BIULETYN

Polskiej Izby Spedycji i Logistyki

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL
PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

LIPIEC/SIERPIEŃ/WRZESIEŃ
07-09/15

ISSN 1898-0244
e-mail: pisil@pisil.pl
www.pisil.pl

Nowy tekst umowy SMGS

ADR 2015

– istotne dla spedytorów i przewoźników zmiany dotyczące przewozu drogowego towarów niebezpiecznych

Zorganizowane i zaplanowane przez PISiL spotkania/szkolenia 2015/2016	Konferencja noworoczna	Warszawa	14.01.2016
	Szkody transportowe i postępowanie reklamacyjne	Siedziba PISiL	20.01.2015
	Kurs według programu FIATA	Siedziba PISiL	26-31.01. i 16-21.02.2015
	Kurs spedycyjny	Siedziba PISiL	23-28.02.2015
	Obsługa celna towarów – przeznaczenia celne	Gdynia	3.03.2015 (szkolenie zmknięte dla 1 firmy)
	KONOSAMENTY I INNE DOKUMENTY STOSOWANE W PRZEWOZIE MORSKIM ORAZ MULTIMODALNYM	Siedziba PISiL	26.03.2015
	KONOSAMENTY I INNE DOKUMENTY STOSOWANE W PRZEWOZIE MORSKIM ORAZ MULTIMODALNYM	Warszawa	14.04.2015
	XVI Kongres Spedytorów	Ustroń	28.05.2015
	Zwyczajne Walne Zgromadzenie Członków PISiL	Ustroń	29.05.2015
	Odpowiedzialność spedytora względem podwykonawców	Siedziba PISiL	22.09.2015
	Spedycja a przewóz w świetle praktyki sądowej i orzecznictwa	Siedziba PISiL	23.09.2015
	Kurs według programu FIATA	Siedziba PISiL	5-10 i 26-31.10.2015, Egzaminy: język obcy - 26.10.2015, test końcowy – 13.11..2015 , poprawka 27.11.2015
	Kurs spedycyjny	Siedziba PISiL	19-24.10. 2015, Egzaminy: test końcowy 13.11.2015, poprawka 27.11.2015
	Spedycja morska	Siedziba PISiL	17.11.2015
	Odpowiedzialność wystawcy dokumentów FIATA	Siedziba PISiL	18.11.2015
	ADR dla osób organizujących przewóz drogowy towarów niebezpiecznych.	Siedziba PISiL	7.12.2015
	Przewóz morski towarów niebezpiecznych – Kodeks IMDG	Siedziba PISiL	8.12.2015
	Przewozy multimodalne	Siedziba PISiL	9.12.2015
	Internetowe kursy języka angielskiego		Cały rok

	Tytuł medialny	**Temat**	**Autor**
PISiL w mediach, konferencje, spotkania, patronaty, artykuły, zaproszenia	Polska Gazeta Transportowa nr 26 z 01.07.2015	Jedno pytanie Czy niemiecki MiLoG zahamuje ekspansję polskiego transportu samochodowego w Unii Europejskiej?	Janusz Mincewicz
	Rzeczpospolita nr 150 z 30.06.2015, dodatek Transport i biznes	Luki w systemach bezpieczeństwa plagą przedsiębiorstw w Europie	RP
	Polska Gazeta Transportowa nr 25 z 24.06.2015	W Belwederze dyskutowano o polskiej spedycji	M.Marszycki
	Polska Gazeta Transportowa nr 25 z 24.06.2015	Konsolidacja - konieczny warunek rozwoju branży TSL; Wnioski z Kongresu Spedytorów w Ustroniu	M.Marszycki
	Namiary na morze i handel nr11/15, czerwiec	Spedytor Roku 2014	M.Borkowski
	Namiary na morze i handel nr11/15, czerwiec	W jakiej kondycji jest branża TSL ? 2015	M.Borkowski
	Polska Gazeta Transportowa nr 19 z 13.05.2015	Czy niższe ceny paliw powinny wpływać na obniżenie cen usług transportowych ?	E.Grunert
	Namiary na morze i handel nr10/15, maj 2015	Logistyka Morska na rozdrożu – rozmowa z przewodniczącym Rady PISiL	M.Borkowski
	Namiary na morze i handel nr10/15, maj 2015	Ziarnko do ziarnka…	W.Jaszowski
	Namiary na morze i handel nr 9/15, maj 2015	Przy kolacji o intermodalu	PiF
	Polska Gazeta Transportowa nr 10 11.03.2015	Czy w Polsce jest wystarczająca sieć kolejowych terminali kontenerowych ?	Wypowiedź wiceprzewodniczącego Rady J.Domina
	Obserwator Morski Nr 2 (luty) 2015	Spotkanie noworoczne gospodarki morskiej	KG
	Namiary na morze i handel nr 03/2015 (luty 2015)	W noworocznym nastroju	pete
	Namiary na morze i handel nr 04/2015 (luty 2015)	To był rok rekordów	Maciej Borkowski
	Transport i Spedycja, luty 2015	Wypowiedź wiceprzewodniczącego Rady p. J.Domina nt. płacy minimalnej w Niemczech	Grzegorz Rosiński
	Rzeczpospolita nr 28, 4.02.2015	Umorzenie danin na wzór unijny	Paweł Rochowicz
	Polska Gazeta Transportowa nr 3-4/2015, 21-28.01.2015	PISiL z optymizmem wkroczył w Nowy Rok, Noworoczne spotkanie spedytorów i logistyków w Warszawie	Krzysztof Koprowski
	Namiary na morze i handel nr 02/2015 (styczeń 2015)	Noworoczne spotkanie w Szczecinie	Piotr Frankowski
	Logistyka a Jakość, styczeń/luty/2015	15 lat w TSL oczami ekspertów	Robert Dobrzycki

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL
PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

SPIS TREŚCI

LIPIEC/SIERPIEŃ/WRZESIEŃ 2015

SPEDYCJA I TRANSPORT DROGOWY

ADR 2015 – istotne dla spedytorów i przewoźników zmiany dotyczące przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (B.K.) ... 2
Niemcy – MiLoG – płaca minimalna w transporcie – decyzja KE (K.O.) ... 4
Sprawdzenie salda w viaTOLL za pomocą sms (K.O) ... 4
Od 30 czerwca 2015 więcej odcinków dróg płatnych (K.O.) ... 4
Ryczałt tylko za nocleg poza kabiną (K.O.) ... 5
Transport drogowy – przestępczość w 2014 r. (D.A.) ... 5

TRANSPORT MORSKI

Konkurencja w transporcie morskim tematem spotkania na szczycie Unii Europejskiej, USA i Chin (D.A.) ... 6
Brak rzetelnej informacji ze strony armatorów gorszy od anulowanych sailingów (D.A.) ... 6

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Kondycja finansowa armatorów żeglugi śródlądowej w Polsce (R.R.) ... 7

SPEDYCJA I TRANSPORT LOTNICZY

Aktualne problemy bezpieczeństwa i transportu lotniczego – międzynarodowego. Wybrane zagadnienia (L.Ł.) ... 11

SPEDYCJA I TRANSPORT KOLEJOWY

Nowa niemiecko – polska kolejowa taryfa towarowa (E.M.) ... 15
Nowy tekst umowy SMGS (E.M.) ... 25

PODATKI / CŁO

Podstawa opodatkowania VAT od importu towarów - THC. (K.O.) ... 36
Od 1 lipca 2015 centralizacja rozliczania należności celnych i podatkowych (E.S.) ... 37

FIATA / CLECAT / EUROINFORMACJE

Sesja wiosenna FIATA (D.A.) ... 38
Austria: obowiązkowe oznaczenia dla ciężarówek (D.A.) ... 39
Nowe limity prędkości dla ciężarówek w Anglii i Walii (D.A.) ... 39
Nowe obowiązki na niemieckich drogach (K.O.) ... 39
Studium na temat kondycji wspólnotowego transportu kombinowanego (D.A.) ... 39

ARTYKUŁY / INFORMACJE RÓŻNE / Z PRAC PISiL

Posiedzenie Komisji Rewizyjnej PISiL (E.S.) ... 40
Posiedzenia Rady PISiL (E.S.) ... 40
Zwyczajne Walne Zgromadzenie (E.S.) ... 41
PISiL na SILESIA TSL EXPO 2015 (M.W.) ... 41
Zorganizowane i zaplanowane przez PISiL spotkania /szkolenia 2015/2016 (E.S) ... okładka 2
PISiL w mediach, konferencje, spotkania, artykuły, prezentacje /red/ ... okładka 2
Udzielone patronaty/partnerstwo//współpraca/udział w konferencjach/targach ... okładka 3

REKLAMA

MAG - Morska Agencja Gdynia. z o.o. ... 43
PasCom SPEDYCJA II – program komputerowy dla firm spedycyjnych ... wkładka

Biuletyn PISiL

Nakład: 200 egzemplarzy

Redaktor Naczelny:
Elżbieta Soszyńska
Kolegium redakcyjne:
Danuta Adamczyk
Krystyna Ostrowska

Wydawca:
Polska Izba Spedycji i Logistyki
tel.: 58 620 98 26
58 620 19 50
fax: 58 661 39 35
ul. Świętojańska 3/2
81-368 Gdynia
e-mail: pisil@pisil.pl
www.pisil.pl

Konto:
Bank Millennium S.A.
nr 34116022020000000061904525
NIP: 586-20-75-731
Regon: 192629364
KRS: 0000068564
Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, VIII Wydział Gospodarczy KRS

Skład i druk:
Drukarnia ELFAX
ul. Płk. Dąbka 308
Gdynia - Pogórze
tel./fax: 58 665 02 42
58 665 02 37
www.elfax.pl
e-mail: elfax@elfax.pl

"Umieszczone w Biuletynie artykuły, komentarze, materiały i wszelkie inne treści w nim zamieszczone nie stanowią ani źródła prawa, ani oficjalnej jego wykładni; nie są też poradą bądź opinią prawną / prawno-podatkową. Stanowią wyłącznie odzwierciedlenie poglądów Autora, a zatem ich przywoływanie w stosunkach prawnych pomiędzy stronami, osobami trzecimi oraz przed urzędami i sądami odbywać się może wyłącznie na ryzyko Czytelnika."

ADR 2015 – istotne dla spedytorów i przewoźników zmiany dotyczące przewozu drogowego towarów niebezpiecznych

I. Informacje ogólne.

Podstawowe akty prawne regulujące bezpośrednio przewóz drogowy towarów niebezpiecznych- to, dla przypomnienia:
w Europie - międzynarodowa Umowa ADR (fr. L' **A**ccord européen relatif au transport international des marchandises **D**angereuses par **R**oute), w skrócie ADR,
oraz ponadto, w Polsce - Ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych z 19 sierpnia 2011 roku, obowiązująca od 1 stycznia 2012 r..

ADR to międzynarodowa konwencja dotycząca drogowego przewozu towarów i ładunków niebezpiecznych, sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r., ratyfikowana przez Polskę w 1975 r. Składa się z Umowy właściwej oraz - stanowiących jej integralną część - Załączników A i B, zawierających przepisy regulujące w szerokim zakresie warunki przewozu poszczególnych towarów niebezpiecznych w międzynarodowym transporcie samochodowym. Tekst samej Umowy jest niezmienny, natomiast cyklicznym zmianom (co dwa lata w roku nieparzystym) podlegają przepisy Załączników A i B. Wprowadzeniu kolejnej nowelizacji zawsze towarzyszy określenie półrocznego okresu przejściowego, w którym znowelizowane przepisy obowiązują nieobligatoryjnie. Czyli od 1 stycznia do 30 czerwca danego roku nieparzystego można jeszcze stosować wersję przepisów ADR ostatnio obowiązującą, ale od 1 lipca znowelizowane przepisy obowiązują już zawsze obligatoryjnie. W szczególnych, indywidualnych przypadkach może być wprowadzony dłuższy okres przejściowy.

Zgodnie z opisaną zasadą, 1 stycznia 2015 r. pojawiła się znowelizowana wersja ADR 2015, w okresie przejściowym do 30 czerwca br. można jeszcze stosować przepisy ADR 2013, ale od 1 lipca 2015 r. obowiązuje wyłącznie znowelizowany ADR 2015.

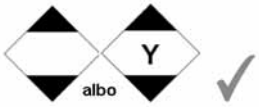
W Polsce zmiany do Załączników A i B Umowy ADR wprowadzane są w życie Oświadczeniem Rządowym, w którym jednolity tekst znowelizowanej wersji ADR, uwzględniający zmiany znowelizowanych załączników A i B, opublikowany jest w postaci załącznika do tego Oświadczenia.

II. Kończący się okres przejściowy dla zmian wynikających jeszcze z ADR 2011.

W ADR 2011 istotnie zostały zmienione przepisy działu 3.4 dotyczące towarów pakowanych w ilościach ograniczonych („Limited Quantity"). Wyróżnikiem dla towarów przygotowanych wg nowych zasad jest zmienione oznakowanie. W ramach ujednolicania przepisów dla wszystkich rodzajów transportu, analogiczne zmiany wprowadzone zostały w przepisach dotyczących innych rodzajów transportu. Jednak w przypadku przewozów drogowych, w ADR 2011, ustanowiono długi, gdyż kilkuletni, okres przejściowy z zakończeniem w dniu 30 czerwca 2015 r.. Zatem, po 30 czerwca 2015 r. sztuki przesyłki zawierające towary zapakowane w ilościach ograniczonych, przygotowane i oznakowane wg zasad obowiązujących przed nowelizacją ADR z 2011 r., są już niedopuszczone do przewozu.

1) Przykłady oznakowania „LQ" wg starych i aktualnych zasad:

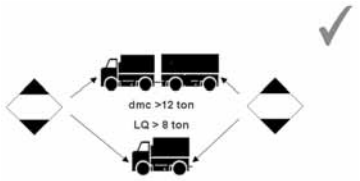
Sztuki przesyłki, oznakowane znakami jak na powyższym przykładzie, po 30 czerwca 2015 r. nie będą mogły być przewożone także transportem drogowym.



Obowiązujący (wprowadzony przepisami ADR 2011) wzór znaku LQ (wymiary 100x100 mm w przypadku oznakowania sztuki przesyłki); litera „Y" oznacza, że dotyczy także transportu lotniczego.

2) Po 30 czerwca 2015 r. oznakowanie jednostek transportowych przy przewozie sztuk przesyłek w ilości powyżej 8 ton brutto, jednostką transportową o dmc. powyżej 12 ton, powinno być zgodne z ADR 2011, (co jest utrzymane przez ADR 2015), czyli jedynie za pomocą nowego znaku LQ (o wymiarach 250x250mm).

Zasady oznakowania przedstawione są na przykładzie pokazanym na poniższym rysunku:



Jednostka transportowa o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton przewożąca ponad 8 ton brutto towarów pakowanych w ilościach ograniczonych (jeżeli nie są przewożone towary, które wymagają oznakowania tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej).

Kontenery przewożące ponad 8 ton brutto towarów pakowanych w ilościach ograniczonych, znajdujące się na jednostkach transportowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton (jeżeli nie są przewożone towary, które wymagają oznakowania nalepkami ostrzegawczymi).

3) Należy pamiętać, że nowe przepisy działu 3.4 wprowadziły też obowiązek szkolenia osób, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych (LQ). Przeszkolenie powinno odbyć się przed podjęciem tych obowiązków. Szkolenia powinny być okresowo

uzupełniane w celu uwzględnienia zmian w przepisach. Od kierowców przewożących towary pakowane w ilościach ograniczonych (LQ) nie wymaga się zaświadczenia ADR.

III. Wybrane nowości wynikające z ADR 2015.

Zakres zmian, które wprowadza ADR 2015, jest szeroki. Omówione zostaną tylko te z nich, które są istotne dla spedytorów i przewoźników („przewoźnik", zgodnie z definicją zawartą w ADR, jest to przedsiębiorstwo, które wykonuje operację transportową na podstawie umowy przewozu lub bez niej).

1. Pojawia się ponad 20 nowych towarów niebezpiecznych, w tym UN 3509 OPAKOWANIA ODPADOWE PRÓŻNE NIEOCZYSZCZONE w klasie 9.

2. Wprowadzone zostało nowe zwolnienie od stosowania przepisów ADR dla lamp (źródeł światła) nie zawierających materiałów promieniotwórczych i rtęci powyżej 1 g.

