

Współczesna Gospodarka



Contemporary Economy
Electronic Scientific Journal
www.wspolczesnagospodarka.pl

Vol. 5 Issue 3 (2014) 53-69
ISSN 2082-677X

PODSTAWOWA DOKUMENTACJA SPEDYCYJNO- TRANSPORTOWA W PRACY SPEDYTORA MIĘDZYNARODOWEGO

Adam Salomon

Streszczenie

Celem artykułu jest przedstawienie podstawowej dokumentacji spedycyjno-transportowej w pracy spedytora międzynarodowego, w szczególności dokumentów ubezpieczeniowych i dokumentów przewozowych w poszczególnych gałęziach transportu. Dodatkowym celem artykułu jest wskazanie źródeł, z których można korzystać prawidłowo wypełniając poszczególne dokumenty.

Słowa kluczowe: spedycja międzynarodowa, list CMR, list CIM, konosament, polisa ubezpieczeniowa

Wstęp

Oddalanie się wytwórców towarów od rynku zbytu, rozwój specjalizacji w zakresie czynności związanych z obrotem towarowym i rozwój techniki handlu spowodowały narastanie liczby dokumentów świadczących o spełnieniu określonych obowiązków lub niezbędnych warunków przez strony uczestniczące w transakcji. Niektóre dokumenty (tzw. tytularne) pozwalają przekazać prawo własności towaru. Towar może więc kilkakrotnie zmienić właściciela, od chwili wystania do chwili, kiedy dotrze do miejsca przeznaczenia. Niektóre dokumenty stanowią podstawę do dokonania zapłaty za towar, nawet przed naocznym stwierdzeniem jego dostarczenia do ustalonego miejsca, można bowiem uznać, że potwierdzają one wykonanie świadczenia towarowego. Mówi się w związku z tym, że współczesny handel zagraniczny ma charakter handlu „za dokumentami”, podczas gdy w przeszłości miał on charakter handlu „z ręki do ręki”. Spedytor ma tu więc pole do wykazania się swoimi umiejętnościami.

Wypełnianie dużej liczby dokumentów zwiększa pracochłonność transakcji. W związku z tym są prowadzone różne działania mające na celu ujednoczenie dokumentów. Przykładem historycznym ujednoczenia dokumentów było opracowywanie przez zrzeszenia kupieckie typowych kontraktów. Obecnie do tych działań włączają się organizacje międzynarodowe. Wykorzystanie komputerów przy opracowywaniu informacji handlowych, automatycznym księgowaniu i przygotowywaniu typowych materiałów ofertowych przyczyniło się do

ujednoczenia najważniejszych, a zarazem powtarzających się pod względem formy, elementów dokumentów transakcyjnych.

Ujednoczenie i uproszczenie dokumentów handlowych tylko w pewnym stopniu ograniczają liczbę czynności związanych z ich sporządzaniem. Nadal więc pochłaniają one znaczną część czasu pracy podmiotów uczestniczących w realizacji transakcji handlowej.

1. Dokumenty podstawowe

Wśród dokumentów handlowych możemy wyróżnić dokumenty podstawowe oraz dokumenty uzupełniające lub pomocnicze. Do dokumentów podstawowych zalicza się fakturę handlową, dokument przewozowy i dokument ubezpieczeniowy. Wymienione dokumenty uznawane są za podstawowe z wielu przyczyn. Faktura świadczy o tym, że dostawca towaru stawia go do dyspozycji kupującego zgodnie z ustaleniami zawartymi w kontrakcie, a więc, że wypełnił podstawowy obowiązek sprzedającego, jakim jest wyodrębnienie danego towaru spośród innych i wskazanie dla kogo jest przeznaczony. Dokument przewozowy jest wystawiany wtedy, kiedy towar będący przedmiotem kontraktu został już załadowany na środek przewozowy lub został przez przewoźnika przyjęty do załadunku, powinien więc w określonym terminie dotrzeć do miejsca przeznaczenia. Dokument ubezpieczeniowy stanowi gwarancję, że nawet wówczas gdy towar ulegnie zniszczeniu i nie dotrze do miejsca przeznaczenia, jego posiadacz otrzyma równowartość tego świadczenia w postaci odszkodowania ubezpieczeniowego.

Uznanie trzech wymienionych dokumentów handlowych za podstawowe nie oznacza, że w każdej transakcji eksporter musi je wszystkie przedstawić zagranicznemu importerowi. Zależy to od warunków ustalonych w kontrakcie, a zwłaszcza od zastosowanej dla kontraktu formuły handlowej (najczęściej Incoterms).¹ Jeżeli więc ustalono w kontrakcie, że sprzedaż następuje na warunkach: loco magazyn dostawcy (według Incoterms[®]2010 — formuła Ex Works — EXW), dokumentem podstawowym, świadczącym o wykonaniu zobowiązania przez eksportera, jest sama faktura handlowa. W przypadku sprzedaży na warunkach: franco środek przewozowy, miejsce załadowania (według Incoterms[®]2010 — formuła Free Carrier — FCA), wymagana jest faktura i kolejowy lub inny dokument przewozowy. W przypadku sprzedaży na warunkach: koszt, ubezpieczenie, fracht (według Incoterms[®]2010 — CIF lub CIP), eksporter jest zobowiązany dostarczyć kupującemu wszystkie trzy wymienione dokumenty.

W kontrakcie mogą zostać przyjęte przez strony również inne, niż wynikające z przyjętych formuł, ustalenia dotyczące obowiązków stron. Konieczne jest więc przy zawieraniu kontraktów wyraźne sprecyzowanie, jakie będą do nich zastosowane uzanse (np. Incoterms[®]2010, Ogólne Warunki Dostaw b. RWPG – w edycji z 1988 roku) lub zwyczaje handlowe. Jeżeli w kontrakcie są ustalone poszczególne obowiązki stron w inny sposób, niż to przewidują określone wykładnie formuł handlowych, konieczne jest również ustalenie, która ze stron ma obowiązek dostarczenia określonych dokumentów handlowych.

¹ Reguły Incoterms wytyczają zakres odpowiedzialności kupujących i sprzedających za dostawę towarów w umowach sprzedaży. Są one autorytatywnymi zasadami ustalania podziału kosztów i ryzyka między stronami. Na całym świecie reguły Incoterms są regularnie włączane do umów sprzedaży i stały się częścią codziennego języka handlowego. Międzynarodowa Izba Handlowa – MIH (International Chamber of Commerce – ICC), organizacja światowego handlu przygotowuje i publikuje reguły Incoterms[®] od ponad 70 lat, dostarczając importerom, eksporterom, prawnikom, operatorom logistycznym, ubezpieczycielom uznawane światowo standardy, stanowiące podstawowe narzędzia przedsiębiorcy w prowadzonej działalności handlowej. Opracowane i opublikowane w 2010 roku nowe reguły pod nazwą Incoterms[®] 2010 weszły w życie 1 stycznia 2011 roku. Reguły Incoterms[®] wytyczają zakres odpowiedzialności kupujących i sprzedających za dostawę towarów w umowach sprzedaży. <http://www.youtube.com/watch?v=kixly9Y6Bc4> (dostęp: 15.07.2014).

2. Dokumenty przewozowe stosowane w transporcie drogowym

Podstawowe dokumenty warunkujące międzynarodowy ruch transportu towarów drogami kołowymi to:

- Konwencja dotycząca Międzynarodowego przewozu towarów (CMR) z roku 1956;
- Konwencja celna na temat międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów (TIR) z 1975 roku;
- Konwencja o wspólnych procedurach tranzytowych (WPT) z 1987 roku;
- Europejska umowa dotycząca całokształtu problemów pracy personelu wykonującego przewozy drogowe (AETR) z 1970 roku;
- Europejska umowa na temat międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) z 1957 roku;
- Umowa o międzynarodowych przewozach szybko psujących się towarów żywnościowych (ATP) z 1970 roku;
- Ustawa o transporcie drogowym z 2001 roku.

Konwencja CMR² ma zastosowanie przy wykonywaniu komercyjnych przewozów drogowych z zastrzeżeniem, że nadanie i miejsce odbioru towarów znajduje się w dwóch różnych krajach, z których co najmniej jeden jest państwem – stroną konwencji CMR. List przewozowy CMR musi zawierać podstawowe dane takiej jak:

- miejsce i datę jego wystawienia;
- nazwę i adres nadawcy;
- nazwę i adres przewoźnika;
- datę i miejsce przyjęcia towaru do przewozu, a także przewidywane miejsce jego wydania;
- nazwę i adres odbiorcy;
- określenie rodzaju towaru oraz sposób opakowania, natomiast dla towarów niebezpiecznych ogólne określenie tego towaru;
- liczbę sztuk, numery oraz cechy;
- wagę brutto lub ilość towaru w innych jednostkach;
- koszty związane z przewozem;
- instrukcje niezbędne do załatwienia wszelkich formalności;
- oświadczenie, że przewóz podlega przepisom CMR.

