kolci musi poświęcić dużo czasu na ustalenie kubatury całej partii. Szczególnie przy partiach towaru ładowanego bezpośrednio na statek, w pośpiechu przy przygotowaniu dokumentów morskich, łatwo jest o pomyłki, co może spowodować dalsze następstwa podane poprzednio.

O ile Centrale H.Z. nie będą w stanie podać kubatury w zleceniu, powinny odpowiednio poinstruować swoich dostawców o konieczności podawania łącznej kubatury w specyfikacjach lub listach ładunkowych, obliczanej w podany wyżej sposób.

Na marginesie powyższego należy nadmienić, że armator przy rezerwowaniu i obliczaniu przestrzeni na statek, dla poszczególnych ładunków, do obliczonej w wyżej podany sposób kubatury, dolicza w zależności od rodzaju towaru 10 - 20% t.z.w. "broken stowage", nie ma to jednakże wpływu na wysokość frachtu morskiego, który jest obliczony od kubatury ustalonej w podany sposób.

"dunnage" - materiały pomocnicze przy sztauowaniu towarów, np. słoma, maty, deski itp.

"broken stowage" - jest to procentowa rezerwa, jaką zastrzega sobie armator, ze względu na możliwość złego załadunku towaru.

10. Nie wyładowanie towarów w porcie przeznaczenia w interpretacji klauzuli "ryzyk wojennych" - "Fairplay" nr.nr. 3.575 i 3.576 z dnia 19.11. i 3.12.1951 r.

Instytut of London Underwriters podaje do wiadomości, że Komitet "od ryzyka wojny" /War Risk Rating Committee/



rozpracował zagadnienie nie wyładowania towarów w porcie przeznaczenia i uzupełnił paroma punktami wstęp do Schematu A i B.

Zmiany odnośnie stawek "od ryzyka wojny" nie dotyczą pokrycia polisy, a jedynie podają nowe metody stosowania stawek, gdy towar nie jest wyładowany w z góry umówionym miejscu przeznaczenia.

Institute War Clauses przewiduje, że ryzyko:

" held be covered at a premium to be arrange in case of deviation or change of voyage, or other variation of the adventure by reason of the exercise of any liberty granted to the ship-owner or charterer under the contract of affreightment, or any omission or error in the description of the interest vessel or voyage."

" będzie pokryte jako premia w wypadku zaistnienia dewiacji albo zmiany podróży, albo innych zmian przedsięwzięcia, wynikłych z praw przyznanych w umowie przewozowej armatorowi lub czarterującemu, albo jakiegos braku lub omyłki w opisie statku lub podróży."

Następny punkt mówi że:

" If the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein such a port or place shall be deemed the final port of discharge for the purpose of this clause".

" Jeżeli umowę przewozową zakończono w innym porcie lub miejscu niż wymieniony w niej port przeznaczenia lub miejsce przeznaczenia, ten port albo to miejsce będą uważane jako ostateczny port wyładunku zgodnie z brzmieniem klauzuli."

" When the cargo is not discharged at originally intended destination, but remains on board for one or more subsequent voyages, then the additional war rate payable shall be 50 per cent of the scale rate for each additional single voyage."

" Gdy towar nie jest wyładowany w z góry uzgodnionym miejscu przeznaczenia, lecz zostaje na pokładzie na okres jednej lub więcej kolejnych podróży, płacić się będzie dodatkową stawkę wojenną w wysokości 50% stawki podstawowej za każdą poszczególną podróż."

Paragraf ten jest niejasny, gdyż nie rozstrzyga, gdzie ostatecznie ma być wyładowany towar. Możliwy jest następujący wariant:

a/ towar nie został wyładowany w z góry wymienionym miejscu przeznaczenia, chociaż statek tam zawinął, a pozostaje dalej na pokładzie na okres jednej lub więcej podróży, ale ostatecznie zostanie jednak wyładowany w tymże porcie.

b/ statek nie zawinął do wymienionego w umowie portu przeznaczenia. Powstałoby pytanie, gdzie zaczęłaby się następna podróż, lub pierwsza z następnych podróży? Towar pozostaje na pokładzie, należałoby więc pokryć jego dalsze ubezpieczenie. Kwestią sporną będzie czy podróż ta zaczęła się już w chwili opuszczenia ostatniego portu, czy zacznie się dopiero w chwili ukończenia podróży przez



statek. Należałoby wyjaśnić, co zgodnie z brzmieniem klauzuli rozumie się pod pojęciem "voyage" - czy tylko ubezpieczoną podróż, czy całą podróż na którą zaangażowano statek /np. podróż określona, paromiesięczna/

Kwestie sporne częściowo wyjaśnia następny paragraf:

" When the cargo is over-carried beyond originally intended port of discharge and subsequently reshipped to original or substituted port of discharge, the additional war rate payable shall be 50 per cent of the scale rate payable for the voyage from port of transshipment to port of discharge."

" Jeżeli ładunek jest przewieziony dalej poza obręb z góry ustalonego portu wyładunku i następnie odwieziony z powrotem do tego samego uzgodnionego albo też do innego portu wyładunku, dodatkowa stawka wojenna będzie opłacona w wysokości 50% stawki podstawowej za podróż z portu przeładunku do portu wyładunku."