3. Zmiany w przepisach dotyczących nalepek ostrzegawczych i znaków.

Uszczegółowione zostały przepisy dotyczące wymiarów nalepek i znaków, które teraz podane są za pomocą zwymiarowanych rysunków:

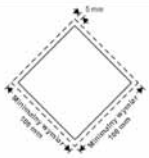
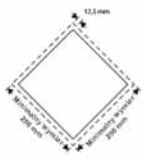
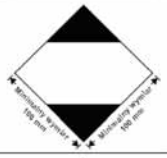
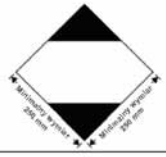
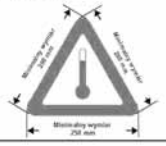
4. Zmienione zostały zasady dotyczące oznakowania „znakiem dla materiałów o podwyższonej temperaturze".
Zgodnie z nowymi przepisami oznakowanie tym znakiem (termometr w trójkącie) wymagane będzie jeśli materiał jest nadawany do przewozu lub przewożony w temperaturze co najmniej 100°C w przypadku materiału ciekłego, lub co najmniej 240°C w przypadku materiału stałego. Jak dotąd, oznakowanie znakiem z termometrem w trójkącie wymagane było tylko wtedy, gdy dla towaru niebezpiecznego wskazany był przepis szczególny 580. W wyniku wprowadzonej zmiany, kilka towarów niebezpiecznych, które nie musiały być tak oznakowane (np. UN 2448, siarka stopiona), będzie musiało być oznakowanych.

5. Tablice barwy pomarańczowej.
Jeśli ze względu na rozmiar lub konstrukcję pojazdu trzeba z przodu lub z tyłu zamocować tablice pomarańczowe o zmniejszonych wymiarach (minimum 300x120 mm), to dopuszcza się użycie kompletu tablic o różnych rozmiarach, np.:

6. Zaktualizowane zostały niektóre zapisy w „Instrukcjach pisemnych zgodnych z ADR" i w związku z tym, kierowcy przewożący towary niebezpieczne będą musieli posiadać w pojeździe instrukcje odpowiadające nowemu wzorowi, podanemu w ADR 2015. Wprawdzie obowiązek posiadania instrukcji wg ADR 2015 wchodzi dopiero od 1 lipca 2017 r. (po okresie przejściowym dłuższym niż standardowy) to zaleca się wprowadzenie ich nie później niż 1 lipca 2015 r., gdyż pozwoli to uniknąć trudności w przypadku kontroli drogowych, szczególnie za granicą.

7. Zmiany w przepisach dotyczących przewozu luzem.
Przewóz luzem towarów niebezpiecznych dopuszczony jest tylko dla niektórych towarów niebezpiecznych i może być wykonywany na warunkach określonych w ADR. Jeżeli taki sposób przewozu jest dozwolony, to – w przypadku przewozu w pojazdach – warunki podane są w formie przepisów szczególnych. Zmienione zostały oznaczenia tych przepisów szczególnych (były to litery VV z numerem, np. VV13, a teraz są litery VC i AC z numerami) i, niejednokrotnie, podane w nich wymagania

8. Nowość, która była oczekiwana lecz jednak nie została wprowadzona do ADR – w ADR 2015 nie pojawiło się dopuszczenie przewozu niektórych towarów niebezpiecznych w elastycznych kontenerach do przewozu luzem.
(B.K.)

	Wymiary nalepek, znaków do oznakowania opakowań z towarami niebezpiecznymi	Wymiary nalepek, znaków do oznakowania pojazdów (jeśli jest wymagane), kontenerów
Nalepki ostrzegawcze		
Znak LQ		
Znak dla materiałów zagrażających środowisku		
	minimalna grubość linii tworzącej kwadrat powinna wynosić 2 mm	
Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze	–	

Niemcy – MiLoG – płaca minimalna w transporcie – decyzja KE

19 maja 2015 roku, Komisja Europejska pojęła decyzję o wszczęciu postępowania wobec Niemiec w sprawie stosowania stawki minimalnej w sektorze transportu. Po wymianie informacji z niemieckimi władzami i prawnej ocenie niemieckich działań, Komisja skierowała formalne pismo (Formal Notice), jako pierwszy krok w procedurze o naruszenie zasad.

Wyrażając pełne poparcie dla wprowadzenia płacy minimalnej w Niemczech, Komisja uważa, że zastosowanie stawki minimalnej dla wszystkich operacji transportowych, które dotyczą terytorium Niemiec, ogranicza niewspółmiernie wolność świadczenia usług i swobodny przepływ towarów.

W szczególności stosowanie niemieckich zasad w stosunku do tranzytu i niektórych międzynarodowych operacji transportowych, nie znajduje w opinii Komisji uzasadnienia, ponieważ stwarza nieproporcjonalne bariery administracyjne, które stają na przeszkodzie właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego (nie podała jednak, o jakie kategorie chodzi).

Zdaniem Komisji istnieją bardziej adekwatne środki zabezpieczające ochronę socjalną pracowników i zapewniające sprawiedliwą konkurencję pozwalające jednocześnie na swobodny przepływ usług i towarów. Komisja ma obowiązek zagwarantować, aby stosowanie zasad w poszczególnych krajach członkowskich pozostawało w zgodzie z prawem UE, w szczególności z Dyrektywą 06/71/EC w sprawie delegowania pracowników.

Rząd Niemiec będzie miał dwa miesiące na ustosunkowanie się do argumentacji KE. Jeśli Niemcy nie usuną uchybienia, procedura ta może skończyć się przed Trybunałem Sprawiedliwości UE. Zadowolenie z decyzji KE wyraziła organizacja CLECAT, która skierowała jednocześnie apel o natychmiastowe zawieszenie przepisów na czas trwania dochodzenia na wszystkie operacje w ruchu międzynarodowym włącznie z transportami do i z Niemiec, a nie tylko w tranzycie. W tym okresie służby niemieckie mogą podejmować kontrole w zakresie przestrzegania ustawy MiLoG.

Po kontrolach prawidłowości stosowania przepisów MiLoG na Węgrzech i w Czechach Niemieccy celnicy zaczęli kontrole polskich firm transportowych pod kątem przestrzegania nowych przepisów o płacy minimalnej. Dwie polskie firmy transportowe, z Dolnego Śląska i Mazowsza, zostały wezwane do dostarczenia stosownej dokumentacji, która ma pozwolić na zweryfikowanie płacy minimalnej ich kierowców. Zgodnie z niemieckimi przepisami firmy te muszą teraz przygotować i wysłać do kontroli przetłumaczone na język niemiecki: licencje transportowe, dowody rejestracyjne ciężarówek, dowód rejestracji firmy, umowy z pracownikami, harmonogramy pracy kierowców realizujących kursy na terenie Niemiec (dokładne godziny rozpoczęcia i zakończenia pracy oraz listę tras), a także odcinki ich wynagrodzeń oraz potwierdzenie wpłat.

Niejednoznaczne Stanowisko KE powoduje, że w dalszym ciągu nie znamy odpowiedzi na podstawowe pytania, a firmy z innych krajów, wykonujące transporty do Niemiec narażone są na sankcje .(K.O.)

Sprawdzenie salda w viaTOLL za pomocą sms

Od 27 kwietnia br. użytkownicy systemu viaTOLL nie muszą już korzystać z Panelu Obsługi Klienta lub Telefonicznego Centrum Obsługi Klienta, aby sprawdzić saldo swojej umowy. Mają możliwość uzyskania szybkiej informacji o stanie konta przedpłaconego za pomocą sms. W tym celu należy wysłać wiadomość o treści: **saldo.nr_klienta.nr_umowy** na dedykowany numer **661 001 101**.

Przykładowa treść wiadomości sms:
saldo.12345.12345

W sms zwrotnym będzie podane aktualne saldo jego umowy. Koszt usługi jest równy kosztowi jednej standardowej wiadomości tekstowej wg obowiązujących stawek operatora sieci komórkowej, z której korzysta użytkownik. W przypadku pytań lub wątpliwości można kontaktować się z Telefonicznym Centrum Obsługi KlientaviaTOLL.
(źr.www. viatoll.pl-K.O.)

Od 30 czerwca 2015 więcej odcinków dróg płatnych

Kolejne 251 km dróg zostało objętych systemem elektronicznego poboru via Toll od 30 czerwca br. Opłaty w systemie będą pobierane za odcinek autostrady A4 oraz fragmenty dróg ekspresowych S3, S5, S8, S11, S12, S61 i S69. Po rozszerzeniu w czerwcu, sieć dróg płatnych w systemie viaToll wzrośnie do ponad 3150 km. Wykaz płatnych odcinków dróg znajduje się na stronie www.viatoll.pl.-K.O.)
(Źr.www.wnp.pl-K.O.)

Ryczałt tylko za nocleg poza kabiną

Mija właśnie rok od wydania przez Sąd Najwyższy uchwały dotyczącej konieczności wypłacania kierowcom ryczałtów za noclegi w kabinie samochodów ciężarowych (sygn. akt II PZP1/14) z 12 czerwca 2014r.) Z uchwały tej wynika, że ciężarówka wyposażona w miejsce do spania nie stanowi, wymaganego przepisami par. 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002r., „zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu".

Tymczasem sądy, do których trafiają pozwy kierowców przeciwko pracodawcom, którzy nie zapewnili pracownikowi bezpłatnego noclegu, już w kilku przypadkach nie zasądziły wypłaty ryczałtów na rzecz kierowców. W wyroku sądu w Gdyni (sygnatura sprawy IV P 11/13). przychylono się do poglądu Sądu Najwyższego, jednakże Sąd Rejonowy uznał, że ryczałt przysługuje tylko w sytuacji, kiedy kierowca spał poza kabiną. Choć nie musi on posiadać rachunku hotelowego, powinien w inny sposób udokumentować i uprawdopodobnić fakt, że nocował poza kabiną. Kierowca, który wystąpił z roszczeniem wobec pracodawcy, w pozwie oświadczył, że nocował w kabinie , zatem sąd nie zasądził na jego rzecz ryczałtu za nocleg.

Wyrok ten jest nieprawomocny. W uzasadnieniu do innego wyroku (sygn. akt IV P 111/13) Sąd Rejonowy w Gdyni wskazał, że obowiązek zapłaty ryczałtu *„ma za zadanie zrekompensowanie pracownikowi **poniesionych** przez niego kosztów i dotyczy skorzystania przez pracownika z noclegu w hotelu i nie przedłożenia rachunku za wykonaną przez hotel usługę"*. Ryczałt za nocleg jest określonym świadczeniem celowym przeznaczonym na pokrycie faktycznych kosztów noclegu, a nie ewentualną rekompensatą za brak należytego komfortu, wyłączona jest zatem możliwość dochodzenia jakiejkolwiek rekompensaty za brak noclegu w hotelu. Powództwo kierowcy w tej sprawie również zostało oddalone.

W kolejnej sprawie Sąd Rejonowy we Wrocławiu, na wniosek pełnomocników przedsiębiorcy pozwanego przez kierowców o wypłatę ryczałtów za noclegi w kabinie TIR-ów, skieruje pytanie prawne do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w kwestii zgodności polskich uregulowań z przepisami unijnymi. TSUE może zająć stanowisko w tej sprawie w ciągu 10-12 miesięcy. Przepisy dotyczące ryczałtów zostały w lutym br. zaskarżone do Trybunału Konstytucyjnego, możliwe jest zatem, że zanim sprawą zajmie się polski Trybunał zostanie ona rozstrzygnięta przez TSUE.(K.O.)

Transport drogowy – przestępczość w 2014 r.

Według rocznego raportu Transported Asset Protection Association's 2014 Incident Information Service w transporcie drogowym w Europie odnotowano na przestrzeni 2014 r. średnio trzy poważne przestępstwa dziennie dotyczące kradzieży atrakcyjnych ładunków – średnia wartość straty wyniosła EUR 205624. Łącznie w rejonie objętym raportem – Europa, Środkowy Wschód i Afryka (EMEA) TAPA zarejestrował 1102 incydenty kryminalne. Wg. raportu zaniepokojenie budzi nie tylko ilość przestępstw i wartość strat, ale także rosnąca ilość przestępstw z użyciem siły dokonywanych przez zorganizowane gangi – wzrost o 4,5% w porównaniu rok do roku głównie w postaci uprowadzonych pojazdów (102 przestępstwa) zwłaszcza na terenie Francji, Włoch i Płd. Afryki. Poza listą krajów o zwiększonej przestępczości znalazły się Niemcy i Wielka Brytania, w Królestwie Niderlandów, głównym obszarze przestępczości, w roku 2013 ilość incydentów spadła o 9,7%, ale i tak odnotowano 258 przypadków. Jak przyznaje Przewodniczący TAPA EMEA statystyka nie obejmuje wszystkich przypadków, bowiem ich większość niestety nie jest zgłaszana. Badania w 2007 r. Parlamentu Europejskiego na temat kradzieży pojazdów i ładunków oceniły wartość strat na EUR 8,2 mld, przy czym z pewnością w międzyczasie wartość ta znacznie wzrosła. W jego ocenie rzeczywisty koszt strat biorąc pod uwagę także inne czynniki będące skutkiem przestępczości mogą być pięciokrotnie wyższe od wartości samego straconego produktu. (źr. CLECAT Newsletter 2015/16 – DA)

Konkurencja w transporcie morskim tematem spotkania na szczycie Unii Europejskiej, USA i Chin

Przedstawiciele instytucji nadzorujących transport morski w Unii Europejskiej, USA i Chinach spotkali się 18 czerwca br. w Brukseli w celu przedyskutowania zagadnień regulacji antymonopolowych w transporcie morskim. Delegaci potwierdzili wznowienie współpracy w zakresie przedmiotowej problematyki. Gospodarzem spotkania, które było drugim oficjalnym spotkaniem trzech partnerów po szczycie w Waszyngtonie w grudniu 2013 r., była unijna Dyrekcja Generalne ds. Konkurencji (DG COMP).

Dyskusja koncentrowała się na widocznej w skali globalnej tendencji na rzecz pogłębionej współpracy na rynku żeglugi liniowej jak też na zagadnieniach związanych z regulacją i polityką w odniesieniu do portów. Wobec kontynuacji tendencji wzrostowej w zakresie współpracy między armatorami, władze uznały, iż monitorowanie sektora daje uzasadnione podstawy do zacieśnienia jeszcze w większym stopniu kontaktów i lepszej komunikacji pomiędzy instytucjami powołanymi do spraw konkurencji i regulacji. Ponadto dyskusja dotyczyła działań podejmowanych przez poszczególne instytucje i naświetlenia zagadnień wymagających priorytetowego potraktowania, np. w sferze kongestii w portach.

Spotkanie na szczycie zakończyło się wspólnym oświadczeniem Komisji Europejskiej, amerykańskiej Federal Maritime Comission (FMC) oraz Chinese Ministry of Transport (MOFCOM) podkreślającym wagę spotkania, w wyniku którego zidentyfikowano obszary będące w sferze wspólnego zainteresowania i dające możliwość rozwijania współpracy i kontynuacji konstruktywnego dialogu.

Spotkanie zbiegło się z przyjęciem przez European Shippers Council (ESC) Białej Księgi w sprawie konkurencji w transporcie morskim (White Paper on Maritime Competition). W opracowaniu zwrócono uwagę na ewolucję rynku w świetle powołania i funkcjonowania czterech aliansów dysponujących imponującym udziałem w rynku na poszczególnych szlakach (dla przykładu G6 o udziale powyżej 45% w relacji Ameryka Północna – Europa Północna) i ich globalnym zasięgu, co skutkuje koniecznością przeglądu procedur i środków ochrony. ESC podkreśla znaczenie kontroli i monitorowania działań podejmowanych przez operatorów statków. W szczególności ESC zaapelowała do uczestników szczytu o zdefiniowanie wspólnej koncepcji „rynku właściwego" („relevant market"), stosowanego w analizie konkurencji, co pozwoliłoby na jednakowe ocenianie/kalkulowanie udziału w rynku.

ESC zarekomendowało stworzenie ujednoliconego kompletu dokumentów, które przedkładają operatorzy statków odnośnym władzom. Obejmuje to także wszystkie informacje konieczne do przeprowadzenia właściwej analizy aktualnego zakresu współpracy jak też struktury zarządu podobnie jak i stanu posiadania (zasobów). Plik winien być przedkładany w przypadku zarówno współpracy technicznej jak i operacyjnej bez względu na jej zakres, winien być także dostępny dla innych uczestników rynku z możliwością opiniowania. (DA)

Brak rzetelnej informacji ze strony armatorów gorszy od anulowanych sailingów

Załadowcy i spedytorzy w coraz większym stopniu wyrażają zaniepokojenie zagrożeniem dla łańcuchów dostaw wskutek braku informacji względnie mylących informacji przekazywanych przez niektóre linie kontenerowe odnośnie zrewidowanych dat dostawy ładunków. Uczestnicy konferencji Multimodal 2015, która odbyła się w Birmingham winą za taki stan rzeczy obarczają strategię armatorów oceanicznych przejawiającą się w anulowaniu sailingów z niewielkim wyprzedzeniem czasowym względnie bez jakiejkolwiek notyfikacji. Jako przykład wskazano relację Azja – Europa Północna, na której w ciągu miesiąca anulowano kilka odjazdów z zamiarem zahamowania dalszego spadku stawek frachtowych. Wg. załadowców problem bierze się z luźnych umów w ramach zawieranych aliansów, wg. których w przeciwieństwie do starego systemu konferencji żeglugowych, obligo informacji odnośnie zmiany rozkładu rejsów spoczywa na indywidualnej linii, podczas gdy w rzeczywistości w wielu przypadkach taka informacja w ogóle nie pojawia się na stronie internetowej danego armatora.

