

ZWYCZAJE I KLAUZULE
(OPINIE)
W POLSKIM
HANDLU MORSKIM

BIULETYN NR 1

WARSZAWA 1952 r.

Tylko do użytku służbowego



01300

OD REDAKCJI.

Celem niniejszego biuletynu jest publikowanie stwierdzonych przez PIHZ zwyczajów handlowych i portowych stosowanych w Polsce oraz ważniejszych wykładni PIHZ w przedmiocie przepisów (i klauzul) stosowanych w handlu zagranicznym.

Biuletyn zawiera te zwyczaje i opinie, które ustalone zostały w drodze uchwał przez ciała kolegialne istniejące przy PIHZ.

W podejmowaniu uchwał współdziałają:

1. Sekcja Prawna i Polityki Arbitrażowej w Warszawie (skrót: SP),
2. Sekcja Morska w Gdyni (skrót: SM),
3. Komisja Zwyczajów Handlowych tejże Sekcji (skrót: KZ),
4. Komisja Morska w Szczecinie (skrót: KM).

Przy tekście każdej uchwały mieści się notatka ze skrótem odnośnego ciała kolegialnego wzgl. ciał kolegialnych i datą wzgl. datami powzięcia uchwały.

Niektóre uchwały stwierdzające zwyczaje - o ile nadto zatwierdzone zostały przez Ministra H.Z. (zwyczaje handlowe) lub przez Ministra Żeglugi (zwyczaje portowe) - zostają ogłoszone w prasie np. "Polish Ports", w "Transport i Spedycja", w Życiu Gospodarczym i t.d.

Przy każdej uchwale zatwierdzonej przez odpowiedniego Ministra zamieszczono notatkę o tym, (skrót MHZ, wzgl. MZ) z podaniem daty zatwierdzenia.

Biuletyn będzie się ukazywał w miarę gromadzenia się materiału.

Warszawa, dnia 1 lipca 1952 r.

Spis treści:

	<u>str.</u>
1. Pojęcie "zwyczaj portowy" i "uzans portowy".....	3
2. Konosament czysty	3
3. Klauzula "more" i "shortshipped" oraz "more/less in dispute".....	4
4. Zagadnienie przesyłek za konosamentem zbiorowym (dokumenty zastępcze - delivery order).....	4
5. Wykładnia Klauzuli FOB-w portach polskich.....	4
6. Klauzula "F.O.B. and stowed".....	4
7. Zagadnienie składania notice'ów w portach polskich	5
8. Liczenie czasu w razie rozpoczęcia prac przeładunk. przed terminem obowiązującym	5
9. Czas świąteczny w portach polskich.....	5
10. Liczenie czasu za/wyładunku drewna w portach polsk.	6
11. Wykładnia klauzuli "weather working days".....	6
12. Wykładnia klauzuli "working hatch" i "workable hatch"	6
13. Otwieranie i zamykanie ładowni statku	6
14. Wyciąganie szersztoków (rozpornic lukowych).....	7
15. Obowiązek dostarczenia sprzętu sztauerskiego do ma- nipulacji towarem w ładowniach statku.....	7
16. Obowiązek sporządzania planów rozmieszczenia towa- rów załadowanych na statek - armator czy firma sztauerska?.....	7
17. Kto wykonuje i ponosi koszty za-wyładunku sztuk ciężkich.....	7
18. Sprecyzowanie pojęcia "warunki liniowe".....	8
19. Wykładnia Klauzuli za/wyładunkowej "as fast as ship can".....	8
20. Sprawa wyładunku bezpośredniego wg. warunków liniowych.....	8

1. Pojęcie "zwyczaj portowy" i "uzans portowy"

Wyrażenia "zwyczaj" i "uzans" (handlowy, wzgl. portowy) są równoznaczne.

(KZ - 18.5.1951; SP - 24.4.1952).

2. Konosament czysty.

Konosamentem "czystym" nazywamy taki konosament, który nie posiada dodanych klauzul, wyraźnie stwierdzających wadliwy stan towaru lub jego opakowania.