### 12. Przepisy załadunku do Kanady - "Deutsche Verkehrszeitung" nr. 95 z dn. 27. listopada 1951 r.

General Steam Navigation Co. zwraca uwagę na to, że przy przesyłkach do miejscowości położonych w głębi kraju, nawet w tym wypadku, gdy przewoźnictwo morskie nie dokonano statkami towarzystwa, a innymi statkami, których armatorzy należą do konferencji żeglarskiej Canadian Westbound Conference, General Steam Navigation Co. może wystąpić konosamenty bezpośrednie: Brema/Hamburg - kanadyjska miejscowość przeznaczenia, przy czym transport od momentu przeładunku w kanadyjskim porcie wyładunku przeprowadza Canadian Pacific Railway Company.

W ten sposób stwarza się dalsze możliwości dla uproszczonej odprawy towarów, przechodzących przez kanadyjskie porty wyładunku i dalszego transportu w głąb kraju do ostatecznego miejsca przeznaczenia, nawet w tym wypadku, gdy fracht kolejowy płatny jest w miejscowości przeznaczenia.

### 13. Możliwości wysyłki ładunków do Paryża za konosamentem bezpośrednim

W związku z przesyłkami kierowanymi bezpośrednio do Paryża na konosamenty bezpośrednie PZM, Szczecin przyjmuje wszelkie przesyłki do Paryża z przeładunkiem w Rouen, wydając wzajemnie konosamenty bezpośrednie. Konosament taki opiewa na port ostateczny Rouen i zawiera następującą klauzulę:

" to be forwarded by rail to Paris at shippers risk but ships-expences",  
lub

" to be forwarded by rail to Le Havre at shippers risk but ships-expences".

W ten sposób zostały ustalone definitywnie możliwości wysyłki towarów do Francji polską linią, co powoduje niewątpliwie oszczędności w dewizach. Należy wszelkie przesyłki przeznaczone do Paryża lub do Le Havre, wysyłane dotychczas via Antwerpia lub Kopenhaga, kierować wyłącznie na Szczecin. Połączenie ze Szczecina jest 2 razy w miesiącu statkiem "Elbląg".



/ "przesłany koleją do Paryża na ryzyko załadowcy, a rachunek statku",

"przesłany koleją do Le Havre na ryzyko załadowcy, a rachunek statku". /

14. Transport towarów łatwopsujących się - "Lloyd Anversois"  
nr. 29.546 z dn. 29.11.

W Penzance odbyło się zebranie jednej z grup Komisji Ekonomicznej Europy opracowującej zagadnienia transportu towarów łatwopsujących się. Wzięło w nim udział około 100 delegatów różnych państw. Na porządku dziennym znajdowały się dwa główne punkty:

- 1/ ujednoczenie opakowania i sposobów transportu. Delegaci przedstawiają w swoich państwach projekty powstałe na tym zebraniu oraz główne zarysy przyszłej umowy międzynarodowej.
- 2/ Uproszczenie formalności na punktach granicznych t.zn. kontroli celnej i jakościowej, co zezwoli na skrócenie czasu trwania transportu, do czego przyczyni się również koordynacja przebiegu międzynarodowych pociągów, przewożących towary łatwopsujące się.

15. Posiedzenie Baltic and International Maritime Conference  
-"Verkehr" nr. 48 z dn. 1. 12.1951 r.

W dniach od 19 - 21 listopada odbyło się zebranie Baltic and International Maritime Conference z udziałem delegatów 25 państw. Tematem obrad była rewizja poszczególnych warunków i klauzul konosamentowych. Debatowano również nad problemem przestoi statków w portach, powodujących wysokie koszty dodatkowe oraz duże trudności w eksploatacji statków.

16. Nadsyłanie zleceń spedycyjnych do Morskich Biur Terenowych - Okólnik nr. 52

W oparciu o wnioski wysunięte przez Morskie Biura Terenowe, Zarząd Hartwiga postanowił ograniczyć ilość kopii poszczególnych zleceń spedycyjnych, wysyłanych przez Centrale Handlu Zagranicznego do Morskich Biur Terenowych.

Okólnik Zarządu nr. 319 z dn. 23.VI.1951 r. -punkt IV. "przesyłki spedycyjne", w podpunkcie "a" m. inn. mówi, że Centrale H.Z. winny przysyłać zlecenia spedycyjne w dwóch egzemplarzach /oryginał i kopia/ do Biur Terenowych Hartwiga.

Obecnie w okólniku nr. 52 z dn. 6. grudnia 1951 r. ostatecznie zdanie ppkt. "a" ma następujące brzmienie:

" Zlecenia spedycyjne należy przysyłać w dwóch egzemplarzach /oryginał i kopia/ tylko do lądowych Biur Terenowych /Katowice, Poznań, Warszawa/. Dla pozostałych Biur t.j. Morskich Biur Terenowych /Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Słupsk/ należy zlecenia spedycyjne przysyłać w jednym egzemplarzu, t.zn. tylko oryginał. "

Powyższa zmiana wchodzi w życie z dniem 10.12.1951r.



17. Otwarcie nowej stacji Sokolany w Czechosłowacji -

"Verkehr" nr.48 z dn.1.12.51.

Z dniem 12 listopada 1951r. otwarto na trasie Barca-Turna nad Bodvou, między stacjami Haniska pri Kosiciach i Velka Ida nową stację Sokolany /oddaloną o 2 km. od stacji Haniska pri Kosiciach i o 4 km. od stacji Velka Ida/. Dla dokonania odprawy celnej podróżnych, bagażu i towarów - ładunków wagonowych dołączanych także z kolejek dowozowych względnie przeładowywanych z magazynów wymagane jest specjalne zezwolenie Okręgowej Dyrekcji CSD w Bratislavie.