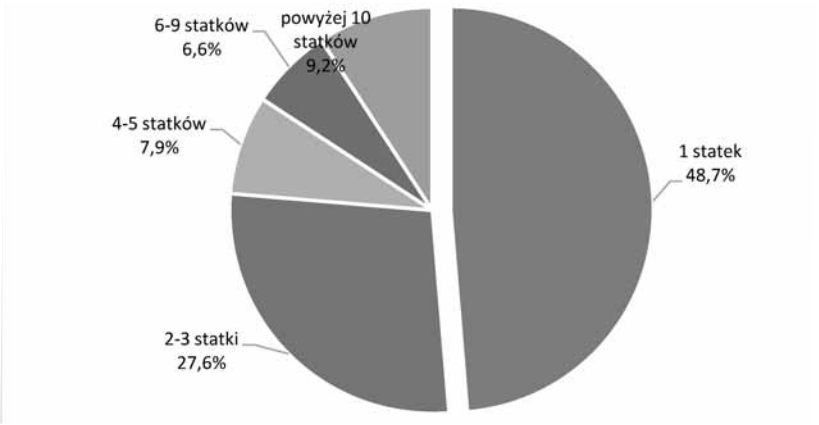
(źr. CLECAT Newsletter 2015/17 – DA)

Kondycja finansowa armatorów żeglugi śródlądowej w Polsce

1.Przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej

Do 1990 r. na rynku usług żeglugi śródlądowej w Polsce funkcjonowało 7 przedsiębiorstw państwowych[1] oraz jedna spółka prawa handlowego - "Navatrans" S.A. we Wrocławiu. Obecnie rynek żeglugi śródlądowej w Polsce, podobnie jak w krajach UE, jest bardzo rozdrobniony. Spośród przedsiębiorstw wielostatkowych największe znaczenie mają przedsiębiorstwa wchodzące w skład grupy OT Logistics S.A, której udział w rynku transportu wodnego śródlądowego w Polsce sięga 80%. W wyniku przejęcia w 2007 r. Deutsche Binnenreederei AG z siedzibą Berlinie grupa OT Logistics S.A. jest największą w Europie grupą armatorską funkcjonującą na rynku żeglugi śródlądowej (np. udział tej grupy w rynku żeglugi śródlądowej na terenie środkowo-wschodnich Niemiec sięga 50%)[2].

Obok firm wielostatkowych coraz silniejszą pozycję na rynku żeglugowym zajmują przedsiębiorcy eksploatujący pojedyncze jednostki pływające (wydzierżawione lub zakupione od byłych przedsiębiorstw państwowych). Jak wynika z rys. 1, przedsiębiorstwa żeglugowe dysponujące 1 statkiem stanowią w Polsce prawie 50% ogółu firm żeglugowych, a powyżej 10 statków – 9,2%.

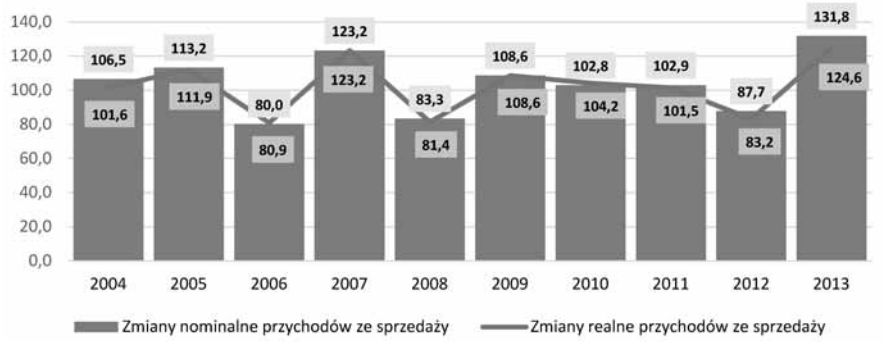


Rys.1. Struktura przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej w Polsce według liczby posiadanych statków w 2012 r. Źródło: Number of inland waterway transport enterprises by number of vessels, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do (dostęp 10.04.2015)

Proces dynamicznego pojawiania się małych firm żeglugowych w Polsce zaobserwowano po 1990 r. w związku z procesem liberalizacji dostępu do rynku transportowego. W 1998 r. na rynku żeglugowym w Polsce funkcjonowało około 150 przedsiębiorstw, a w 2004 r. liczba ta zwiększyła się do prawie 200 podmiotów[3]. Obecnie w Polsce w zakresie transportu wodnego śródlądowego na rynku przewozów pasażerskich oraz towarowych prowadzi działalność około 350 firm[4].

Badania kondycji finansowej przeprowadzone zostały w odniesieniu do przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie transportu wodnego śródlądowego, w których zatrudnienie przekraczało 9 osób. W 2012 r. warunek ten spełniało 86, a w 2013 r. – 67 firm żeglugowych[5].

W oparciu o dostępne statystyki można oszacować, że podmioty te stanowią w granicach 20% ogólnej liczby firm prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej. Wyniki przedstawionych w artykule badań są więc jedynie przybliżonym obrazem sytuacji finansowej przedsiębiorstw tej gałęzi transportu. Można bowiem sądzić, że firmy, zwłaszcza dysponujące niewielką liczbą statków, znajdują się w trudniejszym położeniu ekonomicznym, niż relatywnie większe i silniejsze kapitałowo przedsiębiorstwa żeglugowe.



Rys.2. Zmiany przychodów z całokształtu działalności w przedsiębiorstwach żeglugi śródlądowej w Polscew latach 2004-2013

1 PP "Żegluga na Odrze" (Wrocław), PP "Żegluga Szczecińska" (Szczecin), PP "Żegluga Krakowska" (Kraków), PP "Żegluga Warszawska" (Warszawa), PP "Żegluga Bydgoska" (Bydgoszcz), PP "Żegluga Gdańska" (Gdańsk), PP "Żegluga Mazurska" (Giżycko).

2 Grupa OT Logistics, http://www.otlogistics.com.pl/pl/grupa-ot-logistics.html (dostęp: 10.04.2015).

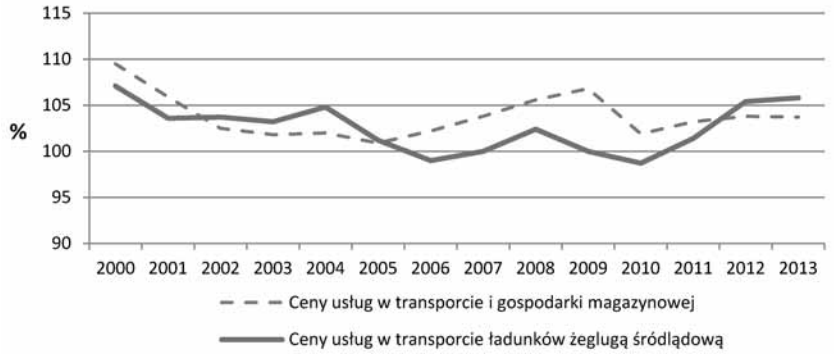
3 Z. Taylor, A. Ciechański: *Przekształcenia organizacyjno-własnościowe polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej po 1990 r.* „Przegląd Geograficzny"2010, 82, 2, http://www.rcin.org.pl/Content/959/Wa51_12062_r2010-t82-z2_Przeglad-Geograficzny-Taylor.pdf (dostęp: 30.03.2015).

4 EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2014. European Commission, Luxemburg 2014.

5 Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2010-2013. GUS, Warszawa 2014, stat.gov.pl

2. Wyniki finansowe przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej

Miarą efektywności gospodarowania każdego przedsiębiorstwa we wszystkich obszarach jego działalności jest kondycja ekonomiczna, odzwierciedlająca stan sprawności techniczno-eksploatacyjnej oraz finansowej. Ocena kondycji finansowej przedsiębiorstwa jest więc elementem ogólnej oceny kondycji ekonomicznej i związana jest z zastosowaniem wielu wskaźników finansowych opisujących różnorodne finansowe aspekty funkcjonowania firmy.



Rys.3. Zmiany cen usług w przewozach ładunków żeglugą śródlądową na tle cen usług w transporcie i gospodarce magazynowej (rok poprzedni =100)
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Ceny w gospodarce narodowej. GUS, Warszawa, stat.gov.pl (dostęp: 30.03.2015).

Kondycja finansowa każdego przedsiębiorstwa wynika przede wszystkim z jego **zdolności do generowania przychodów ze sprzedaży**, które obok kosztów działalności stanowią podstawową kategorię determinującą wynik finansowy przedsiębiorstwa. Jak wynika z rys. 2, uzyskiwane przez armatorów w latach 2004-2013 przychody z całokształtu działalności ulegały znacznym wahaniom. Przedsiębiorstwa te doświadczyły spadku wpływów ze sprzedaży w 2006 r., 2008 r. i 2012 r. Przeciętnie w całym badanym okresie realne przychody zwiększały się; był to jednak wzrost nieznaczny i wynosił średniorocznie zaledwie 0,9%.

Wzrost przychodów ze sprzedaży warunkuje nie tylko realny wzrost skali świadczonych usług, ale także w dużym stopniu poziom cen usług transportowych. W ujęciu wartościowym (nominalnym) w latach 2004-2013 średnioroczny wzrost wpływów ze sprzedaży w tych przedsiębiorstwach był wyższy aniżeli wzrost realny i wynosił 2,8%.

Generalnie z punktu widzenia przedsiębiorstw realizujących usługi transportowe wzrost cen nie jest postrzegany jako zagrożenie. Problem stanowi natomiast spadek cen usług transportowych, który może być przyczyną poważnych trudności z pokrywaniem kosztów działalności. Jak wynika z rys. 3, w latach 2002-2004 oraz 2012-2013 ceny usług w przewozach ładunków transportem wodnym śródlądowym wykazywały wyższą dynamikę od ogólnego wzrostu cen w sektorze transportu i gospodarki magazynowej. Jedynie więc w tych latach firmy prowadzące działalności w zakresie transportu wodnego śródlądowego miały większe możliwości intensyfikacji przychodów ze sprzedaży, aniżeli pozostałe przedsiębiorstwa w branży TSL. Niekorzystny wpływ na sytuację finansową armatorów miały natomiast zmiany cen usług przewozowych na rynku żeglugi śródlądowej w latach 2006-2007 i 2009-2010 kiedy to ceny usług nie ulegały zmianie lub wręcz wykazywały tendencję spadkową. Spadek cen na rynku żeglugi śródlądowej obserwowano w tych latach, mimo wzrostu kosztów eksploatacyjnych. Na przykład ceny paliw w transporcie w 2007 r. wzrosły o 4,1%, a w 2010 r. o 11,9%[6].

W ocenie całokształtu działalności przedsiębiorstw armatorskich istotne znaczenie mają mierniki finansowe obrazujące zdolność kierownictwa do kontroli ponoszonych kosztów. Jednym z podstawowych mierników wykorzystywanych w tego typu ocenie jest **wskaźnik poziomu kosztów**, liczony jako stosunek kosztów z całokształtu działalności do przychodów z całokształtu działalności. Zgodnie ze standardami finansowymi wskaźnik ten nie powinien przekraczać wartości 90%, tj. progu oznaczającego skrajnie niską opłacalność świadczonych usług.

Z obserwacji wynika, że firmy armatorskie w branży żeglugi śródlądowej doświadczały poważnych trudności z pokrywaniem ponoszonych kosztów z działalności do 2005 r. Problem ten w szczególności występował w latach 1996-1998, kiedy to koszty z całokształtu działalności przewyższały nawet wpływy z całokształtu działalności. W tym okresie wskaźnik poziomu kosztów wynosił, odpowiednio: 103,2%, 101,5% i 101,8% (rys. 4). Sytuacja ta zmieniła się wyraźnie po wejściu Polski do UE i tym samym uzyskaniu szerszych możliwości funkcjonowania na rynku europejskim, w tym zwłaszcza w segmencie rynku przewozów kabotażowych.

Aktualnie ponoszone przez przedsiębiorstwa żeglugowe koszty nie zagrażają ich równowadze finansowej. Jak wynika z rys. 4, wskaźnik ten od 2010 r. kształtuje się na niższym poziomie aniżeli 90%. Jest to sytuacja zdecydowanie korzystniejsza aniżeli przeciętnie w całym sektorze TSL. Podczas gdy w 2013 r. w przedsiębiorstwach armatorskich wskaźnik poziomu kosztów wynosił 84,4%, to w całej branży obejmującej transport i gospodarkę magazynową wskaźnik ten był wyższy i wynosił 96,7%[7].

Do istotnych mierników charakteryzujących efektywność funkcjonowania przedsię-

Rys. 4. Wskaźnik poziomu kosztów podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Żegluga Śródlądowa w Polsce…

6 Mały Rocznik Statystyczny 2008. GUS, Warszawa 2008; Mały Rocznik Statystyczny 2011. GUS, Warszawa 2011.
7 Bilansowe wyniki finansowe podmiotów gospodarczych w 2013 r. GUS, Warszawa 2014.

biorstwa na poziomie działalności operacyjnej należą wskaźniki płynności, wskaźniki inkasa należności oraz okres spłaty zobowiązań. Ocena bieżącej efektywności gospodarowania ma przede wszystkim znaczenie ze względu na możliwości spłaty zobowiązań krótkoterminowych. W tym znaczeniu badania kondycji finansowej mają przede wszystkim na celu kontrolę **płynności finansowej przedsiębiorstwa**[8]. Miarą tych możliwości są wzajemne relacje między aktywami bieżącymi a zobowiązaniami bieżącymi. Niska płynność finansowa świadczy o utracie lub wysokim ryzyku utraty przez przedsiębiorstwo zdolności do terminowej spłaty zobowiązań bieżących. Z kolei nadpłynność jest sygnałem o nadmiernym zamrożeniu kapitałów w finansowaniu bieżącej działalności i może być przyczyną pogorszenia zyskowności przedsiębiorstwa.

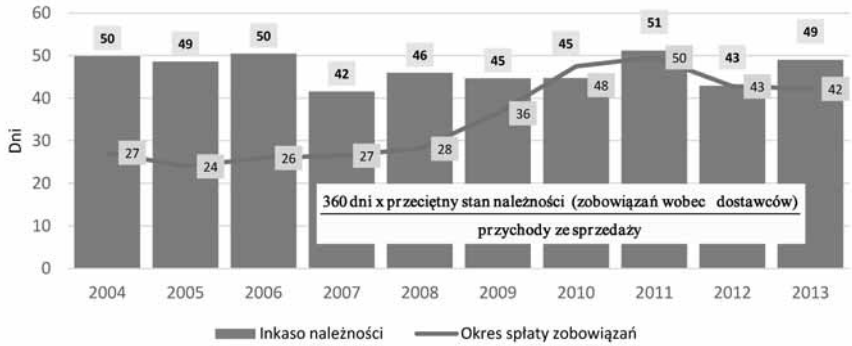
Obniżona skłonność do inwestycji w okresie słabszej koniunktury, a tym samym zwiększająca się skłonność do oszczędzania powodują, że przedsiębiorstwa często dysponują rezerwą środków finansowych. Dlatego też w tych warunkach przedsiębiorstwa często nie mają problemów z terminową spłatą zobowiązań bieżących. Jednak z analizy sytuacji finansowej przedsiębiorstw żeglugowych w Polsce wynika, że utrzymanie płynności finansowej jest znacznym problemem. Zgodnie z uznawaną normą wskaźnik bieżącej płynności powinien oscylować w granicach 1,5 – 2,0, a wskaźnik płynności gotówkowej powinien wynosić przynajmniej 0,2. Jak wynika z tabeli 1, firmy żeglugowe w Polsce wykazywały zdolność do terminowego wywiązywania się z zobowiązań bieżących jedynie w latach 2004-2007. Natomiast w latach 2008-2013 wskaźnik płynności bieżącej, w objętych analizą przedsiębiorstwach żeglugowych, kształtował się średnio w roku zaledwie na poziomie 0,47, a wskaźnik płynności natychmiastowej – 0,17%. Wartości te świadczą o bardzo poważnych problemach przedsiębiorstw w zachowaniu płynności finansowej.

