

POLSKA IZBA HANDLU ZAGRANICZNEGO

POLSKA IZBA HANDLU ZAGRANICZNEGO
ODDZIAŁ MORSKI
W GDYNI



ZWYCZAJE I KLAUZULE
(OPINIE)
W POLSKIM
HANDLU MORSKIM

BIULETYN NR 5

WARSZAWA 1953

Tylko do użytku służbowego

Od Redakcji

Informuje się, że opinie podane w nr 1 Biuletynu pod punktami: 2, 6, 8, 9 i w niniejszym numerze pod pkt.2 - ogłoszone zostały przez P.I.H.Z. w czasopiśmie: "Polski Handl Zagraniczny", "Życie Gospodarcze" i "Transport i Spedycja" - jako zwyczaj obowiązujący w portach polskich i w polskim obrocie morskim.

Opinia zamieszczona w nr 1 Biuletynu pod pkt.5 została również ogłoszona jako zwyczaj obowiązujący w portach polskich i w polskim obrocie morskim - po przerehabilitacji jej jak następuje:

" Jeżeli w kontrakcie sprzedaży użyto klauzuli fob, albo w inny sposób określono, że sprzedawca ma dostarczyć towar "on board ship", ryzyko ze strony sprzedawcy na kupującego przechodzi w chwili, gdy ładowany towar przeszedł w obręb statku lub słupa powietrznego nad nadburciem statku."

SPIS TRESCI

1. Incoterms 1953
 2. Sprawa ponoszenia kosztów konosamentu przy transakcjach fob
 3. Czy pojęcie ładowania "loading" obejmuje sztauerkę
 4. Na kim ciąży obowiązek należytego zasolenia i zakonserwowania skór na statku i kto odpowiada za szkody spowodowane niewłaściwym zakonserwowaniem - przewoźnik czy też załadowca
 5. Czy według Regulaminu Dyspozytorów Portu Główny Dyspozytor uprawniony jest do decydowania o ponoszeniu kosztów
 6. Zagadnienie wartości dowodowej kwitów ładunkowych, wystawianych w porcie przez składownika lub kolej
 7. Odpowiedzialność statku za spowodowanie przerwy w pracy na skutek defektu winęz
 8. Kto obowiązany jest ponosić koszty związane z przeholowaniem statku z miejsca postoju na właściwe miejsce przeładunku, gdy czarter przewiduje tylko jedno holowanie
 9. Sprawa ważności klauzul konosamentowych, upoważniających przewoźnika lub jego agenta do wyznaczenia miejsca wyładowania towarów w porcie przeznaczenia bez względu na ewent. odmienne zwyczaje portowe - w świetle zarządzenia Min. Żeglugi nr 167 z dn. 10.7.1953 r.
 10. W którym punkcie następuje zwyczajowo w portach polskich kontrola ilościowa przy wyładunku drobnicy ze statku liniowego.
-

1. Incoterms 1953

Zwraca się uwagę przedsiębiorstw handlu zagranicznego, przedsiębiorstw żeglugowych i usługowych na fakt ukazania się "Incoterms 1953", wydanych przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu. Nowe te określenia handlowe pokrywają się w istotnym ujęciu z "Incoterms 1936". Wydanie nowe różni się od poprzedniego tym, że uzupełnia szereg wykładni, rozstrzygając w ten sposób wątpliwości, które dawały powód do rozbieżności i sporów.

"Incoterms 1953" ukażą się niebawem w tłumaczeniu polskim nakładem P.I.H.Z., przeznaczonym dla użytku urzędów, przedsiębiorstw handlu zagranicznego, przedsiębiorstw żeglugowych i usługowych oraz innych zainteresowanych jednostek gospodarki społecznej.

W nieco późniejszym terminie ukaże się w takim samym nakładzie zwięzłe omówienie "Incoterms 1953", zawierające porównanie ich z "Incoterms 1936" i uwypuklenie tych nowych wykładni, które mają szczególne znaczenie dla polskiego handlu zagranicznego i transportu.

