

Akredytywa dokumentowa a dokument transportu multimodalnego

Na wstępie warto wyjaśnić pojęcie transportu multimodalnego choćby z tego względu, że spotykamy się często z pojęciami pokrewnymi, jak:

- transport bezpośredni (through transport),
- transport kombinowany (combined transport), czy
- transport intermodalny (intermodal transport),

a ponadto pojęcie multimodal transport stosowane jest wymiennie z intermodal transport ¹⁾.

Otóż międzynarodowy **transport multimodalny** oznacza przewóz towarów, co najmniej dwoma różnymi gałęziami transportu na podstawie jednej umowy przewozu multimodalnego z miejsca położonego w jednym kraju, w którym towary są przejmowane przez operatora transportu multimodalnego do wyznaczonego miejsca dostawy usytuowanego w innym kraju ²⁾.

Cechą charakteryzującą istotę transportu multimodalnego jest występowanie w powyższej definicji następujących elementów:

1. co najmniej dwie różne gałęzie transportu (np. transport kolejowy – transport morski – transport samochodowy),
2. jedna umowa przewozu obejmująca całą trasę (z miejsca X w danym kraju do miejsca Y w innym kraju),
3. jeden wykonawca usługi przewozowej (operator transportu multimodalnego),
4. jeden dokument transportowy obejmujący całą trasę dostawy (dokument transportu multimodalnego).

Natomiast **transport intermodalny** oznacza przewóz towarów przy zachowaniu wprawdzie tych samych warunków jakie wskazano powyżej, lecz cechą wyróżniającą jest to, że są one przewożone **w jednej i tej samej jednostce ładunkowej lub na pojeździe drogowym** ³⁾ (samochód, przyczepa, naczepa, itp.), co oznacza, że w trakcie transportu nie następuje zmiana jednostki ładunkowej, co na ogół ma miejsce w przewozie multimodalnym.

Można zatem stwierdzić, iż w kategoriach **ogólnych** pojęcia: transport multimodalny i intermodalny można stosować **wymiennie** lecz w aspekcie **szczegółowym** transport intermodalny jest **szczególnym typem** transportu multimodalnego ⁴⁾.

Z kolei pojęcie **transportu kombinowanego** zaproponowane w 1992 r. przez **Komisję Europejską**, brzmi następująco:

„Transport kombinowany oznacza przewóz towarów między państwami członkowskimi, podczas którego samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa, z ciągnikiem lub bez niego, nadwozie wymienne lub kontener 20 - stopowy albo dłuższy korzystają z transportu drogowego na początkowym lub końcowym odcinku trasy przewozu, a na innym odcinku – z transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej lub morskiej, pod warunkiem, że ten inny odcinek przekracza 100 km w linii prostej. Początkowy lub końcowy odcinek trasy przewozu musi się zawierać:

- **między miejscem załadunku towarów a najbliższą odpowiednią ładunkową stacją kolejową dla odcinka początkowego oraz między najbliższą odpowiednią wyładunkową stacją kolejową a miejscem rozładunku towarów dla odcinka końcowego;**
- **wewnątrz promienia nieprzekraczającego 150 km w linii prostej przy bezpośrednim przewozie transportem drogowym do portu morskiego lub śródlądowego”⁵⁾.**

Jak można łatwo zauważyć na podstawie powyższej definicji, transport kombinowany tak określony jest pojęciem węższym zarówno od transportu multimodalnego jak i intermodalnego (nie obejmuje bowiem żeglugi oceanicznej i dotyczy tylko przewozów między krajami członkowskimi UE). Dodać należy, że niespełna 10 lat później Europejska Komisja Gospodarcza ONZ, korzystając z pomocy tak Komisji Europejskiej jak i Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu, zaproponowała **nową** definicję **transportu kombinowanego** wywodzącą się z definicji **transportu intermodalnego**. Stwierdzono w niej, że **„transport kombinowany jest to transport intermodalny, którego zasadnicza część przypada na odcinek europejski wykonywana jest koleją, transportem śródlądowym lub morskim a odcinki początkowy i końcowy obsługiwane przez transport drogowy, są możliwie jak najkrótsze”⁶⁾.**

Natomiast pojęcie **transportu bezpośredniego** (through transport) tym różni się od transportu **multimodalnego** i **intermodalnego**, że jako transport wymagający zaangażowania przynajmniej dwóch środków transportu (a więc co najmniej jednego przeładunku), realizowany jest wprawdzie na podstawie umowy z jednym przewoźnikiem, który organizując cały proces przewozowy, angażuje innych przewoźników (morskich lub lądowych), do obsługi poszczególnych odcinków trasy przewozu. Jeżeli ma zastosowanie morski konosament bezpośredni (ocean through bill of Lading) i na trasie przewozu mają miejsce przeładunki towaru na inne statki, to każdy z owych morskich przewoźników jest odpowiedzialny za realizowany przez siebie odcinek trasy przewozu.