Zaobserwowana w latach 2004-2013 sytuacja przedsiębiorstw żeglugowych w zakresie zdolności do terminowej spłaty zobowiązań krótkoterminowych znajduje potwierdzenie w rozkładzie wskaźników spłaty zobowiązań wobec dostawców. Jak wynika z rys.5, okres spłaty zobowiązań wobec dostawców w latach 2004-2007 był wyraźnie krótszy, a w latach 2008-2013 znaczne dłuższy.

Zdolność do terminowego wywiązywania się z zobowiązań krótkoterminowych jest w znacznym stopniu uwarunkowana możliwościami egzekwowania należności od odbiorców usług. W przedsiębiorstwach żeglugowych, jak wynika z rys. 5, w latach 2004-2013 okres ściągania należności wynosił powyżej 40 dni; w 2013 r. wynosił 49 dni. Tymczasem jako bardzo dobry uznawany jest wskaźnik inkasa należności krótszy niż 14 dni, zadawalający – 14-30 dni, wystarczający – 30-60 dni, a jako bardzo zły poziom powyżej 60 dni[9].

Także zdolność do spłaty zobowiązań wobec dostawców ma jedynie charakter wystarczający. Okres ten jest wprawdzie krótszy niż inkaso należności, to jednak przekracza okres 30 dni. Przeciętnie w latach 2010-2013 termin spłaty zobowiązań wobec dostawców wynosił 46 dni.

Najbardziej syntetycznym kryterium oceny efektywności funkcjonowania przedsiębiorstwa jest **rentowność**, która świadczy o poziomie opłacalności działań gospodarczych firmy i ma istotne znaczenie w procesie kształtowania jej wartości. Badania efektywności funkcjonowania przedsiębiorstwa w tym obszarze prowadzone są za pomocą wskaźników rentowności, które obrazują zdolność firmy do generowania zysku z jednostki przychodów ze sprzedaży i obrotów lub zaangażowanych zasobów. W efekcie poziom rentowności przedsiębiorstw istotnie decyduje o możliwościach firmy w zakresie samofinansowania działalności bieżącej oraz rozwojowej.



Rys. 5. Wskaźnik inkasa należności i spłaty zobowiązań z tytułu dostaw i usług podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Żegluga śródlądowa w Polsce…

Podstawowym obszarem badań kondycji finansowej przedsiębiorstw w tym zakresie jest analiza rentowności:

- przychodów z tytułu działalności podstawowej (operacyjnej), bezpośrednio związanych ze sprzedażą usług w zakresie żeglugi śródlądowej;
- przychodów z całokształtu działalności przedsiębiorstwa (rentowność obrotów).

Tabela 1

Wskaźniki płynności finansowej w przedsiębiorstwach żeglugowych w Polsce

Wyszczególnienie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Wskaźnik płynności bieżącej	1,4	1,6	1,8	1,9	1,5	0,5	0,7	0,5	0,4	0,2	0,5
Wskaźnik płynności szybkiej	1,2	1,3	1,6	1,9	1,5	0,5	0,6	0,5	0,4	0,2	0,5
Wskaźnik płynności gotówkowej (najszybszej)	0,2	0,1	0,3	0,4	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Żegluga Śródlądowa w Polsce w latach 2001-2005. GUS, Warszawa-Wrocław 2006; Żegluga Śródlądowa w Polsce w latach 2006-2009. GUS, Warszawa 2010; Żegluga Śródlądowa w Polsce w latach 2010-2013. GUS, Warszawa 2014

8 Płynność finansowa to zdolność przedsiębiorstwa do regulowania zobowiązań bieżących, czyli tych które powinny być spłacone w terminie do 1 roku.

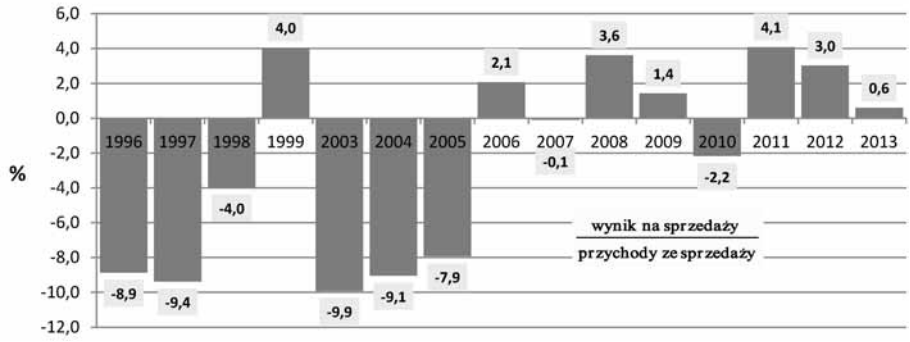
9 A. Czajkowska: Kredytowanie przedsiębiorstw indywidualnych. Specyfika, procesy polityka. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2013, s. 321.

Jak wynika z badań, działalność operacyjna przedsiębiorstw żeglugowych, zwłaszcza do 2005 r., miała charakter deficytowy, Na przykład w 2003 r. przedsiębiorstwa armatorskie uzyskiwały nawet 9,9 zł, a w 2005 r. – 7,9 zł straty z każdych 100 zł przychodów ze sprzedaży. Od 2011 r. działalność operacyjna wykazuje minimalny poziom opłacalności. W 2013 r. wskaźnik rentowności sprzedaży w przedsiębiorstwach żeglugi śródlądowej w Polsce wynosił zaledwie 0,6% (rys. 6), podczas gdy w całej branży obejmującej transport i gospodarkę magazynową wskaźnik ten wynosił 2,7%[10].

Zdecydowanie korzystniej przedstawia się poziom rentowności armatorów żeglugi śródlądowej w odniesieniu do całokształtu działalności. W okresie objętym analizą, jak wynika z tabeli 2, działalność ta miała charakter deficytowy jedynie w latach 90. W 1996 r. przedsiębiorstwa armatorskie uzyskiwały 3,3 zł straty brutto i 4,5 zł straty netto z każdych 100 zł przychodów z całokształtu działalności. Od 1999 r. działalność ta jest rentowna. Szczególnie wysoki poziom rentowności obrotów przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej w Polsce jest notowany od 2011 r.

Umownie można założyć, że minimalny poziom rentowności obrotów powinien wynosić 5%. Natomiast poziom 10% i więcej świadczy o sytuacji bardzo dobrej[11]. W 2013 r. przeciętnie rentowność obrotu brutto i netto przedsiębiorstw w żegludze śródlądowej wynosiła, odpowiednio 18,2% i 15,5%. Poziom ten był nawet wyraźnie wyższy aniżeli średnio w całej branży transportowej (3,3% rentowność obrotu brutto i 2,8% rentowność obrotu netto[12]).

Rentowność podmiotów gospodarczych jest podstawowym czynnikiem determinującym ich zdolność inwestycyjną. W latach 90. przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej, ze względu na trudną sytuację finansową, nie tylko nie były w stanie realizować inwestycji rozwojowych, lecz także podstawowych inwestycji odtworzeniowych. Podczas gdy w 1996 r. nakłady inwestycyjne na środki transportu w przedsiębiorstwach armatorskich wynosiły nieco ponad 2 mln zł, to w kolejnych latach znacząco zmalały. W 1998 r. były ponad 10-krotnie, a w 1999 roku 2,5-krotnie mniejsze aniżeli w 1996 r.[13]



Rys. 6. Rentowność przychodów ze sprzedaży podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej, w których liczba zatrudnionych przekracza 9 osób
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Żegluga Śródlądowa w Polsce…

Tabela 2

Wskaźniki rentowności obrotu podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej w Polsce, w których liczba zatrudnionych przekracza 9 osób (w %)

Wyszczególnienie	Wskaźnik rentowności obrotu brutto	Wskaźnik rentowności obrotu netto
1996	-3,3	-4,5
1997	-2,1	-4,7
1998	-2,3	-3,0
1999	5,6	3,0
2003	5,6	4,0
2004	9,3	7,3
2005	5,9	4,2
2006	7,7	6,2
2007	27,9	22,8
2008	10,4	8,4
2009	6,2	5,1
2010	9,8	7,4
2011	25,0	20,7
2012	13,8	11,4
2013	18,2	15,5

Źródło: Żegluga Śródlądowa w Polsce…

Ta negatywna tendencja została zahamowana po 2000 r. dzięki poprawie wyników ekonomiczno-finansowych w branży żeglugowej, ale przede wszystkim dzięki możliwości otrzymania przez armatorów żeglugi śródlądowej w Polsce, podobnie jak ma to miejsce w krajach UE, preferencyjnych kredytów na modernizację floty. W 2013 r. nakłady na środki transportu w przedsiębiorstwach żeglugowych w Polsce wynosiły około 3,4 mln zł i stanowiły 89,1% łącznie poniesionych nakładów inwestycyjnych[14].

Tak więc, mimo niesprzyjających dla branży żeglugowej w Polsce warunkach, wynikających zwłaszcza z niedostatecznego zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych, przedsiębiorstwa armatorskie wykazują dość dobrą ogólną sytuację finansową. Do pozytywnych zjawisk należy przede wszystkim zaliczyć obniżanie się wskaźnika poziomu kosztów z całokształtu działalności oraz znaczny poziom rentowności obrotu. Z przeprowadzonej analizy wynika jednak, że przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej mają w Polsce znaczne problemy z zachowaniem płynności finansowej.

[10] Bilansowe wyniki finansowe podmiotów gospodarczych w 2013 r…
[11] Por. A. Czajkowska, op. cit., s. 318.
[12] Bilansowe wyniki finansowe podmiotów gospodarczych w 2013 r…
[13] Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 1996-2000. GUS, Warszawa-Wrocław 2001.
[14] Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2010-2013. GUS, Warszawa 2014.

Aktualne problemy bezpieczeństwa i transportu lotniczego – międzynarodowego.
Wybrane zagadnienia

1. Uwagi wstępne – wprowadzenie w problematykę

Poziom bezpieczeństwa operacji lotniczych w transporcie krajowym i międzynarodowym zależy od jednolitego, konsekwentnego i efektywnego wdrażania sprawdzonych w praktyce, międzynarodowych standardów lotniczych i stałego ich dostosowywania do nowych sytuacji i potrzeb.

Niezbędna jest więc w tym celu systematycznie prowadzona, odpowiednio skoordynowana współpraca między państwami i organizacjami międzynarodowymi zajmującymi się lotnictwem cywilnym w skali regionalnej, subregionalnej i globalnej w wielu sektorach gospodarczych i operacyjnych.

Współpraca taka istnieje na przykład przy opracowaniu i wdrażaniu pakietu bezpieczeństwa na pasie startowym (iKit), koordynowana przez ICAO (International Civil Aviation Organization) z udziałem 12 różnych organizacji lotniczych.

W Europie zaś, międzyrządowa organizacja lotnicza EUROKONTROL wspiera 40 państw członkowskich i UE w działaniach na rzecz bezpiecznego i efektywnego wykonywania operacji lotniczych na obszarze Europy.

Zwłaszcza w XXI wieku wzrosło znaczenie wielostronnej współpracy międzynarodowej – także w skali globalnej – w dziedzinie bezpieczeństwa cywilnych operacji lotniczych, głównie pod wpływem znacznego rozwoju lotnictwa cywilnego i występujących różnych zagrożeń. Współpraca ta obejmuje: ustanawianie standardów bezpieczeństwa, nadzór nad ich wdrażaniem oraz pomoc techniczną i finansową dla państw, które jej potrzebują.

Warto na wstępie rozważań o bezpieczeństwie transportu lotnictwa cywilnego przytoczyć dane statystyczne odnoszące się do wypadków lotniczych oraz do metodyki kompleksowej oceny poziomu bezpieczeństwa w tym lotnictwie.

Według danych IATA (International Air Transport Association) z lat 2008–2013[1]:
- Roczna liczba lotów w 2008 r. wynosiła (w milionach) 33,9 a w 2012 r. – 35,9[2].
- Ogólna liczba wypadków lotniczych w 2008 r. wynosiła 109, a w 2013 r. – 13. Wypadki lotnicze samolotów odrzutowych konstrukcji zachodniej, w wyniku których doszło do zniszczenia samolotu (wg danych IATA z 2013 r.) przedstawiają się następująco: najwięcej takich wypadków zaistniało w Afryce i w krajach Wspólnoty Niepodległych Państw (WNP).
- Liczba wypadków z ofiarami śmiertelnymi: w 2008 r. – 23, a w 2013 r. – 16. Liczba ofiar śmiertelnych w 2008 r. wynosiła 502, przy wzroście do 786 w 2010 r., a następnie od 2011 r. notuje się znaczny spadek takiej liczby ofiar – 490, w 2012 r. – 414, a w 2013 r. – 210.

Statystyka wypadków lotniczych prowadzona przez ICAO[3] wskazuje, że w 2012 r. zaistniało 99 wypadków lotniczych na świecie, w tym 9 wypadków z ofiarami śmiertelnymi – w liczbie 372 osoby (w Afryce – 167, w Azji – 161, w Europie – 42, a w Ameryce Łacińskiej i Karaibach – 2 osoby). Najwięcej wypadków lotniczych odnotowano: w Europie – 30, Ameryce Północnej – 29 i w Azji – 23, a najmniej w Ameryce Łacińskiej i Karaibach – 12 oraz w Afryce – 5.

Loty komercyjne w Afryce obejmują 3% światowych lotów komercyjnych, a w Ameryce Łacińskiej i na Karaibach odbywa się 13% komercyjnego ruchu lotniczego.

ICAO przyjęła metodę kompleksowej oceny poziomu bezpieczeństwa, aby wypełnić pewne luki występujące w regionach, tj. na różnych kontynentach. Według tej metody poziom ryzyka bezpieczeństwa w transporcie lotniczym ocenia się według danych uzyskiwanych w wyniku współpracy międzynarodowej organizacji lotniczych. Są to źródła obejmujące:
- statystyki wypadków lotniczych,
- wyniki audytów USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme),
- wskaźniki ekonomiczne sektora lotniczego,
- natężenie ruchu lotniczego oraz jego wzrost,
- czynniki natężenia ruchu, w tym współczynnik lotów wykonywanych przez krajowych operatorów – w porównaniu do liczby lotów wykonywanych przez operatorów zagranicznych.

Pozwala to kompleksowo ujmować zagadnienia bezpieczeństwa współczesnego lotnictwa cywilnego.

Istotną rolę w tym bezpieczeństwie odgrywa tzw. czynnik ludzki, coraz bardziej dostrzegany i doceniany w praktyce zarządzania transportem lotniczym oraz w procesie szkolenia personelu lotniczego. Dlatego też w pierwszej kolejności w naszych rozważaniach skupimy uwagę na wybranych jego aspektach.

2. „Czynnik ludzki" w wypadkach transportu lotniczego

Brytyjski pilot, pisarz i psycholog David Beaty (1919–1999) wydał kilka książek dotyczących przyczyn katastrof lotniczych, uznanych jako wynik błędu pilota. Istnieje bowiem wpływ typu osobowości człowieka na popełnianie przez niego pomyłek w pilotażu.

Wydane w Polsce w 2013 r. tłumaczenie jego książki: „The Naked Pilot", opublikowanej po raz pierwszy w Wielkiej Brytanii w 1995 r., może być uznane za bardzo cenny poznawczo, a przede wszystkim dla praktyki szkolenia pilotów – bestseller[4].

1 IATA Fact Sweet-Safety-December 2013.

2 Według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego RP z czerwca 2011 r. prognoza popytu na lotniczy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych do 2030 r. zakłada wzrost liczby pasażerów z 21.608 tys. w 2011 r. do 58.788 tys., tj. z dynamiką od 5,56% w 2011 r. do 4,20% w roku 2030. Wzrost liczby operacji PAX z 244.937 tys. w 2011 r. do 505.431 tys., tj. z dynamiką od 1,62% w 2011 r. do 2,90% w 2030 r. A mobilność ma wzrosnąć z 0,57 w 2011 r. do 1,60 w 2030 r.

3 ICAO 2013 Safety Report, Montreal, Kanada 2014.

4 D. Beaty, Pilot. Naga prawda. Czynnik ludzki w katastrofach lotniczych, Wydawnictwo W.A.B., Warszawa 2013. s. 310.

Po zderzeniu na pasie startowym lotniska w Teneryfie w 1977 r. dwóch jumbo jetów z powodu błędu doświadczonego pilota jednego z nich, zaczęto dostrzegać rolę „czynnika ludzkiego" w lotnictwie cywilnym. A badanie roli tego czynnika stało się z czasem odrębną „gałęzią usług", skutkując poprawą sytuacji bezpieczeństwa w transporcie lotniczym. Usługi takie wspiera ICAO.

