

BIULETYN

INFORMACYJNY C. HARTWIG S. A.

Redakcja i administracja: Gdynia, Rotterdamska 3 - Tel. Centrala wewn.: 19-31 - 19-37 - S. S. W. I.
Wydawca: C. Hartwig S. A. Dyr. Morska

Tylko do użytku służbowego - bez prawa publikacji.

Numer: II.

Gdynia, dn. 20 lutego 1951r.

L. P.	Treść	Strona
1.	Biuletyn Rynku Frachtowego	1.
2.	Konten znowu otwarty dla żeglugi świątowej	10.
3.	Norweska strefa wolnocłowa w porcie Palermo	10.
	Przywóz mienia przosiedleńczego do Izraela	10.
5.	Przepisy zakładowe do Islandii	10.
6.	Legalizacja konsularna manifestów i kenosamentów przesyłek do Argentyny	11.
7.	Przepisy dot. znakowania przesyłek drutu, żelaza i stali do Karachi, Płd. i Wsch. Afryki przez Płd. Ameryki.	11.
8.	Transport towarów niebezpiecznych drogami lądowymi i wodnymi	12.
9.	Institute Cargo Clauses /All Risks/	15.
10.	Odpowiedzialność za szturowanie	16.
11.	Kenosament czarterowy	19.
12.	Transport kolejowy w Z.S.R.R.	25.



1. Biuletyn rynku frachtowego.

/" Fairplay" nr.nr. 3.551 i 3.552 - "Lloyd Anversois " nr.nr. 29.292, 29.294, 29.296, 29.297 - "Daily Freight Register" nr.nr. 15.574 - 15.581./.

Wiadomości ogólne:

Na rynku frachtowym w ciągu ostatnich dwóch tygodni zmniejszyła się ilość zawartych tranzakcji. Charterujący nie chcą charterować po starych stawkach, a armatorzy nie godzą się na stawki niższe, co z kolei wywołuje za- stój na rynku. Ciągłe odczuwa się brak dostatecznej ilości tonażu, szczególnie dla przewozów węgla, zboża amerykańskiego i cukru z Kuby. Największym zainteresowaniem cieszą się podróże na maj/czerwiec br. Na rynku europejskim występują przede wszystkim kraje kontynentalne, charterując tonaż na przewozy węgla amerykańskiego. Wydaje się, że ciągły popyt na tonaż chroni przed zbyt gwałtownymi obniżkami stawek frachtowych.

Stawki frachtowe przez krótki okres czasu utrzymały się na starym poziomie, ale już od tygodnia wykazują tendencję zniżkową nieomal we wszystkich relacjach. Zniżki wstępują przede wszystkim dla przewozów zboża z rynku australijskiego, amerykańskiego /Płn. Pacyfik - pszenica i jęczmień/, cukru z Kuby oraz węgla z St. Zjedn. Utrzymały się stawki na Morzu Czarnym, gdzie zaznacza się jedynie bardzo lekka obniżka.

Linie regularne biorą potrzebny tonaż dodatkowy w "time-charter". Charteruje się statki na dłuższe okresy czasu do 3, do 12, a nawet do 15 miesięcy, z dostawą do Zjedn. Królestwa/Kontynentu, do portów amerykańskich na północ od przylądka de Hatteras, oraz do pld. Afryki. Jako ciekawą podaje się kontrakt: na dostawę do Japonii - dostawa zarobna Bordeaux/Hamburg/Szczecin Range po staw- ce sh. 40/- za tonę - natychmiast.

Konferencje żeglugowe nadal notują wyższe stawki konferencyjnych. Od dnia 1. marca br. wyższe stawki w relacji Zjedn. Królestwo - India i spowrotem o 25%. Stawki za przewozy z i do portów Kalkutty i Chittagongu ustalone będą od dnia 9.III.br. Dla relacji tej jest to pierwsza ogólna podwyżka stawek frachtowych od 1940 r. Konferencje żeglugowe North Atlantic United Kingdom Freight Co. i Canadian United Kingdom Eastbound Conference podwyższyły stawki o 15% z dniem 1. kwietnia 1951 r. Z dniem 1. marca 1951 r. zwiększa o 10% stawki frachtowe za przewozy z portów Recife/Porto Alegre Rio Grande de Sul do Europy podaje konferencja żeglugowa Homeward Freight Conference Brazil/Europe Steamship Lines/.

Rynek europejski :

Na bałtyckim rynku frachtowym panuje nadal ożywienie. Mówi się o zacierterowaniu jednostki 5.200 ton na przewóz węgla w pierwszej połowie marca z portów polskich do Włoch Zach. po stawce sh. 55/6 za tonę. Na angielski rynek węglowy napływają zamówienia na przewozy węgla do Ameryki Płd. Portugalii, Hiszpanii, Płn. Francji oraz państw skandynawskich. Czarteruje się małe jednostki na przewozy koks. Zacierterowano m. inn. 2 małe jednostki na przewozy z Zjedn. Królestwa do Malty - luty/marzec, oraz dalszą jednostkę na węgiel do Huelvy. Za transport cementu z Tamizy do Malty płacono stawkę sh. 45/- za tonę. Zacierterowano tonaż na przewóz rud żelaznych między Le Folaise i Antwerpia, na przewóz jęczmienia z Suzy do Rotterdamu, jeszcze raz rud żelaznych z Bone do Zjedn. Królestwa i soli z Sfaxu do Hangesund. Małą jednostkę zacierterowano na przewóz pirytów z Huelvy do Leith po stawce sh. 47/6 za tonę. Zaznacza się brak czarterowań w sektorze Morza Śroziemnego.

Stawki za przewozy zbóż z portów Morza Czarnego pozostają na tym samym poziomie, wynosząc one do Zjedn. Królestwa sh. 81/3 - luty i sh. 77/6 do sh. 75/- za przewozy w marcu. Za przewozy do Norwegii na warunkach f.i.o. notuje się stawkę sh. 77/6. Sekcja Morza Czarnego nie występuje na rynek, a oferty dotyczą jedynie przewozów zbóż do Aleksandrii sh. 42/6 f.i.o. - luty.

Rynek afrykański:

Z sekcji płn. rynku afrykańskiego donoszą o zacierterowaniu jednostek na przewozy fosfatów z Saffi/Cassablanki do Cape Town po stawce sh. 65/- do sh. 71/- - marzec/lipiec/cień/maj, wobec sh. 80/- płaconych za przewozy w lutym/marcu. Zacierterowano 2 statki na przewóz soli z Aleksandrii do Japonii po stawce sh. 120/-.

Rynek płd. afrykański poszukuje tonaż na przewozy węgla z Durban do Japonii, Danii i Włoch, natując m. inn. stawki :

sh. 107/6	- Płd. Afryka	- Genua
sh. 110/-	- Durban	- Kopenhaga - marzec.

Rynek Dalekiego Wschodu:

Za przewozy węgla z Kalkutty stawki zniżkują i dla poszczególnych relacji przedstawiają się następująco:

Kalkutta	- Colombo	- węgiel	- sh. 50/-
Kalkutta	- Genua/Ancona	- "	sh. 115/- i
			sh. 120/-
Kalkutta	- Zjedn. Król.	- "	- sh. 110/- I.

Panuje silny popyt na tonaż dla przewoza rud i złomu do Japonii i portów Northern Range.

Zaczerterowano szereg statków na przewoz soi i kukurydzy z portów Dalekiego Wschodu do portów europejskich. Stawka wynosi sh. 190/- na warunkach f.i.o. w relacji 2 porty załadowcze pñ. Chiny i 2 porty wyładowcze w Europie. Fracht ryczałtowy za transport soi z Dalny do Antwerpii/Rotterdamu wynosi £. 90.000 - luty. Poszukuje się tonażu na przewóz garbników i kopry z Filipin do Wenezueli.

Rynek australijski:

Na rynku australijskim stawki zniżkują silnie, tak że statki wypływają nawet pod balastem na Pñ. Pacyfik, by uzyskać korzystniejsze stawki frachtowe. Przeciętna zniżka wynosi sh. 5/- do sh. 15/- za tonę. Czarteruje się statki na przewozy zboża po następujących stawkach:

Australia	--	Egipt	--	maka	--	sh. 132/-
						maj
Australia	--	Zach. Włochy	--	zboże	--	sh. 135/-
						sh. 130/-
						i sh. 125/-
Australia	--	Irlandia	--	zboże	--	sh. 140/-
Australia	--	Antwerpia	--	zboże	--	sh. 140/-
		Hamburg range	--		--	sh. 137/6
						-III/IV.
						-V/VI.

