

Katarzyna Łogwiniuk¹
Politechnika Białostocka

Uregulowania prawne w międzynarodowym kolejowym przewozie towarów — list przewozowy CIM²

Wprowadzenie

Międzynarodowy transport kolejną regulowany jest na terenie Europy przez szereg konwencji międzyrządowych, rozporządzeń oraz dyrektyw. Pierwsza Międzynarodowa Konwencja dotycząca przewozu towarów transportem kolejowym powstała w już 1890 r. Następna Konwencja (tzw. Konwencja COTIF 1980) weszła w życie w 1985 r. powołując do życia Międzyrządową Organizację Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF, Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail). W chwili obecnej obowiązują ujednoczone przepisy międzynarodowych przewozów towarów kolejami zawarte w Protokole z dnia 3 czerwca 1999 r. (tzw. Konwencja COTIF 1999). W myśl Konwencji międzynarodowe przewozy towarów kolejami ma miejsce wówczas, gdy miejsce przyjęcia towaru oraz punkt jego dostawy znajduje się w dwóch różnych państwach, z których przynajmniej jedno z nich jest stroną Konwencji.

Międzynarodowe przewozy towarów kolejami wymagają wypełnienia dokumentu przewozowego stanowiącego dowód zawarcia umowy przewozu i doręczenia tzw. listu przewozowego CIM lub SMGS. W praktyce bardzo często występują problemy z prawidłowym wypełnieniem poszczególnych rubryk tych formularzy. Celem artykułu jest przedstawienie niektórych zasad i uregulowań prawnych właściwego wprowadzania danych do międzynarodowego listu przewozowego CIM.

1. Podstawy prawne kolejowego transportu towarowego

Polityka transportowa stanowi jeden z filarów rozwoju gospodarek państw członkowskich Unii Europejskiej [1]. Wynika to z faktu, że prawidłowe funkcjonowanie systemu przewozów ma wpływ na rozwój gospodarczy, który zachodzi jedynie w ośrodkach koncentracji działalności gospodarczej. Wiele inwestycji powstaje dzięki dogodnemu położeniu przy szlakach transportowych lub na obrzeżach aglomeracji miejskich [2]. W działalności dzisiejszych przedsiębiorstw transportowych znaczną część świadczonych przez nie usług stanowi międzynarodowe przewozy drogowe towarów. Transport kolejowy jest procesem transportu ludzi, zwierząt i towaru.

Po II wojnie światowej, począwszy od 1951 r. w Polsce międzynarodowe przewozy kolejowe regulowane były przez dwa różne akty międzynarodowe [3]:

- konwencję o międzynarodowym przewozie kolejowym (COTIF 1980) opublikowaną w Dz. U. 1985, nr 34, poz. 158 i 159 z późniejszymi zmianami [Dz. U. 2007, nr 100 poz. 674];
- umowę o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS), opublikowanej w Dz. Urz. MTiGM, 1995, nr 9, poz. 21.

Konwencja COTIF określa jednolity system prawny w zakresie przewozu osób, towarów, zasad użytkowania wagonów i infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej. W Konwencji COTIF uczestniczą w chwili obecnej kraje Europy (bez Wspólnoty Niepodległych Państw, ros. Содружество Независимых Государств - były republiki Związku Radzieckiego), Azji i Afryki, łącznie 47 państw [rys. 1].