18. Zmiany w przewozach towarowych: Polska-Francja "Transport"  
nr.48 z dn.30.11.51r.

Nowo opracowane rozporządzenia reglamentacyjne wykluczają trasę tranzytową via Austria: Lindau-St.Margrethen i ograniczają ruch między Szwajcarią i Francją do punktów granicznych: Bazylea i Genewa. Nie nastąpiły żadne zmiany odnośnie zapłaty kosztów ponoszonych przez nadawcę aż do granicy kraju wysyłającego.

19. Zmiany w przewozach towarowych: Czechosłowacja-Francja  
"Transport" nr.49 z dn.7.12.51r.

Nową jest nowa droga lądowa: Niemcy/Saarland z przejściami granicznymi: Bruchmuhlbach/Eichelscheid. Anuluje się natomiast trasę: Niemcy/Austria/Szwajcaria. Bez ograniczeń można korzystać z niemiecko-belgijskich przejść granicznych: Aachen West i Aachen Sud/Montzen, anulowane natomiast punkt graniczny Aachen Sud/Hergenrath. Jako szwajcarsko-francuskie punkty graniczne dozwolone są Bazylea i Genewa.

20. Ruch towarowy: Rumunia-Francja. Dwa nowe szlaki komunikacyjne  
via Czechosłowacja - "Transport" nr.48 z dn.30.11.51r.

Zgodnie z nowo opracowanymi rozporządzeniami reglamentacyjnymi podejmuje się przewóz towarów przez główne punkty graniczne dla przesyłek towarowych na trasie: Węgry/Czechosłowacja/Niemcy, zaś na trasie: Niemcy - Francja ogranicza się przewóz do jednego przejścia via Kehl. Przy przesyłkach Szwajcaria - Francja ogranicza się trasę do przejść via Bazylea i Genewa.

21. Zmiany w Jednolitej Taryfie Tranzytowej na Węgrzech  
"Transport" nr.49 z dn.7.12.51.

Z ważnością od dn.25 listopada 1951r. na skutek otwarcia nowej linii Aszod - Vac, skrócono odległości w km. między punktem granicznym Szob Chlaba z jednej strony i punktami granicznymi Lokoshaza/Curtici Biharkeresztes/Episcopia Bihorului, Vyirabrany/Valea lui Mihai i Zahony z drugiej strony.

Z dniem 1 grudnia 1951r. otwarto dla międzynarodowych przewozów kolejowych węgiersko-rumuńskie punkty graniczne: Kote-gyan/Salonta i Agerdomajor/Carei.



## 22. Reforma taryfy we Włoszech --"Transport" 48/30.11.1951 r.

Nie można w tej chwili jeszcze dokładnie powiedzieć, kiedy zostanie ostatecznie wprowadzona nowa taryfa kolejowa, prawdopodobnie z dniem 1. stycznia 1952 r. Według otrzymanych informacji wprowadzone będą pewne poprawki w omawianym projekcie nowej taryfy. Mówiono o zniesieniu wszystkich udogodnień dla eksportu włoskiego, co wywołuje duże zainteresowanie wśród eksporterów i miałoby poważny wpływ na ceny artykułów eksportowanych.

Dla towarów eksportowanych ma się wprowadzić specjalną taryfę eksportową i to

- taryfa wyjątkowa nr. 251 - dla wszelkiego rodzaju towarów eksportowanych drogami lądowymi - Dla niektórych towarów przewiduje się zniżkę od 14 - 25%.
- taryfa wyjątkowa nr. 252 - dla wszelkiego rodzaju towarów eksportowanych przez porty morskie - Dla niektórych towarów przewiduje się zniżkę od 10 - 15%.
- taryfa wyjątkowa nr. 253 - dla towarów tranzytowych stosuje się taryfę nr. 251 - stawki wewnątrzne od 20 - 40% wyższe. Dla relacji narażonych na silną konkurencję przewiduje się zniżki i udogodnienia.

## 23. Jednolita Taryfa Tranzytowa w Międzynarodowym Ruchu Towarowym - "Deutsche Verkehrszeitung" nr. 94/23.11.1951 r.

Jednolita Taryfa Tranzytowa /JTT/ i Międzynarodowe Gruposowe Saobszczenija /MGS/ posiadają istotne znaczenie dla międzynarodowego ruchu kolejowego, a przede wszystkim regulują stan prawny wobec T.M.T. i stosowanych taryf.

Przez przyjęcie M.G.S. przez państwa Demokracji Ludowej a więc przez przystąpienie do Międzynarodowej Konwencji Kolejowej szczególnie Zarządy Kolei nie potrzebują nadal ogłaszać taryf obwieszczeniowych, dotyczących komunikacji pomiędzy zrzeszonymi w M.G.S. kolejami.

W celu skoordynowania ruchu tranzytowego państw Demokracji Ludowych opracowano jednolitą taryfę tranzytową z ogólnym podziałem towarów i jednolitymi stawkami tono-kilometrowymi dla wszystkich państw tranzytowych, w granicach ich obszaru.

JTT podaje stawki w rublach, jako walucie związkowej. Przy odprawie przesyłek przelicza się stawki na walutę danego kraju. JTT nie posiada poziomego zróżnicowania stawek dla cięższych przesyłek. Jedynie przesyłki drobnicowe otrzymują 50% dodatek. JTT nie zawiera również żadnych zróżnicowań odległościowych przy dłuższych trasach, a więc pierwsze 10 km. drogi płać taką samą stawkę jak i ostatnie 10 km. drogi. Przy obliczeniach frachtu jako wagę minimalną przyjmuje się 100 kg. - przy przesyłkach do 10 ton wagę przekracza się do 100 kg., przy przesyłkach ponad 10 ton do 1.000 kg.