Rynek pñ. -amerykański:

Na rynku pñ. amerykańskim nadal panuje duży popyt na tonaż tak z portów Atlantyku, Gulfu jak i Pñ. Pacyfiku. Stawki utrzymują się na dotychczasowym poziomie, a nawet niekiedy jeżeli chodzi o przewozy węgla zlekka zwyżkują. Z portów Hampton Roads kwotuje się następujące stawki:

do Norwegii	--	§	12.25
do Zjedn. Królestwa	--	§	11.25
do Ant. i Rotterdamu	--	§	10.75 i § 10.50 - luty/marzec
do Pñ. Francji	--	§	12.25 - marzec
do Santos	--	§	13.75
do Rio de Janeiro	--	§	14.00 i § 15.-

Napływają zamówienia na przewozy do Japonii, Las Palmas itp. Stawka za przewóz siarki z Gulfu do Zjedn. Królestwa zniżkowała.

Za przewozy zboża z Pñ. Pacyfiku, Gulfu i portów atlantyckich stawka zniżkowała. Zawarto kontrakty na przewozy zboża z Gulfu do Zjedn. Królestwa na rachunek Komitetu § 16.50, z Kuby do Zjedn. Królestwa sh. 115/- do sh. 117/6, zaś do Rotterdamu sh. 110/-. Komitet czarterował jednostki na przewozy zboża z portów Northern Range do Zjedn. Królestwa po stawce § 14.75, do Antwerpii - Hamburg Range § 12.- marzec/kwiecień. Na Pñ. Pacyfiku zaznaczyła się lekka obniżka stawek o sh. 3/- za przewóz zboża do Pñ. Afryki po stawce sh. 154/6 -kwiecień i do Japonii § 15.-. Komitet poszukuje tonażu na przewóz zboża do Indii oferując stawki sh. 150/- - marzec i sh. 147/6 - kwiecień.

ka obniżka stawek o sh. 3/- za przewóz zboża do Płd. Afryki po stawce sh. 154/6 - kwiecień i do Japonii § 15.--. Komitet poszukuje tonażu na przewóz zboża do Indii oferując stawki sh. 150/- marzec i sh. 147/6 - kwiecień.

Stawka za przewozy cukru z Kuby i Santo Domingo --- zniżkuje i dla poszczególnych miesięcy zakładowczych przedstawa się następująco: Kuba - Zjedn. Królestwo - luty/marzec - sh. 117/6 kwiecień - sh. 115/- maj - sh. 116/-, czerwiec - sh. 100/-, z zastrzeżeniem zniżki sh. 5/- dla ładunków idących z Santo Domingo. Zaczarterowano mały parowiec niemiecki na przewóz cukru z Kuby do Antwerpii po stawce § 18.--, zaś do Grecji stawka wynosi § 25.--

Rynek pld. amerykański:

Na rynku odczuwa się brak tonażu na natychmiastowe przewozy. Stawki również zniżkują. Sh. 95/- płaci się za przewóz z La Platy /up - river & down- river/ do Cassa - blanki - styczeń/luty. Czarteruje się statki na przewozy do Indii /Bombay, Madras/ po stawce sh. 146/- kwiecień. Zaczarterowano parowiec na transport zboża do portów Göteborg/Malmö Range po stawce sh. 137/6 oraz dodatkowy statek na przewóz maki między Buenos Aires a 4-oma portami duńskimi po stawce sh. 142/6 za tonę na warunkach "berth terms". Poszukuje się ciągle tonażu na przewozy do Skandynawii, Danii i Włoch. Wg. ostatnich wiadomości stawka do Indii zniżkowała do sh. 140/- za tonę.

Kwotowania stawek frachtowych:

c u k i e r:

1. Mauritius - Zjedn. Królestwo - "Slemmestad" 7.000 ton, 5%, sh. 110/- f.i.o., cukier luzem, kwiecień/maj.
2. Kuba - Zjedn. Królestwo - "Baron Geddes" 8.500/9.500 ton, sh. 115/-, przy opcji z Santo Domingo port za - ładowczy sh. 110/- - marzec/kwiecień.

d r z e w o:

1. Jugosławia - Zjedn. Królestwo - parowiec 1.500 ton, sh. 250/- za standard, miękkie drzewo piłowane, połowa marca.
2. Szwecja /1 lub 2 porty zakładowcze na pld. od Sztokholmu/ - Wsch. Wybrzeże W. Brytanii, parowiec niemiecki 250 sążni, sh. 127/6 za standard, wolny wyładunek, Seanfin Charter - kopalniaki, luty 15/25.
3. Hango-Wsch. Zjedn. Królestwa - 665 standardów, sh. 170/- za st. baza Londyn, armatorzy płacą koszty wyładunku, Baltwood charter, tarcica, luty 8/15.

r u d y:

1. Port Pirie - Avonmouth - parowiec 4.500 ton, 5%, sh. 145/-, f.o.b., koncentraty cynkowe, marzec.
2. Huelva /Tinto Pier/ - Hull, parowiec 2.500 ton, sh. 47/6. piryty, marzec 5/20.
3. Iskanderun - porty Northern Range - "Kronviken", 9.000 ton, 10%, § 8.- jeden port wyładowniczy, § 8.25 dwa porty wyładownicze f.o.b., rudy chromowe, marzec.
4. Bona - Antwerpia albo Rotterdam, parowiec 9.500 ton, sh. 42/-, rudy żelazne, marzec.
5. Algier - Ymuiden, parowiec 7.500 ton, 5%, sh. 39/6, ruda żelazna, marzec 12/31.

s ó l :

1. 1. Płd. Hiszpania - Reykjavik, "Kaprin" 4.000 ton, sh. 72/5 f.i.o., luty.

soja i k u k u r y d z a:

1. Dolny - Antwerpia albo Rotterdam, "Constantis" 10.000 ton, fracht ryczałtowy £. 90.000, przy opcji do Hamburga £. 92.500 f.i.o., soja / makuchoy/ luty 8/15.
2. Dolny - Antwerpia albo Rotterdam, "Atlantic Seaman", 9.500 ton, 10%, sh. 180/-, przy opcji do Hamburga sh. 185/-, soja, kukurydza, kwiecień/maj.

w ę g i e l:

1. Gdańsk/Gdynia - Zach. Włochy, "Georgios G." 7.000 t., sh. 57/6, węgiel, luty.
2. Gdańsk/Gdynia - Zach. Włochy, "Aralizz", 3.200 ton, 5%, sh. : 55/6, węgiel, marzec 1/15.
3. porty Hampton Roads - Antwerpia/Rotterdam albo Hamburg, "Dryden", 10.000 ton max., § 11.25 dla 2.500 ton wolny wyładunek, luty 15/28.
4. Kalkutta - Incona, "Hans P. Carl", 3.000 ton, 10%, sh. 120/-, przy opcji do Genui sh. 118/-, węgiel, marzec 1/31.

z b o ż e:

1. Victoria albo Freemantle - Zjedn. Królestwo/Antwerpia - Hamburg, "Erviken", 6.500 ton, 5%, sh. 172/6, przy opcji Antwerpia albo Rotterdam sh. 170/-, przy opcji Dania albo Szwecja sh. 177/6, owies, kwiecień.
2. Suza - Rotterdam, parowiec 4.500 ton, sh. 56/- f.o.b., + sztauerka, jęczmień, luty 10/23.

2. Morze Czarne - Zjedn. Królestwo - "Target", 8.000 ton, 10%, "Hunfan", 4.500 ton, 52 i "Nadia" 5.500 ton, 5%, sh. 77/6, przy opcji Antwerpia - Hamburg sh. 75/-, zboże, marzec.
3. Gulf - Antwerpia-Hamburg - "Ezra Meach" 9.000 ton, 10%, § 13.70, zboże, na cztery podróże konsekutywną od stycznia/lutego.

"TIME/charter"

1. "FENLAND" /motorowiec/ 9.000 ton d.w. sh. 40/-, podróż transatlantycka, dostawa Sydney połowa marca, dostawa zwrotna porty Northern Range albo Wsch. Kanada.
2. "DOVER HILL" 10.050 t.d.w. sh. 32/6, na okres 4-6 miesięcy z możliwością przedłużenia na okres 5-7 miesięcy, dostawa Zach. Wybrzeże W. Brytanii, luty 26/ marzec 8. - dostawa zwrotna Zjedn. Królestwo/Kontynent/M. Śródziemne.
3. "EURYSTHEUS" - 10.906 t.d.w. § 4.45, na okres 5-7 miesięcy, dostawa Londyn, początek marca.
4. "CEDAR HILL" 10.384 t.d.w., sh. 32/6, jedna indyjska podróż okrężna, dostawa Dunkierka styczeń/luty, przy opcji jednej podróży do Indochin sh. 35/-.