Konosamenty mogą być uważane za czyste nawet gdy zawierają dopisane lub odbite stemplem klauzule:

- a/ które nie stwierdzają wyraźnie, że stan towarów i/ lub ich opakowania jest niezadawalniający, lecz mogą skłaniać do mniemania, iż może to mieć miejsce, jak np. używane skrzynie, bębny i t.p.,
- b/ które podkreślają nieodpowiedzialność przewoźnika za ryzyko wynikające z natury towarów i/ lub ich opakowania,
- c/ w których przewoźnik stwierdza, że nie jest mu znana ani zawartość ładunku, ani waga, miara, jakość i specyfikacja towarów.

(KZ - 21.12.1950; SM - 22.1.1951; SP - 9.3.1951.)

Uchwała zatwierdzona przez Prezydium Izby w dn. 25.IV.1951 r. Zgoda M.H.Z. na ogłoszenie z dn. 11.VI.51 r. znak FR VII-F-03-399/51.

Ogłoszono z datą 15.VI.1951 r.

U w a g a : Sekcja Prawna i Polityki Arbitrażowej, na posiedzeniu w dn. 11.XII.51 r., przyjęła następującą poprawkę stylistyczną: zdanie drugie w.w. definicji zamiast "Konosamenty mogą być uważane za czyste..." powinno brzmieć: "Konosamenty powinny być uważane za czyste..."

3. Klauzula "more" i "shortshipped" oraz "more/less in dispute".

Wszystkie te klauzule są dopuszczalne w konosamentach a podstawą ich wpisania do konosamentu jest kwit sternika, (KZ - 13.4.1951; SP - 24.4.1952)

4. Zagadnienie przesyłek za konosamentem zbiorowym (dokumenty zastępcze - "delivery order").

Papiery na okaziciela są dokumentami wyjątkowymi i dlatego ich ważność zachodzi tylko wówczas, jeżeli są one wyraźnie przewidziane w ustawie.

Podobnie przenoszenie uprawnień, stwierdzonych w dokumencie, za pomocą indosu jest wyjątkową formą zmiany wierzyciela i dlatego zachodzi tylko wówczas, gdy ustawa to wyraźnie przewiduje (weksel, czek, warrant, konosament). Zgodnie z powyższym "delivery order" może być tylko imienny a jego przeniesienie może nastąpić jedynie w drodze przelewu.

(KZ - 18.5.1951; SP - 24.4.1952).

5. Wykładnia klauzuli F.o.b. w portach polskich.

Zwyczaj w portach polskich ustalił, iż przez słowa "on board" rozumie się przejście ładowanego towaru w obręb statku lub słupa powietrznego nad nadburciem statku. (KZ - 22.8.1951; SM - 14.1.1952; SP - 13.6.1952).

6. Klauzula "F.o.b. and stowed".

Klauzula "F.o.b. and stowed" w portach polskich oznacza, że wszelkie koszty związane z załadunkiem towaru na statek, łącznie z kosztami ułożenia go w ładowni statku (sztauerka) ponoszone są przez załadowcę, przy czym zwyczajowo w portach polskich wszelki materiał sztauersko-separacyjny winien być dostarczony przez statek, o ile osobna umowa nie przewiduje czego innego. Zlecenie na wykonanie sztauerki rozumie się jako zlecenie wykonania prac koniecznych dla zasztauowania ładunku, o ile umowa stron nie przewiduje wyraźnie czego innego.

(KZ - 13.10.1950; SM - 22.1.1951; SP - 9.3.1951)

Uchwała zatwierdzona przez Prezydium Izby w dn. 25.IV.1951 r.
Zgoda Ministra Żeglugi z dn. 4.V.1951 r. znak GM.I-16/3/51
Ogłoszono z datą 10.V.1951 r.

7. Zagadnienie składania zawiadomień notice'ów o gotowości statku do za/wyładunku w portach polskich.

Zwyczajowo w portach polskich statek może dać notę gotowości dopiero gdy jest rzeczywiście gotów do załadowania lub wyładowania oraz po zakończeniu klarowania i otrzymania zezwolenia na rozpoczęcie prac przeładunkowych, o ile umowa stron lub klauzule czarterowe nie przewidują wyraznie czego innego.