Przewoźnik zaznaczony jako pierwszy odpowiada prawnie za wszelkie pomyłki każdego innego podmiotu lub osoby, z których korzysta się w wykonywaniu przewozu.

Konwencja TIR³ ma umożliwić transport ładunków pojazdem posiadającym celny certyfikat. Pojazd po załadowaniu zamykany jest plombą celną w urzędzie celnym miejsca załadowania i towar bezpośrednio przewożony jest do urzędu celnego odbiorcy. Konwencja ta ma zastosowanie przy przewozie towarów między Unią Europejską a państwem trzecim (tj. spoza granic Unii Europejskiej)⁴. Dokumentem, pod osłoną którego może być realizowana procedura TIR jest Karnet TIR.⁵ W celu przewozu towarów w systemie TIR stosuje się trzy rodzaje karnetów TIR:

² Konwencja CMR wprowadza i ujednolica: warunki umowy o przewóz drogowy towarów, dokumentację przewozową, odpowiedzialność przewoźnika, tryb skarg i reklamacji, roszczenia wynikające z przewozu, przewozy wykonywane kolejno przez kilku przewoźników. Konwencji CMR nie stosuje się do przewozów wykonywanych na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych, do przewozów zwłok oraz do przewozów rzeczy przemieszczalnych. http://www.polbodtrans.pl/dokumenty/konwencja_cm.pdf (dostęp: 15.07.2014).

³ http://tir.zmpd.pl/aktualnosci_pliki/f-TIR-93-89-128.Konwencja_stan_na_10_10_2013_calosc_pdf.pdf (15.07.2014).

⁴ J. Neider, *Transport międzynarodowy*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012, s.58.

⁵ Spełnia on podwójną rolę. Jest dokumentem celnym (forma zgłoszenia celnego) oraz gwarancyjnym. Kwota gwarancyjna każdego karnetu TIR wynosi 60 000 EUR w krajach Unii Europejskiej, w Rosji, Kazachstanie, Mołdawii, Serbii, na Białorusi, Ukrainie oraz 50 000 USD w pozostałych państwach Stronach Konwencji TIR. Zasadą

- czterowoletowy – przy przejeździe przez jedną granicę;
- czternastowoletowy – przy przejeździe przez maksymalnie 6 granic;
- dwudziestowoletowy – umożliwia przejazd przez 9 granic.⁶

Stosuje się go generalnie w przewozach do krajów azjatyckich lub na Bliski Wschód.

W krajach Unii Europejskiej stosowane są dualistyczne systemy tranzytowe. Pierwszy to procedura TIR, drugi – Wspólna Procedura Tranzytowa (WPT). Ta druga procedura stosowana jest generalnie w krajach, które nie są członkami UE, natomiast posiadają członkostwo we Wspólnym Obszarze Gospodarczym, np. w Szwajcarii, Norwegii i Islandii.⁷ Procedury WPT są stosowane w ściśle określonych przypadkach i wtedy na dokumencie SAD musi zostać przedstawiona dokładna charakterystyka towaru. NCTS (*New Computerised Transit System*) to system informatyczny obsługujący wspólnotową procedurę tranzytu na terenie Unii Europejskiej oraz wspólną procedurę tranzytową WPT, która przyspiesza i upraszcza funkcjonowanie tranzytu.⁸

System AETR⁹ ma na celu znaczące zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Reguluje on warunki pracy i zatrudnienia kierowców. Przepisy tego systemu muszą być stosowane w każdym kraju, który ratyfikował umowę. AETR dopuszcza zatrudnienie kierowców, którzy nie ukończyli 21 roku życia, do prowadzenia pojazdów o masie nieprzekraczającej 7,5 tony. Określa również maksymalny czas prowadzenia pojazdu, do sprawdzenia za pomocą tachografu, np. cyfrowego¹⁰:

- w ciągu dnia 9 godzin (może być 10 godzin, ale tylko dwa razy w tygodniu);
- maksymalny czas jazdy bez przerwy to 4,5 godziny, po której musi być 45 minut przerwy;
- maksymalny dwutygodniowy czas jazdy nie może przekroczyć 90 godzin.

Konwencja ATP to międzynarodowa umowa dotycząca przewozu towarów, artykułów spożywczych szybko psujących się, a także odnosząca się do specjalnych środków transportu dopasowanych do tych przewozów. Reguluje ona wymagania odnoszące się do:

- temperatury, w której należy przechowywać dany towar;
- wyposażenia oraz warunków termicznych, jakie musi spełniać dany pojazd;
- kontroli zgodności z normami środków transportu chłodzonych lub ocieplanych;

jest, że jeden karnet można wykorzystać na jedną podróż - na jeden pojazd lub zespół pojazdów (kontener lub zespół kontenerów). Karnety TIR drukowane są w Genewie i stanowią własność IRU (Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego). Wykonane są ze specjalnego papieru i posiadają szereg zabezpieczeń w celu uniknięcia funkcjonowania w obiegu karnetów fałszywych. Każdy posiada indywidualny numer, kod kreskowy, znak wodny. Każdy karnet TIR ma określony nieprzekraczalny termin ważności i wynosi 60 dni od daty wydania karnetu posiadaczowi. Data ważności jest umieszczona na okładce karnetu w polu nr 1. Oznacza to, że najpóźniej tego dnia można otworzyć karnet w wyjściowym urzędzie celnym. http://tir.zmpd.pl/strona.php?str_id=89 (dostęp: 15.07.2014).

⁶ Karnet najmniejszy tzn. 4-woletowy wykorzystywany jest do najprostszych transportów: jeden urząd celny wyjściowy, jedna granica i jeden urząd celny docelowy. Każda dodatkowa granica celna, a więc kolejne przejściowe urzędy celne i każdy dodatkowy urząd celny wyjściowy lub docelowy wymagają dodatkowej pary woletów. http://www.iru.org/cms-filesystem-action?file=mix-publications/pl_howToTIR.pdf (dostęp: 15.07.2014).

⁷ <http://www.finanse.mf.gov.pl/documents/766655/1464429/Konwencja+WPT-+2007> (dostęp: 15.07.2014).

⁸ Nowy Skomputeryzowany System Tranzytowy (NCTS), stosowany we wszystkich krajach UE i EFTA, służy do obsługi operacji tranzytowych realizowanych w ramach tranzytu wspólnotowego/wspólnego, jak również wspomaga obsługę operacji TIR. System NCTS umożliwia składanie elektronicznego zgłoszenia do procedury tranzytu oraz wymianę informacji o operacji tranzytowej w czasie rzeczywistym za pomocą elektronicznych komunikatów, pomiędzy urzędami celnymi w obszarze międzynarodowym, krajowym, a także pomiędzy urzędami celnymi a podmiotami. System posiada architekturę klient/serwer składającą się z centralnego węzła do zarządzania i administrowania systemem na całym obszarze Polski, oraz sieć użytkowników systemu (funkcjonariusze celni). Firmy w celu komunikacji z NCTS korzystają z oprogramowania komercyjnego budowanego na podstawie udostępnionych przez administrację celną specyfikacji XML. <http://www.ncts.pl> (dostęp: 15.07.2014).

⁹ <http://dziennikustaw.gov.pl/D2014000040901.pdf> (dostęp: 15.07.2014).

¹⁰ <http://s486306291.domenaklienta.pl/vdo.pdf> (dostęp: 15.07.2014).

- procedur i metod pomiarów, a także kontroli urządzeń chłodniczych, grzewczych¹¹.

Zawierając umowę ATP, obie strony tej konwencji polepszają warunki zachowania jakości szybko psujących się towarów w czasie ich przewozu. Postanowienia tego porozumienia stosuje się do:

- przewozów wykonywanych na własny rachunek bądź też na rzecz osób trzecich za pomocą transportu kolejowego lub samochodowego (albo obydwoma tymi rodzajami transportu);
- przewozów morskich wykonywanych na odległość mniejszą niż 150 km, poprzedzonych przewozami lądowymi. Ładunki muszą być dostarczone bez przeładunku środkami transportu do przewozów lądowych.