W obecnym brzmieniu Konwencja COTIF obowiązuje od 1 lipca 2006 roku zawierająca następujące załączniki [4]:

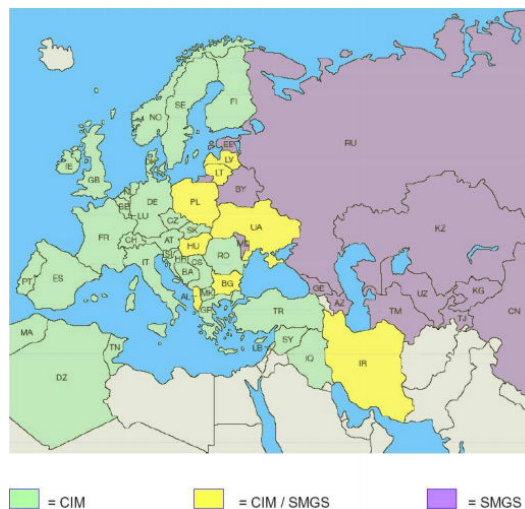
- Załącznik A: "Przepisom ujednoczonym o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV)";
- Załącznik B: "Przepisom ujednoczonym o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM)";

¹ mgr K. Łogwiniuk, Politechnika Białostocka, Wydział Zarządzania, Katedra Marketingu i Przedsiębiorczości, ul. Ojca Tarasiuka 2, 16-001 Kleosin

² Artykuł recenzowany.

- Załącznik C: "Regulaminowi międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID)";
- Załącznik D: "Przepisom ujednocionym o umowach użytkowania pojazdów w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUV)";
- Załącznik E; "Przepisom ujednocionym o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUI)";
- Załącznik F: "Przepisom ujednocionym o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjęciu ujednoczonych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (APTU)";
- Załącznik G: "Przepisom ujednocionym o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu (ATMF)".

Na terenie 27 krajów euroazjatyckich (Albania, Azerbejdżan, Białoruś, Bułgaria, Węgry, Wietnam, Gruzja, Iran, Kazachstan, Chiny, Korea Północna, Kuba, Kirgistan, Litwa, Łotwa, Mołdawia, Mongolia, Polska, Rumunia, Rosja, Słowacja, Tadżykistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Ukraina, Czechy i Estonia) w międzynarodowych przewozach kolejowych stosowana jest zaś umowa SMGS. Organizacją sprawującą nadzór nad powyższymi regulacjami jest Organizacja Współpracy Kolei z siedzibą w Warszawie (ОСЖД, Организация Сотрудничества Железных Дорог). W chwili obecnej trwają prace dotyczące utworzenia ujednoczonego (wspólnego) listu przewozowego CIM/SMGS w euroazjatyckiej przestrzeni kolejowej. Ujednoczony list przewozowy CIM/SMGS jest pierwszym krokiem na drodze do realizacji celu, polegającego na zapewnieniu interoperatywności prawnej pomiędzy systemem CIM i przepisami SMGS, i może być wykorzystywany zarówno w charakterze dokumentu transportowego, jak i celnego. W 2006 r. wysłano pierwszy eksperymentalny pociąg na podstawie nowego wspólnego listu przewozowego CIM/SMGS. Pociąg ten z powodzeniem przekroczył granicę państwową bez zmiany dokumentów przewozowych sporządzonych na podstawie prawa transportowego SMGS na prawo transportowe CIM.



Rysunek 1 Obszar stosowania międzynarodowego listu przewozowego CIM, SMGS oraz SMGS/CIM

Źródła: <http://www.unece.org/>

2. Niektóre elementy listu przewozowego CIM

W załączniku B do Konwencji COTIF1999 podane są ujednoczone przepisy o umowie międzynarodowej przewozu towarów kolejami, które upraszczają i przyspieszają transport ładunków kolejowych. List CIM stanowi potwierdzenie zawarcia umowy przewozu towarów pomiędzy przewoźnikami kolejowymi a ich klientami. List wystawiany jest w momencie rozpoczęcia przewozu i zachowuje ważność aż do chwili dostarczenia towarów do stacji docelowej. Obowiązek wypełnienia dokumentu spoczywa zarówno po stronie nadawcy jak i przewoźnika kolejowego. Jednakże brak, nieprawidłowości lub utrata listu przewozowego nie powodują nieważności umowy przewozu (art. 6 § 3). Pierwszą część pól listu (od 1 do 30) o ile przewoźnik i nadawca nie uzgodnią inaczej wypełnia nadawca.

