

01300

POLSKA IZBA HANDLU ZAGRANICZNEGO

POLSKA IZBA HANDLU ZAGRANICZNEGO  
ODDZIAŁ MORSKI  
w GDYNI

ZWYCZAJE I KLAUZULE  
(OPINIE)  
W POLSKIM  
HANDLU MORSKIM



BIULETYN NR 7

WARSZAWA 1955

## SPIS RZECZY

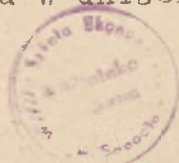
=====

### ZWYCZAJE HANDLOWE I PORTOWE

1. Klauzula "f.o.b. and stowed"
2. Konosament czysty
3. Czas świąteczny w portach polskich
4. Liczenie czasu w razie rozpoczęcia prac przeładunkowych przed terminem
5. Ponoszenie kosztów konosamentu przy transakcjach fob
6. Umowa kupna/sprzedaży na warunkach fob
7. Składanie zawiadomień/notice'ów/ o gotowości statku do za/wyładunku w portach polskich
8. Obowiązek podawania wymiarów towaru przez zgłaszającego ładunek do przewozu

### O P I N I E

1. Ponoszenie opłat portowych przy transakcji zawartej na warunkach CIF port polski
2. Czy nota bukin wa jest umową o przewóz
3. Interpretacja klauzuli 2 Gencon C/P
4. Obowiązek podawania wymiarów towaru przez zgłaszającego ładunek do przewozu
5. Kogo obciążają koszty holowania statku ze zbożem od "waiting berth" do miejsca wyładunku
6. Znaczenie określenia "około /"about"/ w odniesieniu do terminu podawienia, ładowania lub odejścia statku
7. Czy statek - przed dokonaniem formalności koniecznych dla uznania go za "przybyły" /"an arrived ship"/ - musi znajdować się w porcie /"in berth"/
8. Obowiązek wysłania telegramu o spodziewanym terminie przybycia statku na redę /tzw."sailing telegram"/
9. Liczenie czasu przysługującego na załadunek w związku z par.4 w.45 "Polcon'u" - "time to count"
10. Liczenie czasu w dniach 24 i 31 grudnia



0533

## ZWYCZAJE HANDLOWE I PORTOWE

stwierdzone i ogłoszone dotychczas przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego na podstawie art 5 pkt 8 dekretu z dnia 28 września 1949 r. o utworzeniu Polskiej Izby Handlu Zagranicznego /Dz. U.R.P. Nr 53 poz 403/.

### 1. 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.

10. VI. 51

### 2. Konosament czysty

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

Nie czynią konosamentu nieczystym:

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

10. VI. 51

3. 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 umówiły 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.

16.XI.51

4. Liczenie czasu w razie rozpoczęcia prac przeładunkowych przed terminem

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.

22.V.1953.

5. Ponoszenie kosztów konosamentu przy transakcjach fob

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

10 stycznia 1954

6. Umowa kupna/sprzedaży na warunkach fob

Jeżeli w umowie kupna/sprzedaży zawartej na warunkach fob port polski nie powiedziano wyraźnie czego innego, zwyczajowo przyjmuje się, że umowa została zawarta na warunkach fob, ustalonych w Incoterms 1953.

9 stycznia 1955.

7. Składanie 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 otrzymaniu zezwolenia na rozpoczęcie prac przeładunkowych, o ile umowa stron lub klauzula czarterowa nie przewidują wyraźnie czego innego.

9 stycznia 1955

8. Obowiązek podawania wymiarów towaru przez zgłaszającego ładunek do przewozu

W obrocie morskim, przy zgłoszeniu ładunku drobnicowego do przewozu przyjęte jest, że dla określenia przestrzenności zgłaszający ładunek podaje ilość sztuk oraz wymiary skrajne każdej sztuki.

21 sierpnia 1955

- - - - -

## O P I N I E

1. Ponoszenie opłat portowych przy transakcji zawartej na warunkach CIF port polski

Opłaty portowe płaci bezpośrednio armator/state' / a to niezależnie od jego odmiennych umów z czarterującymi.

2. Czy nota bukingowa jest umową o przewóz

Jednym z dowodów zawarcia umowy przewozu i jej warunków jest "nota bukingowa" wystawiona przez przewoźnika morskiego lub jego pełnomocnika a zawierająca istotne elementy umowy przewozu .