Z czasem pilot przestał być jednak „kozłem ofiarnym", kiedy zwrócono uwagę na pewien specyficzny zespół uwarunkowań, określanych jako „zbiorowy błąd". A do elementów tego zespołu należą:
– praktyka zarządzania personelem w kabinie załogi,
– system szkolenia pełnej załogi na symulatorze,
– organizowanie kursów szkoleniowych na temat wpływu „czynnika ludzkiego" na bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym.

W samolotach komunikacyjnych wprowadzono automatyzację procesu pilotowania i upowszechnia się tablice przyrządów w postaci szklanego kokpitu. Zdarzają się bowiem błędy pilota przez przeoczenie chociażby jednego z dziesiątków przełączników.

Wprowadzono – jako obowiązkowe wyposażenie – system GPWS (Ground Proximity Warning System), tj. system ostrzegania o bliskości ziemi. W roku 1992 zaistniało 12 wypadków typu CFIT (Controlled Flight Into Terrain), tj. zderzenie z ziemią w locie kontrolowanym.

David Beaty zauważa też, że poziom bezpieczeństwa transportu lotniczego, nie tylko w krajach trzeciego świata, ale także w Rosji i Chinach jest niedostateczny. Ponadto, począwszy od światowego kryzysu gospodarczego, linie lotnicze oszczędzały głownie na środkach dla bezpieczeństwa podróżujących, a jednocześnie starały się utrzymywać czteroprocentowe tempo rozwoju.

Straty linii lotniczych w latach 1990–1993 wyniosły łącznie 16 mld dolarów, co zakłóciło plany rozwojowe przewoźników i spowodowało znaczne ograniczenie popytu na nowe samoloty, jak też ograniczenie ich produkcji.

Także w przemyśle lotniczym doceniono znaczenie psychologicznych czynników ludzkich zachowań i uznano teorię „Zbiorowego błędu". Wyrazem tego jest opracowanie i wydanie przez firmę Boeinga monografii pt. „Accident Prevention Strategy" (Strategia zapobiegania wypadkom) na podstawie analizy 232 poważnych awarii i wypadków lotniczych. Wskazano 37 możliwych czynników sprawczych tych zdarzeń.

Tak więc sektor transportu, komunikacji lotniczej stał się pionierem w propagowaniu i wdrażaniu środków zapobiegających błędom ludzkim i ich konsekwencjom w relacjach z wysoko rozwiniętą techniką. Skorzystał z tego zwłaszcza przemysł medyczny oraz nuklearny, a w branży lotniczej doprowadzono do bardzo wysokiego obecnie poziomu bezpieczeństwa.

Przytaczany autor, zwraca w swym dziele szczególną uwagę na takie ujemnie oddziałujące czynniki na bezpieczeństwo operacji lotniczych, jak:
– rutyna i zbyt duża pewność siebie,
– błędy w postrzeganiu istotnych elementów w polu widzenia w czasie operacji lotniczych,
– uleganie naturalnym złudzeniom, zwłaszcza optycznym,
– nuda i rozkojarzenie,
– konformizm, tj. bezkrytyczne podporządkowanie się mylnym niekiedy instrukcjom obsługi urządzeń,
– lateralizacja, tj. rozróżnianie kierunków, zwłaszcza ich mylenie, m.in. przy dominowaniu nawyków, nieuświadomionym, związanych prawdopodobnie z leworęcznością (cytat z Emilką za kierownicą samochodu),
– zmęczenie i stres.

Autor ten twierdzi, że za 3/4 wszystkich wypadków lotniczych odpowiada błąd człowieka, pomyłka, jako ostatnia niepokonana jeszcze przeszkoda w rozwoju awiacji… Dowcipnie wydawca książki o psychologii pilota i jego błędach zauważa, że: „Po tej lekturze stanie się jasne, dlaczego nie wszyscy którzy latali jak orły, lądowali jak wrona". Ale nie chodzi tu bynajmniej o naszego pilota o nazwisku Wrona, który szczęśliwie wylądował na Okęciu – bez wysuniętego podwozia.

Rola „czynnika ludzkiego" jest także dostrzegana w naszym, krajowym piśmiennictwie[5], m.in. w aspekcie ergonomii i metod uwzględniania tego czynnika w zarządzaniu bezpieczeństwem systemu transportu lotniczego.

Pojęcie czynnika ludzkiego (*Human's factor*) w badaniach oznacza relacje: człowiek–maszyna i uwzględnia problemy postrzegania psychofizyki, podejmowania decyzji oraz inne aspekty i elementy przetwarzania informacji. A bezpieczeństwo systemu lotniczego – to wypadkowa interakcji trzech czynników: ludzkiego, technicznego i środowiska (otoczenia), zwłaszcza gdy istnieje luka w systemie zapobiegania wypadkom. Z analiz przyczyn wypadków lotniczych wynika, że aż w 80% ich sprawcą był człowiek, w tym w 65% na skutek błędów załogi statku powietrznego.
W Europie uwzględnia się czynnik ludzki w procesie podnoszenia poziomu bezpieczeństwa przez wdrażanie przepisów EUROCONTROL i systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS). A w Polsce projekt zarządzania bezpieczeństwem ruchu lotniczego ATMAP (Air Traffic Management Airport Performance) jest realizowany między innymi w Porcie Lotniczym im. Fryderyka Szopena w Warszawie; obecnie w pierwszej fazie, skupionej m.in. na zwiększeniu wykorzystania przepustowości, z zachowaniem standardów jakości, bezpieczeństwa i rentowności, a w drugiej fazie rozbudowany zakres prac obejmie system pomiarów efektywności operacyjnej lotniska.

3. Obecny stan i perspektywy współpracy międzynarodowej w dziedzinie bezpieczeństwa transportu lotniczego

Z opublikowanych w ostatnich latach raportów i innych materiałów ICAO i innych międzynarodowych organizacji lotniczych, w tym regionalnych, jak Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego, oraz analitycznych opracowań naukowych w formie monografii i opinii międzynarodowych ekspertów wynikają istotne poznawczo – i dla praktyki – ustalenia diagnostyczne i prognostyczne odnoszące się do bezpieczeństwa międzynarodowego transportu lotniczego[6].

W budowaniu powszechnego systemu bezpieczeństwa lotniczego zauważa się dość zróżnicowany poziom zaangażowania państw i organizacji międzynarodowych. A to, że międzynarodowe prawo lotnicze ceduje na państwa wdrażanie i nadzór nad wykonywaniem przepisów w tym zakresie, powoduje niejednolitość w implementowaniu zobowiązań traktatowych i utrudnia ocenę stanu bezpieczeń-

5 E. Kałużna, A. Fellner, Metody uwzględniania czynnika ludzkiego w zarządzaniu bezpieczeństwem systemu transportu lotniczego, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport, z. 103, Warszawa 2014, s. 99–111.

6 M. Bujnowski, Współdziałanie państw i organizacji międzynarodowych w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, Rozprawa doktorska, Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2014.

stwa lotniczego w poszczególnych krajach. W istocie przyczynia się to do tworzenia wielu, zróżnicowanych systemów bezpieczeństwa, a nie jednolitego, powszechnego. Dlatego też dla osiągnięcia jednolitego i odpowiednio wysokiego poziomu bezpieczeństwa w skali globalnej niezbędne jest postulowane ścisłe współdziałanie państw, zwłaszcza dla zapewnienia obiektywnie przeprowadzanych kontroli rzeczywistego poziomu stanu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Niekiedy także postuluje się [Bujnowski 2014], aby nadzór nad bezpieczeństwem lotniczym został przekazany określonym traktatowo gremiom ponadnarodowym, chociażby tylko na szczeblu regionalnym. A państwa, stale współpracując z nimi, mogłyby wspólnie przeprowadzać analizy skuteczności funkcjonowania systemu bezpieczeństwa – i w razie potrzeby także proponować wprowadzanie korekt do powszechnych mechanizmów kontrolnych, tworzonych przez międzynarodowe organizacje lotnicze.

Perspektywy dla współpracy międzynarodowej w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego **w skali globalnej** – to przede wszystkim:

a) zacieśnianie współpracy ICAO z innymi międzynarodowymi organizacjami zajmującymi się sektorowo: operacjami lotniczymi (IATA) oraz wykorzystaniem przestrzeni powietrznej (CASSOA – East African Community Civil Aviation Safety and Security, EUROCONTROL – European Organization for the Safety of Air Navigation),
b) współdziałanie między 191 państwami członkowskimi ICAO, poprzez:
   – inicjowanie kierunków rozwoju polityki i standardów lotniczych,
   – monitorowanie kluczowych tendencji dotyczących założeń i wdrażanej praktyki bezpieczeństwa lotniczego i jego zobiektywizowanych, aktualnych wskaźników,
   – systematycznie prowadzoną analizę uwarunkowań i stanu bezpieczeństwa lotniczego,
   – konsekwentne realizowanie programów zmierzających do rozwiązywania problemów bezpieczeństwa lotniczego.

Na poziomie **współpracy regionalnej**, zwłaszcza w Afryce i Azji, można oczekiwać powołania nowych organizacji zajmujących się bezpieczeństwem transportu lotniczego i wykonywaniem niektórych zadań nadzoru należących do władz państw, zwłaszcza w sytuacji kiedy te nie są w stanie realizować przyjętych na siebie zobowiązań. Odmienna sytuacja występuje w Europie, gdzie rozszerzanie zakresu działania EASA (European Aviation Safety Agency) oraz zawieranie porozumień o Wspólnym Obszarze Lotniczym (WOL) powoduje ograniczanie zadań ECAC (European Civil Aviation Conference) i EUROCONTROL. W sytuacji ECAC może to spowodować przekształcenie tej Agencji w forum wymiany doświadczeń i konsultacji między władzami lotniczymi państw członkowskich Unii Europejskiej z państwami trzecimi, a nawet jej rozwiązanie.

Obecnie, międzynarodowe lotnictwo cywilne, zwłaszcza po wprowadzeniu do stosowania w listopadzie 2013 r. załącznika 19 o zarządzaniu bezpieczeństwem do Konwencji Chicagowskiej, dysponuje odpowiednimi instrumentami prawnymi i środkami organizacyjnymi służącymi zapewnianiu wysokiego standardu bezpieczeństwa w lotnictwie. Z powodu trudności we wdrażaniu norm i zalecanych praktyk, w niektórych państwach członkowskich ICAO, niezbędne jest udzielanie im pomocy organizacyjnej i szkoleniowej. A w sytuacji braku możliwości samodzielnego nadzoru nad bezpieczeństwem lotniczym przez niektóre państwa, konieczne będzie łączenie ich wysiłków w tym zakresie i tworzenie instytucji nadzorów regionalnych, bądź subregionalnych.

Niezbędna jest, realizowana w skali globalnej, efektywna **partnerska współpraca** między wszystkimi właściwymi podmiotami w celu zapewnienia pełnego bezpieczeństwa operacji lotniczych, z uwzględnieniem wszystkich uwarunkowań funkcjonowania międzynarodowego transportu lotniczego.

W środowisku naturalnym i operacyjnym w jakim działa lotnictwo cywilne występują **liczne zagrożenia**. Są one związane zarówno z działaniem naturalnych sił przyrody (opady atmosferyczne, mgły, oblodzenia, burze i silne porywy wiatrów, erupcje wulkanów), jak i te związane z działalnością ludzi, popełniających **niezamierzone** błędy w projektowaniu, produkcji i obsłudze sprzętu lotniczego czy też wykonywaniu operacji lotniczych lub świadczeniu usług na rzecz żeglugi powietrznej. Są też szkodliwe dla bezpieczeństwa lotniczego działania **zamierzone**, jak na przykład fałszowanie, podrabianie części technicznych do statków powietrznych, nieterminowe czy niesolidne ich naprawy, czy też kierowanie się motywem nieracjonalnego dążenia do „oszczędności", ze szkodą dla bezpieczeństwa.

Występują także inne zamierzone i niezamierzone zaniedbania czy dysfunkcje w zarządzaniu lotnictwem i operacjami lotniczymi oraz we współdziałaniu różnych podmiotów na poziomie krajowym, regionalnym, czy szerszym międzynarodowym.

W dążeniu do maksymalnego eliminowania ryzyka w operacjach lotniczych i ograniczenia liczby zdarzeń lotniczych wdrażane są przepisy i procedury związane z licencjonowaniem personelu lotniczego, wykonywaniem operacji przewozu lotniczego, konstruowaniem i obsługą statków powietrznych, ochroną przed aktami bezprawnej ingerencji oraz z badaniami zdarzeń lotniczych i podejmowaniem działań profilaktycznych.

Wobec zagrożeń lotnictwa cywilnego terroryzmem i przestępczością zorganizowaną, istnieje potrzeba **doprecyzowania zakresu współpracy międzynarodowej**, aby zapewnić bezpieczne funkcjonowanie transportu lotniczego i nie tylko chronić załogi, pasażerów i przewożone towary, ale także osoby znajdujące się na ziemi i ich mienie.

W celu poprawy efektywności ochrony lotnictwa cywilnego w szerszej skali, konieczne jest opracowywanie i wdrażanie odpowiednich kryteriów oceny ryzyka dla bezpieczeństwa międzynarodowego lotnictwa cywilnego. Rozwiązania systemowe powinny obejmować międzynarodową współpracę w wymianie informacji i doświadczeń w stosowaniu nowoczesnych rozwiązań organizacyjnych i technicznych, m.in. w celu poprawy efektywności obsługi pasażerów w systemie połączeń pomiędzy portami lotniczymi.

Konieczne jest także **„budowanie kultury bezpieczeństwa"** przez zachęcanie do dobrowolnego zgłaszania popełnianych błędów, bez obawy przed konsekwencjami osobistymi oraz przez modyfikowanie procesu kształcenia personelu zarządzającego i wykonującego operacje lotnicze. Należy także kształtować świadomość personelu, iż w skali wartości większe znaczenie ma bezpieczeństwo operacji lotniczych, niż tylko komercyjnie postrzegane korzyści z transportu lotniczego.

Obowiązujące regulacje międzynarodowe z zakresu bezpieczeństwa lotniczego odnoszą się jedynie do tzw. klasycznych kategorii statków powietrznych, i nie obejmują takich **nowych cywilnych konstrukcji** jak: **bezzałogowe statki** powietrzne (UAS) czy tzw. **samoloty suborbitalne**, komercyjne. Konieczne będą międzynarodowe unormowania dotyczące ich budowy i eksploatacji, a także licencjonowania operatorów-pilotów oraz zasad korzystania przez takie statki powietrzne ze zintegrowanej przestrzeni powietrznej, nie tylko w obszarze europejskim.

Polska ma obecnie równoprawną pozycję w lotniczej społeczności międzynarodowej wśród państw-członków ICAO, mając swego reprezentanta w Radzie tej organizacji. Może więc wywierać wpływ we współpracy międzynarodowej na poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. W odniesieniu do Polski konieczne jest terminowe wdrażanie międzynarodowych regulacji lotniczych, a także przeprowadzenie analiz zgodności z nimi regulacji krajowych. Należałoby ratyfikować Protokół dodatkowy (Pekin 2010) do Konwencji haskiej z 1970 r. o ściganiu sprawców uprowadzenia statków powietrznych oraz Konwencję pekińską z 2010 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego, która zastąpi Konwencję montrealską z 1971 r.[7] z Protokołem z 1988 r.[8]

W dość szerokim wolumenie współpracy międzynarodowej Polski na rzecz bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego istotne znaczenie ma także współpraca bilateralna.

Obszar problemowy rozwijania obecnych i nowych dziedzin oraz form współpracy międzynarodowej w zakresie bezpieczeństwa transportu lotnictwa cywilnego jest więc dość szeroki. Wymaga nadal zaangażowania zarówno podmiotów uczestniczących w międzyrządowych, jak i pozarządowych gremiach współpracujących – zwłaszcza na rzecz podniesienia poziomu bezpieczeństwa lotniczego w tych krajach i regionach geograficznych, gdzie szczególnie istnieje taka potrzeba.

4. Uwagi końcowe. Znaczenie nowatorskich badań

Bezpieczeństwo krajowego i międzynarodowego transportu lotniczego jest w Polsce przedmiotem pogłębionych teoretycznie i metodycznie badań, zarówno sektorowych, jak i międzysektorowych, wieloaspektowych prowadzonych m.in. w Politechnice Warszawskiej oraz w Politechnice Śląskiej w Gliwicach.

Badana jest m.in. rola systemów awioniki dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych. Służą one diagnozowaniu tych operacji i przeprowadzaniu ich racjonalnej kontroli. Budowane są innowacyjne systemy awioniki według zasad racjonalnego zarządzania dla poprawy operacyjności[9].