2.1. Pole miejsca wydania i przyjęcia towaru

List przewozowy CIM powinien wskazać miejsce wydania oraz miejsce przejścia towaru. Zarówno w polu miejsca wydania jak i załadunku towaru wpisujemy znormalizowane oznaczenia stacji. Dane stacji powinny być uzupełnione danymi podanymi w wykazie DIUM (ang.: Distancier International Uniforme Marchandises)³. Pole to może wypełnić zarówno przewoźnik jaki i nadawca towaru. Przykład wypełnienia pola 12 oraz 10: dla stacji docelowej München Nord Rbf (Niemcy) podajemy kod kraju zdefiniowany przez Międzynarodowy Związek Kolei (UIC, The International Union of Railway)⁴ - Niemcy: 80 oraz kod stacji zdefiniowany w wykazie DIUM [5]: München Nord Rbf: 200295.

10	Miejsce wydania Ablieferungsart	11		12	80 200295
München Nord Rbf			Germany		
Stacja – Bahnhof			Kraj – Land		

Rysunek 2 Pole miejsca wydania towaru przez przewoźnika

Źródło: widok przykładowego pola dokumentu CIM, opracowanie własne

Wykaz DIUM to nie tylko wykaz odległości taryfowych między stacjami położonymi wewnątrz kraju (miejsca przyjęcia/wydania towaru), to także wykaz przejść granicznych z krajami sąsiednimi, lista wykazów punktów odpraw, terminali UTI (UTI lub ITU ang. Intermodal Transport Unit)⁵ oraz innych punktów uzupełnionych o dane handlowe i/lub techniczne. Mają one zastosowanie przy obliczaniu należności w międzynarodowych przewozach taryfowych, o ile taryfy międzynarodowe przewidują wykorzystanie DIUM.



Rysunek 3 Terminale UTI w Polsce

Źródło: opracowanie własne na podstawie wykazu DIUM

Wzrastająca liczba samochodów powoduje wzrost negatywnych skutków zarówno dla człowieka jak i środowiska. Transport intermodalny, w literaturze przedmiotu określany zamiennie także jako kombinowany wykorzystuje do transportu towaru różne środki transportu [6]. Jednostka ładunkowa

³ DIUM - jednolity wykaz odległości dla międzynarodowych przewozów towarowych. Wykaz stacji DIUM zawiera jedynie rozrządowe stacje towarowe (stacja rozrządowa – stacja manewrowa przeznaczona do rozrządzania składami pociągów towarowych takimi jak: przyjmowanie, rozrządzanie i ponowne zestawianie składów). Wykaz stacji dostępny jest na stronie Międzynarodowego Związku Kolei

⁴ UIC- dwucyfrowy numer określający kraj członkowski Międzynarodowego Związku Kolei

⁵ UTI - to intermodalna jednostka transportowa taka jak: kontener wielki, naczepa siodłowa, nadwozie wymienne oraz środki transportu, które pod względem obsługi ładunkowej można przyrównać do kontenera.

przewożona w ruchu dalekobieżnym transportem kolejowym, wodnym śródlądowym, zaś dowożona jest do punktu przeładunkowego (terminala UTI) transportem drogowym.

Rozwój transportu intermodalnego, wykorzystującego intermodalną jednostkę transportową w Polsce staje się coraz bardziej intensywny[7]. W Polsce według danych zawartych w DIUM lista stacji obsługujących terminale UTI jest mała. Miejscowości, w których usytuowane są terminale UTI to: Gądko, Gdańsk, Gdynia, Gliwice, Kobylnica, Kraków, Krzesławice, Łódź, Małaszewicze, Mława, Poznań, Pruszków, Sławków, Sosnowiec, Szczecin, Warszawa, Wrocław [rys. 3]