3. Interpretacja klauzuli 2 Gencon C/P

Treść klauzuli 2 Gencon C/P nie upoważnia przewoźnika do żądania od czarterującego zwrotu odszkodowania wypłacanego odbiorcy wskutek wydania mniejszej ilości towaru od podanej w konsamencie, gdyż klauzula ta nie zawiera postanowień co do odpowiedzialności za ilość'.

4. Obowiązek podawania wymiarów towaru przez zgłaszającego ładunek do przewozu

W obrocie morskim, przy zgłaszaniu ładunku drobnicowego do przewozu, przyjęte jest, że dla określenia przestrzenności zgłaszający ładunek podaje ilość sztuk oraz wymiary skrajne każdej sztuki .

5. Kogo obciążają koszty holowania statku ze zbożem od "waiting berth" do miejsca wyładunku

Koszty holowania statku od miejsca wyczekiwania w porcie /"waiting berth"/ do miejsca za/wyładunku ponosi wobec portu statek .

O prawie regresu statku do czarterującego decyduje czarter lub dodatkowe porozumienie stron .

6. Znaczenie określenia "około-about" w odniesieniu do terminu podstawienia, ładowania lub odejścia statku

Określenie "około-about" w odniesieniu do terminu podstawienia statku liniowego w żegludze dalekomorskiej obejmuje okres do 5 dni poza datę ustaloną w bookingu.

Wcześniejsze ładowanie wymaga zgody stron .

7. Czy statek-przed dokonaniem formalności koniecznych dla uznania go za "przybyły" /"an arrived ship"/ -musi znajdować się w porcie /"in berth"/.

Zwyczajowo w portach polskich uważa się statek za przybyły /"an arrived ship"/ dopiero wówczas, gdy wszedł do portu i oddał notę gotowości do za/wyładunku /"notice of readiness"/.

Uwaga: Odnośnie oddawania not gotowości obowiązują zwyczaj ogłoszony w biuletynie PIH "Zwyczaj i klauzule /opinie/ w polskim handlu morskim" Nr 1 pkt 7

8. Obowiązek wysłania telegramu o spodziewanym terminie przybycia statku na redę /tzw. "sailing telegram"/

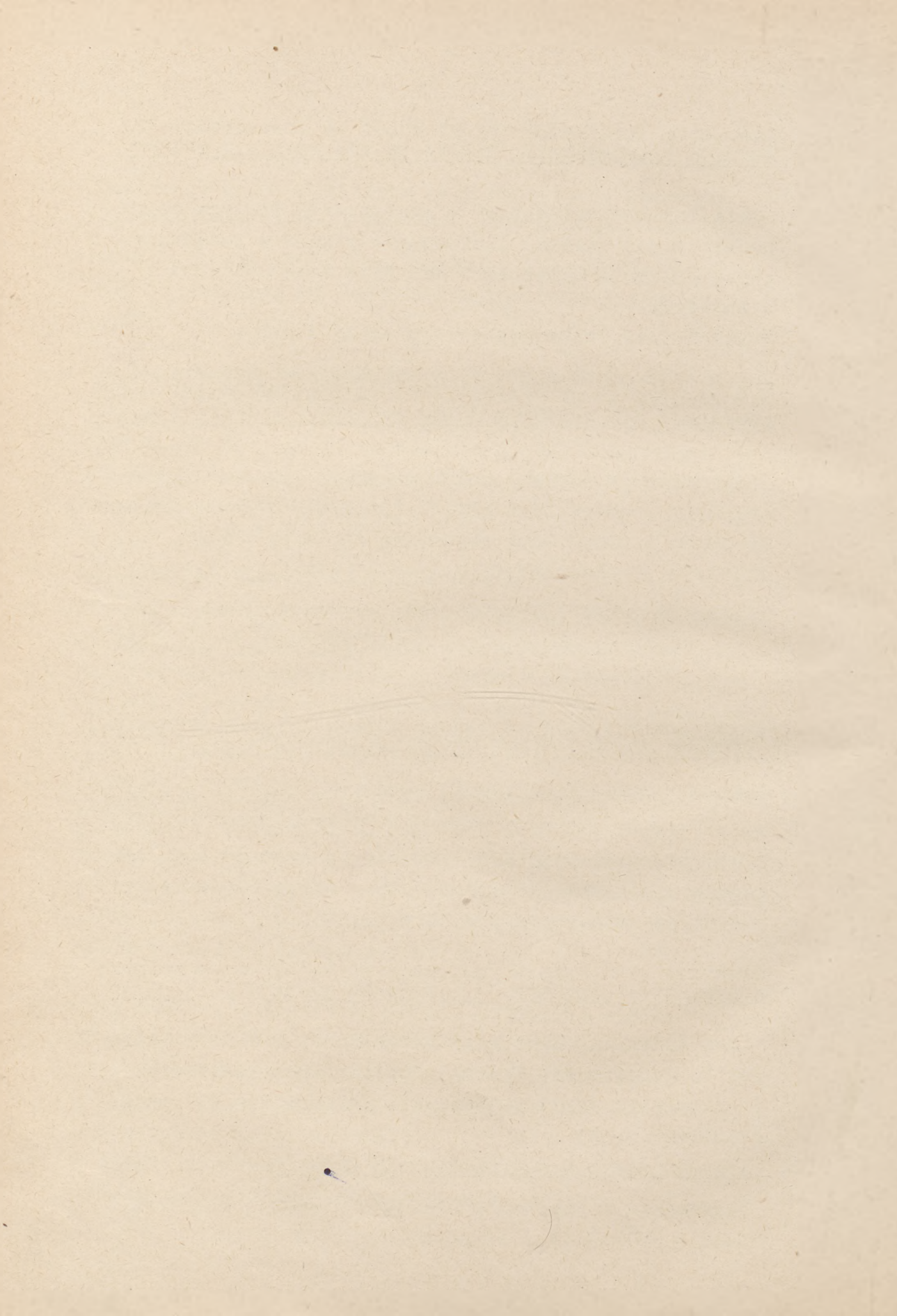
Dla przygotowania sprawnej obsługi w porcie polskim agent statku powinien otrzymać najpóźniej na 24 godziny przed przybyciem statku wiadomość o spodziewanym terminie przybycia statku na redę - niezależnie od notice'ów ustalonych czarterem .