Zamiat stosowanych powszechnie zróżnicowanych stawek frachtowych dla wagonów do i 15 ton ustalono dla poszczególnych towarów normy wagowe / waga minimalna dla ładunków całowagonowych/. Przy korzystaniu z wagonów o nośności od 20 ton dolicza się dopłatę do frachtu w wysokości od 25 - 200 %.

Odległości tras tranzytowych w poszczególnych krajach zazwyczaj się wzdłuż lub w górę i to: do 4 km - w dół do pełnych 10 km., powyżej 5 km. - w górę do pełnych 10 km.

Przy bezpośrednich przesyłkach tranzytowych w liście przewozowym żądać można przewozów kombinowanych, przy czym zmiana rodzaju przewozu dotyczyć może przebiegu w granicach jednego państwa., np. raz jako przesyłka pospieszna, przez drugi kraj jako przesyłka zwyczajna.

Nie ma różnic w wysokości stawek za wagony kryte czy otwarte, nie dolicza się żadnych specjalnych opłat za wagony-cystrykany, żadnych specjalnych opłat za zwrotne przesyłki pustych wagonów prywatnych.

JIT jest instrumentem polityki taryfowej i ma znaczenie historyczne. Koła kompetentne przekonane są, że kraje Zachodniej Europy wprowadzą u siebie podobną jednolitą taryfę tranzytową.

Dla zobrazowania jaką należy stosować taryfę, lub konwencję podaje się poniższy schemat sytuacji, jaka w chwili obecnej istnieje na odcinku przewozów kolejowych w Europie:

|                 |                        |   |                      |   |
|-----------------|------------------------|---|----------------------|---|
| Kraj odbioru: → | : Kraj należący do     | : | Kraj należący do     | : |
| wysyłający: →   | : T. M. T.             | : | M. G. S.             | : |
| -----           |                        |   |                      |   |
| Kraj należący   | : T. M. T.             | : | . wg. bezpośredniej  | : |
| do T. M. T.     | :                      | : | taryfy obwiesz. TMT  | : |
| :               | :                      | : | . brak bezpośredniej | : |
| :               | :                      | : | taryfy obwiesz. MGS  | : |
| -----           |                        |   |                      |   |
| Kraj należący   | : . wg. bezpośredniej  | : | M. G. S.             | : |
| do M. G. S.     | : taryfy obwiesz. TMT  | : | :                    | : |
| :               | : . brak bezpośredniej | : | :                    | : |
| :               | : taryfy obwiesz. MGS  | : | :                    | : |
| -----           |                        |   |                      |   |

#### 24. Uwagi dotyczące projektowanej rewizji T.M.T.

/Taryfa Międzynarodowa na Przewóz Towarów Kolejowymi Żelaznymi /

Ostatnio przeprowadzona rewizja T.M.T. odbyła się w roku 1933 w Rzymie. Ponieważ zagadnienie nowej rewizji jest ostatnio szeroko dyskutowane, powołano Konferencję Rewizyjną, której dwumiesięczne obrady wywołały żywą krytykę. Przyszłe zebranie Konferencji Rewizyjnej odbędzie się w 1952 roku.

Na nadzwyczajnej Konferencji Rewizyjnej T.M.T., która odbyła się w maju 1950 r. w Bernie, uchwalono powołanie Komitetów



Doradczych z poszczególnych krajów współpracujących z Konferencją dla rozpracowania pewnych zagadnień. Poszczególne kraje mogą wnosić projekty poprawek lub zmian T.M.T., które następnie zostają rozpracowane w Komitetach Doradczych. Np. ostatnio Austria wysunęła zagadnienie jak rozwiązać następujący problem: przy przesyłce pospiesznej nie został zachowany termin dostawy nawet taki, który obowiązuje dla przesyłek zwykłych? Czy wówczas kolej zobowiązana jest oprócz odszkodowania z tytułu przekroczenia dostawy wypłacić również różnicę zachodzącą między frachtem płatnym za przesyłkę pospieszną, a za przesyłkę zwykłą. Austria zaproponowała również znaczne skrócenie terminu dostawy. Projekt ten został dotychczas przyjęty częściowo, tylko odnośnie czasokresu odprawy przesyłek pospiesznych, które skrócono z jednego dnia do dwunastu godzin i czasu przewozu dla przesyłek zwykłych, gdzie zamiast 150 km/dzień ustalono 200 km. na dzień. Nadto po rozpatrzeniu ustalono że: wysyłający będzie miał prawo - chyba że przeciwstawia się temu prawodawstwo danego kraju - przeprowadzać we własnym zakresie oclenie towaru w czasie podróży i opłacać cło. Prawo to może przelać na swego zleceniobiorcę, którego wymienia imiennie w liście przewozowym.

Obrazowano również nad prawem odbiorcy do wydawania dodatkowych zleceń, w wypadku zaistnienia pewnych okoliczności. Uważano, że należy odbiorcy umożliwić dodatkową zmianę umowy frachtowej - bliższe szczegóły muszą jeszcze pozostać w rozpracowaniu. Ponadto omawiano przeprocowanie art. 10, dotyczącego przepisów drogowych i taryf, które należy zastosować. Również i tutaj zaznaczyła się tendencja rozpatrywania go z punktu widzenia interesu i korzyści frachtującego przedsiębiorcy. Ostateczne rozstrzygnięcie tego zagadnienia jeszcze nie nastąpiło. Usunięto również niewygodny przepis TMT postanawiający, że kolej ma prawo zbadać przesyłkę odnośnie zawartości i wagi również w czasie podróży; przy wykonywaniu tych czynności okres dostawy zostaje zawieszony. W przypadku przerwania okresu dostawy będzie mogło nastąpić odchylenie od danych zamieszczonych w liście przewozowym, a nie jak dotychczas nawet wówczas, gdy nie wykryto żadnych nieścisłości. Inowacją jest nowe ujęcie art. 27 i 28, co do zakresu odpowiedzialności kolei i co do ograniczenia go. Opracowano trzy nowe art., a mianowicie:

- 1/ dotyczący zakresu odpowiedzialności kolei,
- 2/ dotyczący dowiedzenia zaistniałej szkody,
- 3/ dotyczący wypadku zaistnienia domniemania odnośnie ponownego nadania przesyłki.