2.2. Kod NHM

W celu uproszczenia procedur towarzyszących transportowi towarów, w dokumencie CIM do każdego rodzaju towaru powinien być przypisany jednoznaczny kod NHM. Kody NHM (franc.: Nomenclature Harmonisee Marchandises ang.: Harmonized Commodity Code) to znormalizowany spis towarów służący do określenia w liście przewozowym nazwy towaru oraz numeru pozycji (kodu), do której zaliczony jest dany towar. Pozwala to na umieszczenie każdego rodzaju towaru w odpowiedniej kategorii. W transporcie kombinowanym można podać kod NHM dla UTI.

Międzynarodowe kody przewożonych towarów ułatwiają ich transport. List CIM nie zawiera szczególnego pola na wpisanie kodu taryfy celnej, w przypadkach, w których należy stosować procedurę tranzytu. Część z kodów NHM odpowiada kodowi taryfy celnej. Na stronie Departamentu Polityki Celnej Ministerstwa Finansów dostępna jest przeglądarka taryfowa „System ISZTAR – Informacja Taryfowa” gdzie podane są kod nomenklatury towarowej. Przykładowo, dla towaru marchewka kod taryfy celnej wynosi: 0706 (marchew, rzepa, buraki sałatkowe, salsefia, selery, rzodkiewki i podobne korzenie jadalne, świeże lub schłodzone) co jest tożsame z kodem NHM: 0706 0000 (marchew, rzepa, buraki sałatkowe, salsefia, selery, rzodkiewki i podobne korzenie jadalne, świeże lub schłodzone).

2.3. Opłacenie należności

Wysyłanie towarów w obrocie międzynarodowym związane jest dużym ryzykiem. Aby uniknąć nieporozumień oraz długotrwałych i kosztownych rozstrzygnięć sądowych, dokument CIM wymaga wskazania reguł odpowiedzialności dot. transportu towaru. W tym celu możemy skorzystać z dwóch opcji; wskazać jedną z reguł handlowych Incoterms lub zastosować „Franko przewoźne”.

W celu ustalenia podziału kosztów transakcji, rodzaju transportu oraz odpowiedzialności między nabywcę (kupującym) i sprzedającym, stosowane są Międzynarodowe Reguły Handlu (Incoterms, International Commercial Terms). Zostały one opracowane przez Międzynarodową Izbę Handlową (ICC, International Chamber of Commerce) i są użyteczne w umowach sprzedaży towarów na całym świecie (rys. 4). Incoterms od 1936 r. powszechnie jest stosowany w międzynarodowych transakcjach handlowych, stając się wytycznymi dla importerów, eksporterów, prawników, pracowników działów transportu, spedycji oraz ubezpieczycieli. Stosowanie reguł handlowych jest fakultatywne. Zakres stosowania reguł Incoterm obejmuje: przewóz produktów, rozliczenie odpowiedzialności eksportowych i importowych, kto płaci za co, a kto ponosi ryzyko za stan produktów w różnych punktach procesu transportowego.



Rysunek 4 Obszar stosowania reguł Incoterms
Źródło: <http://en.wikipedia.org/wiki/Incoterms>

Stosując reguły handlowe Incoterms zawsze musimy określić lokalizację geograficzną, określając miejsce dostawy towaru. Przykład zastosowania reguły Incoterms 2011 w formularzu CIM: EXW.

Zastosowanie reguły z grupy E (Departure) oznacza, że sprzedający udostępnił towar do dyspozycji kupującego we wskazanym punkcie wydania. Sprzedający nie jest zobowiązany do zapewnienia odprawy celnej eksportowej, jak również nie ponosi kosztów ani ryzyka załadunku towaru.