R y n e k t a n k o w c ó w:

Na rynku tankowców panuje duże ożywienie i znaczna ilość tonażu zostaje zczarterowana przez wielkie koncerny przem. ropnego. Czarteruje się na okres 6 - 9 - 12 miesięcy, a nawet zachodzą wypadki zczarterowań na okres 3 niekiedy 7 lat. Na natychmiastowe przewozy ropy stawka pozostaje bez zmian. Przy czarterach na dłuższe okresy czasu fracht będzie obliczany wg. stawki obowiązującej na rynku w miesiącu zakładowczym, z tym jednym zastrzeżeniem, że ustalone stawki minimalną M.O.T. + 25% oraz maksymalną M.O.T. + 125%. Różnice od wyżej podanych limitów zostają podzielone 50/50 między armatora i czarterującego. Czarterujący tonaż na bazie dotychczas ograniczali się do kontraktów na pojedyncze podróże, gdzie oferowali stawki U.S.M.C. + 200%. Za tonaż "o czystych tankach" płacono stawkę M.O.T. + 275% za przewóz wóz w relacji Morze Karaibskie do Zjednoczonego Królestwa/Kontynentu, zaś za tonaż "o nieczyszczonych tankach" M.O.T. + 230% za transport ropy z Morza Karaibskiego do Danii.

Kwotowania stawek:

1. "SOLSTEN" - 7.500 ton - Morze Karaibskie/Finlandia, "czyste tanki" sh. 150/- - kwiecień.

2. "THORSOY" - 16.000 ton, Zatoka Perska - Norwegia, nie czyszczone tanki M.O.T. + 210%, dla drugiej podróży te same warunki wg. zgody czarterującego.
3. "FJGERFJELL" - 12.000 ton, luty, "HALVPRINS" 12.000 t., czerwiec, "ORION" 12.000 ton, czerwiec, "KOLLEGRIN" 14.000 ton, czerwiec, "BJOGHEIM" 14.000 ton, czerwiec, "KR. JEBSEN NEWBUILDING" 15.000 ton, sierpień - ... wszystkie jednostki zaczarterowane na okres 3 lat - stawki wg. bieżących notowań na rynku - minimum MOT. + 25%, maximum MOT + 125%, stawki wyższe dzielone 50/50 - armator/czarterujący.

Nowa taryfa: Brema/Hamburg - Szwecja - "Deutsche Verkehrs-Zeitung 9/51.

Szwedzkie oraz niemieckie tow. żeglugowe utrzymujące połączenia między Hamburgiem/Bremą, a portami szwedzkimi donoszą o wprowadzeniu nowej taryfy stawek frachtowych dla następujących relacji:

Brema - Stockholm/Gefle

Hamburg-Stockholm/Gefle, Göteborg/Vänernsee, Helsingborg/Malmö/Norrköping - od dn.1.lutego 1951r.

Zwyżka stawek frachtowych: Morze Śródziemne - Płn. Ameryka "Transport" 4/51 i 2/51.

Z dniem 23. stycznia 1951 r. konferencja żeglugowa Western Italy North America Conference podwyższyła o 15% stawki frachtowe. Dla 1.600 towarów umieszczonych w taryfie konferencyjnej tylko dla 30 towarów stawka nie uległa zmianie. Wlicza się tutaj towary dla których fracht obliczany był "ad valorem", albo także dla których stawka przekraczała 70 \$ za jednostkę wagową czy też przestępną. Wzrost stawek mogą dochodzić do 30%, a niekiedy zwyżka nie osiąga 15%.

Również druga konferencja żeglugowa Mediterranean Pacific Freight Conference donosi o zwyżce stawek frachtowych od 1. lutego 1951 r. nie podając jednakże bliższych szczegółów.

Zwyżka stawek frachtowych: Gulf - Europa - "Transport" 4/51.

Towarzystwo żeglugowe należące do konferencji żeglugowej Gulf - Mediterranean Ports Conference, Gulf - French Atlantic Hamburg Range Conf. i Gulf - Scandinavian & Baltic Sea Ports Conference podwyższyły stawki powrotne za ładunki idące z portów Golfu do Europy o 10% od dnia 1. marca 1951 r.

Zwyżka stawek frachtowych w relacji Europa - Płd. Ameryka
"Transport" 5/51.

Konferencja żeglugowa Outward Continental Brazil Freight Conference podwyższyła stawki frachtowe za przewóz cementu od dn. 1. lutego 1951 r. o sh. 25/- za 1.000 kg. Nadto wprowadziła obowiązujący od dnia 5. lutego br. nowy 25% dodatek kongestyjny dla ładunków idących z Santos. Dla tej samej relacji również konferencja żeglugowa powrotna wprowadziła 25% zwyżkę stawek obowiązującą od dnia 1. marca 1951 r.

Konferencja żeglugowa River Plate General Cargo Freight Conference podwyższyła stawki za ładunki z portów Argentyny i Urugwaju do Europy od dnia 1. lutego 1951 r. Dotychczasowe stawki w granicach do sh. 100/- zwyżkują o sh. 10/-, stawki od sh. 101/- do sh. 150/- o sh. 15/-, zaś stawki powyżej sh. 151/- o sh. 20/-.

Konferencja żeglugowa Outward Continental River Plate Freight Conf. wprowadziła z dniem 1. lutego 1951 r. dodatek kongestyjny w wysokości 25% dla towarów do Montevideo. Obecnie w porcie tym statki muszą czekać 2-3 tygodnie na wolne miejsce na nabrzeżu.

Konferencja żeglugowa European/South Pacific and Magellan Conf. podaje do wiadomości, że stawki frachtowe za ładunki idące do Kolumbii /porty Pacyfiku/, do Ekwadoru, Peru i Chile zostaną z dniem 1. marca na nowo rozpatrzone. Ładunki idące do portu Buenaventura obciążone zostają dodatkiem kongestyjnym od dnia 1. marca 51r. w wysokości 25%.

Zwyżka stawek frachtowych dla ładunków z N. Orleanu.

:Deutsche Verkehrs-Zeitung 9/51.

Powrotne konferencje żeglugowe obsługujące porty: Gulf - Morze Śródziemne, Gulf - francuskie porty atlantyku/Hamburg Range, Gulf - porty skandynawskie i porty bałtyckie podwyższyły o 10% stawki frachtowe dla towarów idących do Europy z Nowego Orleanu.

Zwyżka stawek bezpośrednich dla ładunków idących via

Port Sudan - "Deutsche Verkehrs-Zeitung 9/51.

Stawki frachtowe dla towarów przeznaczonych do portów Jeddah, Massawah i Djibouti, a przekładowywanych w porcie Sudan zostały z dniem 8. stycznia 1951 r. na nowo ustalone i to dla:

coli poniżej 2 ton - sh. 14/- za tonę

coli o wadze 2 i więcej ton - sh. 19/- za tonę.

Zwyżka stawek frachtowych z i do portów Wsch. Afryki.
"Transport" 5/51.

Tow. żeglugowe należące do konferencji żeglugowej East African Conf. donoszą o zwyżce o 15% stawek frachtowych dla towarów idących z lub do portów wsch.-afrykańskich Beira - Cape Town Range / Guardafui/. Zwyżka obowiązuje od dnia 1. marca 1951 r. Również stawki do portów niekonferencyjnych / out ports/ zwyżkowały o 15%.

Zwyżka stawek frachtowych do portów Bliskiego Wschodu.

Z dniem 1. lutego 1951 r. stawki frachtowe z Gdyni, Gdańska i Szczecina do portów Bliskiego Wschodu zostały podwyższone o ca. 20%.

Zwyżka stawek frachtowych do portów Zach. afrykańskich.

Stawki frachtowe za przewozy wszelkiej drobniicy prócz cementu/ między portami Zjednoczonego Królestwa i Kontynentu a portami zachodnio - afrykańskimi od Dakaru do Angoli / wyj. port Lobito/ zwyżkują dla ładunków ładowanych od dnia 1. kwietnia 1951 r. o 10% od stawek obowiązujących od dnia 31. grudnia 1950 r. Stawka minimalna wynosi sh. 50/- od tony frachtowej. Stawki frachtowe za przewozy cementu pozostają bez zmian wg. wartości podanych w cyrkularzu konferencyjnym z dn. 1. lutego 51 r.