Rozstrzygnięto istniejące od 50 lat, sporne pytanie, dotyczące taryfy, którą należy zastosować w wypadku, gdy fracht obliczany jest oddzielnie za poszczególne odcinki drogi. Zwrócono przy tym uwagę na orzeczenie Najwyższego Sądu we Wiedniu z 1933 r. i przyjęto projekt wysunięty przez delegatów austriackich. Art. 9 będzie obecnie brzmiał jak następuje:



" Fracht i opłaty dodatkowe winny być obliczane wg. obowiązującej w granicach jednego państwa, prawnie i należyście ogłoszonej taryfy, obowiązującej w dniu zawarcia umowy o przewóz. Obowiązuje to również w tych wypadkach, gdy na skutek podania wysyłającego lub w wypadku braku bezpośredniej taryfy między stacją wysyłki i przeznaczenia, fracht będzie obliczany oddzielnie na poszczególne odcinki trasy."

Analogiczne zarządzenie wydano ośnośnie wypadków dalszej przesyłki albo przesyłki zwrotnej wykonanej na mocy dodatkowego zlecenia.

Przebuduje się również poważne inowacje na odcinku transportu morskiego kolej - morze, które zostaną omówione w przyszłości.

## 25. Kontener w międzynarodowym transporcie lądowym ..

Problem międzynarodowego transportu kontenerów w przewozie morskim był już parokrotnie omawiany na łamach naszego Biuletynu. Obecnie podamy parę uwag o możliwościach praktycznego zastosowania kontenerów w międzynarodowym transporcie lądowym. Rozważając to zagadnienie należy najpierw zastanowić się nad ośnośnymi przepisami poszczególnych europejskich Zarządów Kolei. Przepisy te są bardzo różnorodne i stwarzają znaczne różnice warunków przewozu na terenie poszczególnych państw. Nie przemkądza to jednak przy przewozie kontenerów, a każdy międzynarodowy taryfista przyzwyczajony jest do różnorodności systemów i przepisów taryfowych. I tak np. Przepisy kolei holenderskich przy kontenerze wielkości 1 m<sup>3</sup> obliczają fracht za minimum 150 kg., podczas gdy sąsiednie koleje niemieckie tylko za 100 kg. Jest to różnica nie mająca specjalnego znaczenia. Inaczej jest przy dużych kontenerach, a szczególnie w przepisach dotyczących opłat za fracht przy przewozie prywatnych kontenerów.

W naszym artykule ze względu na ograniczoną ilość miejsca nie będziemy przedstawiać przepisów obliczania frachtów za przewóz kontenerów w poszczególnych państwach europejskich, natomiast zwrócimy uwagę na przepisy, które w najbliższej przyszłości mogą mieć zasadnicze znaczenie dla międzynarodowego rozwoju transportu kontenerów, tak z punktu widzenia użytkowników jak i przewoźnika t.j. kolei.

Ekspenci-praktycy dawno uznali, że duże kontenery są jednym z najważniejszych środków usprawnienia systemu przewozu towarów. Teoretyczne i praktyczne rozwiązania z punktu widzenia opłacalności, wciąż jeszcze nie zapewniają korzystnych wyników. Ośnośnie planu uruchomienia specjalnych pociągów - kontenerów stwierdzają następujące fakty:

a/ nowoczesny kontener duży jest pomyślany jako ruchoma część wagonu kolejowego albo samochodu i jest przeznaczony do tego, aby przejąć towary w miejscu wysyłki i dostawić je odbiorcy bez specjalnego przeładunku towaru przewożonego. Sam kontener łącznie ze swoim ładunkiem jest naturalnie przeladowany z jednego środka transportowego na drugi,



jak np. z wozu na samochód, co jest umożliwione dzięki odpowiednim urządzeniom przeładunkowym, np. małe ruchome dźwigi.

b/ kontener załadowany u wytwórcy, a wyładowany przez odbiorcę, zezwala załadowcy na lżejsze opakowanie towaru, a w niektórych wypadkach na przesyłkę towaru nieopakowanego. Posa tym w czasie drogi kontener chroni w znacznym stopniu towar przed wstrząsami i uszkodzeniami, a więc towar jest odpowiednio zabezpieczony przy równoczesnym zaoszczędzaniu kosztów opakowania.

c/ duży kontener przedstawia wszelkie udogodnienia, małej odobnionej ładowni o pojemności od 3 m<sup>3</sup> do 18 m<sup>3</sup> - zgodnie z ogólnie przyjętą definicją. Może też być użyteczny dla przesyłek zbiorczych, szczególnie wtedy, jeżeli załadowca chce sobie zarezerwować określoną przestrzeń ładowną i podać opo- sób jej wykorzystania tak dalece, aby to wystarczyło tylko dla celów taryfikacyjnych.