Pojazdy do przewozów towarów szybko psujących się, np. przyczepy, naczepy, kontenery, muszą spełniać warunki określone w załączniku konwencji ATP. Dotyczą one m.in.:

- ogrzewanych środków transportu, które dzięki urządzeniom grzewczym potrafią utrzymywać temperaturę wewnątrz próżnego nadwozia nawet do 12 godzin;
- chłodzonych mechanicznie środków transportu, pozwalających na obniżanie temperatury, a następnie utrzymywanie jej wewnątrz próżnego nadwozia (zabudowa z urządzeniem chłodzącym do temp.: od +12°C do 0°C; od +12°C do -10°C; od +12°C do -20°C);
- izolowanych cieplnie środków transportu;
- pojazdów do przewozu towarów, których nadwozie wykonuje się z izolowanych termicznie ścian, przez co ograniczają one wymianę ciepła z otoczeniem.

Przygotowując proces przemieszczenia tego typu ładunków, organizator powinien orientować się w jakich temperaturach może zostać wykonany przewóz, więc należy pamiętać o odpowiednim doborze środka transportu¹²:

- izolowanych cieplnie;
- chłodzonych niemechanicznie;
- chłodzonych mechanicznie;
- ogrzewanych.

Środki transportu przeznaczone do przewozu ładunków szybko psujących się muszą spełniać określone w przepisach normy oraz warunki zgodności ich przystosowania do przewozów specjalistycznych¹³.

W Polsce i na obszarze Europy dominujący jest transport drogowy, który umożliwia realizację największych przewozów pod względem masy przemieszczanego ładunku i jego wartości. Skutecznie odebrał dużą część masy transportowanych towarów przede wszystkim kolei, w drugiej kolejności transportowi wodnemu śródlądowemu.

Do konwencji ATP należą: Wielka Brytania, Belgia, Austria, Niemcy, Polska, Portugalia, Norwegia, Maroko, Hiszpania, USA, Węgry, Holandia, Irlandia, Chorwacja, Dania, Słowacja, Słowenia, Włochy, Czechy, Federacja Rosyjska, Kazachstan, Szwecja, Luksemburg, Grecja, Finlandia, Jugosławia. Szwajcaria nie ratyfikowała jeszcze podpisanej przez siebie umowy, zaś RPA zaczęła już prace nad przystąpieniem do Umowy ATP.

W przypadku przewozów towarów za granicę z wykorzystaniem transportu samochodowego w polskim handlu zagranicznym stosowany jest samochodowy międzynarodowy list przewozowy (ang. *international consignment note*). List ten jest dowodem zawarcia umowy o przewóz, potwierdzającym przyjęcie do przewozu danej przesyłki na określonych warunkach i zobowiązującym przewoźnika do dostarczenia jej wyznaczonemu

¹¹ Konwencję ATP sporządzono w Genewie we wrześniu 1970 roku. Weszła ona w życie w sześć lat później, a Polska ją ratyfikowała w 1984 roku. <http://www.chlodnictwoiklimatyzacja.pl/artykuly/222-wydanie-11-2013/2979-transport-szybko-psujacych-sie-artykulow-zywnosciowych-w-swietle-wybranych-wymagan-umowy-atp.html> (dostęp: 15.07.2014).

¹² J. Rzeźny-Cieplińska, *Organizatorzy transportu: rynki-operacje-strategie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s. 69.

¹³ S. Soboń, *Międzynarodowy transport drogowy: ustawa z komentarzem, akty wykonawcze do ustawy z komentarzem, umowy dwustronne, najważniejsze umowy wielostronne*, Wydawnictwo Twigger SA, Warszawa 1998.

odbiorcy w określonym kraju (miejscowości). Dokument ten podpisuje w imieniu przewoźnika kierowca, na dowód, że wymieniona w liście przewozowym liczba jednostek i ciężar towaru zostały faktycznie przyjęte do przewozu przez przewoźnika i zostanie on wydany w nie uszkodzonym stanie odbiorcy w miejscu przeznaczenia. Samochodowy międzynarodowy list przewozowy bazuje na postanowieniach Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (*Convention relative au contrat de transport international des marchandises par roule* — CMR) podpisanej w Genewie w 1956 r. Składa się on z trzech dokumentów (egzemplarzy) przeznaczonych dla: nabywcy, odbiorcy, przewoźnika oraz czwartego, stanowiącego podstawę kontroli. Trzy pierwsze egzemplarze to oryginały, a czwarty — kopia. Samochodowy międzynarodowy list przewozowy wypełnia nadawca lub spedytor międzynarodowy. Prawo do dysponowania przesyłką ma odbiorca lub nadawca. Jeżeli dokument ten zawiera wzmiankę przyznającą to prawo odbiorcy, wyłącznie on dysponuje przesyłką. Jeżeli takiej wzmianki nie ma, przesyłką dysponuje nadawca, aż do chwili, gdy odbiorca otrzyma drugi egzemplarz².

3. Dokumenty przewozowe stosowane w transporcie kolejowym

Ponad połowa eksportowanych z Polski i importowanych do naszego kraju towarów jest przewożona z wykorzystaniem transportu lądowego. W związku z tym najczęściej używanymi dokumentami przewozowymi są kolejowe międzynarodowe listy przewozowe. W zakresie międzynarodowym kolejowe przewozy towarowe są regulowane dwoma aktami prawnymi:

- Konwencją COTIF z dnia 9 maja 1980 roku o międzynarodowym przewozie kolejami, znowelizowana 3 czerwca 1999 roku;
- Międzynarodową umową z dnia 1 listopada 1951 roku o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).

Obecnie Konwencja COTIF obejmuje 42 państwa, głównie europejskie, północnoamerykańskie i niektóre bliskowschodnie. Natomiast umowa SMGS jest ratyfikowana przez 22 państwa, w tym Polskę, Bułgarię, Węgry oraz państwa WNP, państwa bałtyckie i niektóre państwa Dalekiego Wschodu oraz Chin.

Międzynarodowy kolejowy list przewozowy jest dowodem zawarcia umowy przewozu kolejną w relacji międzynarodowej. W Polsce przewozy te są regulowane według odrębnych systemów prawa przewozowego, stąd też w praktyce spotyka się różne wzory kolejowego listu przewozowego. Jeśli przewóz odbywa się na podstawie Konwencji COTIF¹⁴ wówczas wystawia się międzynarodowy kolejowy list przewozowy CIM¹⁵, jeśli natomiast przewóz towarów odbywa się według zasad Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej SMGS z 1951 roku, to wystawiany jest międzynarodowy kolejowy list przewozowy SMGS.¹⁶

Komplet kolejowego międzynarodowego listu przewozowego CIM (*Convention internationale sur le transport des marchandises, par Chemin de Fer* — konwencja podpisana w 1890 roku) składa się z pięciu dokumentów: oryginału, wtórnika, ceduły przewozowej, pierwopisu ceduły, który pozostaje na stacji nadania, oraz poświadczenia odbioru, które

¹⁴ Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), http://www.cit-rail.org/files/Documentation_DE/Passenger/COTIF/COTIF99_2010-12-01_FR-DE-EN_Protocol.pdf?cid=46 (dostęp: 15.07.2014).

¹⁵ Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM), http://www.cit-rail.org/files/Documentation_DE/Freight/CIM/CIM_1999_2010-12-01_FR-DE-EN.pdf?cid=48 (dostęp: 15.07.2014).

¹⁶ Organizacja Współpracy Kolei (OSŻD), Umowa o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (Umowa SMGS) obowiązująca od 1 listopada 1951 roku z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami, według stanu na dzień 1 lipca 2011 roku, https://www.mir.gov.pl/Transport/Transport_kolejowy/Umowy_miedzynarodowe/Documents/SMGS2011.pdf (dostęp: 15.07.2014).

towarzyszy przesyłce do stacji przeznaczenia i stanowi dokument rozliczeniowy między zarządami kolei. Jest on wystawiany w języku kraju nadania z tłumaczeniem na język francuski, niemiecki lub włoski. Kolejowy międzynarodowy list przewozowy, oznaczony stemplem stacji nadania, stanowi dowód zawarcia umowy o przewóz, co ustalono zarówno w konwencji CIM, jak i umowie SMGS.