(KZ - 26.6.1951; SM - 14.1.1952; SP - 24.4.1952).

8. Liczenie czasu w razie rozpoczęcia prac przeładunkowych przed terminem obowiązującym.

W razie rozpoczęcia prac przeładunkowych przed terminem obowiązującym, liczy się zwyczajowo w portach polskich czas efektywnie przepracowany, o ile umowa stron nie reguluje tego inaczej.

(KZ- 21.11.1951; SM - 14.1.1952; SP - 24.4.1952).

9. Czas świąteczny w portach polskich.

Czas świąteczny w portach polskich liczy się od godz. 23.00 dnia przedświątecznego do godz.23.00 dnia świątecznego.

Zasada ta nie przesądza jej zastosowania w konkretnych przypadkach, gdy strony umowy w czarterze inny sposób liczenia czasu świątecznego i/lub zastrzegły, że ów czas umówiony obowiązuje niezależnie od odmiennych zwyczajów portowych, albo też zastrzeżenia tego nie dodały, lecz określiły czas świąteczny.

(KZ - 15.12.1950; SM - 22.1.1951; SP - 13.7.1951).

Uchwała zatwierdzona przez Prezydium Izby w dn. 10.X.1951 r.
Zgoda Ministra Żeglugi z dn. 26.X.1951 r. Znak GM -VI-4/65/51.
Ogłoszono z datą 16.XI.1951 r.

10. Liczenie czasu za/wyładunku drewna w portach polskich.

Według zwyczajów istniejących dla drewna w portach polskich czas załadunku lub wyładunku statku liczy się od godziny 7-ej rano następnego dnia roboczego po otrzymaniu zawiadomienia o gotowości statku do załadunku lub wyładunku w obowiązujących godzinach biurowych, o ile klauzule czarterowe nie przewidują czego innego.
(KZ - 13.10.1950; SM - 14.1.1952; SP - 24.4.1952).

11. Wykładnia klauzuli "weather working days".

Nie ma zwyczajów portowych co do ogólnych lub szczególnych przeszkód ładowania wzgl. wyładowania, uzasadnionych warunkami atmosferycznymi. Zarządzenie przerwy w za/wyładunku z powodu przeszkód atmosferycznych należy: w zakresie bezpieczeństwa pracy - do władzy portowej, natomiast w zakresie bezpieczeństwa ładunku - do kapitała statku lub załadowcy.
(KZ - 26.6.1951; SM - 14.1.1952; SP - 24.4.1952).

12. Wykładnia klauzuli "working hatch" i "workable hatch".

Mimo niewątpliwie istniejącej różnicy językowej, w dotychczasowej praktyce w naszych portach nie stwierdzono różnicy interpretacji między wyrażeniami "working hatch" i "workable hatch". Czy w przyszłości będzie jakaś różnica - okaże się gdy zostaną zastosowane nowe raty przeładunkowe.
(KZ - 18.2.1952).

13. Otwieranie i zamykanie ładowni statku.

a/ Według naszego zwyczaju portowego, zgodnego z zagranicznymi zwyczajami w tej materii, otwieranie i zamykanie ładowni statku w związku z za/wyładowaniem należy do obowiązków statku. O ile statek zlecił wykonanie tych czynności sztauerowi ponosi koszty tej czynności.

b/ Sprawa odpowiedzialności za wypadki mogące powstać

w związku z podnoszeniem szersztoków (rozpornic lukowych) nie należy do zakresu zwyczajów portowych, a do przepisów prawnych.

(KZ - 26.4.1951; SP - 24.4.1952 r).

14. Wyciąganie szersztoków (rozpornic lukowych).

Wyciąganie i zakładanie szersztoków (rozpornic lukowych) należy do obowiązków statku.

(KZ - 26.4.1951; SP - 26.4.1952).