Rysunek 5. Pole formularza - opłacenie należności

Źródło: widok przykładowego pola dokumentu CIM, opracowanie własne

3. Podsumowanie

Ponawiając, w zakresie większości przypadków spory wynikające z umowy międzynarodowego przewozu towarów będą rozstrzygane w oparciu o konwencję COTIF, w związku z czym w każdej umowie przewozu przedsiębiorcy powinni zadbać o prawidłowe wypełnienie odpowiednich pól.

Streszczenie

Międzynarodowy transport kolejną regulowany jest na terenie Europy przez szereg konwencji międzyrządowych, rozporządzeń oraz dyrektyw. W chwili obecnej obowiązują ujednoczone przepisy międzynarodowych przewozów towarów kolejami zawarte w Protokole z dnia 3 czerwca 1999 r. (tzw. Konwencja COTIF 1999). W myśl Konwencji międzynarodowe przewozy towarów kolejami ma miejsce wówczas, gdy miejsce przyjęcia towaru oraz punkt jego dostawy znajduje się w dwóch różnych państwach, z których przynajmniej jedno z nich jest stroną Konwencji.

Międzynarodowe przewozy towarów kolejami wymagają wypełnienia dokumentu przewozowego stanowiącego dowód zawarcia umowy przewozu i doręczenia tzw. listu przewozowego CIM lub SMGS. W praktyce bardzo często występują problemy z prawidłowym wypełnieniem poszczególnych rubryk tych formularzy. Celem artykułu jest przedstawienie niektórych zasad i uregulowań prawnych właściwego wprowadzania danych do międzynarodowego listu przewozowego CIM.

Legal regulations in the international railway transport of goods - a consignment note CIM Abstract

International rail transport in Europe is regulated by a number of intergovernmental conventions, regulations and directives. Now there are mandatory unified rules of international carriage of goods by rail presented in Protocol of 3 June 1999 (Convention COTIF 1999). Under the Convention, the international carriage of goods by rail is the case where the place of receipt of goods and the delivery point is located in two different countries, of which at least one of them is a party to the Convention.

International carriage of goods by rail requires completion of the transport document evidencing the contract of carriage and delivery so called international consignment note CIM or SMGS. In practice, very often there are problems with the proper fulfillment of individual boxes of the forms. This article presents some of the rules and regulations of applicable data entry to the international consignment note CIM.

Bibliografia

- 1) Miecznikowski, S., D. Tłoczyński, and M. Wołek, *Gospodarowanie w transporcie kolejowym*. 2000, Gdańsk: Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego.
- 2) Truskolaski, T., *Transport a dynamika wzrostu gospodarczego w południowo-wschodnich krajach bałtyckich*. 2006, Białystok: Wyd. Uniwersytetu w Białymstoku.
- 3) Górski, W. and E. Mendyk, *Prawo transportu lądowego*. 2005, Warszawa: Wyd. Komunikacji i Łączności.
- 4) D. U. 2007, n., poz. 674, *Protokół wprowadzający zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r.*: Warszawa.

- 5) *Jednolity wykaz odległości dla międzynarodowych przewozów towarowych: wykaz punktów odprawy przesyłek – wykaz miejsc przyjęcia/wydania*. 2011, PKP CARGO S.A.: Warszawa.
- 6) Stokłosa, J., *Transport intermodalny Technologia i organizacja*. 2011, Lublin: Wyższa Szkoła Ekonomii i Innowacji w Lublinie.
- 7) Gołemska, E., *Logistyka w gospodarce światowej*. 2009, Warszawa: Wyd. C.H. Beck.

Netografia

- 1) The International Union of Railway, [on-line 14-02-2012], <http://www.uic.org/>
- 2) International Chamber of Commerce, [on-line 14-02-2012], <http://www.iccwbo.org/>
- 3) PKP CARGO, [on-line 12-02-2012], <http://www.pkp-cargo.pl/>
- 4) Организация Сотрудничества Железных Дорог, [on-line 14-02-2012], <http://osjd.org/>
- 5) Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rai, [on-line 11-02-2012], <http://www.otif.org/>