Istotnym problemem w zarządzaniu transportem lotniczym jest badane zagrożenie operacji lotniczych zderzeniami z ptakami podczas lotu. Z danych z lat 1990–2011 wynika, że w ogólnej skali lotnictwa światowego zdarzenia takie dotyczyły wprawdzie mniej niż 5% wszystkich wypadków lotniczych, ale jest to nadal groźne zjawisko. W zarządzaniu ruchem powietrznym wykorzystywane są coraz szerzej m.in. systemy satelitarne[10].

Wspomaganie bezpieczeństwa transportu lotniczego jest realizowane poprzez doskonalenie wykorzystania radiobikonów – nadajników ratowniczych, emitujących sygnały bezpieczeństwa z wykorzystaniem sprzężenia z systemem satelitarnym oraz centrum odbioru i koordynacji i grup poszukiwań ratowniczych[11]. A dla zimowego serwisu lotniczego badane są modele łącznego operowania stanowiska obsługi przez wyznaczanie podstawowych charakterystyk procesu kontroli bezpieczeństwa[12].

W związku z Aneksem 19 ICAO do Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r. oraz regulacją Komisji Europejskiej KE-1035/2011 istnieje potrzeba przeprowadzania analiz bezpieczeństwa w organach lotnictwa cywilnego, zwłaszcza w organach zarządzania ruchem lotniczym. W tym celu w badaniach wykorzystywana jest m.in. metoda wizualizacji nazwana BowTie oraz techniki GSN (Goal Structured Notation) do przeprowadzania analiz bezpieczeństwa ruchu lotniczego w praktyce, m.in. na przykładach wtargnięcia na drogę startową statku powietrznego – pojazdu lub osoby, czy zdarzeń wypadnięcia z drogi startowej[13]. W metodach analizy ryzyka są stosowane metody indukcyjne, takie jak metoda analizy „drzewa zdarzeń" (ETA – Event Tree Analysis), m.in. w wybranych aspektach implementacji systemu GBAS (Ground Based Augmentation System – Naziemny System Wspomagający)[14]. Bezpieczeństwo ruchu lotniczego jest określane jako safety, a ochrona przed aktami bezprawnej ingerencji – jako security. Metodę analizy ETA do oceny zagrożeń i ryzyka dla eksperymentalnych podejść do lądowania z prowadzeniem pionowym LPV (Localiser Performance with Vertical Guidances) prowadzono w porcie lotniczym Katowice–Pyrzowice, w ramach międzynarodowego projektu badawczego SHERPA (Suport ad-Hoc to Eastern Region Pre-operational Actions on GNSS – Global Navigation Satelite System), tj. systemu z wykorzystaniem satelitów usytuowanych na orbicie geostacjonarnej. Jest to związane z implementacją nowych technologii w ruchu lotniczym, poprzedzoną procesem certyfikacji, przy wykorzystaniu kompleksowej analizy bezpieczeństwa.

Są to więc wysoce nowatorskie badania, użyteczne także dla poprawy bezpieczeństwa transportu lotniczego w Europie Środkowej i Wschodniej.

(Prof. zw. dr hab. Leonard Łukaszuk)

Referat przygotowany na Ogólnopolskie Seminarium Naukowe pt. „Aktualne problemy transportu międzynarodowego", 25 września 2014 r., Krakowska Akademia im. A. Frycza Modrzewskiego, z okazji Jubileuszu dra Mariana Banacha.

---

7 Dz.U. nr 8 poz. 37 z 3 marca 1976 r.

8 ICAO Doc. 9518. Polska nie jest stron tego Protokołu w sprawie zwalczania aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu.

9 A. Kulik, K. Dergachov, *Aviation safety. Role avionic system in safety providing,* w: *Some actual issues of traffic and vehicle safety*, Edited by Aleksander Sładkowski, Monograph, Gliwice 2013.

10 R. Fellner, A. Fellner, M. Hromadka, *Precision approach with GNSS and bird hazard management in the aspekt o fair traffic management*, w: *Some actual issues of traffic and vehicle safety*, Edited by Aleksander Sładkowski, Monograph, Gliwice 2013. Por. J. Ćwiklak, *Zagrożenie bezpieczeństwa lotów na lotnisku w Dęblinie w aspekcie kolizji statków powietrznych z ptakami*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport, z. 103, s. 35–45.

11 J. Błaszczyk, A. Grzybowski, P. Kowaleczko, *Wspomaganie bezpieczeństwa ruchu lotniczego poprzez wykorzystanie radiobikonów*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport, z. 103, s. 15–24.

12 A. Kierzkowski, T. Kisiel, *Wyznaczanie podstawowych charakterystyk procesu kontroli bezpieczeństwa dla zimowego sezonu lotniczego z wykorzystaniem modelu symulacyjnego łączonego stanowiska obsługi*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport, z. 103, s. 113–123.

13 M. Krzyżanowski, A. Wieczorek, A. Chróściewicz, *Wykorzystanie metody BowTie oraz techniki GSN do analiz bezpieczeństwa ruchu lotniczego*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport, z. 103, s. 125–135.

14 A. Fellner, R. Fellner, *Znaczenie analizy drzewa zdarzeń w wybranych aspektach implementacji systemu GBAS*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport, z. 103, s. 67–75.

Nowa niemiecko – polska kolejowa taryfa towarowa

W latach 2005 – 2013 nastąpił dalszy znaczący wzrost międzynarodowego obrotu towarowego pomiędzy Polską a Niemcami. Eksport towarów z Polski do Niemiec w tym czasie wzrósł o prawie 100 %, tj. do wielkości 162 547,9 mln zł, zaś import z Niemiec aż o 75.5 %, tj. do kwoty 142 161,2 mln zł. Szczegółowe wielkości prezentuje załączona **tabela 1**. Dane te oczywiście obejmują wielkości obrotu towarowego realizowane wszystkimi gałęziami transportu, w tym również transportem kolejowym.

W eksporcie z Polski przewożone są kolejami, głównie w zwartych pociągach, ładunki masowe, jak np. w ilości ogólnej 7 985 tys. ton - węgiel kamienny, koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej, chemikalia, meble, produkty chemiczne, włókna sztuczne i inne, a w imporcie do kraju transportem kolejowym są przewożone w ogólnej ilości 4 126 tys. ton, m.in. rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa, ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej, metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń) i inne.

Rosnące w tak szybkim tempie przewozy ładunków pomiędzy naszymi krajami skłoniły koleje niemieckie do organizacyjno-prawnego usankcjonowania wspólnoty interesów ekonomicznych w obsłudze rynku przewozowego na kierunku równoleżnikowym, tj. zachód - wschód – zachód. W celu wzmocnienia oddziaływania na rzecz wspólnoty interesów przewozowych została opracowana i wydana nowa **„Niemiecko – polska kolejowa taryfa towarowa dla przesyłek wagonowych (DPWT), Taryfa 8855.00** wraz ze szczególnymi warunkami przewozu i zasadami płatności, obowiązująca od 1 stycznia 2015 r. Ponadto dodatkowo zawiera ona ogólne warunki przewozu stosowane w międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej CIT[1] (OWP-CIM).

W części I taryfy DPWT zamieszczono wstęp, szczególne warunki przewozu, ogólne postanowienia taryfowe oraz szczególne postanowienia taryfowe. Część II taryfy dotyczy klasyfikacji towarów. W części III taryfy podane są: tabela dróg przewozu, tabela odległości taryfowych, tabele opłat przewozowych i tabele współczynników kolei DB Schenker Rail i PKP Cargo oraz taryfa opłat dodatkowych. Załącznik I do taryfy DPWT zawiera dane do ustalenia należności za przewóz przesyłek z i do polskich portów morskich w tranzycie.

Tabela 1

Obroty handlu zagranicznego wg wybranych krajów

(ceny bieżące)

Rodzaj obrotu	Niemcy			
	2005	2010	2012	2013
a) import w mln zł	80 994,3	117 305,9	138 180,0	142 161,2
w %	*100,0*	*144,8*	*170,6*	*175,5*
b) eksport w mln zł	81 449,4	125 550,7	151 747,7	162 547,9
w %	*100,0*	*154,1*	*186,3*	*199,6*

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, *Rocznik Statystyczny RP 2014*, Warszawa, tabela 6 (493), s. 567.

We **wstępie DPWT** – na mocy postanowień niniejszej taryfy uczestniczące w niej kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe gwarantują przyjmowanie przesyłek na podstawie międzynarodowej umowy przewozu celem ich dalszego przewiezienia przez kolejnych przewoźników za listem przewozowym na warunkach określonych w tej taryfie. W charakterze przewoźnika uczestniczą kolejowe przedsiębiorstwa przewozowe: **DB Schenker Rail AG** (DB Schenker Rail) oraz **PKP Cargo S.A.** (PKP Cargo), a użyte w taryfie określenia „przewoźnik" oznacza zarówno przewoźnika umownego, jak i przewoźnika kolejnego. Taryfa DPWT jest ogłaszana w Polsce na stronie internetowej: www.pkp-cargo.eu Tekst jest wydawany w dwóch językach – polskim i niemieckim. W razie rozbieżności między językiem polskim i niemieckim rozstrzygającym jest tekst w języku niemieckim.

W **szczególnych warunkach przewozu DPWT** przedstawia się: np. podstawy prawne, wytyczne ładowania przesyłek, oświadczenia o opłacaniu należności przewozowych, termin dostawy przewozu oraz miejsca przyjęcia i wydania przesyłek. Umowy przewozu są zawierane na podstawie Przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM)[2] – Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)[3] oraz postanowień tej taryfy. Dodatkowo obowiązują Ogólne warunki przewozu stosowane w międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (OWP-CIM), które są załączone do taryfy.

Wagony próżne, które nie zostały nadane do przewozu jako pojazdy kolejowe na własnych kołach, traktuje się jako towar i przewozi na podstawie Ujednoliconych przepisów o umowach o użytkowaniu wagonów w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUV) – Załącznik D do COTIF.

Przewóz towarów i próżnych wagonów towarowych realizowany przez kolejnych przewoźników określa się mianem przewozu wspólnego. Przewoźnikiem umownym w rozumieniu np. 3 CIM jest pierwszy przewoźnik. Miejsce przekazania przesyłki kolejnemu przewoźnikowi określone jest w liście przewozowym i wynika ze wskazanej drogi przewozu (patrz część III, rozdział 1 taryfy DPWT).

Nadawca jest obowiązany wypełnić list przewozowy w języku urzędowym kraju pierwszego przewoźnika. Adnotacje w języku innym niż niemiecki wymagają tłumaczenia na ten język. W liście przewozowym stosować

1 CIT – skrót z franc. - Comité Interntional des Transports Ferroviaires – Międzynarodowy Komitet Transportu Kolejowego w Bernie (Szwajcaria).

2 CIM – skrót z franc. – Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des merchandises.

3 COTIF – skrót z franc. - Convention relative aux transports internationaux ferroviaires.

należy wyłącznie łacińskie znaki literowe. Odnośnie ładowania i umocowania ładunku obowiązują przepisy przewoźnika, w szczególności Wytyczne ładowania UIC[4].

Przewoźne – o ile w umowie z klientem nie ustalono inaczej – obejmuje tylko opłaty za usługi związane bezpośrednio z przewozem, które są wymienione w Części A Wykazu opłat (zob. Załącznik 3 do GLV-CIM dla umowy przewozu CIM lub Załącznik 2 GLW-CUV dla przewozu próżnego wagonu towarowego jako środka transportu). W odniesieniu do należności opłacanych przez nadawcę lub odbiorcę spośród oświadczeń wymienionych w punkcie 5.2 GLV-CIM w liście przewozowym CIM dopuszczalne są wyłącznie następujące oświadczenia: „Franko przewoźne", „Franko przewoźne oraz", „DDU" i „DDP"[5]. W liście przewozowym są dopuszczalne pod warunkiem ich uprzedniego uzgodnienia w umowie z klientem – „EXW" oraz „FCA", natomiast nie są dopuszczalne oświadczenia „Franko przewoźne do X", Franko przewoźne do X oraz" i „DAF".

Do przewozu wagonów próżnych na podstawie przepisów ujednoliconych CUV stosuje się postanowienia GLW-CUV. Nie są dopuszczone następujące oświadczenia – „Franko przewoźne do X" i „Franko przewoźne do X oraz". Nie zamieszczenie oświadczenia o opłacaniu należności w polu 20 listu przewozowego CIM lub listu wagonowego CUV oznacza, że wszystkie należności opłaca nadawca, tj. na podstawie oświadczenia „DDP".

Dla przewozu towarów oraz wagonów towarowych traktowanych jak środki transportu obowiązują zasadniczo następujące regulacje:

1) termin odprawy – 12 godzin;
2) termin przewozu 24 godziny za każde rozpoczęte 400 km na podstawie Jednolitego wykazu odległości dla międzynarodowych przewozów towarowych, Taryfa nr 8700,00 (DIUM).

Bieg terminu dostawy rozpoczyna się z chwilą przyjęcia do przewozu towaru lub próżnego wagonu towarowego.

Termin wydłuża się o czas zatrzymania przesyłki, który nie wynika z winy przewoźnika. Termin dostawy zawiesza się w soboty, niedziele i ustawowe dni świąteczne. Potwierdzeniem przyjęcia tych regulacji do wiadomości jest wskazanie w liście przewozowym CIM lub w liście wagonowym CUV numeru niniejszej taryfy DPWT albo numeru umowy z klientem, która została zawarta na podstawie niniejszej taryfy.

Przesyłki towarowe oraz wagony próżne zasadniczo przyjmuje się do przewozu na torach ogólnych stacji nadania, natomiast wydanie odbywa się na torach ogólnych stacji przeznaczenia.

W **ogólnych postanowieniach taryfowych DPWT** wskazano obszar ważności taryfy, drogi przewozu, walutę taryfową, zasady obliczania przewoźnego i opłat dodatkowych. Taryfę stosuje do obliczenia przewoźnego za całą drogę przewozu do towarów nadawanych jako przesyłki wagonowe za międzynarodowym listem przewozowym, do przewozu których nadawca zażądał użycia oddzielnego wagonu lub gdy użycie oddzielnego wagonu wymagane jest przepisami obowiązującymi na stacji nadania, między wszystkimi stacjami Polsce i w Niemczech, które są ujęte w Jednolitym wykazie odległości dla międzynarodowych przewozów towarowych, Taryfa nr 8700.00 – DIUM PL (9) i DIUM DE (2).

Taryfa ma zastosowanie również do przewozu próżnych wagonów towarowych jako środek transportu na podstawie ujednoliconych przepisów CUV (Załącznik D do COTIF). Taryfy nie stosuje się aż w 10 przypadkach, np. do przesyłek całopociągowych (zwarte składy), ładownych i próżnych intermodalnych jednostek transportowych (UTI), przewozu zwłok, przesyłek wojskowych, przesyłek papierosów (NHM 2402)[6].

Na żądanie klienta i za zgodą przewoźników uczestniczących w taryfie może być ona zgodnie z warunkami handlowymi, taryfami i cennikami poszczególnych przewoźników do przewozów realizowanych na podstawie umów z klientem. Dotyczy to 9 sytuacji przewozowych np. przedmiotów, których przewóz ze względu na ich rozmiar, masę lub właściwości powoduje szczególne trudności ze względu na urządzenia lub środki transportowe, chociażby na jednej z uczestniczących kolei np. ze względu na przekroczoną skrajnie ładunkową, przesyłek wymagających użycia kilku wagonów lub wagonów ochronnych, przesyłek przewożonych w tranzycie przez Niemcy lub Polskę (tranzyt przez granicę lądową), taboru kolejowego toczącego się na własnych kołach.

Przesyłki są przewożone drogami przewozu wskazanymi w części III, rozdział 1, w których zamieszczono 6 czynnych kolejowych przejść granicznych. Jeżeli nadawca nie wskaże drogi przewozu, kolej wybiera tę drogę przewozu, która jej zdaniem jest najkorzystniejsza dla nadawcy.

Walutą taryfową jest EUR, w której wyrażone są kwoty przewoźnego i opłaty dodatkowe.

Przewoźne oblicza się oddzielnie za każdy wagon. Podstawę do obliczenia przewoźnego stanowią:

- masa przesyłki,
- odległość taryfowa,
- przewoźne podstawowe dla przesyłki o masie 25 ton,
- współczynniki korygujące przewoźne podstawowe w zależności od przedziału masy i użytego wagonu.