Z kolei w przypadku gdy mamy do czynienia z „pure” through bill of Lading to wystawca konosamentu w porcie wysyłki odpowiedzialny jest za cały tranzyt towarów⁷⁾.

Skoro rozstrzygnęliśmy problemy definicyjne związane z transportem multimodalnym i pojęciami mu pokrewnymi, skoncentrujemy się zatem nad dokumentami tego transportu.

Pomocną w tym celu jest publikacja Międzynarodowej Izby Handlowej w Paryżu z 1992 r. „UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport Documents”⁸⁾.

Otóż w regule 2 (definicje), określono pojęcie dokumentu transportu multimodalnego następująco:

„2.6. Multimodal transport document (MT document) means a document evidencing a multimodal transport contract and which can be replaced by electronic data interchange messages insofar as permitted by applicable law and be:

- a) issued in a negotiable form; or**
- b) issued in a non-negotiable form indicating a named consignee”⁹⁾.**

Jak wynika z powyższej definicji, **dokument transportu multimodalnego** to dokument świadczący o zawartej umowie przewozu multimodalnego, który m.in. może być wystawiony zarówno w formie zbywalnej jak i niezbywalnej, wskazując wymienionego z nazwy odbiorcę.

Jeśli uwzględnimy zastosowanie tego rodzaju dokumentu przewozowego w **akredytywie dokumentowej** to pojawia się on po raz pierwszy w „**Jednolitych Zwyczajach i Praktyce dotyczących Akredytyw Dokumentowych**” (UCP) Międzynarodowej Izby Handlowej w 1974 r. (UCP 290), pod nazwą „**Combined transport document**”¹⁰⁾, oraz dodatkowo w kolejnej edycji (UCP 400) z 1983 r., jako: „**Combined transport bill of Lading**”, oraz „**Combined transport bill of Lading or port-to-port bill of Lading**”¹¹⁾.

W wersji (UCP 500) z 1993 r., występuje jako „**Multimodal transport document**”¹²⁾ i wreszcie w aktualnej regulacji (UCP 600) z 2007 r., nosi nazwę „**Transport document covering at last two different modes of transport**”¹³⁾, czyli „**dokument transportowy obejmujący transport co najmniej dwoma różnymi rodzajami transportu**”¹⁴⁾.

Charakteryzując dokument transportu multimodalnego w kontekście wymagań stawianych przez regulacje ICC dotyczące akredytyw dokumentowych, przyjmijmy najnowszą jego interpretację zawartą a **art. 19 UCP 600**. Stwierdza się w nim, że jest to dokument transportowy:

- ◆ obejmujący co najmniej dwa różne rodzaje transportu (dokument transportu wielorodzajowego lub kombinowanego);
- ◆ wskazujący nazwę przewoźnika, podpisany przez:
 - **przewoźnika** lub wymienionego z nazwy **agenta**, działającego w imieniu bądź na rzecz przewoźnika, lub
 - **kapitana** lub wymienionego z nazwy **agenta**, działającego w imieniu bądź na rzecz kapitana, przy czym podpisy muszą wyraźnie identyfikować osobę w imieniu, której zostały złożone;
- ◆ wskazujący miejsce nadania, przejęcia lub załadunku towaru na pokład (wymienione w akredytywie przez uprzednio wydrukowane stosowne sformułowanie lub pieczęć

bądź adnotację podającą datę nadania, przejęcia lub załadunku, przy czym data wystawienia dokumentu jest uważana za ową datę lub datę wysyłki¹⁵⁾.