Zwyżka stawek frachtowych z i do portów Azji Wschodniej.
"Transport" 4 i 5/51.

Z dniem 19. stycznia 1951 r. konferencje żeglugowe obsługujące porty pñ. Europy, porty Marsylia i Genua a porty Azji Wschodniej podwyższyły stawki frachtowe dla określonych towarów / podanych w taryfiet 1-13 klasie towarowej/. Zwyżka wynosi 8%. Stawki frachtowe za przewozy do Szanghaju uległy jeszcze dalszej zwyżce.

Zwyżka stawek frachtowych: Indie/Pakistan - Europa.
"Transport" 5/51 i "Verkehr" 5.

Z dniem 1. marca 1951 r. zostaną podwyższone o 25% stawki frachtowe za przewozy towarów między W. Brytanią a portami Indie/Pakistan, również stawki powrotne z portów Indii, Pakistanu i Ceylonu do portów kontynentalnych Europy zwyżkują o 25%. Stawki frachtowe za przewozy z Chittogongu i Kalkuty zostaną zrewidowane, zaś nowe obowiązować będą od dnia 9. marca 1951 r.

2. Kanton na nowo otwarty dla żeglugi światowej -
"Transport" 4/51.

Lloyd's List donosi, że statki obce mogą na nowo za-
wijać do portu Kanton. Obsługa między Hongkongiem a
Kantonem dotychczas była zawarowana jedynie dla żeglugi
narodowej.

3. Norweska strefa wolnocłowa w porcie Palermo -
"Transport" 4/51.

Armatorzy norwescy uzyskali zezwolenie od Zarządu
Portu Wolnocłowego w Palermo na budowę własnych maga-
zynów w strefie wolnocłowej, co niewątpliwie wpłynie
na dalszy rozwój handlu tranzytowego między portami
wschodniego i zachodniego wybrzeża Morza Śródziemnego.

4. Przywóz mienia przesiedleńczego do Izraela -
"Verkehr" 5/51.

Rząd Izraela zezwala na przywóz mienia przesiedleń-
czego do kraju bez potrzeby przedkładania zezwolenia
importowego. Jako "mienie przesiedleńcze" wlicza się:

1. rzeczy stanowiące własność prywatną imigrującego,
a będące już jego własnością na 6 mies. przed wy-
jazdem,
2. sprzęt domowy tylko dla własnego użytku, może być
nowy,
3. wszelkie narzędzia,
4. samochody osobowe lub ciężarowe /każdej wielkości
i mocy/, jeżeli imigrujący udowodni, że był ich
właścicielem już od roku przed wyjazdem. Dowody
lub zeznanie pod przysięgą muszą być poświadczone
przez izraelskiego konsula kraju pochodzenia lub
wyjazdu.

Towary wszelkiego rodzaju / wyłączone broń i mate-
rialy łatwopalne / o wartości nie przekraczającej 500.-
£. Izraela - c.i.f. porty wyładoweze mogą być przywie-
zione do kraju przez imigrującego, lub też zgłoszone
przez niego przy wjeździe. W drugim wypadku zostaną
one importowane w przeciągu 6 miesięcy.

5. Przepisy załadoweze do Islandii - "Verkehr" 5/51.

Zarząd Portu Reykjavik H/F Eimskipafjelað Islands,
zwraca uwagę na przepisy rządu islandzkiego, dot. wa-
żników przywozu towarów do Islandii, które bezwzględ-
nie muszą być przestrzegane. Na konosamentach trzeba
podać numery islandzkich licencji importowych i to
pod rygorem nie przyjęcia ładunku. Bez podania numeru

licencji importowych można przywozić jedynie: bagaż osobisty, meble itp. będące własnością pasażerów, przesyłki dyplomatyczne. Samochody należące do pasażerów jak i korpusu dyplomatycznego muszą posiadać numery licencji.

Do opakowania przesyłek zabrania się używania siatek, skóry jak również starych worków. Przy konosamentach "na zlecenie" musi być podany odbiorca islandzki /adres pomocniczy/.

6. Legalizacja konsularna manifestów i konosamentów dla przesyłek do Argentyny - "Verkehr" 5/51.

Tow. żeglugowe Flota Mercante del Estado w Buenos Aires przypomina o przepisach regulujących legalizację dokumentów / konsularna/ przy ładunkach do Argentyny.

Jeżeli w porcie zakładowczym nie istnieje konsulat argentyński, legalizacja dokumentów musi nastąpić w najbliższym porcie do którego zawija statek. Przy nie oddaniu dokumentów do legalizacji władze celne w porcie przeznaczenia nakładają karę na statek/linię. Dekret argentyński podaje, że o ile port zakładowczy położony jest o 50 km. od najbliższego konsulatu, to dokumenty należy przesłać bezpośrednio do odbiorcy argentyńskiego, który przedkłada je władzom celnym w porcie przeznaczenia. Na dokumentach zamieszcza się notatkę o braku konsulatu argentyńskiego w porcie zakładowczym, uwierzytelnioną przez odpowiednią władzę. W ten sposób odbiorcy utrzymują ważność dokumentów wysyłkowych.

przepisy

7. Przesyłki i/znakowania drutu, żelaza i stali do Kairu, Półn. i Wsch. Afryki oraz Półn. Ameryki -Verkehr .

Z portów zakładowczych w.w. krajów nadchodzą skargi i reklamacje z powodu słabego lub niewystarczającego znakowania i opakowania przesyłek żelaza i drutu. Powstają z tego powodu dodatkowe koszty i trudności przy celeniu towarów, jak również zagubienie lub mylące ich wydanie. Przypominamy więc poniżej o obowiązujących przepisach.

Przy znakowaniu farbą powinno się jedynie używać farby olejnej, gdyż jest trwalsza i trudno się zmywa. Nie należy nigdy znakować rur na kolor niebieski. Jeżeli dana przesyłka przeznaczona jest dla kilku odbiorców, zaleca się stosowanie przy znakowaniu poszczególnych partii innego koloru farby olejnej, aby w ten sposób uniknąć pomyłek przy wydawaniu towaru. Obok znakowania farbą poleca się oznaczać towar etykietami względnie płytami metalowymi.

Zwoje druta zwyczajnego względnie kolczastego znakowane często przez doczepianie etykiet tekturowych, które jednak bardzo łatwo ulegały zerwaniu lub niszczeniu. Importerzy pld. amerykańscy proszą o przyczepianie płytek metalowych w miejsce dotychczas używanych tekturowych. Nadto odpowiedzialny oficer ładunkowy powinien otrzymać 10% dodatkowych płytek metalowych do każdej partii towarów, by w porcie przeznaczenia móc uzupełnić brakujące płytki.

Przesyłki do portów pld. i wsch.-afrykańskich od 1. stycznia 1951 r. zostaną odrzucone, o ile nie będą przestrzegane przepisy dot. znakowania i pakowania. Rury o średnicy zewnętrznej do 2 cali muszą być minimum w 3 miejscach związane mocnym drutem. Każda wiązka rur winna być znakowana farbą olejną i posiadać doczepione płytki metalowe. Przesyłane pojedynczo rury o średnicy zewnętrznej powyżej 2 cali muszą być znakowane farbą olejną, zaś 5% całej partii musi posiadać płytki metalowe. Luźno przesyłane rury azbestowe lub wypalone z glinki o średnicy ponad 2 cale muszą być również znakowane farbą olejną, zaś 5% całej partii musi posiadać dokładne cechy i numery. Powołując się na trudności przeładownicze w porcie Beira, konferencja żegluga Pld. Afryki zaleca wiązanie w wiązki i pęczki również żelaza w sztabach, betonówek o średnicy do 5/3 cala, jak też kantówek o szerokości do 4 cali, oraz zaopatrywać je w wystarczającą ilość płytek metalowych.

8. Transport towarów niebezpiecznych drogami lądowymi i wodnymi /"Lloyd Anversois" nr. 29.296/51/.

Z inicjatywy Komisji Ekonomicznej dla Europy /C.E.E./ z dniem 22. stycznia 1951 rozpoczęły się w Genewie obrady, w których biorą udział eksperci transportowi, dążąc do ustalenia międzynarodowego regulaminu warunków transportu i manipulacji towarami niebezpiecznymi. Do towarów "niebezpiecznych" zalicza się: materiały wybuchowe, substancje zapalne, jak np. pochodne ropy naftowej i gazy, chemikalia żrące - gryzące, substancje trujące a w szczególności radioaktywne.