Masa przesyłki – o ile nie postanowiono inaczej – obejmuje wszystko, co zawiera przesyłka nadana do przewozu (masa rzeczywista). Masę przyjętą do obliczenia przewoźnego zaokrągla się do pełnej 1 tony w ten sposób, że masę poniżej 500 kg opuszcza się, zaś masę 500 kg i więcej zaokrągla się w górę. Zaokrąglona masa stanowi podstawę do określenia właściwego przedziału masy. Przewoźne podstawowe dla przesyłki o masie 25 ton oraz tabele współczynników zawarte są w części III, rozdział 3 oddzielnie dla DB Schenker Rail oraz PKP Cargo. Przewoźne oblicza się w ten sposób, iż kwotę przewoźnego podstawowego mnoży się przez współczynnik korygujący, właściwy dla masy przesyłki lub użytego wagonu.

Na liniach DB Schenker Rail pobiera się przewoźne minimalne w następującej wysokości:

- 664 EUR dla wagonów 2-osiowych:
- 1 010 EUR dla wagonów więcej niż 2-osiowych.

która jest taka sama zarówno dla wagonów dostarczonych przez przewoźnika, jak i dla wagonów dostarczonych przez klienta.

Na linach PKP Cargo pobiera się przewoźne minimalne w następującej wysokości:

- 382,00 EUR dla wagonów dostarczonych przez przewoźnika,
- 324,70 EUR dla wagonych dostarczonych przez klienta.

Przewoźne zaokrągla się w ten sposób, że końcówki poniżej 0,5 centa pomija się, zaś końcówki 0,5 centa i więcej zaokrągla się górę do 1 centa. Jeżeli na podstawie szczególnych

4 UIC – skrót z franc. - Union Interntionale des Chemins de fer – Międzynarodowy Związek Kolei w Paryżu.

5 INCOTERMS – skrót z franc. od INterntional COmmercial TERMS – Międzynarodowe warunki handlowe, opracowane przez Międzynarodową Izbę Handlową. „DDU" – oznacza „Dostarczone do siedziby kupującego, cło nie opłacone", „DDP" – oznacza „Dostarczone do siedziby kupującego, cło opłacone, z wyjątkiem … (oznaczenie podatku).

6 NHM – skrót z franc. - Nomenclature Harmonisée Marchandises – Zharmonizowany Spis Towarów.

postanowień należy podwyższyć lub obniżyć przewoźne, zaokrągleniu podlega dopiero kwota ostatecznego przewoźnego.

Dopłaty do przewoźnego w Niemczech oblicza się jako opłatę dodatkową dla:
- przesyłek przewożonych przy udziale określonych kolejowych przedsiębiorstw przewozowych lub infrastruktury (koleje portowe) w Niemczech, jeżeli przedsiębiorstwa te pobierają oddzielne opłaty za przewóz,
- przesyłek przewożonych z i do stacji Hannover-Wülfel Messegelände.

Odległości taryfowe są zawarte w Jednolitym wykazie odległości dla międzynarodowych przewozów towarowych, Taryfa DIUM 8700.00 Zeszyt 2 (DE/DK) oraz Zeszyt 9 (PL). Opłaty dodatkowe pobiera się według taryfy opłat dodatkowych (część III, rozdział 4). Powstałe na kolejach uczestniczących opłaty dodatkowe i należności nie przewidziane w taryfie DPWT pobiera się na podstawie zasad i przepisów obowiązujących w kraju danej kolei.

Przy przewozie drewna surowego z pozycji NHM 4403 na liniach polskich stosuje się następujące masy minimalne:
- 20 ton – przy przewozie w wagonach 2-osiowych;
- 30 ton – przy przewozie w wagonach więcej niż 2-osiowych o długości ładunkowej poniżej 12 metrów,
- 36 ton oraz 45 ton – przy przewozie na wagonach normalnej (niektórych serii) oraz specjalnej budowy.

W **szczególnych postanowieniach taryfowych DPWT** wskazano np. materiały i przedmioty Załącznika do RID[7] (Załącznik C do COTIF), obliczenie przewoźnego za przesyłki w wagonach dostarczonych przez klienta, opłaty za wagony próżne przewożone jako środki transportu na podstawie CUV, przesyłki grupowe i ponowne nadanie (reekspedycja). Na liniach polskich przewoźne podwyższa się o:

a) 100 % za przewóz materiałów wymienionych w 9 numerach identyfikacyjnych, np. akrylonitryl, stabilizowany, klasa 3, numer identyfikacyjny 1093, mieszanina przeciwstukowa do paliw silnikowych, klasa 6.1, nr identyfikacyjny 1649 lub kwas siarkowy, dymiący, klasa 8, nr identyfikacyjny materiału 1831.
b) 30 % za przewóz pozostałych towarów niebezpiecznych.

W przypadku załadowania do wagonu towaru niebezpiecznego i neutralnego przewoźne oblicza się za towar niebezpieczny za łączną masę towarów w wagonie.

Postanowienia te stosuje się do wagonów, które są dostarczone przez klienta zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz dopuszczone zostały do komunikacji międzynarodowej. Na PKP Cargo przewoźne oblicza się z obniżką o 15 %. Na liniach niemieckich przewoźne obniża się również – z wyjątkiem przewoźnego minimalnego o:

a) 8 % przy przesyłkach przewożonych w wagonach niekrytych serii F z podłogą dwuspadową o kształcie ostrosłupa przystosowanych do wyładunku grawitacyjnego, z wyjątkiem przesyłek węgla,
b) 12 % dla przesyłek z węglem,
c) 15 % dla pozostałych przesyłek.

Opłaty za wagony próżne przewożone jako środki transportu na podstawie ujednoliconych przepisów CUV są zawarte w części III, rozdział 3, które dotyczą pozycji NHM 9921.00 - 9921.40 oraz 9922.00 – 9922.40. Pozycja NHM 9921.40 i pozycja NHM 9922.40 dotyczą wagonów kolejowych jako środka transportu, dwuosiowych i czteroosiowych, próżnych do przewozu przed wynajęciem lub po wynajęciu. Taryfa DPWT nie ma zastosowania do próżnych wagonów z zagłębioną podłogą i jednostek wagonowych liczących więcej niż 8 osi oraz wagonów służących do przewozu samochodów.

Wagony próżne nowe albo po modernizacji (poddane uszlachetnieniu biernemu), które są przewożone z/do krajów trzecich, do chwili wprowadzenia ich do swobodnego obrotu celno-podatkowego objęte są pozycją NHM 8606, co oznacza, że w tych przypadkach nie mają zastosowania pozycje NHM 9921 oraz 9922.

Mianem przesyłki grupowej określane są przesyłki składające się z większej liczby wagonów, które zostały odprawione w tym samym czasie przez jednego nadawcę na tej samej stacji i przewiezione na całej drodze przewozu bezpośrednio do jednego odbiorcy na tej samej stacji przeznaczenia. Przesyłki grupowe odprawiane są za jednym listem przewozowym z dołączeniem wymaganej liczby arkuszy „Wykazu wagonów do listu przewozowego". Nadawca obowiązany jest wystąpić do kolei nadania o zgodę na przewóz przesyłki grupowej za jednym listem przewozowym. Przewoźne oblicza się według postanowień ogólnych.

Ponowne nadanie, inaczej reekspedycja, na pierwotnej stacji przeznaczenia jest dopuszczalne tylko na podstawie listu przewozowego komunikacji krajowej.

W części II, rozdziale 1 zawarta jest **klasyfikacja towarów DPWT**. Towary, które zgodnie z postanowieniami taryfy zostały przyjęte do przewozu, są ujęte w Zharmonizowanym spisie towarów (NHM) Międzynarodowego Związku Kolei (UIC) i są odpowiednio nanoszone przez nadawcę w liście przewozowym.

W części III, rozdział 1 dotyczy **dróg przewozu DPWT**. Tabela ta zawiera następujące czynne kolejowe przejścia graniczne: Grambow – Szczecin Gumieńce, Tantow – Szczecin Gumieńce, Küstrin-Kietz – Kostrzyn, Frankfurt (Oder) – Kunowice, Guben – Gubin i Forst (Lausitz) – Zasieki wraz ewentualnymi ograniczeniami przewozowymi (Horka – Bielawa Dolna jest nieczynne przejście graniczne).

W części III, rozdział 2 zawiera **odległości taryfowe DPWT**, których podstawą do ustalenia na liniach niemieckich i polskich jest Jednolity wykaz odległości dla międzynarodowych przewozów towarowych, Taryfa nr 8700.00 (DIUM).

W części III, rozdział 3 obejmuje **tabele opłat przewozowych / tabele współczynników DPWT** DB Schenker Rail oraz PKP Cargo, które są zamieszczone w **tabelach 2 – 7**.

W części III, rozdział 4 dotyczący **taryfy opłat dodatkowych** zawiera opłaty dodatkowe i miejscowe nieprzewidziane w tej taryfie, które oblicza się na podstawie cenników krajowych.

W **Załączniku I** do Szczególnych warunków przewozu z cennikiem i zasadami płatności dla przesyłek wagonowych w kolejowej komunikacji towarowej Niemcy – Polska (Niemiecko-polska kolejowa taryfa towarowa dla przesyłek wagonowych - DPWT) dla przewozu ze stacji niemieckich do polskich morskich stacji portowych i w kierunku odwrotnym, Taryfa nr 8855.20.

Dla przewozu przesyłek między stacjami niemieckimi ujętymi w Jednolitym wykazie odległości dla międzynarodowych przewozów towarowych (DIUM), Taryfa nr 8700.00 i polskimi morskimi stacjami portowymi Szczecin Port Centralny, Szczecin Gocław, Szczecin Glinki, Szczecin Podjuchy, Police Chemia, Świnoujście, Kołobrzeg, Gdańsk Nowy Port, Gdańsk Port Północny, Gdynia Port, Gdynia Port B i Gdynia Port C możliwe są następujące drogi przewozu: Grambow / Szczecin Gu-

[7] RID – skrót z franc. - Réglement concernant le transport international ferroviaie des marchandises dangereuses – Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych.

mieńce, Tantow / Szczecin Gumieńce, Küstrin-Kietz / Kostrzyn oraz Frankfurt (Oder) / Kunowice.

Podobnie, tabele opłat przewozowych i tabele współczynników kolei DB Schenker Rail oraz kolei PKP Cargo S.A. obejmują 2 odcinki przewozowe i są wyrażone w EUR.

Sformułowane przez Międzynarodowy Komitet CIT - **Ogólne warunki przewozu stosowane w międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (OWP – CIM)** definiują m.in. :

a) „CIM" – Przepisy Ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami, załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF 1999),
b) „przewoźnik" – przewoźnik umowny lub kolejny,
c) „przewoźnik podwykonawca" – przewoźnik, który nie zawarł umowy z nadawcą, lecz któremu przewoźnik w rozumieniu zapisów pkt b) zlecił realizację przewozu koleją w całości lub w części,
d) „klient" – nadawca i / lub odbiorca, wskazany w liście przewozowym,
e) „umowa z klientem" – umowa zawarta pomiędzy klientem lub osobą trzecią z jednej strony, a przewoźnikiem z drugiej strony, regulująca jeden lub kilka przewozów podlegającym przepisom ujednoliconym CIM,
f) „Instrukcja do listu przewozowego CIM (GLV-CIM)" – dokument CIT zawierający wytyczne do listu przewozowego; jest on dostępny również na stronie internetowej www.cit-rail.org
g) „transport kombinowany" – oznacza transport intermodalnych jednostek transportowych, w którym przeważająca część trasy jest pokonywana koleją, żeglugą śródlądową lub morską a dowóz i odwóz jest realizowany przez inny środek transportu.

Ponadto jest określony m.in. zakres stosowania przepisów OWP-CIM, realizacja przewozu, list przewozowy, podstawienie wagonów oraz załadunek i rozładunek, opakowanie, należności taryfowe, terminy dostawy, przyjęcie i wydanie, reklamacje i spory oraz poufność informacji.

Przepisy OWP-CIM **regulują stosunek prawny** pomiędzy przewoźnikiem a klientem w zakresie przewozów podlegających przepisom CIM, stosuje się je również do umów przewozowych w razie rozszerzenia zakresu stosowania zgodnie z art. 1 CIM oraz we wszystkich przypadkach uzgodnionych ze stronami umowy. Postanowienia OWP-CIM stają się integralną częścią umowy przez jej zawarcie.

Przewoźnik może powierzyć **wykonanie przewozu** w całości lub w części jednemu lub kilku przewoźnikom podwykonawcom. W razie ograniczeń przewozowych wykonanie umowy przewozu może zostać zawieszone w całości lub części. O ograniczeniach przewozowych zawiadamia się niezwłocznie zainteresowanego klienta w zwyczajowo przyjętej formie pisemnej.

Wypełnienie listu przewozowego jest w zasadzie obowiązkiem nadawcy. Postanowienia GLV-CIM zawierają wytyczne dotyczące stosowania listu przewozowego. Zgodnie z art. 6 §9 CIM list przewozowy może mieć formę elektronicznego zapisu danych (elektroniczny list przewozowy).

Przewoźnik podstawia wagony, intermodalne jednostki transportowe lub odpowiednie przybory ładunkowe w ilości odpowiadającej postanowieniom umownym, o ile nimi dysponuje. Podstawiony tabor musi znajdować się w stanie technicznym i stopniu czystości umożliwiającym jego wykorzystanie do zamierzonego celu. Klient ma obowiązek sprawdzić czy podstawiony tabor nie posiada widocznych usterek. O wszelkich zauważonych usterkach klient informuje niezwłocznie przewoźnika. Klient użytkuje podstawiony tabor tylko w ramach określonych przewozów. Klient ponosi odpowiedzialność za wszelkie szkody (utrata i uszkodzenie) spowodowane w taborze oddanym do załadunku niezależnie od tego, czy szkody te zostały spowodowane z jego winy czy z winy osoby trzeciej, działającej na jego zlecenie.

Czynności załadunkowe towaru **wykonuje nadawca**, zaś **odbiorca** jest zobowiązany do jego rozładunku, o ile nie postanowiono inaczej. Obowiązek załadunku i rozładunku przez klienta zgodnie z powyższym zdaniem obejmuje w transporcie kombinowanym również przeładunek intermodalnych jednostek transportowych na wagon lub z wagonu. Na kliencie spoczywa w szczególności obowiązek zwrotu wagonów lub intermodalnych jednostek transportowych należycie oczyszczonych.

Nadawca nakłada plomby na wagony kryte, o ile przewidują to przepisy prawa krajowego lub zostało to uzgodnione między przewoźnikiem a nadawcą. Nadawca jest zobowiązany nałożyć plomby na kontenery wielkie, nadwozia wymienne, naczepy siodłowe lub inne zamykane jednostki ładunkowe transportu kombinowanego, które przekazywane są do przewozu (w stanie ładownym). Odnośnie terminu załadunku i rozładunku – jeżeli nie postanowiono inaczej - stosuje się przepisy przewoźnika. Klient na własny koszt jest zobowiązany do niezwłocznego oczyszczenia zanieczyszczonych przez siebie punktu ładunkowego i dróg dojazdowych.

Jeśli **towar wymaga opakowania** ze względu na swoje właściwości, nadawca jest obowiązany opakować towar w taki sposób, ażeby był on zabezpieczony przed całkowitą lub częściową utratą oraz przed uszkodzeniem w czasie przewozu, i tak aby nie powodował on zagrożenia dla osób, taboru lub innych towarów. Ponadto opakowanie powinno być zgodne z ewentualnymi przepisami szczegółowymi przewoźnika w zakresie opakowań.

Należności opłacane przez klienta obejmują:

a) przewoźne, to znaczy wszystkie należności z tytułu usługi przewozu lub usługi związanej bezpośrednio z przewozem, powstałe pomiędzy miejscem przyjęcia towaru a miejscem wydania,
b) opłaty dodatkowe, to znaczy należności z tytułu usług dodatkowych zrealizowanych przez przewoźnika,
c) opłaty celne, to znaczy cła, podatki oraz inne należności, pobrane przez władze celne i administracyjne,
d) pozostałe należności, obejmujące wydatki poniesione przez przewoźnika, których rozliczenie następuje na podstawie odpowiednich dokumentów.

Wykaz opłat oraz ich kody zamieszczone są w przepisach GLV-CIM,

W przypadku braku porozumień dotyczących obliczania należności, obowiązują cenniki, taryfy i warunki przewoźnika, który zgodnie z umową przewozu świadczy daną usługę. Podział należności przewozowych pomiędzy nadawcę a odbiorcę wynika z oświadczenia zamieszczonego w liście przewozowym, zgodnie z postanowieniami GLV-CIM. Umowa z klientem może przewidywać wyłączne stosowanie tych oświadczeń lub wprowadzać inne. Przewoźnik może domagać się od klienta wpłacenia zaliczki na poczet przyszłych należności lub złożenia innych gwarancji.

W przypadku, gdy do obliczenia należności wymagane jest przeliczenie waluty, stosuje się następujący przelicznik:

- z dnia przyjęcia towaru dla należności obciążających nadawcę,
- z dnia postawienia do dyspozycji towaru dla należności obciążających odbiorcę.