Omawiając powyższe właściwości i udogodnienia przy zastoso- waniu dużych kontenerów, omówimy obecnie podstawy ich zastoso- wania w międzynarodowym transporcie i możliwości rozwoju. Kole- je bardziej lub mniej intensywnie dążyły do wprowadzenia dużych kontenerów, w pierwszym rzędzie jako środka do walki konkuren- cyjnej. Niestety zaniedbano przy tym parę punktów, które mogą mieć specjalne znaczenie dla przyszłego międzynarodowego roz- woju obrotu kontenerów. Do najwrażliwszych momentów należy tutaj zagadnienie dużych kontenerów, stanowiących własność prywatną.

//Za kontenery prywatne uważa się te, które nie są własnością koleji.// Poszczególne koleje europejskie bardzo różnorodnie ustosunkowały się do tychże. Podamy parę przykładów:

1/ obliczanie frachtu jak za zwykłe opakowanie, tak dla konte- nera załadowanego jak i pustego, t.zn. żadnych udogodnień w stosunku do zwykłej skrzyni / w praktyce stosowane przez ko- leje holenderskie i czechosłowackie/;

2/ obliczenie frachtu jak za duże kontenery stanowiące włas- ność kolei, t.zn. bez uwzględnienia wagi własnej kontenera - pustego lub pustego kontenera przy obliczaniu frachtu za prze- wóz /przepis kolei belgijskich/;

Między tymi dwoma krańcowymi rozwiązaniami stosowane są róż- norodne sposoby obliczania frachtu, które mogą być następu- jąco scharakteryzowane:

3/ przy kontenerach załadowanych nie wliczanie wagi własnej kontenera, t.zn. przepisy jak dla kontenerów stanowiących własność kolei. Przy dostawie kontenerów próżnych oblicza- nie frachtu za pełną wagę własnej kontenera, tak jak przy używanych środkach opakowania /przepis kolei luksemburskiej/;

4/ Nie zaliczenie wagi własnej kontenera załadowanego, o ile nie przekroczył pewnej ustalonej wagi maksymalnej. W razie przekroczenia określonej wagi maksymalnej dolicza się do frachtu pełną wagę. Za kontenery puste obliczenie frachtu za pełną wagę własnej. /Obecny przepis kolei niemieckich, obowiązujący jednak tylko dla dużych kontenerów "prywatnych", dopuszczonych przez koleje zagraniczne./



- 5/ Obliczenie frachtu za wagę brutto załadowanego kontenera, zmniejszone o pewien określony procent. Przy przesyłce pustych kontenerów, obliczenie frachtu za wagę własną wg. specjalnej listy stawek / przepisy kolei francuskich i Zagłębia Saary/.
- 6/ Przy pełnych kontenerach nie pobiera się opłat frachtowych za wagę własną kontenera. Przy pustych kontenerach pobiera się stawkę 50% opłat obowiązujących dla kontenerów stanowiących własność kolei /przepis kolei norweskich/.
- 7/ Obliczenie frachtu za wagę brutto załadowanego kontenera. Przy przesyłce pustych kontenerów fracht oblicza się za wagę własną wg. specjalnych stawek taryfowych /przepis kolei niemieckich/.
- 8/ Przy kontenerach załadowanych nie pobiera się opłaty frachtowej za wagę własną kontenera, przy przesyłce kontenerów pustych wg. jednolitej ustalonej stawki /przepis kolei węgierskich/.

Koleje austriackie dotychczas nie ujęły w stawkach taryfowych "prywatnych" kontenerów o normalnych wymiarach. Dla specjalnych kontenerów natomiast przewidziane są pewne ułatwienia.

Wszystkie wyżej wymienione sposoby stwarzają specjalny rodzaj obliczenia frachtu za przewóz dużych kontenerów, stanowiących własność "prywatną", a częściowo nawet przewidują osobne stawki frachtowe. Odnaczają się taką różnorodnością i zróżnicowaniem, że międzynarodowemu taryfiście trudno jest odpowiedzieć, czy w transporcie międzynarodowym opłaca się je wogóle stosować. Należy się zastanowić, czy nie można zmienić ten stan rzeczy, tym bardziej że między wszystkimi zainteresowanymi w międzynarodowym transporcie dużych kontenerów, szczególne zainteresowanie okazują właśnie koleje. Gdyby jednak ustalono przy obliczaniu frachtów jednolite stawki frachtowe, uznane przez wszystkich ekspertów /jak to sprecyzowaliśmy w punkcie "a"/, wówczas nasunęłyby się zadziwiające proste rozwiązania. Ponieważ duży kontener "prywatny" stanowi niestety ruchomą część wagonu, która w czasie przewozu kolejowego winna stanowić całość z wagonem, na który jest załadowany, stosowano są stale przepisy dla przesyłek całowagonowych - oznacza to też, np. zastosowanie w całym zakresie przepisów taryfowych dla wagonów prywatnych. Przez takie rozwiązanie koleje udowodniłyby, że uznają nowoczesny przewóz kontenerami, także pod postacią przerzutu kontenerów "prywatnych", tym samym on jest wręczewistości, t.zn. nowoczesnym sposobem transportu całowagonowego dla przewozu "dom - dom" przesyłek wagi średniej, t.zn. od 1 - 12 ton. Aby uniknąć nieporozumień lub zarzutów niedokładnego ujęcia zwraca się uwagę na to, że pod określeniem nowoczesny kontener duży rozumie się kontenery bez własnego napędu mechanicznego, które mogą być również stosowane jako przyczepy samochodowe. Przewóz kontenerami rzeczywiście skonstruowanymi jako przyczepy samochodowe jest stosowany we Francji i Stanach Zjednoczonych. Jego techniczne i handlowe podstawy odbiegają jednak w wielu punktach od omawianych tutaj przesyłek. Należy zwrócić m. inn. uwagę na trudności powstające przez ścisłe ograniczenie wielkości, związane z dopasowaniem przyczep -kontenerów do wagonów kolei europejskich.