Komplet kolejowego międzynarodowego listu przewozowego SMGS (*Soglaszenije o miedzunarodnom gruzowom soobszczenii*) składa się co najmniej z pięciu dokumentów: oryginału, który towarzyszy przesyłce i jest wydawany odbiorcy, wtórnika listu przewozowego, który otrzymuje nadawca jako dowód nadania przesyłki, ceduły przewozowej, która towarzyszy przesyłce i jest zatrzymywana przez stację przeznaczenia, grzbietu ceduły przewozowej, pozostającej na stacji nadania, oraz dodatkowej ceduły przewozowej dla celów statystycznych kolei nadania. Przy przewozach do krajów niesąsiedzkich stosuje się jeszcze dodatkowe ceduły przewozowe, po jednej dla każdej kolei tranzytowej. Kolejowy międzynarodowy list przewozowy SMGS jest wystawiany w języku kraju nadania z tłumaczeniem na język rosyjski lub niemiecki.

Od 1 sierpnia 2006 roku w komunikacji wschód-zachód-wschód można stosować wspólny list przewozowy CIM/SMGS. Jest to dokument imienny niezbywalny.

4. Dokumenty przewozowe stosowane w transporcie morskim

Konosament

Podstawowym dokumentem przewozowym w transporcie morskim jest konosament. Dokument ten potwierdza przyjęcie określonego ładunku do przewozu morskiego i zobowiązuje przewoźnika do wydania go prawidłowemu (prawnemu) posiadaczowi w porcie wyładunkowym po opłaceniu frachtu.¹⁷ Konosament jest w aspekcie prawnym dowodem własności towaru i spełnia rolę papieru wartościowego. Konosament powinien zawierać:

- identyfikację przewoźnika;
- identyfikację załadowcy;
- identyfikację odbiorcy;
- nazwę statku;
- oznaczenie ładunku;
- określenie cech zewnętrznych ładunku, ewentualnie opakowania;
- znaki, które umożliwią identyfikację ładunku;
- określenie frachtu;
- nazwę portu załadowania;
- nazwę portu lub przystani wyładowniczej;
- liczbę wydanych konosamentów (tylko w oryginale);
- datę i miejsce wystawienia konosamentu;
- uprawniony podpis kapitana lub przedstawiciela przewoźnika.

Konosament spełnia trzy funkcje:

- stanowi potwierdzenie przyjęcia towaru do przewozu;
- jest dokumentem uprawniającym do dysponowania ładunkiem;
- stanowi potwierdzenie istnienia umowy o przewóz oraz jej warunków.

Konosament nie jest umową o przewóz, lecz jedynie dowodem, że umowa taka została zawarta przed przekazaniem ładunku kapitanowi. Jego warunki powinny odpowiadać warunkom umowy o przewóz (czarteru i umowy bukingowej). Jeżeli jednak nie wystawiono

¹⁷ M. Klopott, I. Urbanyi-Popiołek, *Dokumenty w transakcjach handlowych*, Wydawnictwo Akademii Morska w Gdyni, Gdynia 2010, s.17.

czarteru, konosament może określać warunki umowy i przewozu towarów albo na podstawie porozumienia stron, albo na mocy zwyczaju.

W zależności od sposobu przyjmowania ładunku do przewozu można wyróżnić: konosament na towary załadowane (ang. *Shipped on Board Bill of Lading*) i konosament na towary przyjęte do załadunku (ang. *Received for Shipment Bill of Lading*). Konosament na towary przyjęte do załadunku stwierdza, że armator lub jego przedstawiciel przyjął ładunek od załadowcy i zobowiązał się go załadować, przy czym normalnie uważa się, że ma on być załadowany na pierwszy odchodzący statek linii w danym kierunku. Konosament ten nie jest jednak uważany za wystarczający dokument w morskim obrocie handlowym. Banki domagają się najczęściej konosamentu stwierdzającego, że towar został załadowany na statek.

W zależności od rodzaju i drogi przewozu rozróżnia się konosament zwykły i konosament bezpośredni. Konosament zwykły jest wystawiany na podróż odbywaną jednym statkiem od portu załadunku do portu przeznaczenia, bez przeładunku po drodze. Konosament bezpośredni może być łączony z listem przewozowym kolejowym (ang. *Railroad Through Bill of Lading*), żeglugi śródlądowej lub innymi.

Istotne dla posiadacza konosamentu jest umieszczenie na nim specjalnej klauzuli dotyczącej załadowanego towaru. Z tego punktu widzenia rozróżnia się konosament czysty i konosament nieczysty (zakluzulowany, brudny).

Konosament czysty jest dokumentem, na podstawie którego kapitan statku, armator lub jego agent stwierdza, że otrzymany ładunek jest w dobrym stanie (z uwzględnieniem jego uporządkowania), co oznacza, że zewnętrzny stan towaru w chwili przyjęcia go na statek nie budzi zastrzeżeń. Zasadniczo bardzo mało konosamentów można uważać za zupełnie czyste, gdyż prawie wszystkie zawierają zastrzeżenie: „waga, wartość i zawartość nieznane”. Konosament z zastrzeżeniem określa się jako brudny (ang. *Foul, Dirty, Unclean*).

W celu usunięcia wątpliwości dotyczących pojęcia konosamentu czystego została uchwalona przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu i potwierdzona uchwałą XIII Kongresu MIH w Lizbonie zmiana definicji konosamentu czystego. Zgodnie z tą definicją konosamentem czystym jest taki konosament, który nie zawiera klauzul dodatkowych, stwierdzających niewłaściwy stan towaru lub opakowania. Ponadto konosament uznawany jest za czysty, nawet jeżeli zawiera pewne klauzule, o ile nie stwierdzają one jednoznacznie, że towar lub opakowanie są w niezadowolającym stanie, ale wyrażają przypuszczenie, że tak może być (np. stare skrzynie, używane bębny). Mogą to być klauzule, które określają, że przewoźnik nie ponosi ryzyka wynikającego z natury ładunku lub sposobu opakowania oraz klauzule stwierdzające, że przewoźnik nie zna zawartości, wagi, miary, jakości lub szczegółów technicznych towaru.

Za konosament nieczysty uważa się więc taki, który zawiera klauzule o charakterze restrykcyjnym. Do klauzul takich należy stwierdzenie, że skrzynie lub worki z towarem są uszkodzone lub że powstał spór między załadowcą a kapitanem statku, czy określona liczba sztuk towaru została załadowana itp. Uwagi takie znacznie obniżają wartość handlową konosamentu, uprawniają odbiorcę nawet do odrzucenia ładunku lub domagania się jego obejrzenia przed wykupieniem. Banki niechętnie udzielają pożyczki pod zastaw ładunku wysłanego z zastosowaniem takiego konosamentu, a przy otwieraniu akredytywy wyraźnie określa się, że płatność nastąpi w zamian za konosament czysty.

W zależności od sposobu podania w konosamencie odbiorcy ładunku rozróżnia się: konosament imienny, konosament na okaziciela i konosament na zlecenie.

Konosament imienny jest wysyłany na określoną osobę (odbiorcę towaru) i nie zawiera zastrzeżenia, że towar ma być wydany na jego zlecenie. Konosament na okaziciela daje prawo do odebrania towaru każdemu jego posiadaczowi. Przekazanie konosamentu na okaziciela odbywa się przez proste wręczenie. Konosament na zlecenie jest najczęściej stosowanym rodzajem konosamentu. Jest on wystawiany na zlecenie określonej osoby, osoby przez nią

wskazanej albo tylko na zlecenie. W pierwszym przypadku jest przekazywany w drodze indosu, w drugim (konosament wystawiony na zlecenie załadowcy) załadowca indosuje konosament in blanco, po czym może nastąpić jego dalsze przeniesienie. Konosament zawierający tego rodzaju indos służy jako zabezpieczenie w banku (załadowca może na jego podstawie uzyskać np. kredyt bankowy). Indosant, który prawo własności towaru nabywa na podstawie indosu, odpowiada za towar tak, jak załadowca. Konosament wystawiony na zlecenie odbiorcy jest mniej praktyczny, gdyż załadowca przenosi w nim prawo dysponowania konosamentem na odbiorcę, a tym samym ogranicza swoje możliwości wynikające z tego dokumentu, np. nie może wykorzystać go jako zabezpieczenia kredytu bankowego.

Po drugiej wojnie światowej podjęto próby utworzenia jednolitego, standardowego (typowego) konosamentu dla żeglugi liniowej i dla żeglugi liniowej z przeładunkiem (lata 1949 i 1950). Konosamenty jednolite odznaczają się mniejszą liczbą klauzul.

Z handlowego punktu widzenia bardzo ważne jest zaznaczenie na formularzu konosamentu liczby egzemplarzy oryginalnych, które tworzą komplet (ang. *Full Set*). Bez podania liczby konosamentów oryginalnych zainteresowane osoby nie miałyby pewności, czy w rękach osoby trzeciej nie znajdują się inne egzemplarze.