- ◆ będący pojedynczym oryginałem lub pełnym zestawem oryginałów (w liczbie, którą dokument wskazuje);
- ◆ zawierający ustalenia i warunki przewozu oraz nie wskazujący, że jest przedmiotem umowy czarterowej;
- ◆ wskazujący, że towary mogą być lub będą przeladowywane z jednego środka transportu na inny w trakcie ich przewozu do ostatecznego miejsca przeznaczenia oraz, że taki przeladunek jest akceptowalny nawet jeżeli akredytywa zabrania przeladunku¹⁶⁾.

Wśród wymienionych tu warunków, które musi spełnić beneficjent akredytywy prezentując taki dokument bankowi, warto zwrócić uwagę na problem oznaczenia daty wysyłki. Jest to o tyle ważne, że według tej daty bank ocenia, czy wysyłka towaru została dokonana w terminie, czyli nie później niż w terminie określonym w akredytywie, jako ostateczny. Wyłaniają się w związku z tym następujące pytania:

- 1. Jeżeli wymagane jest aby dokument transportowy zawierał adnotację stwierdzającą przyjęcie towaru na pokład to czy taka adnotacja wymaga opatrzenia jej datą ?**
- 2. Jeżeli data nie jest wymagana, to czy bank przyjmujący dokument z adnotacją o załadunku towarów na pokład, będzie traktował datę wystawienia dokumentu jako datę wysyłki ?**

Aby odpowiedzieć na te pytania należy sięgnąć do interpretacji praktycznej opartej na konkretnym przykładzie. Załóżmy, że akredytywa powołuje się na: „dokument transportu multimodalnego, czysty na towary załadowane na pokład, wystawiony na zlecenie załadowcy, indosowany in blanco, stwierdzający powiadomienie odbiorcy, oznaczony fracht opłacony z góry”. Kiedy tak wystawiony dokument będzie prezentowany bankowi, musi spełniać wszystkie wymienione akredytywą warunki. Jednakże adnotacja na dokumencie dodana oddzielnie, a stwierdzająca przyjęcie towarów na pokład nie zawiera daty, jako części adnotacji.

Oto przykład:

Akredytywa wymaga wysyłki towaru z Niemiec (główny port) do Suffolk (VA), USA. Dokument transportu multimodalnego wskazuje:

- **Miejsce przejęcia towaru:** Hannover, Niemcy
- **Port załadunku:** Hamburg, Niemcy
- **Port wyładunku:** Norfolk (VA), USA
- **Miejsce dostawy:** Suffolk (VA), USA

Bank, który ocenia prawidłowość dokumentu transportowego opiera się o wykładnię **art. 19 (a) (II)**, który stanowi, że dokument, o którym mowa:

„wskazuje, że towary zostały nadane, przejęte lub załadowane na pokład, w miejscu wymienionym w akredytywie, przez:

- (.....)
- **stempel lub adnotację, wskazującą datę nadania, przejęcia lub załadowania towarów”.**

W tej sytuacji dla banku będzie jasne, że dokument nie zawierający daty w adnotacji o załadunku na pokład, nie będzie zgodny z akredytywą, bowiem w dalszej części **art. 19 (a) (II)** stwierdza się co następuje:

„Data wystawienia dokumentu transportowego będzie uważana za datę nadania, przejęcia lub załadowania na pokład oraz za datę wysyłki. Jeżeli jednak dokument transportowy wskazuje, za pomocą stempla lub adnotacji, datę nadania, przejęcia lub załadowania na pokład, taka data będzie uważana za datę wysyłki”

Z kolei **punkt III art. 19 (a)** stanowi, że dokument transportowy:

„wskazuje miejsce nadania, przejęcia lub wysyłki oraz miejsce ostatecznego przeznaczenia, wymienione w akredytywie, nawet jeżeli:

- a) dokument transportowy wymienia dodatkowo inne miejsce nadania, przejęcia lub wysyłki albo miejsce ostatecznego przeznaczenia, lub**
- b) (.....)”.**

Oznacza to w kontekście analizowanego przypadku, że akredytywa w kwestii wysyłki będzie efektywna od głównego portu Niemiec i wymaga prezentacji „czystego dokumentu transportu multimodalnego na towary załadowane”. Sformułowania zawarte w **art. 19 UCP 600** odnoszą się do różnych form transportu, które mogą być objęte przewozem multimodalnym, poprzez odwołanie do takich określeń jak: „nadanie” (dispatch), „przejęcie” (taking in charge), oraz „załadowanie towarów” (shipped on board).