Trzy konferencje, które się odbyły ostatnio, były poświęcone transportowi tych towarów drogą lądową i wodną oraz manipulacjom przeładunkowym w portach morskich i rzecznych.

Jeżeli chodzi o transport towarów niebezpiecznych drogami lądowymi, międzynarodowy regulamin obowiązuje jedynie przy przewozie kolejami. Regulamin ten jest stosowany tylko na Kontynencie i ma zostać zrewidowany w naj-

bliższych miesiącach. Podczas konferencji, jaka się odbyła w czerwcu 1950 r. eksperci transportu towarów niebezpiecznych stwierdzili, że niebezpieczeństwo jakie przedstawia transport tej kategorii towarów drogami - samochodami jest o wiele poważniejsze niż to, które stwarza przewóz kolejami. Złożono wówczas wnioski o opracowanie projektu konwencji, dotyczącej transportu towarów drogami - samochodami.

Sekcja zajmująca się transportem drogowym towarów niebezpiecznych, studiowała opracowany już projekt konwencji. Projekt ten opiera się na doświadczeniach transportu kolejowego, uwzględniając specyficzne wymogi co do opakowania, znakowania i przeładunku towarów przewożonych samochodami, jak również problemy konstrukcji pojazdów mechanicznych, które należy rozwiązać, aby należyście zabezpieczyć ten rodzaj transportu. Ponieważ istnieje dążenie do jaknajszerszego skoordynowania przepisów - definitywny projekt konwencji zostanie przyjęty dopiero wówczas, gdy w Sztokholmie zrewiduje się regulamin przewozu kolejowego.

Inna Sekcja studiuje zagadnienie transportu towarów niebezpiecznych statkami żeglugi śródlądowej. Na prośbę Głównej Komisji dla Żeglugi na Renie, na pierwszy plan wysunięto omówienie transportu materiałów wybuchowych. Jeżeli Sekcja będzie w stanie definitywnie opracować przepisy dla przewozu materiałów wybuchowych na Renie, będą one mogły zostać następnie włączone do konwencji o transporcie statkami żeglugi śródlądowej, która ma być opracowana w bliskiej przyszłości.

Zadaniem trzeciej serii zebrań, będzie przestudiowanie regulaminów, dotyczących manipulacji przeładunkowych towarów niebezpiecznych. W proponowanych przepisach zostaną określone środki zachowania bezpieczeństwa, które należy przedsięwziąć z chwilą, gdy ładunek towarów niebezpiecznych zbliża się do portu morskiego lub rzeczno-gorz podczas kolejnych manipulacji, aż do momentu opuszczenia rejonu portowego. Sekcja ta zbada również, czy należy ująć w tych przepisach wyładunek i składowanie towarów niebezpiecznych lub szkodliwych, transportowanych innymi środkami lokomocji. Ustali także, czy należy przeprowadzić specjalne badania nad manipulacjami przesyłek sztetanu amonowego, który w praktyce spowodował już wiele poważnych wypadków.

9. Institute Cargo Clauses /All Risks/.

Do roku 1888, to jest do czasu powstania Institute of London Underwriters - ubezpieczenia morskie w Anglii opierały się jedynie na Polisie Lloyd's. Techniczny rozwój

środków komunikacyjnych i warunków handlu, wymagał wprowadzenia pewnych zmian, które dopiero po upływie szeregu lat zostały ujęte w ustalonym tekście. Początkowo ujęcie takich tekstów bywało różnorodne i dopiero życie wykazuje jakie korzyści względnie niedogodności mogą powstać dla zainteresowanych przy ich stosowaniu. W końcu największa klauzula zostaje ogólnie przyjęta - przez decyzję jakiegoś towarzystwa ubezpieczeniowego, izby handlowej lub innego oficjalnego czynnika.

W ciągu XIX wieku transakcje handlowe rozwinęły się tak znacznie, że Polisa Lloydu nie była już w stanie pokryć wszelkich ryzyk. Dlatego też Institute of London Underwriters zrozumiał konieczność ujednoczenia różnorodnych klauzul, które agenci rozpoczęli włączać do polis.

Po Institute Time Clauses, przeznaczonych do ubezpieczenia statków, weszły w życie Institute Cargo Clauses, dotyczące towaru. Powstały teraz dwa typy ubezpieczenia towaru: na warunkach F.P.A. /free of particular average = wolne od awarii szczegółowej/ i na warunkach W.P.A. /with particular average - łącznie z awarią szczegółową/. Warunki te w ciągu długiego okresu czasu stanowiły w Anglii i innych państwach podstawę ubezpieczenia towaru.

W ostatnich latach, następstwem szybkich postępów w dziedzinie transportu wogóle, a szczególnie w dziedzinie żeglugi morskiej, było rozszerzenie ryzyk przyznawanych przez ubezpieczycieli. Zaznaczyło się to coraz częstszym stosowaniem na rynku Wielkich Reguł Antwerpii lub całkowitego zwrotu strat - typów ubezpieczeń, wprowadzonych po pierwszej wojnie światowej. Tendencja ta weszła w życie tak dalece, że obecnie trudno sobie wyobrazić ubezpieczenie pewnych towarów, na innych warunkach niż całkowitego zwrotu strat.

W Anglii pojawił się identyczny typ ubezpieczenia. Było to pokrycie "all risks - wszystkich ryzyk" lub "all and every risks - wszystkich i poszczególnych ryzyk". Niemniej Anglicy stosowali nadal warunki W.P.A. - włączając do ubezpieczenia "extraneous risks - ryzyka nadzwyczajne", których pokrycie żądał ubezpieczający. "Ryzyka nadzwyczajne" były włączone do polisy w formie wzmianki ręcznie wpisanej, klauzuli dołączonej lub wklejonej. Znajdujemy między nimi: zwykłą kradzież, broki, wadliwą trymerkę/sztauerkę, wyciek, wyłamanie, zardzewienie, wadliwą manipulację i inne. Przepuszczalnie postępowano tak również dlatego, że bankierzy żądali często od klientów ubezpieczenia na warunkach W.P.A., wówczas, gdy się oferowało ubezpieczenie na warunkach całkowitego zwrotu strat.

We wrześniu 1950 r. na konferencji Międzyn. Zjednoczeni

Ubezpieczeń Transp. w Eastbourne zdecydowano powierzyć "Technical and Clauses Committee" zrehabilitowanie klauzuli "all risks" ujmującej ubezpieczenie towarów i zalecić stosowanie jej w poszczególnych państwach, pod warunkiem przystosowania do wymogów życia praktycznego.

Z dniem 1. stycznia 1951 Institute of London Underwriters opublikował tekst klauzuli "Institute Cargo Clauses /All Risks/", które łączą stosowane dotychczas przy ubezpieczeniu towarów, trzy typy ubezpieczenia.

Nowe klauzule "all risks" są ujęte w tej samej formie co klauzule F.P.A. i W.P.A. - t.zn. składają się z 10 identycznych klauzul, powtarzających się we wszystkich trzech typach ubezpieczeń i z jednej, najważniejszej klauzuli, dotychczas różnej dla każdego rodzaju typu. Ta właśnie klauzula określa wypadki, za które odpowiada ubezpieczyciel. Taką samą rolę spełnia klauzula F.P.A. w Institute Cargo Clauses /F.P.A./ i klauzula "Average clause" w Institute Cargo Clauses /W.P.A./ co klauzula "All Risks Clause" w nowych Institute Cargo Clauses /All Risks/. Składa się ona z dwóch rozdziałów noszących numery 5 i 6 i w wolnym tłumaczeniu brzmi następująco:

" Ubezpieczenie to dotyczy wszystkich ryzyk, ubytków lub strat towaru, który się ubezpiecza, lecz nie może w żadnym wypadku być rozciągnięte na pokrycie szkody lub wydatków bezpośrednich, spowodowanych przez zwłokę lub wynikających z natury rzeczy towaru ubezpieczonego .

Reklamacje strat lub szkód według warunków tych klauzul będą płatne bez względu na procent uszkodzenia."

Klauzula zapewnia więc pokrycie "wszystkich ryzyk, ubytków lub strat" za wyjątkiem " strat, uszkodzeń lub kosztów bezpośrednich spowodowanych przez zwłokę względnie nie wynikających z natury towaru" i strata zostaje wrócona bez względu na "procent uszkodzenia" t.zn. bez względu na procent franszyzy.