Oprócz wymienionych stosuje się w praktyce przewozów morskich jeszcze inne typy konosamentów. Jeżeli załadowca zamierza wysłać kilka mniejszych przesyłek do różnych odbiorców znajdujących się na trasie przewozu, może uzyskać na te przesyłki konosament zbiorowy. Jeżeli zamiast załadowcy towar oddaje do przewozu spedytór i on przyjmuje na siebie zobowiązanie wobec przewoźnika morskiego, taki konosament nazywa się konosamentem spedytorskim.

Obecnie tradycyjny konosament jest coraz częściej zastępowany przez konosamentowy zapis elektroniczny (konosament elektroniczny). Zasady jego stosowania zostały ustalone przez Międzynarodowy Komitet Morski (ang. *International Maritime Committee* — IMC). Zgodnie z tymi zasadami przewoźnik po otrzymaniu towarów jest zobowiązany do przesłania awiza (zawiadomienia) o przyjęciu towaru (w formie komunikatu) na adres elektroniczny wskazany przez kupującego. Powinny znajdować się w nim następujące informacje: nazwa frachtującego, opis towaru z ewentualnymi zastrzeżeniami (por. konosament brudny), powołanie się na warunki przewozu i kod, jaki ma być zastosowany do przekazu.

Konosament jest wystawiany na podstawie kwitu sternika lub kwitu dokowego/załadunkowego.

Kwit sternika

Nazewnictwo wzięło się z sytuacji w żegludze brytyjskiej, kiedy to tego typu dokumenty zawsze podpisywał sternik, który był w ówczesnym czasie zastępcą kapitana. Kwit ten jest wystawiany po przyjęciu towaru na statek. Zawiera on podstawowe dane dotyczące towaru, zwłaszcza określające jego rodzaj, ilość i stan. Dane te są przenoszone do konosamentu. Jeżeli więc w kwicie sternika znajdują się uwagi dotyczące niewłaściwego stanu towaru (np. połamane skrzynie, nieszczelne beczki), informacje takie powodują zamieszczenie podobnych zastrzeżeń w konosamencie. Staje się on więc konosamentem zaklauzulowanym (brudnym).

Kwit dokowy

Kwit dokowy to dokument wystawiany przez przedsiębiorstwo okrętowe lub transportowo-spedycyjne. Potwierdza on przyjęcie towaru, dostarczonego przez załadowcę do składu (magazynu) portowego, w celu załadowania go na statek. Załadowca otrzymuje taki dokument zazwyczaj wtedy, kiedy przewidziany jest przewóz towaru statkiem żeglugi liniowej, który wypływa z portu w określonym dniu, niekoniecznie wówczas, gdy dany towar (drobnica) zostanie dostarczony do portu załadowania. Na podstawie kwitu dokowego wystawiany jest inny dokument — konosament na towary przyjęte do załadunku.

W miejsce konosamentu przy drobnych i małowartościowych przesyłkach jest wystawiany często kwit przesyłkowy. Jest to pokwitowanie przyjęcia przesyłki do przewozu wystawiane przez armatora. Kwit ten jest dokumentem niezbywalnym i występuje najczęściej przy przewozach na małe odległości, głównie w żegludze przybrzeżnej, a także przy drobnych przesyłkach w żegludze oceanicznej. Przewóz tego rodzaju przesyłek jest tańszy niż przewóz z zastosowaniem konosamentu, gdyż dla przesyłek konosamentowych są przewidywane określone frachty minimalne.

5. Dokumenty przewozowe stosowane w transporcie lotniczym

Podstawowym aktem dotyczącym transportu lotniczego jest Konwencja Chicagowska z dnia 7 grudnia 1944 roku.¹⁸ Konwencja ta odnosi się do:

- przelotów nad terytoriami państw – stron konwencji, odpraw celnych i działań służb lotniczych;
- działań służb epidemiologicznych;
- zasad wolności żeglugi powietrznej – zasada „otwartego nieba”;
- przynależności państwowej samolotów;
- dokumentów normatywnych lotnictwa cywilnego.

Z kolei międzynarodowy przewóz lotniczy regulują dwie konwencje. Konwencja Warszawska z dnia 12 października 1929 roku wraz z protokołami dodatkowymi oraz Konwencja z Guadalajary z 18 września 1961 roku. Konwencje te normują dokumenty oraz odpowiedzialność przewoźnika lotniczego. W 1999 roku podpisano nową Konwencję Montrealską, która jest kontynuacją Konwencji Warszawskiej.¹⁹

Lotniczy list przewozowy pełni następujące funkcje:

- jest dowodem zawarcia umowy przewozu;
- jest nośnikiem informacji dla przewoźników służb lotniskowych, służb celnych i kontroli granicznych;
- może być warunkowo certyfikatem ubezpieczeniowym;
- jest fakturą za przewóz i dowodem do rozliczeń między przewoźnikami a służbami lotniskowymi²⁰.

Lotniczy list przewozowy składa się z trzech oryginałów i co najmniej ośmiu kopii. Na rewersie każdego z oryginałów muszą być wydrukowane warunki przewozu ustalone przez przewoźnika. Oryginały są w następujących kolorach:

- oryginał nr 1 – w kolorze zielonym jest własnością przewoźnika;
- oryginał nr 2 – w kolorze różowym oddawany jest odbiorcy;
- oryginał nr 3 – w kolorze niebieskim przeznaczony jest dla nadawcy.

Kopia nr 8 o kolorze pomarańczowym wraca do nadawcy po potwierdzeniu przez odbiorcę przyjęcia towaru. List przewozowy jest dokumentem normatywnym, wypełnia się go w języku angielskim lub francuskim. Wypełnianie lotniczego listu przewozowego jest skomplikowanym procesem, więc aby go poprawnie wypełnić należy kierować się wskazówkami instrukcji, o ile nie posiada się odpowiedniej praktyki.

Spedytor, działający jako agent IATA, w celu obniżenia kosztów przewozu z wielu drobnych partii ładunkowych tworzy przesyłkę zbiorową. W przypadku takich skonsolidowanych przesyłek wyróżnia się dwa listy przewozowe:

¹⁸https://www.mir.gov.pl/Transport/Transport_lotniczy/Rada_Ochrony_i_Ulatwien_Lotnictwa_Cywilnego/Documents/Konwencja_chicagowska.pdf (15.07.2014).

¹⁹http://www.konsument.gov.pl/files/Konwencja%20Montrealska%20I_19420010718en00380038.pdf (15.07.2014).

²⁰ Piotr M. Sikorski, Spedycja w praktyce – wiek XXI, Polskie Wydawnictwo Transportowe, Warszawa 2006, s.214.

- *Master Air Waybill* (MAWB) – zbiorczy list przewozowy wystawiony przez przewoźnika dla przesyłek skonsolidowanych, w których nadawcą jest spedytor;
- *House Air Waybill* (HAWB) – listy przewozowe wystawiane dla pojedynczych przesyłek, wchodzących w skład przesyłki skonsolidowanej.

6. Dokumenty przewozowe stosowane w żegludze śródlądowej

Transport śródlądowy (rzeczny) ma stosunkowo niewielkie znaczenie w polskim obrocie towarowym z zagranicą. Dokumentem stwierdzającym zawarcie umowy o przewóz i przyjęcie towaru do przewozu jest w tym transporcie konosament rzeczny (ang. *Inland Waterways Bill of Lading*). Jest to dokument zbywalny, podobnie jak konosament morski, i zawiera podstawowe dane dotyczące nadawcy, odbiorcy, dane o ilości i stanie towaru oraz drodze przewozu. Składa się z oryginału, wtórnika i pięciu kopii. Oryginał i trzy kopie przeznaczone są dla przedsiębiorstwa żeglugowego, wtórnik dla opłacającego przewóz, po jednej kopii otrzymuje nadawca i odbiorca przesyłki. W przypadku międzynarodowego żeglugowego listu przewozowego nie obowiązują żadne uregulowania wynikające z międzynarodowej konwencji. Każdy przewoźnik ma swoje warunki. List nie ma charakteru dokumentu zbywalnego i najczęściej wystawiony jest na imiennie określoną umowę.

W przewozach wewnętrznych na terenie Europy Zachodniej wykonywanych przez polskich armatorów (kobotaż) podstawowym dokumentem żeglugowym jest coraz powszechniej stosowany dokument załadunkowy. W tego typu przewozach dokument ten jest wystawiany w imieniu polskiego armatora przez jego agenta w Europie Zachodniej.