Gdyby przepisy taryfowe dla nowoczesnych "prywatnych" kontenerów dużych były identyczne z przepisami dla wagonów prywatnych, uzyskałoby się dzięki temu pewne usprawnienia, przyno-



szące w dużej mierze postęp międzynarodowego przewoźnictwa dużych kontenerów. Tak samo zakres i przepisy dopuszczenia do przewożenia wozu "prywatnych" kontenerów dużych byłyby określone przez w.w. warunki, gdyż byłyby te same co dla wagonów prywatnych. Nie można uważać, że koleje będą się opierać na różnorodnych i skomplikowanych przepisach. Przy doświadczeniach z wagonami prywatnymi byłoby jednak koniecznym silne wystąpienie ze strony klienta odnośnie swoich żądań w tym kierunku. Może nawet byłoby wskazane, aby międzynarodowa organizacja zainteresowanych w przewoźnictwie wagonami prywatnymi przejęła również zagadnienie kontenerów "prywatnych", tym bardziej że nowoczesny kontener duży praktycznie stanowi nowy model konstrukcji wagonu. Odnośnie dużych kontenerów stanowiących kwasność kolei, proponowana przez nas "podstawowa stawka wagonowa" winna oznaczać, że koleje musiałyby zrezygnować z pobierania ogólnych opłat za wynajem dużych kontenerów. To nie przedstawiałoby specjalnie wielkiego ryzyka i nie wymagałoby znacznej straty finansowej. Tym bardziej, że jak wykazali eksperci, budowa i utrzymanie nowoczesnego dużego kontenera jest tańsza jak dotychczas używanie szeregi wagonowych. Odnośnie kosztów, które powstają dla użytkowników dużych kontenerów, pobierana opłata nie mogłaby być niczym innym, jak oprocentowaniem i amortyzacją za tę część kosztów budowy, o którą przekracza wyposażenie wagonu dla kontenerów koszty normalnego, krytego wagonu towarowego. Poza tym nie należy uważać, że modernizacja jaką wprowadza kontener w życie kolei upoważnia do stosowania dodatkowych opłat.

Jeżeli chodzi o małe kontenery sprawa zasadniczo przedstawia się inaczej niż przy dużych. Przede wszystkim nie za-chodzi punkt "a" omawiany przy dużych kontenerach, wg. którego kontener tworzy całość ze swym środkiem przewozowym w czasie transportu. Mały kontener łącznie z innymi kontenerami lub sztukami tworzy ładunek danego środka transportowego. Należy się tutaj liczyć, że znacznie większym zużyciem jak przy kontenerach dużych, a w związku z tym zupełnie inną konstrukcją techniczną. Własności charakterystyczne małego kontenera można określić:

- a/ według obecnie stosowanych definicji mały kontener jest opakowaniem znormalizowanym, stanowiącym własność kolei lub osób prywatnych, o pojemności od 1 - 3 m<sup>3</sup>, nośności 1 tony.
- b/ małe kontenery umożliwiają lżejsze i tańsze opakowanie przewożonych towarów, w niektórych wypadkach nawet zupełnie zlikwidowanie go, ponieważ tak samo jak kontenery duże są załadowane przez wysyłającego i wyładowane dopiero przez odbiorcę. Przewożony towar jest więc chroniony mimo bardzo niskich kosztów opakowania. Mały kontener przy konstrukcji obecnie stosowanej nie może być uważany jako środek wiążący kolej i auto i to z następujących względów: małe kontenery popierane przez kolej o pojemności od 1 - 3 m<sup>3</sup> zezwalają w stanie załadowanym na sztaplowanie i przewożenie w przetransporcie, a w stanie pustym dają się rozkładać, pozwalając na oszczędność miejsca. Przy przewoźnictwie autami jako załadowane lub puste, zabierają zbyt wiele cennej przestrzeni ładownej. Oprócz tego ich waga własna od 250 - 300 kg. jest dość wysoka. Przy przewoźnictwie kolejami cechy te nie występują specjalnie ujemnie, ponieważ małe kontenery są prawie zawsze uważane za drobnicę i kolej może



wykorzystać wagony drobnicowe tak co do przestrzeni ładownej jak i nośności. Oprócz tego koleje stosując szeroko przewóz małymi kontenerami używają przede wszystkim prawie wyłącznie kontenerów stanowiących ich własność. Mogą nimi dowolnie rozporządzać. Przy ściśle określonej liczbie kontenerów konieczne przebiegi próżne są w praktyce minimalne. Strata przestrzeni ładownej ze względu na brakującą możliwość składowania małych kontenerów, w przebiegu próżnym nie gra większej roli przy ruchu kolejowym. Łatwo stąd wywnioskować, że stosunek kolei do prywatnych, małych kontenerów jest pełen rezerwy. Duża ilość takich kontenerów, które stale i przeważnie puste muszą powrócić do punktu wyjściowego, spowodowałyby dla kolei ciężkie do zniesienia koszty dodatkowe, gdyż straconoby za wiele cennej przestrzeni ładownej. Dalej wynika z tego, że kontenery kolejowe o dotychczas stosowanym sposobie budowy nawet przy małych przebiegach próbnym nie mogą być stosowane w nieograniczonym zakresie, ponieważ wykorzystanie kolejowych wagonów drobnicowych byłoby niewystarczające. Wynalezienie właściwego rozwiązania będzie dopiero możliwe w oparciu się o praktykę poszczególnych zarządów kolei. Za ważne punkty można uważać: w przeciwieństwie do dużych kontenerów, granice rozwoju zastosowań małych kontenerów są bardzo ograniczone przez dotychczas stosowane przepisy kolejowe. Dalszy postęp w rozwoju kontenerów wydaje się możliwym tylko wówczas, gdy będą stosowane małe kontenery, dające się składać bez zarzutu z punktu widzenia technicznego i przewyciężyć się marnotrawstwu przestrzeni ładownej, zdarzające się obecnie.