Autor książki "Handbook to Marine Insurance" W. Dover podaje komentarz do ubezpieczenia "All Risks", stwierdzając, że określenie to pokrywa więcej niż "all marine risks", ale wymaga w każdym wypadku, aby zaistniał jakiś wypadek lub zdarzenie przypadkowe i niespodziewane, które powstało zanim reklamacja mogła być złożona. Jak dalej podaje, ujęcie to nie pokrywa wad własnych lub normalnego zużycia towaru. Pokrywa ryzyko, a nie pewność; zdarzenie przychodzące z zewnątrz, a nie wynikające z natury towaru ubezpieczonego. Dover uważa, że aby strata była wrócona, wystarczy dowieść, że została spowodowana przez nieprzewidziany wypadek, bez dowodzenia natu-

ry tego wypadku lub zdarzenia, które spowodowało stratę.

Wydaje się, że limit gwarancji zapewnionej przez ubezpieczyciela jest dobrze określony: jest to pokrycie każdej awarii lub straty, jeżeli jest przypadkowa, niespodziewana i nieoczekiwana - wyłączone własne wady towaru. Ubezpieczeni otrzymują maksimum, do którego mogą szkodę nie pretendować. Ponieważ całkowity zwrot strat jest obecnie stosowany przy ubezpieczeniu licznych towarów, wydaje się słusznym, aby ustalić jeden tekst oficjalny i jednobrzmiący, zamiast pozostawić każdemu swobodę ustalenia własnej klauzuli, której tekst nie zawsze bywa zgodny z zakresem jaki winna mieć podjęta gwarancja.

10. Odpowiedzialność za sztaubowanie.

W uzupełnieniu uwag zamieszczonych na ten temat w B.E.C.H. nr. 1/51, pozwolimy sobie omówić to zagadnienie w świetle praw morskich.

W myśl polskiego prawa morskiego /czyli księgi czwartej kodeksu handlowego niemieckiego z r. 1897/, prawa niemieckiego /wiele paragrafów księgi czwartej kodeksu handlowego niemieckiego z r. 1897 zostało w Niemczech i Czech poważnie zmienionych ustawą z dn. 10. VIII. 1937 r. U nas obowiązuje stary tekst z r. 1897./, prawa francuskiego oraz większości krajów kontynentu europejskiego, właściwe i staranne zasztauowanie ładunku należy do obowiązków kapitana statku. Mówi o tym § 514 obowiązującego u nas dotąd kodeksu handlowego niemieckiego. Za błędy i niedbalstwa przy sztaubowaniu odpowiada jednak nie tylko sam kapitan, lecz również armator /na podstawie § 485 k. h.n./ i to statkiem oraz frechtem /§ 485 p.3 k.h.n./, gdyż armator odpowiada za szkody wyrządzone osobom trzecim przez kapitana lub członków załogi. Natomiast w myśl judykatury angielskiej i amerykańskiej właściwe zasztauowanie ładunku należy do obowiązków przewoźnika morskiego /armatora/ i jest on za to bezpośrednio odpowiedzialny.

To na pozór drobna różnica pomiędzy prawem morskim w większości krajów kontynentalnych i judykaturą krajów anglosaskich, posiada jednak w praktyce swoje znaczenie. Otóż pamiętać trzeba, że w myśl praw handlowo - morskich większości państw /np. Anglii, Stan. Zjedn., Francji, Niemiec, Belgii i t.d./ umowne zwolnienie się armatora od odpowiedzialności za sztaubowanie w czarterze, jest dopuszczalne i prawnie ważne. Odnośnie klauzule często spotykamy w czarterach i ich moc prawna nie ulega żadnej wątpliwości, jeżeli chodzi o stosunki prawne wiążące armatora i czarterującego. Natomiast w tych krajach, gdzie obowiązują t.zw. Reguły Haskie, czyli zasady odnoszące się

do konosamentów i ustalone przez Konwencję Brukselską z 25. VIII. 1924 r., umowne zwolnienie się armatora lub kapitana od odpowiedzialności za sztautowanie w konosamencie, czy wobec załadowcy lub odbiorcy towaru z tytułu konosamentu, jest prawnie nieważne i bez skutku. Omawiane zasady Reguł Haskich obowiązują obecnie w większości krajów morskich /Anglia i dominia, Stany Zjedn. Francja, Niemcy, Włochy, Polska, kraje skandynawskie i t.d./.

Omówimy więc osobno odpowiedzialność armatora za sztautowanie z tytułu czarteru i z tytułu konosamentu. Trzeba bowiem orientować się w praktyce, że odpowiedzialność ta może być w czarterze umownie zniesiona, co będzie w pełni ważne wobec czarterującego, natomiast będzie zawsze istnieć z tytułu konosamentu, wobec odbiorcy towaru /chyba że jest nim sam czarterujący/, w tych krajach, gdzie obowiązują zasady Reguł Haskich.

W myśl prawa polskiego, niemieckiego, francuskiego, belgijskiego i t.d. wystarczy na przykład, gdy armator zamieści w czarterze t.zw. "negligence clause" w myśl której nie odpowiada "za winy, błędy lub niedbalstwa ze strony kapitana statku lub członka załogi", aby nie był prawnie odpowiedzialny, wobec czarterującego, za złe sztautowanie ładunku. Jest to logicznym następstwem wyżej omówionych zasad - jeżeli należyte sztautowanie ładunku należy do obowiązków kapitana, a armator zastrzega się wyraźnie w umowie frachtowej, że nie będzie odpowiadał "za błędy i niedbalstwa" kapitana, to tym samym nie odpowiada za wadliwe lub niestaranne sztautowanie towaru, wobec czarterującego, czyli wobec strony w umowie frachtowej, do której nie odnoszą się postanowienia Reguł Haskich /Konwencji Brukselskiej/ z roku 1924./

Natomiast w myśl judykatury krajów anglosaskich samo zwolnienie się od odpowiedzialności tylko "za błędy i niedbalstwa kapitana lub członki załogi" /negligence clause/, nie wystarcza jeszcze, aby zwolnić armatora od odpowiedzialności za sztautowanie ładunku. Musi być wyraźnie powiedziane w umowie frachtowej /w czarterze/, że armator nie odpowiada "za sztaurkę" lub "za pracę sztaurów" - inaczej ponosi nadal tę odpowiedzialność, pomimo wstawienia do czarteru "negligence clause". Jest to znowu logicznym następstwem tego faktu, że w myśl judykatury krajów anglosaskich należyte sztautowanie ładunku należy bezpośrednio do obowiązków armatora. Jeżeli więc przewoźnik morski chce się od tego obowiązku umownie uwolnić, to musi to wyraźnie i niedwuznacznie zastrzec w czarterze.

Bardzo często spotykamy w czarterze klauzule, na podstawie których sztaurera wyznacza, a nawet opłaca czarter -



rujący, nie armator. Czy jest to równoznaczne z przerzuceniem odpowiedzialności za ewentualną złą sztawerkę z armatora na czarterującego?

Judykatura angielska długo nie była tu zdecydowana i zapadły w takich sporach rozmaite wyroki. Obecnie przeważa jednak pogląd /wyrażony w podręczniku Scruttona/, że sam fakt wyznaczenia sztauera przez czarterującego nie zwalnia jeszcze armatora od odpowiedzialności za dopilnowanie należytego zasztawowania towaru. Inaczej mówiąc powinno być wyraźnie powiedziane w czarterze, że czarterujący poniesie ryzyko sztauowania, aby ryzyko to przeszło umownie z armatora na czarterującego. Samo przerzucenie kosztów sztawerki na czarterującego /bez przyznania mu prawa wyznaczenia i kontrolowania sztauera/, również nie jest uważane za równoznaczne z przerzuceniem na czarterującego odpowiedzialności za właściwe zasztawowanie ładunku. Natomiast jeśli sztauera wyznaczył czarterujący, który go również opłaca i dyryguje jego pracą, to odpowiedzialność armatora za ewent. złe zasztawowanie towaru, staje się w opinii judykatury angielskiej rzeczą mocno wątpliwą - uważa się bowiem wówczas sztauera za "agenta" lub pracownika /servant/ nie armatora lecz czarterującego.

W myśl judykatury amerykańskiej armator pozostaje odpowiedzialny za sztawerkę, chociażby sztauera wyznaczył czarterujący.