2. Sprawa ponoszenia kosztów konosamentu przy transakcjach fob

Jeżeli w umowie kupna/sprzedaży, zawartej na warunkach fob port polski, nie powiedziano wyraźnie czego innego, zwyczajowo przyjmuje się, że koszty konosamentu ponosi kupujący.

3. Czy pojęcie ładowania "loading" obejmuje sztauerkę?

Klauzula w konosamencie, w myśl której załadowca ponosi koszty ładowania towaru /loading/, nie powinna być interpretowana jako obciążająca go również kosztami sztauerki.

4. Na kim ciąży obowiązek należytego zasolenia i zakonserwowania skór na statku i kto odpowiada za szkody spowodowane niewłaściwym zakonserwowaniem - przewoźnik czy też załadowca?

Przy transporcie morskim surowych skór solonych na warunkach liniowych, przewoźnik odpowiedzialny jest za właściwe przystosowanie statku do przewozu oraz za przesypanie solą poszczególnych warstw skór w ilościach i w sposób podyktowany potrzebą należytej konserwacji ładunku w czasie jego przewozu.

5. Czy według Regulaminu Dyspozytorów Portu Główny Dyspozytor uprawniony jest do decydowania o ponoszeniu kosztów?

Regulamin Dyspozytorów Portu nie uprawnia dyspozytora do rozstrzygania, która ze stron ma ponieść koszty spowodowane jego decyzją.

U w a g a: Jeżeli strony co do ponoszenia kosztów nie mogą dojść do porozumienia, proponuje się sprawę przedkładać Komisji Opiniodawczej przy P.I.H.Z.

6. Zagadnienie wartości dowodowej kwitów ładunkowych, wystawianych w porcie przez składownika lub kolej.

Zaświadczenia wagi, wydane przez organa PKP, magazyny portowe i Zarząd Fortu, są dokumentami publicznego zaufania i jako takie są pełnym dowodem faktów, które stwierdzają.

7. Odpowiedzialność statku za spowodowanie przerwy w pracy na skutek defektu winoz.

Nawiązując do taryfy przeładunkowej, która przewiduje półgodzinne przerwy w przeładunkach, zaleca się analogiczne postępowanie, jeżeli chodzi o taryfę sztauterską.

8. Kto obowiązany jest ponosić koszty związane z przeholowaniem statku z miejsca postoju na właściwe miejsce przeładunku, gdy czarter przewiduje tylko jedno holowanie?

Nie istnieje w portach polskich zwyczaj, który ustalałby, kto ponosi koszty przeholowania statku z miejsca postoju na miejsce przeładunku, gdy czarter przewiduje tylko jedno holowanie.

9. Sprawa ważności klauzul konosamentowych, upoważniających przewoźnika lub jego agenta do wyznaczenia miejsca wyładowania towarów w porcie przeznaczenia bez względu na ewent. odmienne zwyczaje portowe - w świetle zarządzenia Ministerstwa Żeglugi nr 167 z dnia 10.7.1953 r.

Wszelkie statki, zawijające do portów polskich, poddane są prawu polskiemu, a tym samym podlegają zarządzeniu polskich władz dysponujących organizacją portu i ruchem w porcie, a to niezależnie od umowy o przewóz, która jako umowa prywatno-prawna rodzi skutki zależnie od okoliczności. Podkreśla się jednak, że zgodnie z rozporządzeniem Min. Żeglugi nr 167 z dn. 10 lipca 1953 r., dyspozytor portu powinien przy wydawaniu swoich poleceń w zakresie ruchu w porcie uwzględniać treść danej umowy przewozowej, o ile konieczne przy czym nie wymagają inaczej.

10. W którym punkcie następuje zwyczajowo w portach polskich kontrola ilościowa przy wyładunku drobnicy ze statku liniowego?

W portach polskich nie ma ustalonego zwyczaju co do sposobu i miejsca liczenia. Z reguły odbywa się ono na zlecenie i tam zazwyczaj określona jest miejsce liczenia. W większości przypadków kontrola ilościowa przy wyładunku drobnicy ze statku liniowego odbywa się w chwili zdejmowania towaru z haka dźwigu.