7. Dokumenty ubezpieczeniowe

Towary znajdujące się w obrocie międzynarodowym narażone są na wiele rodzajów ryzyka. Jest ich znacznie więcej niż w obrocie krajowym ze względu na większe odległości i dłuższy czas trwania przewozu oraz konieczność kilkakrotnego nawet przeładunku. Oprócz niebezpieczeństw i szkód fizycznych dotyczących towaru znajdującego się w drodze, mogą wynikać jeszcze inne szkody. W chwili zakupu towaru za granicą jest on już często sprzedany przez zagranicznego nabywcę krajowym hurtownikom. Utrata towaru w czasie przewozu pociąga za sobą konieczność zapłacenia kar umownych oraz uniemożliwia osiągnięcie zysku z przeprowadzonej transakcji. Środkiem zapobiegającym stratom, związanym z ryzykiem przewozu towaru z miejsca produkcji do miejsca przeznaczenia, jest jego ubezpieczenie, a więc zawarcie umowy z przedsiębiorstwem, które zawodowo przyjmuje na siebie ryzyko przewidziane w umowie, w zamian za wynagrodzenie nazywane składką ubezpieczeniową.²¹

Dowodem zawarcia umowy ubezpieczeniowej między ubezpieczycielem a ubezpieczającym jest polisa ubezpieczeniowa. W zależności od tego, czy umowa ma charakter jednorazowy, czy jest umową długoterminową, wyróżniamy polisę ubezpieczeniową pojedynczą lub generalną. Polisę ubezpieczeniową pojedynczą (jednorazową) stosuje się w przypadku ubezpieczenia towaru na czas określonej podróży albo na dany czas. W polisie ubezpieczeniowej generalnej, zwanej również bieżącą, ubezpieczony (ubezpieczający) zobowiązuje się do ubezpieczenia wszystkich towarów przewidywanych w polisie, ubezpieczyciel zaś zobowiązuje się przyjmować do ubezpieczenia wszystkie te przesyłki na ustalonych warunkach. W związku z tym w umowie generalnej należy określić: rodzaje i ilości

²¹ Przykładowe Ogólne Warunki Ubezpieczenia Mienia w Transporcie Krajowym (Cargo), <http://www.acegroup.com/pl-pl/assets/owu-mienia-w-transportie-krajowym.pdf> (dostęp: 15.07.2014).

ładunków, które mają być przedmiotem ubezpieczenia, objęte ubezpieczeniem trasy przewozów i rodzaje ryzyka. Ponadto, jeżeli przedmiotem ubezpieczenia mają być środki przewozowe, określa się maksymalne kwoty odszkodowania.

Przy zawieraniu umowy generalnej ubezpieczyciel często wyraża zgodę na zgłaszanie przesyłek do ubezpieczenia w określonych odstępach czasu. Jest on wówczas zobowiązany do prowadzenia rejestrów ubezpieczeniowych przesyłek (książki kontroli ubezpieczeń) bezpośrednio po ich nadaniu, przesyłek zaś nadchodzących — po nadejściu zawiadomienia o ich wysłaniu.

Umowa generalna może być odpisowa lub obrotowa. Umowa generalna odpisowa charakteryzuje się tym, że ubezpieczony musi z góry zadeklarować przewidywaną sumę ubezpieczenia wszystkich przesyłek wysyłanych i otrzymywanych w okresie trwania umowy. W ustalonych terminach przedstawia on ubezpieczycielowi okresowe wykazy otrzymanych i wysyłanych przesyłek. Ich wartość zostaje odpisana z ogólnej sumy ubezpieczenia, a umowa wygasa z chwilą, gdy cała suma ubezpieczenia zostaje wyczerpana na skutek dokonywania odpisów. W ramach umowy obrotowej ubezpieczony zgłasza do ubezpieczenia z góry określoną wartość globalną masy towarowej, obliczoną odpowiednio do przewidywanych w tym okresie obrotów.

W handlu morskim stosuje się często przy ubezpieczeniach towarowych (cargo) polisy typowe (wzorcowe). Aktualnie stosowane są powszechnie polisy Lloyd'a typu statek i towar oraz szczegółowe Instytutowe Klauzule Ładunkowe (Institute Cargo Clauses – ICC) opracowane przez Institute of London Underwriters (ILU).²²

Oprócz polis ubezpieczeniowych wystawiane są przez przedsiębiorstwa ubezpieczeniowe certyfikaty asekuracyjne oraz noty pokrycia.

Certyfikat asekuracyjny jest dokumentem, w którym ubezpieczyciel stwierdza, że wszystkie ładunki wysyłającego są objęte umową generalną i że wyszczególniony w certyfikacie ładunek podlega właśnie takiemu ubezpieczeniu. W certyfikacie podane są warunki ubezpieczenia, trasa podróży, rodzaj towaru i wartość podlegająca ubezpieczeniu. Certyfikat asekuracyjny wystawia się zazwyczaj zamiast polisy ubezpieczeniowej, w przypadku posiadania przez ubezpieczonego (ubezpieczającego) polisy generalnej, odpisowej lub obrotowej, na wszystkie wysyłane przez niego ładunki.

Firma ubezpieczeniowa wystawia certyfikaty na odbiorcę lub na okaziciela. Na żądanie nabywcy (np. przy stosowaniu jako formy płatności akredytywy) zamiast certyfikatu ubezpieczeniowego może być wystawiona polisa pojedyncza, mimo posiadania przez ubezpieczającego polisy generalnej.

Noty pokrycia lub maklerskie noty kryjące (ang. *Cover Note*) są wystawiane przez maklerów ubezpieczeniowych zamiast certyfikatu ubezpieczeniowego. Maklerzy stwierdzają w takim dokumencie, że wyszczególniona w nocie partia towaru została ubezpieczona przez nich w jednej lub kilku firmach ubezpieczeniowych, według zamieszczonego w nocie podziału. Noty pokrycia mogą zastąpić polisę tylko wtedy, kiedy strony wyraziły na to zgodę.

8. Dokumenty pomocnicze

Oprócz omówionych dokumentów podstawowych, niezbędnych przy realizacji kontraktu, dla nabywcy istotne są również inne dokumenty charakteryzujące nabywany towar, a zwłaszcza określające jego kondycję i cechy jakościowe. Niektórych dokumentów żąda importer ze

²² Polskie brzmienie ICC (type A): <http://www.euro-shipping.com.pl/wp-content/uploads/2012/10/PL-Institute-Cargo-Clauses-A-01012009-CL3821.pdf> (dostęp: 15.07.2014), ICC (type B): <http://www.euro-shipping.com.pl/wp-content/uploads/2012/10/PL-Institute-Cargo-Clauses-B-01012009-CL383.pdf> (dostęp: 15.07.2014) i ICC (type C): <http://www.euro-shipping.com.pl/wp-content/uploads/2012/10/PL-Institute-Cargo-Clauses-C-01012009-CL384.pdf> (dostęp: 15.07.2014).

względu na obowiązek przedstawienia ich władzom państwowym (celnym, sanitarnym) przed dopuszczeniem towaru na terytorium jego kraju. Dokumentami tymi są różnego rodzaju świadectwa (certyfikaty) i zaświadczenia.

Najczęściej wymaganym przez władze celne poszczególnych krajów dokumentem jest świadectwo pochodzenia (ang. *Certificate of Origin*). Dokument ten jest wymagany w obrotach handlowych z wieloma państwami ze względu na występujące w nich zróżnicowanie taryf celnych w zależności od kraju, z którego towar pochodzi. Świadectwo pochodzenia wystawia z reguły odpowiednia instytucja w kraju pochodzenia towaru, w Polsce — Krajowa Izba Gospodarcza.

W obrotach międzynarodowych przyjęła się praktyka, że nawet towary eksportowane nie pochodzące z kraju eksportu mogą uzyskać w nim świadectwo pochodzenia, o ile w kraju eksportera poddano je przeróbce lub obróbce, co w znacznym stopniu zmieniło ich charakter lub zwiększyło ich wartość o więcej niż 50%. Ponadto zdarzają się przypadki, że wydaje się świadectwa pochodzenia na towary, o których nie wiadomo, czy na pewno pochodzą z kraju eksportującego, ale od dłuższego czasu znajdowały się w obrocie wewnętrznym tego kraju. Świadectwa takie powinny zawierać odpowiednią uwagę na ten temat.

Świadectwo pochodzenia powinno dotyczyć tylko jednej partii towaru, o której wiadomo, że będzie wysłana jednocześnie, w całości i że całość wysyłki będzie poddana odprawie celnej w kraju importera. Niektóre kraje żądają wystawienia tego dokumentu na ich własnych blankietach.