Judykatura francuska stoi zdecydowanie na stanowisku, że kapitan statku odpowiada za właściwe zasztawowanie ładunku, nawet w wypadku, gdy sztauera wyznaczył, lub pracę jego nadzorował czarterujący. Ale armator może się zwolnić w czarterze "za błędy i niedbalstwa kapitana", co kryje armatora wobec czarterującego, lecz nie kryje kapitana. Wiele czarterów we Francji zaopatrywanych jest jednak w klauzule, w myśl których za sztauowanie nie odpowiada ani kapitan ani armator.

Stanowisko judykatury niemieckiej jest takie same jak francuskiej. Również w myśl prawa niemieckiego armator może się zwolnić w czarterze od odpowiedzialności "za błędy i niedbalstwa kapitana". Tym samym zwalnia się od odpowiedzialności za sztawerkę, naturalnie tylko wobec czarterującego.

W praktyce należy pamiętać co następuje:

- 1/ Tam gdzie obowiązują Reguły Haskie /przepisy Konwencji Brukselskiej z 25.8.1924, lub oparte na tych przepisach ustawy/, klauzula w konosemencie /limbogram/, zwalniająca armatora od odpowiedzialności za zasztawowanie ładunku lub za pracę sztauera, jest prawnie nieważna i

bez skutków wobec załadowcy lub odbiorcy towaru z tytułu konosamentu /Art. 3 pkt. 8 i Art. 2 Konwencji/.

- / W myśl Reguł Haskich, nawet wówczas gdy konosament /czarterowy/ powołuje się na czarter-partię i jej klauzule, zwolnienie się umowne armatora od odpowiedzialności za sztuwarkę /co może wynikać z klauzul w czarterze/ jest prawnie nieważne i bez skutku wobec odbiorcy towaru z tytułu konosamentu - ale jest ważne i wiążące, gdy odbiorca towaru z tytułu konosamentu jest czarterujący.

W interesie właściciela towaru / i jego assekuratora/ leży więc, aby starannie unikać w praktyce takich wypadków, kiedy czarterujący i odbiorca towaru są tą samą osobą prawną.

- 5/ Armator może się zwolnić umownie w czarterze od odpowiedzialności za sztuwarkę, wobec czarterującego, bądź na podstawie wyrażonej co do tego klauzuli /prawa angielskie/, bądź też na podstawie t. zw. "negligence clause" /prawa polskie, niemieckie, belgijskie i t.d./.
- Umowa taka jest prawnie ważna i wiąże strony w umowie /armatora i czarterującego/.

11. Konosament czarterowy.

Jak powszechnie wiadomo, stanowisko banków /w naszych warunkach Banku Handlowego w Warszawie/ odnośnie wymogów stawianych eksporterom przy przedstawianiu żądanych dokumentów dla realizacji akredytyw jest bardzo rygorystyczne. Stało się ono zrozumiałym, jeśli uświadomimy sobie fakt, że zlecającodawcą Banku Handlowego w Warszawie /negotiating bank/ jest zagraniczna instytucja bankowa /issuing bank/ w której importer zagraniczny otwiera akredytywę i która chce bankowi polskiemu jej realizację, a więc również szczegółowe zbadanie żądanych przez importera dokumentów. Stąd pochodzi rygorystyczne stanowisko banków, które niejednokrotnie koliduje z interesami eksporterów.

Ostatnio w związku z przedkładaniem Bankowi Handlowemu przez Centrale H.Z. dokumentów załadowczych, wyłonił się szereg problemów, domagających się właściwego naświetlenia.

Jednym z nich stało się zajęcie właściwego stanowiska wobec posługiwania się konosamentami wystawionymi na podstawie czarter - partii, a ściślej mówiąc powołującymi się na czarter-partię, które to dokumenty Bank Handlowy wzbrania się honorować, jeśli niema w tym zglądzie wyrażonej wzmianki w akredytywie.

Celem dokładniejszego zilustrowania stanowiska Banku Handlowego pozwalamy sobie przytoczyć dosłownie opinię

tej instytucji w omawianej sprawie:

" Aczkolwiek Uchwały VII Kongresu M.I.C. powzięte w 1935 roku /Uniform Customs and Practice for Commercial Documentary Credits/ nie ustaliły, czy banki - w wykonaniu akredytywy dokumentowej - mogą bez zastrzeżeń przyjmować konosamenty typu "Charter-Party Bill of Lading", lub konosamenty zaopatrzone w dopisaną klauzulę "all other conditions as per charter party", to jednak praktyka bankowa w Europie stosuje się raczej do zastrzeżenia dokonane w tej sprawie przez banki w U.S.A., w myśl którego banki przyjmować mogą podobne konosamenty tylko wtedy, gdy akredytywa wyraźnie na to zezwala. Rozumie się przy tym, że w podobnych przypadkach charter - party winno być do konosamentu dołączona.

Jak z powyższego wynika, Centrale Eksportowe winny dbać o to, aby w akredytywach, dotyczących ładunków lub konosamentów zaopatrzonych w dopisaną klauzulę "all other conditions as per charter-party", dopuszczalność podobnych konosamentów była wyraźnie zaznaczona, przy czym w podobnych przypadkach odpis charter-partii winien być do konosamentu dołączony".

Poruszone zagadnienie jest wynikiem konfliktu warunków konosamentowych oraz umownych stosowanych w charter-partiach. Niektóre bowiem klauzule konosamentowe różnią się lub nawet są sprzeczne z warunkami charter-partii. Zachodzi zatem pytanie, jakie właściwie warunki w tego rodzaju umowie o przewóz obowiązują: charterowe czy konosamentowe.

Aby problem ten należycie rozpatrzyć należy zająć kolejno stanowisko charterującego, następnie odbiorcy towaru /posiadacza konosamentu/ i wreszcie po ustaleniu pozycji tych stron przejść do analizy stanowiska Banku Handlowego.

Zajmijmy się pierwszym punktem t.j. sytuacją charterującego. Na ten temat wypowiedź się trafnie jeden z angielskich autorów:

"the bill of lading does not, as a rule, supersede the charter-party contract or modify it in any way, though it may have that effect if the parties so intend".

/konosament z reguły nie przekreśla ani nie modyfikuje kontraktu zawartego na podstawie charter-partii w jakimkolwiek względzie, aczkolwiek dokument ten może posiadać ten skutek jeśli to jest intencją stron -Smith "Mercantile Law" str. 352/.

Z powyższego wynika jasno, że stosunki pomiędzy charterującym a armatorem reguluje charter - party nie zaś

konosament. Konosament nie jest w tym wypadku /jak przy przewozie liniowym/ wyrazem zawartej uprzednio /przed wystawieniem konosamentu/ umowy o przewóz, lecz stanowi pokwitowanie odbioru towaru. Ten stan rzeczy został wyraźnie stwierdzony w wyroku sądu angielskiego w sprawie Ledue przeciwko Ward w cytowanym w "Shipping Law" Chorley M.A. & M.C. Giles:

" Where there is a charter party, as between the shipowner and the charterer the bill of lading may be merely in the nature of a receipt for the goods, because all the other ~~conditions and terms of the contract~~ terms of the contract of the carriage between them are contained in the charter-party; and the bill of lading is merely given as between them to enable the charterer to deal with the goods while in course of transit"

/Jeżeli została zawarta czarter-partia, konosament może stanowić w stosunkach pomiędzy armatorem & czarterującym jedynie pokwitowanie odbioru towaru, ponieważ wszystkie warunki kontraktu o przewóz zawartego pomiędzy nimi mieszczą się w czarter-partiach, a konosament ma za zadanie umożliwić czarterującemu dysponowanie towarem w czasie przewozu/.

Tutaj uwidacznia się zatem, poza poprzednią omawianą, drugą funkcję konosamentu czarterowego, jako dokumentu dojącego czarterującemu tytuł własności do towaru i umożliwiającego dysponowanie towarem /uwarunkowane oczywiście wystawieniem tego dokumentu w odpowiedniej formie/.

Reasumując stwierdzamy, że konosament czarterowy w wypadku gdy załadowca oraz czarterujący jest tą samą osobą, stanowi jedynie pokwitowanie odbioru towaru oraz jest dokumentem dojącym tytuł do towaru. Warunki przewozu obowiązujące czarterującego, zawarte są nie w konosamencie, lecz w czarter-partii.