15. Obowiązek dostarczenia sprzętu sztauerskiego do manipulacji towarem w ładowniach statku.

W kwestii kto zobowiązany jest dostarczyć sprzęt sztauerski do manipulacji towarem w ładowniach statku - statek czy Zarząd Portu, stosowana jest w portach polskich praktyka następująca:

a/ w braku odmiennego uregulowania w umowie sztauerskiej, odnoszącej się do ładunków zwykłych, dorozumiewa się, że statek posiada i dostarczy normalny sprzęt przeładunkowy. Do takiego sprzętu należą m.in. bloki, rene-ry, liny, haki potrzebne do użytkowania urządzeń przeładunkowych statku;

b/ przyjęcie zlecenia przeładunkowego odnośnie ładunków specjalnych obejmuje - o ile nie ma odmiennego postanowienia umownego - obowiązek dostarczenia przez przedsiębiorcę przeładunkowego sprzętu koniecznego do wykonania zlecenia przeładunkowego.

(KZ - 5.9.1951; SM - 14.1.1952; SP - 24.4.1952).

16. Obowiązek sporządzania planów rozmieszczenia towarów załadowanych na statek - armator czy firma sztauerska.

Na ogół plan rozmieszczenia ładunku przy przewozie drobny sporządza oficer ładunkowy. Sporządzenie tego planu przez kogoś innego wymaga oddzielnego zlecenia.

(KZ - 26.10.1951; SM - 14.1.1951; SP - 24.4.1952).

17. Kto wykonuje i ponosi koszty za/wyładunku sztuk ciężkich.

Kwestię, kto wykonuje i ponosi koszty za/wyładunku cięż-

kich sztuk, reguluje umowa, a w braku postanowień umowy, ustawa. W portach polskich nie utarł się zwyczaj odmienny od przepisów § 561 i 593 poniemieckiego kodeksu handlowego. W przypadku, gdy frachtujący płaci wyższą stawkę frachtową za przewóz sztuk ciężkich, a równocześnie warunki konosamentowe przewidują, że koszty za/wyładunku ponosi "właściciel" towaru, wówczas "właściciel" towaru koszty te ponosi, o ile nie uzyska skreślenia tej klauzuli w konosamencie.

(KZ - 22.8.1951; SP - 24.4.1952).

18. Sprecyzowanie pojęcia "warunki liniowe".

Umowy przewozowe, zawarte na t.zw. warunkach liniowych (liner terms) oznaczają w naszych portach w odniesieniu do rozdziału kosztów/^{przeładunku} jego szybkości że:

- a/ przewoźnik pokrywa koszt załadunku od nadburcia i wyładunku do nadburcia,
- b/ przeładunek odbywa się na zasadzie "as fast as ship can".

(KZ - 5.9.1951; SP - 24.4.1952).

19. Wykładnia klauzuli za/wyładunkowej "as fast as ship can".

Klauzula "as fast as ship can" oznacza, że za/wyładunek powinien przebiegać tak szybko, jak to jest możliwe, zgodnie z technicznymi możliwościami statku, istniejącymi warunkami technicznymi portu i obowiązującymi normami, przepisami i zwyczajami portowymi.

(KZ - 5.9.1951; SM - 14.1.1952; SP - 24.4.1952).

20. Sprawa wyładunku bezpośredniego wg warunków liniowych.

Jeżeli w konosamencie liniowym umieszczono klauzulę "as fast as ship can" armator powinien wyrazić zgodę na wyładunek bezpośredni na wagony, o ile odbiorca zachowa przy odbiorze towaru taką szybkość z jaką statek towar wydaje.

(KZ - 4.1.1952).

E R R A T A
=====

Strona:	wiersz:	zamiast:	powinno być:
4	13 od dołu	SP-	tekst ostateczny SP-
5	4 od góry	notice'ów	/notice'ów/
7	4 od góry	SP-	tekst ostateczny SP-
8	10 od góry	24.4.1952/	24.4.1952; tekst ostateczny PIHZ/.

BIBLIOTEKA Gł.
w S. E. w Sopocie

01300