Ścisłe określone zasady dotyczące ustalania pochodzenia towaru są stosowane w krajach Unii Europejskiej. W momencie wejścia w życie (I III 1992 r.) Umowy przejściowej dotyczącej handlu i spraw związanych z handlem między Rzeczpospolitą Polską i Europejską Wspólnotą Gospodarczą został wprowadzony obowiązek stosowania określonego odrębnego świadectwa pochodzenia (Rozporządzenie Rady Ministrów z 25.11.1992 r.). Podstawę do uznania towaru za pochodzący z danego kraju stanowi stopień jego przetworzenia w kraju eksportu, przy czym udział przerobu nie może być mniejszy niż 45% nawet w przypadku, gdy eksportowany towar uwidoczniiony jest w innej pozycji taryfy celnej niż towar przetworzony w kraju eksportera, a pochodzący z kraju trzeciego.

Władze celne niektórych krajów domagają się w przypadku wielu towarów przedłożenia świadectwa antydumpingowego przy ich przywozie (ang. *Non-Dumping Certificate*). Jest to dokument zawierający z reguły stwierdzenie, że wartość fakturowa towaru pokrywa się z rzeczywistą wartością rynkową tego towaru i że udzielone opusty (rabaty, skonta itp.) nie są wyższe od opustów stosowanych normalnie w przypadku takich samych towarów sprzedawanych na rynku krajowym eksportera. Świadectwa antydumpingowe wymagane są przeważnie w krajach afrykańskich i amerykańskich. Dokumentem spełniającym wymogi świadectwa pochodzenia i świadectwa antydumpingowego jest omówiona wyżej faktura konsularna.

W przypadku gdy wysokość pobieranego cła zależy od rodzaju składników zawartych w towarze, konieczne jest uzyskanie przed odprawą celną świadectwa próbobrania (ang. *Certificate of Supervision*). Stosuje się je w obrotach niektórymi artykułami sprzedawanymi według próbki. W tym przypadku władze celne wpuszczają towar na obszar państwa importera dopiero po przeprowadzeniu próbobrania, które pozwala na dokładne ustalenie wartości towaru. Świadectwo takie jest wystawiane przez specjalne przedsiębiorstwa lub instytuty naukowe wykonujące analizy próbek. Określa ono przede wszystkim partię towaru, z których pobrano próbki, oznaczenie próbek, warunki, w których przeprowadzono próbobranie. Ponadto świadectwo może zawierać oświadczenie, że przestrzegano wszystkich zasad próbobrania.

Podobne do świadectwa próbobrania jest świadectwo analizy (ang. *Certificate of Analysis*). Świadectwo to stosuje się w obrotach towarami, dla których analiza jakościowa jest

nieodzowna w celu ustalenia zgodności towaru z kontraktem czy fakturą. Należą do nich takie towary, jak: związki chemiczne, rudy metali, zboża.

Jeżeli eksportowany towar jest wytwarzany na podstawie norm (standardów) ustalanych przez państwo lub gdy obowiązują określone normy państwowe w odniesieniu do takiego towaru w kraju importu, władze celne wymagają przedstawienia przy odprawie celnej świadectwa standaryzacyjnego (ang. *Certificate of Standardization*). Świadectwo to jest wystawiane przez inspektoraty standaryzacji lub inne instytucje kontroli, określające zgodność wysyłanego towaru z ustalonymi standardami. Zawarte są w nim dane obejmujące m.in. nazwę producenta, nazwę odbiorcy, charakterystykę towaru, jego rodzaj i ilość, rodzaj opakowania, ciężar. Kontrola standaryzacyjna zapewnia niewypuszczenie za granicę lub niewypuszczenie na terytorium kraju towarów, których cechy jakościowe są niepożądane ze względów społecznych (np. żywność, w której zawarte są szkodliwe składniki, urządzenia, których nieprawidłowe użytkowanie może spowodować porażenie prądem elektrycznym itp.).

Niektóre rodzaje świadectw dotyczą określonych grup towarów. W obrocie zwierzętami i mięsem wymagane jest zazwyczaj świadectwo weterynaryjne (ang. *Veterinary Certificate*). Zawarte są w nim stwierdzenia, że zwierzęta lub ptaki wywożone są z miejscowości, w których nie stwierdza się chorób zwierząt i że przez pewien czas przed załadowaniem znajdowały się one pod nadzorem weterynaryjnym oraz podlegały badaniom diagnostycznym, a ponadto że przed załadowaniem nie wykryto osobników zarażonych. Przepisy niektórych krajów wymagają, aby świadectwa weterynaryjne były potwierdzane przez ich przedstawicielstwa handlowe lub konsularne w kraju eksportującym.

W obrocie międzynarodowym roślinami lub ich częściami wymagane jest świadectwo fitopatologiczne (ang. *Sanitary Phytopathological Certificate*), nazywane również świadectwem zdrowia i pochodzenia roślin. Zawiera ono informacje o stanie zdrowotnym wysyłanych roślin oraz stwierdzenie, że w okolicach, z których pochodzą rośliny objęte tym świadectwem, nie zauważono w ostatnim okresie przypadków chorób.

W obrocie międzynarodowym wełną i przędzą wełnianą stosowane jest świadectwo kondycjonowania (ang. *Conditioning Certificate*). Określa ono ciężar umowny, gdyż towary te są sprzedawane nie według ich wagi rzeczywistej, lecz według wagi suchej wełny plus 18–20% wagi suchej. Świadectwa kondycjonowania wystawiane są przez wyspecjalizowane instytucje, np. Conditioning House w Bradford, albo przez przedsiębiorstwa zajmujące się ważeniem i pakowaniem wełny lub przędzy wełnianej.

W przypadku towarów pochodzenia roślinnego lub przewożonych w opakowaniach zawierających materiały pochodzenia roślinnego przed ich dopuszczeniem na terytorium kraju importu często jest wymagane poddanie ich zabiegom dezynfekcyjnym lub fumigacyjnym. Dezynfekcja jest przeprowadzana zazwyczaj w kraju eksportu, w celu niedopuszczenia do rozprzestrzeniania się chorób roślin na terytorium kraju importującego. Dowodem jej przeprowadzenia jest świadectwo dezynfekcji (ang. *Certificate of Desinjection*). Oprócz stwierdzenia, że przeprowadzono dezynfekcję, konieczne jest zamieszczenie w tym dokumencie szczegółowego opisu sposobu, w jaki została przeprowadzona.

Fumigacja ma na celu odkażenie towaru, opakowania lub środka przewozowego przy użyciu dymu pochodzącego ze spalanych składników odkażających, w celu zniszczenia żywych pasożytów. Może być ona przeprowadzona w kraju eksportu lub w kraju importu. Dowodem jest świadectwo fumigacji (ang. *Certificate of Fumigation*).

W przypadku sprzedaży za granicą napojów alkoholowych, dla których istotny jest dłuższy okres leżakowania (np. win, koniaków, whisky, miodów pitnych), nabywca może wymagać przedstawienia świadectwa wieku (ang. *Certificate of Age*), w którym określa się rok wyprodukowania napoju.

Podobne znaczenie, jak świadectwo wieku dla alkoholi, ma świadectwo o rodowodzie zwierząt (ang. *Certificate of Pedigree*) w międzynarodowym obrocie zwierzętami o szczególnej wartości, takimi jak konie wyścigowe, bydło, psy.

Wyrazem szczególnej wartości towarów pochodzenia roślinnego jest świadectwo kwalifikacyjne (ang. *Qualification Certificate*). Stwierdza ono, że wymieniony towar nadaje się do określonego celu (w rolnictwie lub ogrodnictwie), np. że ziarno może być użyte jako kwalifikowane ziarno siewne, a cebulki lub nasiona kwiatów wywodzą się z danej uprawy.

Odbiorcą towaru, a także przewoźnika interesuje zgodność ilości towaru wymienionej w dokumentach podstawowych z ilością faktycznie dostarczoną (przyjętą) do przewozu. Dowodem potwierdzającym ilość faktycznie załadowanego lub przyjętego do załadunku towaru jest świadectwo liczenia (mierzenia) (ang. *Tally Sheet*) wystawiane przez upoważnione do tego instytucje (liczmanów, kontrolerów ilościowych ładunków).