9. Liczenie czasu przysługującego na zakładunek w związku z par. 4w.45 "Polcon" - time to count".

Czas wykonania specjalnych czynności - w rozumieniu par 4, wiersze 45 "Polcon"u" -dodatkowo zlecanych i opłacanych przez statek, nie zalicza się do czasu zakładunku węgla .

10. Liczenie czasu w dniach 24 i 31 grudnia

Zwyczajowo w portach polskich kończy się normalną pracą w dniach 24 i 31 grudnia o godz. 15.00.





S P I S   T R E S C I

S t r o n a

I. <u>ZWYCZAJE POLSKICH PORTOW MORSKICH</u> <u>ODNOSZĄCE SIĘ DO PRZEŁADUNKU DREWNA</u>	1 - 6
1. Obowiązek uprzedzania o dacie spodziewanego przybycia statku dla załadowania.....	1
2. Liczenie czasu dla załadunku lub wyładunku statku.....	2
3. Czas pracy przy przeładunku drewna .....	2
4. Obliczanie czasu dla przeładunku drewna przy klauzuli "per workable hatch" lub "per working hatch".....	3
5. Wymiary "normalnego luku" dla prze- ładunku drewna oraz redukcje stosowane w normach przeładunkowych przy lukach mniejszych.....	3
6. Załadunek tarcicy do pomieszczeń dodatkowych .....	3
7. Sposób przeładunku drewna i wymagania dotyczące pokładowych urządzeń prze- ładunkowych .....	4
8. Przedstawienie konosamentów do podpisu...	4
9. Zakończenie za/wyładunku statku przy pomocy tej samej zmiany robotników .....	4
10. Podział ryzyka i kosztów przeładunku drewna w stosunku między przewoźnikiem a zała- dowcą/wyładowcą/ przy klauzuli "free alongside" .....	4
11. Markowanie i separacja partii konosamen- towych .....	5
12. Obowiązek kapitana statku podania ilości drewna, którą statek przyjmie na pokład..	5
13. Pomiar ładunku przy płatności frachtu wg klauzuli "per intaken piled fathom".....	5
II. <u>ZWYCZAJOWE ZNACZENIE<sup>nie</sup> KTORYCH OKRESLEN</u> <u>STOSOWANYCH W OBROTCIE DREWNIEM W POLSKICH</u> <u>PORTACH MORSKICH</u>	6 - 7