Przypatrzmy się teraz sytuacji odbiorcy towaru /posiadacza konosamentu/ wobec zawartej czarter-partii. Oczywiście jest rzeczą, że odbiorca przesyłki może nie wiedzieć o warunkach zawartej czarter-partii i stąd niesłusznym byłoby narzucać mu obowiązki wynikające z umowy frechtowej pomiędzy czarterującym a armatorem.

Jeżeli jednak konosament powołuje się na warunki czarteru, to warunki te obowiązują również posiadacza konosamentu, o ile nie są sprzeczne z zasadami Konwencji Brukselskiej.

Wyjątek stanowi wypadek w którym czarterujący jest równocześnie odbiorcą towaru. Warunki konosamentowe nie są wtedy międzynarodowe, a strony obowiązuje jedynie czarter-partia. Dobitną ilustrację powyższego stanowi przebieg sporu pomiędzy Gullischen & Stewart Bros /Shipping Law -

Cherley M.A. and O.C. Gilles/. W omawianym wypadku czarter - partii zawierała znaną "cesser clause" na podstawie której wszelkie zobowiązania czarterującego wobec armatora kończą się z chwilą załadunku towaru na statek. Konosament zawierał klauzulę "all other conditions as per charter - party". W trakcie wyładunku towaru w porcie przeznaczenia zaistniała zwłoka za którą armator uczynił odpowiedzialnym czarterującego, obciążając go demurrage'm. Czarterujący odrzucił te pretensje na podstawie zastrzeżeń poczynionych w "cesser clause", która zwalniała go od odpowiedzialności za demurrage z chwilą załadunku towaru na statek. Spór zakończył się wyrokiem przyznającym słuszność załadowcy. Potwierdza to w pełni wyrażona, przez nas reguła.

W świetle powyższych przykładów wydaje się non niazrozu - miałe stanowisko Banku Handlowego w Warszawie sprzeciwiającego się honorowaniu konosamentów czarterowych, nie różniących się prawnie od innych konosamentów liniowych. Odbiorca towaru posiada przy przyjmowaniu konosamentu czarterowego również pełną odpowiedzialność prawną, przyznaną mu wyraźnie na podstawie Reguł Har - bour. Ze tak jest istotnie świadczy artykuł 8 "Carriage of -- Goods by Sea Act 1924":

" Any clause, covenant or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to or in connection with goods arising from negli - gence, fault or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability in these Rules, shall be null and void and of no effect".

/Każka klauzula, ugoda lub układ w umowie o przewóz, zwalniająca przewoźnika lub statek od odpowiedzialności za stratę lub uszkodzenie dotyczące towaru, a wynikające z niedbalstwa, winy lub uchybienia zobowiązaniom lub obowiązkom wymienionym w tym artykule lub zmniejszające tę odpowiedzialność inaczey niż przewiduje niniejsza Konwencja, będzie nieważny, niebyły i bez skutku. - tłum. J. Kunert - "Transakcje w handlu morskim"./

Bank Handlowy przytocza ponadto jako wyjaśnienie swego postępowania zastrzeżenie banków amerykańskich dotyczące reali - zacji akredytyw:

" In the U.S.A. Bills of Lading stipulating that they have been issued under the Terms of and Subject to the condi - tions of a charter-party are not accepted unless expressly stipulated in the Credit".

/W U.S.A. konosamentów powołujących się na warunki czarter - partii nie przyjmuje się, chyba że jest to wyraźnie zastrze - żone w akredytywie/

Nie widzimy powodów aby zwyczaje banków amerykańskich miały być również stosowane w praktyce europejskiej, tym więcej jeżeli one pewnego rodzaju przedziwieniem.

W dalszym ciągu Bank Handlowy powołuje się na projekt opracowany w ub. roku przez Komitet Redakcyjny Międzynarodowej Izby Handlowej, odnośnie "Jednolitych zwyczajów i praktyki przystosowania akredytyw dokumentowych" Art. 20 wyżej wspomnianego projektu brzmi:

" Art. 20 - Les connaissements émis par des transitaires seront refusés, ainsi que des connaissements prévoyant le transport par voiliers.

Les connaissements émis en vertu et soumis aux conditions d'une charte-partie ou d'un contrat d'affrètement, seront acceptés uniquement si des instructions spéciales ont été données dans ce sens".

/..... konosamenty wystawione na podstawie czarter-partji i poddane jej warunkom lub warunkom kontraktu frachtowego, będą przyjmowane jedynie wtedy, jeśli zostaną wydane specjalne instrukcje w tym względzie/.

Powyższy projekt nie został jednakże jeszcze przyjęty, a Uchwały VII Kongresu Międzynarodowej Izby Handlowej z roku 1935 /Uniform Customs and Practice for Commercial Documentary Credits/ nie zajęły żadnego stanowiska odnośnie nie honorowania konosamentów czarterowych.

Wydaje nam się ponadto, że zagraniczny importer zawierający transakcje na dostawę towarów masowych liczy się z załadowaniem towaru na statki trampowe, a w konsekwencji z przedłożeniem przez zakładcę konosamentu czarterowego od którego ten ostatni nie może odstąpić chcąc mieć zabezpieczenie swoich interesów wobec armatora. Zdajemy sobie sprawę, że wprowadzenie większej elastyczności w tej dziedzinie nie leży wyłącznie w granicach kompetencji Banku Handlowego w Warszawie, który jest w ekspansji jedynie wykonawcą zleceń banków zagranicznych tym niemniej należy zwrócić uwagę na tę anomalię donagającą się w interesie naszego eksparta, jak najszybszego uregulowania.

14. Transport w Z.S.R.R. /"ZSRR" - N. Michajłow, 1945/.

Jak wiadomo, przestrzenie Związku Radzieckiego są olbrzymie, dlatego też transport ma ogromne znaczenie dla tych terenów. Obok poręki dworca we Władywestoku, na końcu wielkiej magistrali syberyjskiej, stoi kamień drogowy z cyfr 9.333. Takiego znaku nie ma nigdzie indziej na świecie.

Zrodła surowców gospodarczych i środki wielkiego przemyślu są często odległe o setki kilometrów. Ural i Zagłobie Kuźniekie wymieniają rudę i węgiel na odległość ponad 1.000 km. Transport kłoczy liczne, szerokie rozrzucone dziedziny ZSRR w jedną całość. Bez odpowiednio rozgąszczonego transportu Związek Radziecki, ze swoimi olbrzymimi przestrzeniami nie mógłby stanowić jednolitego organizmu gospodarczego.

W sieci transportowej Z.S.R.R. szczególnie wielkie znaczenie ma kolej. W 1917 r. na terytorium objętym teraz przez Z.S.R.R. było 53,5 tys. km. linii kolejowych, a w 1935 r. było ich już 90.000 km. - czyli w latach władzy radzieckiej, długość sieci kolejowych wzrosła 1,5 raza. Następny szyn kolejowych Z.S.R.R. można dwukrotnie opasać kołami ziemskimi.

Jeżeli natomiast chodzi o gęstość sieci kolejowej, należy stwierdzić, że w centralnych obwodach i na Ukrainie sieć ta jest dosyć gęsta, ale im dalej na Wschód, tym na ogół staje się rzadsza. Przez Syberię natomiast przechodzi najdłuższa linia kolejowa świata.

Podczas pięciolatek zbudowano nowe linie kolejowe przede wszystkim na Wschodzie. Powstały tam potężne magistrale, jak "Turksib" długości około 1,5 tys. km., łącząca Syberię z Azją Środkową. Budowy linii kolejowych ZSRR nie przerwała nawet wojna z faszyzmem niemieckim. W tym czasie powstała olbrzymia linia Północno-Pieczorska, łącząca centrum kraju z dalekim, podbiegunowym basenem węglowym. Szereg linii wybudowano również w rejonie Wołgi, łącząc między innymi dolną Wołgę z Kaukazem i t.d.

W latach 1913 - 1938 długość linii kolejowych ZSRR wzrosła półtora razy, ale ilość przewożonego nimi towaru zwiększyła się więcej niż pięciokrotnie. Znacząco to, że w ustroju radzieckim zaczęto bardziej racjonalnie wykorzystywać koleje i że jakościowo stoją one na coraz wyższym poziomie. Stępuje się coraz silniejszy parowóz, większe wagony niż dawniej, szyny są w lepszym gatunku, wprowadzono automatyczne hamowanie, w wielu miejscach istnieje automatyczne blokowanie i elektryczna trakcja. W rezultacie koleje ZSRR pod względem ilości ton przewiezionego ładunku, przypadającego na kilometr szyn uzyskały pierwsze miejsce na świecie.