Świadectwem, które w rzeczywistości nie jest zaliczane do dokumentów związanych z transakcją handlu zagranicznego, ale ma istotne znaczenie w przypadku uzasadnionej niemożności jej zrealizowania, jest świadectwo o sile wyższej (ang. *Certificate of Force Majeure*). Znajduje ono zastosowanie w przypadku, gdy zamieszczono w kontrakcie klauzulę o sile wyższej i zaistniały okoliczności siły wyższej. Dokument ten jest przedkładany przez dostawców wówczas, gdy nie mogą dotrzymać przewidywanego w kontrakcie terminu dostawy z przyczyn, na które nie mają wpływu. Świadectwa tego typu wystawiają zazwyczaj izby handlowe. Ponadto kontrakt może przewidywać obowiązek ich legalizacji przez przedstawicielstwo handlowe lub konsularne kraju importującego.

Dokumentem nie wymienianym w kontraktach, natomiast niezbędnym przy eksporcie, imporcie i tranzycie jest zgłoszenie celne. Obowiązuje ono w obrocie ze wszystkimi krajami świata, jednakże w przypadku handlu z EWG, USA, Kanadą i Japonią, a ostatnio także z Meksykiem wymaga szczegółowego opracowania w formie *Jednolitego dokumentu administracyjnego* (ang. *Single Administrative Document — SAD*). Wprowadzenie SAD związane było z ustanowieniem od 111988 r. nowego układu taryf celnych. W dokumencie tym wypełnia się 56 „pól”, z których każde zawiera kilka rubryk. W praktyce dokładne wypełnienie formularza SAD z uwzględnieniem dostaw tranzytowych możliwe jest jedynie przy zastosowaniu techniki komputerowej. Sam dokument i instrukcja do jego wypełnienia liczą kilkadziesiąt stron.

Zakończenie

Współczesny transport czy handel międzynarodowy, nie może odbyć się bez stosowania określonych dokumentów. Dokumenty handlowe często reprezentują towar i powodują odpowiednie prawa i obowiązki dla wystawiających, podpisujących i posiadających je. Dokumenty handlowe zwykło się dzielić na dwie grupy, a mianowicie: dokumenty podstawowe, które reprezentują towar oraz dokumenty dodatkowe, które towarzyszą towarowi. Do pierwszej grupy należy m.in. faktura handlowa, dokumenty przewozowe i ubezpieczeniowe, a do drugiej – dokumenty wymagane przez lokalne przepisy importowe, np. świadectwo pochodzenia, faktura konsularna, certyfikat jakości itp.

Dokumenty podstawowe skutkują tym, że kupujący w momencie ich uzyskania może otrzymać przedmiot kupna lub jego równowartość i jednocześnie dokonać zapłaty za pomocą weksła, czeku lub przekazu bankowego. Dlatego też dokument przewozowy powinien zawierać jednoznaczne stwierdzenie osoby trzeciej, że nieodwołalnie wysyła towar określony co do rodzaju i ilości z polecenia sprzedawcy na adres nabywcy.

Natomiast dokument ubezpieczeniowy musi być tak sformułowany, aby nabywca był uprawniony do otrzymania odszkodowania. Oba te dokumenty podstawowe zwykle są wystawiane jako papiery wartościowe w formie, która dopuszcza ich zbywalność na rzecz

innych osób. Prawidłowość i sprawność sporządzenia dokumentacji oraz jej obiegu jest decydującą kwestią w organizacji pracy przedsiębiorstwa transportowego oraz dla przebiegu całego procesu transportowo-spedycyjnego. Dokumenty transportowo-spedycyjne są wystawiane na użytek wewnętrzny przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjnego do celów ewidencyjnych i dyspozycyjnych oraz na zewnątrz – dla innych przedsiębiorstw i instytucji. Przedsiębiorstwo transportowo-spedycyjne otrzymuje także dokumenty od innych podmiotów uczestniczących w obrocie handlowym, a całość dokumentacji kompletuje i rozdysponowuje zgodnie z funkcją dokumentu i przeznaczeniem.

Literatura

1. Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), http://www.cit-rail.org/files/Documentation_DE/Passenger/COTIF/COTIF99_2010-12-01_FR-DE-EN_Protocol.pdf?cid=46 (dostęp: 15.07.2014).
2. <http://dziennikustaw.gov.pl/D2014000040901.pdf> (dostęp: 15.07.2014).
3. <http://s486306291.domenaklienta.pl/vdo.pdf> (dostęp: 15.07.2014).
4. http://tir.zmpd.pl/aktualnosci_pliki/f-TIR-93-89-128.Konwencja_stan_na_10_10_2013_calosc_pdf.pdf (15.07.2014).
5. http://tir.zmpd.pl/strona.php?str_id=89 (dostęp: 15.07.2014).
6. <http://www.chlodnictwoiklimatyzacja.pl/artykuly/222-wydanie-11-2013/2979-transport-szybko-psujacych-sie-artykulow-zywnosciowych-w-swietle-wybranych-wymagan-umowy-atp.html> (dostęp: 15.07.2014).
7. <http://www.finance.mf.gov.pl/documents/766655/1464429/Konwencja+WPT-+2007> (dostęp: 15.07.2014)
8. <http://www.finance.mf.gov.pl/documents/766655/1464429/Konwencja+WPT-+2007> (dostęp: 15.07.2014).
9. http://www.iru.org/cms-filesystem-action?file=mix-publications/pl_howToTIR.pdf (dostęp: 15.07.2014)
10. http://www.iru.org/cms-filesystem-action?file=mix-publications/pl_howToTIR.pdf (dostęp: 15.07.2014).
11. http://www.konsument.gov.pl/files/Konwencja%20Montrealska%201_19420010718en00380038.pdf (15.07.2014).
12. <http://www.ncts.pl> (dostęp: 15.07.2014).
13. http://www.polbodtrans.pl/dokumenty/konwencja_cmr.pdf (dostęp: 15.07.2014).
14. <http://www.youtube.com/watch?v=kixly9Y6Bc4> (dostęp: 15.07.2014).
15. https://www.mir.gov.pl/Transport/Transport_lotniczy/Rada_Ochrony_i_Ulatwien_Lotnictwa_Cywilnego/Documents/Konwencja_chicagowska.pdf (15.07.2014).
16. ICC (type A): <http://www.euro-shipping.com.pl/wp-content/uploads/2012/10/PL-Institute-Cargo-Clauses-A-01012009-CL3821.pdf> (dostęp: 15.07.2014)
17. ICC (type B): <http://www.euro-shipping.com.pl/wp-content/uploads/2012/10/PL-Institute-Cargo-Clauses-B-01012009-CL383.pdf> (dostęp: 15.07.2014)
18. ICC (type C): <http://www.euro-shipping.com.pl/wp-content/uploads/2012/10/PL-Institute-Cargo-Clauses-C-01012009-CL384.pdf> (dostęp: 15.07.2014).
19. Klopott M., Urbanyi-Popiołek I., Dokumenty w transakcjach handlowych, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2010
20. Ogólne Warunki Ubezpieczenia Mienia w Transporcie Krajowym (Cargo), <http://www.acegroup.com/pl-pl/assets/owu-mienia-w-transporcie-krajowym.pdf> (dostęp: 15.07.2014).

21. Organizacja Współpracy Kolei (OSŽD), Umowa o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (Umowa SMGS) obowiązująca od 1 listopada 1951 roku z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami, według stanu na dzień 1 lipca 2011 roku, https://www.mir.gov.pl/Transport/Transport_kolejowy/Umowy_miedzynarodowe/Documents/SMGS2011.pdf (dostęp: 15.07.2014).
22. Piotr M. Sikorski, Spedycja w praktyce – wiek XXI, Polskie Wydawnictwo Transportowe, Warszawa 2006
23. Rześny-Cieplińska J., Organizatorzy transportu: rynki-operacje-strategie, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011
24. Soboń S., Międzynarodowy transport drogowy: ustawa z komentarzem, akty wykonawcze do ustawy z komentarzem, umowy dwustronne, najważniejsze umowy wielostronne, Wydawnictwo Twigger SA, Warszawa 1998
25. Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM), http://www.cit-rail.org/files/Documentation_DE/Freight/CIM/CIM_1999_2010-12-01_FR-DE-EN.pdf?cid=48 (dostęp: 15.07.2014).

BASIC FREIGHT FORWARDING AND TRANSPORT DOCUMENTATION IN FREIGHT FORWARDER’S WORK

Summary

The purpose of the article is to present the basic documentation in international freight forwarder’s work, in particular, insurance documents and transport documents in various modes of transport. An additional goal is to identify sources of the paper, which can be used to properly completing the individual documents.

Keywords: international freight forwarding, CMR letter, CIM letter, bill of lading, insurance policy

dr Adam Salomon
Katedra Transportu i Logistyki
Wydział Nawigacyjny
Akademia Morska w Gdyni
e-mail: salo@op.pl