Konkludując można zauważyć, że odpowiedzi na postawione wcześniej pytania powinny być następujące:

- 1. Adnotacja o załadowaniu towarów musi być opatrzona datą wówczas, kiedy akredytywa tego wymaga. Jest wymagana również, kiedy dokument transportu multimodalnego wymienia pierwszą gałąź przewozu, jako transport morski od miejsca wskazanego w akredytywie.**
- 2. Kiedy dokument transportowy jest zaopatrzony we wcześniej wydrukowane sformułowanie o załadunku na pokład, to wówczas data wystawienia dokumentu będzie uważana za datę wysyłki. Natomiast, kiedy dokument wymienia pierwszą**

gałąź przewozu, jako transport morski od miejsca wskazanego w akredytywie, to występuje potrzeba podania daty załadunku towarów na pokład w formie uprzednio wydrukowanego sformułowania lub przez umieszczenie na dokumencie dodatkowej adnotacji¹⁷⁾.

Andrzej Blajer

© Copyright by Andrzej Blajer

10.12.2012 r

www.renan.pl

Przypisy:

- 1) J. Neider, „**Transport międzynarodowy**”, PWE, Warszawa 2008, s. 110, a także J. Neider, „**Podręcznik spedytora. Transport - spedycja - logistyka**”, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia 2011, tom 2; s. 466 oraz J. Neider, D. Marciniak-Neider, „**Transport intermodalny**”, PWE, Warszawa 1997, s. 16-17.
- 2) **United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods of 1980**, United Nations, Geneva, 24 May 1980, article 1. (Definicja transportu multimodalnego, mimo iż Konwencja jak dotychczas nie weszła w życie, jest szeroko stosowana).
- 3) Pojęcie transportu intermodalnego upowszechniło się zwłaszcza w Europie, por. United Nations Conference on Trade and Development, „**Implementation of Multimodal Transport Rules**”, Report prepared by the UNCTAD secretariat, UNCTAD/SDTE/TLB/2, United Nations, New York, 27 June 2001, s. 5.
- 4) Por. „**Glossary for Transport Statistics**”, United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), International Transport Forum (ITF), Eurostat, 4th Edition, 2009, s. 157.
- 5) **Dyrektywa 92/106/EWG** z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla pewnych rodzajów kombinowanego transportu drogowego rzeczy pomiędzy państwami członkowskimi (Dz. Urz. WE L 368 z 17.12.1992 r. s. 38).
- 6) Economic Commission for Europe (UN/ECE), „**Terminology on Combined Transport**”, Prepared by the UN/ECE, the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC), United Nations, New York and Geneva, 2001, s. 19-20.
- 7) G. Jimenez, „**ICC Guide to Export – Import Basics. The legal, financial and transport aspects of international trade**”. ICC Publication No. 543, International Chamber of Commerce, Paris 1997, s. 175-177.
- 8) „**UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport Documents**”, ICC Publishing SA, Publication No. 481, Paris 1992 r.

- 9) Ibidem, s. 17 oraz **United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods of 1980**, op. cit., Article 1.4 i Articles 5-10.
- 10) **Article 23 : Combined transport documents (UCP 290)**, por. D. Taylor, **“The Complete UCP. Uniform Customs and Practice for Documentary Credits : Texts, Rules and History 1920-2007”**, ICC Publication No. 683, International Chamber of Commerce, Paris 2008, s. 110.
- 11) **Article 25 (b) (I)**, (UCP 400), por. Ibidem, s. 129-130.
- 12) **Article 26 : Multimodal transport document (UCP 500)**, por. Ibidem, s. 165-166.
- 13) **Article 19 : Transport Document Covering at Least Two Different Modes of Transport (UCP 600)**, por. Ibidem, s. 221-222.
- 14) Art. 19, **“Jednolite Zwyczaje I Praktyka dotyczące Akredytyw Dokumentowych – wersja 2007”**, Publikacja MIH nr 600, ICC Polska, Związek Banków Polskich, Warszawa 2007, s. 28-30.
- 15) A. Blajer, **„Documentary Credits in International Trade Transactions under New ICC Rules (UCP 600)”**, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz-Łódź 2009, s. 198-199.
- 16) **“Commentary on UCP 600. Article – by – Article Analysis by the UCP 600 Drafting Group”**, ICC Publication No. 680, International Chamber of Commerce, Paris 2007, s. 79-85.
- 17) Official Opinion TA 650 rev – Unpublished, UCP 600.