Zadawalające rozwiązanie techniczne zostało wynalezione i praktycznie zastosowane w paru państwach europejskich. Są to małe kontenery zbudowane z metali lekkich lub kombinacji drewna z metalem, dające się rozkładać, o pojemności 1/2 m.3 lub mniej. Przy większej pojemności są do przewyciężenia większe trudności techniczne. Należy powiedzieć, że rozwiązanie problemu kontenerów składanych przeprowadzone technicznie bez zarzutu, z punktu widzenia wymagań handlowo-transportowych i przy zachowaniu długotrwałej zdolności użytkowej nie jest łatwe. Także wybór rozmiarów nasuwa pewne trudności. Ponieważ chodzi o opakowanie stałe, mające zastąpić dotychczas stosowane środki opakowań, będą tutaj wymagane różnorodne wykonania i wielkości, specjalne materiały i urządzenia przy konstrukcji samych skrzynek. Ta różnorodność życzeń, przy pewnym uzgodnieniu z klientami da się sprowadzić do wspólnego mianownika, przez co będzie można osiągnąć daleko idące ograniczenia typów kontenerów, mające zasadnicze znaczenie. Istnieje jeszcze niebezpieczna przeszkoda, natury "taryfowej", za jaką uchodzi określenie "taryfikacja środków opakowania". Z pewnością taryfiści załodowców przy przewozie pustych kontenerów, będą dążyli, aby każdemu rodzajowi trwałego opakowania przyznane były udogodnienia w stosunku do obecnych stawek taryfowych za środki opakowania wzgl. używane środki opakowania. Mimo tego należy zapytać w jaki sposób mogłoby być poparty rozwój małych kontenerów i od strony taryf. Wydaje się, że dla przewoźnika nie będzie zbyt wielkim obciążeniem wyrażenie zgody na przewóz zwrotny kontenerów składanych wolny od opłaty frachtowej, tak ze względu na oszczędne zużycie przestrzeni ładownej i na niską wagę, jak też na dotychczasowe zarządzenia. Czy nie należałoby w tym wypadku odsunąć wątpliwości i raczej pomyśleć o korzyściach, jakie uzyskuje się przy przewozie towarów w dobrym, mocnym i znormalizowanym opakowaniu. Oszczędności, jakie uzyskuje



się na tej drodze, tak ze względu na przestrzeń załadowczą jak również na ochronę towaru przed ryzykiem uszkodzenia - mogłyby być znacznie wyższe niż koszty dodatkowe wynikające przy zastosowaniu projektowanego uregulowania sprawy.

Dojdziemy więc do wniosku, że duży kontener jest jednym z najodpowiedniejszych środków dla polepszenia systemu transportu towarowego, a dalszy sukcesywny rozwój małych kontenerów zyska większe znaczenie z momentem przystosowania ich do składowania.

## 26. Rewizja Konwencji Warszawskiej /"Transport" 49/7.12.51 r.

Na posiedzeniu Komitetu Prawniczego I.A.T.A., które odbyło się przed paru tygodniami w Madrycie, przedyskutowano zagadnienie rewizji Konwencji Warszawskiej odnośnie odpowiedzialności przewoźnika w transporcie lotniczym. Między innymi postanowiono:

- 1/ Konwencja Warszawska ma być stosowana dla wszystkich międzynarodowych transportów lotniczych, a nie tylko dla transportów między krajami należącymi do Konwencji,
- 2/ dokumenty przewozowe mają być na nowo opracowane w celu uproszczenia. Specjalna Podkomisja ma debatować nad sporządzeniem przenośnych, indosowanych dokumentów frachtowych,
- 3/ Ustanowiono specjalne przepisy umowne, określające odpowiedzialność przewożonych towarów za koszty frachtu.

Następne posiedzenie Komitetu Prawniczego I.A.T.A. odbędzie się w Paryżu w 1952 roku, gdzie nastąpi esłateczna rewizja Konwencji Warszawskiej.

## 27. Utworzenie Międzynarodowego Stowarzyszenia Maklerów Transportu Lotniczego -"Transport" 47/ 30.11.1951 r.

W połowie listopada na Kongresie w Paryżu powołano do życia Międzynarodowe Stowarzyszenie Maklerów Transportu Lotniczego /International Aircraft Broker's Association. Jako cel działania Stowarzyszenie stawia sobie następujące zadania:

- a/ stworzyć warunki ścisłej współpracy między maklerami transportu lotniczego w skali międzynarodowej,
- b/ podnieść poziom pracy zawodowej,
- c/ opracować jednolite dokumenty dla transportu lotniczego,
- d/ zwiększyć ilość zacierterowań,
- e/ nawiązać kontakt z władzami i organizacjami pokrownymi.

Siedzibą Stowarzyszenia będzie Paryż. Podczas Kongresu do Stowarzyszenia przystąpili przedstawiciele wielu firm maklerskich. W skład zarządu Stowarzyszenia weszli przedstawiciele następujących państw: W. Brytanii, Norwegii, Szwecji, Francji, Holandii, Włoch, Danii, Niemiec, Belgii i Finlandii.

...



38