Termin dostawy - jeżeli ten termin został uzgodniony między nadawcą a przewoźnkiem, to nie stosuje się terminów dodatkowych, dla przesyłek przewożonych:

a) liniami o różnej szerokości toru,
b) drogą morską lub śródlądowymi drogami wodnymi,
c) drogą lądową, jeżeli nie istnieją połączenia kolejowe.

Terminy dodatkowe w rozumieniu art. 16 CIM ustalane są na podstawie należycie ogłoszonych przepisów krajowych. W przypadku okoliczności nadzwyczajnych, których skutkiem jest nietypowe spiętrzenie przewozów, trudności eksploatacyjne, długość terminów dodatkowych określa się na podstawie należycie ogłoszonych komunikatów przewoźnika lub odpowiednich władz.

Dla **przyjęcia i wydania przesyłki** do przewozu i dla obsługi terminala, ewentualnego punktu ładunkowego lub bocznicy przy nadaniu obowiązują porozumienia, zawarte pomiędzy nadawcą i przewoźnikiem, który zgodnie z umową przewozu przyjmuje towar do przewozu. W pozostałych przypadkach przyjęcie towaru następuje na podstawie przepisów obowiązujących w miejscu przyjęcia towaru. Przy wydaniu towaru obowiązują porozumienia zawarte pomiędzy odbiorcą i przewoźnikiem, który zgodnie z umową przewozu wydaje towar.

Reklamacje (art. 43 CIM) wymagają uzasadnienia, należy załączyć dokumenty, które są niezbędne do uzasadnienia roszczenia, a w szczególności dokumenty potwierdzające wartość towaru. W przypadku sporu strony umowy dążą do jego polubownego rozstrzygnięcia. W tym celu mogą one uzgodnić procedurę pojednawczą, mediacyjną lub arbitrażową, w szczególności tę, która jest przewidziana w tytule V konwencji COTIF (arbitraż).

Poufność to sytuacja w której strona uzna, że przekazana informacja ma charakter poufny, a druga strona jest zobowiązana do jej nie upowszechniania, niezależnie od tego, czy umowa w ogóle została zawarta.

(Dr Edward Mendyk)

Tabela 2

Tabela opłat przewozowych DB Schenker Rail.

Opłaty podstawowe w EUR dla przesyłek o masie 25t w wagonie 2-osiowym

Odległości km do	EUR	Odległości km do	EUR
100	681	400	1.511
		450	1.592
110	718	500	1.698
120	741	550	1.800
130	761	600	1.893
140	779		
150	796	650	1.983
		700	2.074
160	823	750	2.141
170	854	800	2.191
180	890	850	2.241
190	921		
200	956	900	2.288
		950	2.339
220	1.004	1000	2.388
240	1.063	1100	2.464
260	1.125	1200	2.561
280	1.184		
300	1.243	1300	2.657
		1400	2.758
320	1.301	1500	2.855
340	1.354		
360	1.406		
380	1.459		

Przewoźne minimalne: a) za wagon 2-osiowy = 664 EUR,
b) za wagon więcej niż 2-osiowy = 1.010 EUR.

Źródło: *Niemiecko-polska kolejowa taryfa towarowa dla przesyłek wagonowych (DPWT), Taryfa 8855.00*, obowiązująca od 1 stycznia 2015 r., s. 36.

Tabela 3

Tabela współczynników DB Schenker Rail.

Współczynniki

Dla masy	Przy użyciu wagonu		Dla masy	Przy użyciu wagonu
	2-osiowego[1)]	więcej niż 2-osiowego[2)]		więcej niż 2-osiowego[2)]
10	0,616	-	35	1,400
11	0,642	-	36	1,440
12	0,667	-	37	1,480
13	0,693	-	38	1,520
14	0,718	-	39	1,560
15	0,744	-	40	1,600
16	0,770	-	41	1,640
17	0,795	-	42	1,680
18	0,821	-	43	1,720
19	0,846	-	44	1,760
20	0,872	0,908	45	1,800
21	0,898	0,934	46	1,840
22	0,923	0,959	47	1,880
23	0,949	0,985	48	1,920
24	0,974	1,010	49	1,960
25	1,000	1,036	50	2,000
26	1,040	1,062	51	2,040
27	1,080	1,087	52	2,080
28	1,120	1,120	53	2,120
29	1,160	1,160	54	2,160
30	1,200	1,200	55	2,200
31	-	1,240	56	2,240
32	-	1,280	57	2,280
33	-	1,320	58	2,320
34	-	1,360	59	2,360
			60	2,400

Za każdą następną tonę współczynnik zwiększa się przez dodanie 0,040.

[1)] Masa minimalna 10 t
[2)] Masa minimalna 20 t

Źródło: *Niemiecko-polska kolejowa taryfa towarowa dla przesyłek wagonowych (DPWT), Taryfa 8855.00,* obowiązująca od 1 stycznia 2015 r., s. 37.

Tabela 4

Tabela opłat DB Schenker Rail

za przewóz próżnych wagonów dostarczonych przez klienta.

Odległości km do	Przewoźne za przebieg próżny	
	Wagony 2-osiowe EUR	Wagony więcej niż 2-osiowe EUR
70	90	128
80	94	133
90	128	180
100	135	188
110	135	188
120	135	188
130	135	188
140	135	188
150	135	188
160	148	206
170	148	206
180	148	206
190	148	206
200	148	206
220	162	221
240	162	221
260	193	265
280	193	265
300	228	310
320	228	310
340	228	310
360	228	310
380	228	310
400	260	354
450	260	354
500	260	354
550	319	429
600	378	501
650	433	577
700	462	614
750	462	614
800	462	614
850	487	643
900	487	643
950	487	643
1000	506	671
1100	542	716
1200	561	746
1300	599	790
1400	619	819
1500	619	819

Źródło: *Niemiecko-polska kolejowa taryfa towarowa dla przesyłek wagonowych (DPWT), Taryfa 8855.00*, obowiązująca od 1 stycznia 2015 r., s. 38.

Tabela 5

Tabela opłat przewozowych PKP Cargo S.A.

Opłaty podstawowe w EUR dla przesyłek o masie 25 t w wagonie 2-osiowym

Odległości km do	EUR	Odległości km do	EUR
		350	905,75
		360	929,55
30	297,33	370	955,06
40	310,23	380	980,30
50	321,41	390	1 003,81
60	339,48	400	1 023,02
70	355,82	420	1 070,04
80	370,73	440	1 111,90
90	385,64	460	1 152,04
100	399,11	480	1 196,20
110	419,18	500	1 236,05
120	435,81	520	1 276,48
130	451,58	540	1 320,35
140	470,22	560	1 361,35
150	485,42	580	1 402,92
160	506,35	600	1 445,64
170	526,99	620	1 485,78
180	548,21	640	1 527,93
190	570,86	660	1 568,93
200	591,79	680	1 612,51
210	612,43	700	1 652,08
220	632,79	720	1 690,79
230	656,02	740	1 731,50
240	675,80	760	1 774,22
250	697,88	780	1 815,22
260	719,09	800	1 856,23
270	739,16	850	1 968,05
280	760,09	900	2 068,97
290	781,60	950	2 173,62
300	802,24	1000	2 277,70
310	821,45	1050	2 382,36
320	842,67	1100	2 487,01
330	864,17	1150	2 591,38
340	884,53	1200	2 694,88

Przewoźne minimalne: 382,00 EUR dla wagonów dostarczonych przez przewoźnika,
324,70 EUR dla wagonów dostarczonych przez klienta.

Źródło: *Niemiecko-polska kolejowa taryfa towarowa dla przesyłek wagonowych (DPWT), Taryfa 8855.00*, obowiązująca od 1 stycznia 2015 r., s. 40.

Tabela 6

Tabela współczynników PKP Cargo S.A.

Współczynniki

Dla masy	przy użyciu wagonu 2-osiowego[1)]	Dla masy	przy użyciu wagonu więcej niż 2-osiowego[2)]
15	0,870	30	1,200
16	0,896	31	1,240
17	0,916	32	1,280
18	0,936	33	1,320
19	0,950	34	1,360
20	0,960	35	1,400
21	0,974	36	1,440
22	0,986	37	1,480
23	0,994	38	1,520
24	0,998	39	1,560
25	1,000	40	1,600
26	1,040	41	1,640
27	1,080	42	1,680
28	1,120	43	1,720
29	1,160	44	1,760
30	1,200	45	1,800
		46	1,840
		47	1,880
		48	1,920
		49	1,960
		50	2,000
		51	2,040
		52	2,080
		53	2,120
		54	2,160
		55	2,200
		56	2,240
		57	2,280
		58	2,320
		59	2,360
		60	2,400

Za każdą następną tonę współczynnik zwiększa się przez dodanie 0,040.

[1)] Masa minimalna 15 t

[2)] Masa minimalna 30 t

Źródło: *Niemiecko-polska kolejowa taryfa towarowa dla przesyłek wagonowych (DPWT), Taryfa 8855.00,* obowiązująca od 1 stycznia 2015 r., s. 41.

Tabela 7

Tabela opłat PKP Cargo S.A. za przewóz próżnych wagonów dostarczonych przez klienta

Odległość taryfowa	Wagony			Odległość taryfowa	Wagony		
	2-osiowe	3 i 4-osiowe	5 i 6-osiowe		2-osiowe	3 i 4-osiowe	5 i 6-osiowe
	EUR				EUR		
-	-	-	-	350	481,76	686,13	1 029,20
-	-	-	-	360	494,58	704,18	1 056,27
30	158,06	225,31	337,97	370	508,19	723,56	1 085,34
40	165,12	234,99	352,49	380	521,54	742,65	1 113,98
50	170,88	243,37	365,06	390	534,09	760,45	1 140,68
60	180,56	257,23	385,85	400	544,30	774,84	1 162,26
70	189,20	269,54	404,31	420	569,16	810,69	1 216,04
80	197,31	280,78	421,17	440	591,40	842,35	1 263,53
90	205,16	292,04	438,06	460	612,86	872,71	1 309,07
100	212,23	302,24	453,36	480	636,42	906,20	1 359,30
110	222,96	317,43	476,15	500	657,60	936,30	1 404,45
120	231,85	330,25	495,38	520	679,07	966,91	1 450,37
130	240,23	342,02	513,03	540	702,36	1 000,15	1 500,23
140	250,17	356,15	534,23	560	724,33	1 031,29	1 546,94
150	258,28	367,67	551,51	580	746,32	1 062,69	1 594,04
160	269,27	383,63	575,45	600	769,08	1 095,14	1 642,71
170	280,27	399,33	599,00	620	790,55	1 125,50	1 688,25
180	291,77	415,29	622,94	640	812,78	1 157,43	1 736,15
190	303,82	432,56	648,84	660	834,77	1 188,56	1 782,84
200	314,80	448,27	672,41	680	857,80	1 221,53	1 832,30
210	325,79	463,96	695,94	700	878,99	1 251,37	1 877,06
220	336,53	479,40	719,10	720	899,40	1 280,94	1 921,41
230	349,08	496,93	745,40	740	921,12	1 311,56	1 967,34
240	359,55	511,85	767,78	760	943,89	1 344,00	2 016,00
250	371,32	528,60	792,90	780	965,61	1 375,14	2 062,71
260	382,58	544,82	817,23	800	987,59	1 406,02	2 109,03
270	393,31	560,00	840,00	850	1 046,99	1 490,80	2 236,20
280	404,30	575,70	863,55	900	1 100,63	1 567,22	2 350,83
290	415,81	592,19	888,29	950	1 156,38	1 646,51	2 469,77
300	426,80	607,62	911,43	1000	1 211,85	1 725,53	2 588,30
310	437,01	622,28	933,42	1050	1 267,33	1 804,56	2 706,84
320	448,27	638,24	957,36	1100	1 323,06	1 883,85	2 825,78
330	459,77	654,73	982,10	1150	1 378,55	1 963,14	2 944,71
340	470,51	670,17	1 005,26	1200	1 433,75	2 041,38	3 062,07

Źródło: *Niemiecko-polska kolejowa taryfa towarowa dla przesyłek wagonowych (DPWT), Taryfa 8855.00,* obowiązująca od 1 stycznia 2015 r., s. 42.

Nowy tekst umowy SMGS

Nowy tekst umowy SMGS wraz ze zmianami i uzupełnieniami wszedł w życie z dniem **1 lipca 2015 r**. W celu organizacji przewozów towarowych w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowej, ministerstwa zarządzające kolejami w osobach swoich pełnomocników podpisali między sobą następującą - **Umowę o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS)**[1].

W rozdziale 1 zawarte są ogólne postanowienia, w tym:

- art. 1 – przedmiot umowy SMGS – niniejszym ustanawiając bezpośrednią międzynarodową kolejową komunikację dla przewozu towarów, łącznie 24 kraje, w tym Polska, zarządzane przez ministerstwa, mające we władaniu transport kolejowy.
- art. 2 – terminy – a mianowicie:
  - samochodowe środki transportowe (ATC)[2] – załadowany samochód, przyczepa, a także pociąg drogowy, przyczepa w stanie próżnym do / lub po ich wykorzystaniu dla przewozu towarów kolejami,
  - waluta taryfowa - jednostka pieniężna, w której wyrażona jest stawka taryfy,
  - właściciel wagonu – osoba, która ma prawo własności lub inną podstawę prawną oraz wniesienie jako takiego w rejestr środków transportowych, w związku z prawem krajowym,
  - ładunek – towar, wagon jako środek transportu, nie należący do przewoźnika i inne przedmioty, przyjęte do przewozu z zawarciem umowy przewozu,
  - przewoźnik umowny – przewoźnik, który zawarł z nadawcą umowę przewozu, w związku z niniejszą umową SMGS,
  - kolej żelazna – infrastruktura, rozmieszczona na obszarze jednego państwa,
  - intermodalna jednostka transportowa (ИТЕ)[3] – kontener, zmienne samochodowe nadwozie, naczepa przeznaczona dla przewozu ładunków dwoma lub więcej gałęziami transportu, bez przeładunku samego ładunku przy zmianie gałęzi transportu,
  - infrastruktura (infrastruktura kolejowa) – techniczny kompleks, włączający w siebie drogi kolejowe ogólnego użytku, stacje kolejowe, inne budowle i urządzenia, zabezpieczające funkcjonowanie tego kompleksu, z wykorzystaniem którego przewoźnicy urzeczywistniają przewozy ładunków,
  - kara umowna (kara pieniężna, grzywna) – określona pieniężna suma lub pieniężna suma, wyrażona w procentach od sumy zobowiązania, które uczestnik przewozów zobowiązany jest wypłacić drugiemu uczestnikowi w przypadku naruszenia zobowiązań, wynikających z umowy przewozu,
  - nadawca – osoba, przedstawiająca ładunek do przewozu i okazana w liście przewozowym SMGS jako nadawca ładunku,
  - wysyłka – ładunek, przyjęty do przewozu za jednym listem przewozowym, od jednego nadawcy na jednej stacji nadania na adres jednego odbiorcy do jednej stacji przeznaczenia,
  - przewóz ładunku – przewóz ładunku w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowej i przewóz ładunku w bezpośredniej międzynarodowej kolejowo-promowej komunikacji,
  - przewóz ładunku w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowej – przewóz transportem kolejowym na terytorium dwóch lub więcej państw ładunku za jednym dokumentem (listem przewozowym SMGS) z załatwieniem formalności na cały obszar przewozu,
  - przewóz ładunku w bezpośredniej międzynarodowej kolejowo-promowej komunikacji – przewóz ładunku w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowej z odcinkiem wodnym transportu w warunkach, gdy ładunek od stacji nadania do stacji przeznaczenia jest przewożony w wagonie lub na swoich osiach,
  - przystosowanie przewozowe – środki przeznaczone dla rozmieszczenia, umocowania, zabezpieczenia stanu przewożonego ładunku,
  - przewoźnik – umowny przewoźnik i wszyscy następni przewoźnicy, uczestniczący w przewozie ładunku, w tej liczbie transportem wodnym, w przypadku międzynarodowej kolejowo-wodnej komunikacji,
  - plomba – kontrolny element, prezentujący złożoną część jednolitej konstrukcji, jednolitość którą potwierdza brak dostępu do ładunku przez plombujące konstrukcyjne otwory wagonu, jednostek intermodalnych UTE lub środków samochodowych ATC. Pod określeniem plomba rozumie się także zamknięcia plombujące konstrukcyjnie (ЗПУ)[4],
  - następny przewoźnik – przewoźnik, który wstępuje w umowę przewozu (zakończenie z umownym przewoźnikiem), przyjmuje ładunek od umownego przewoźnika lub od drugiego następnego przewoźnika dla jej dalszego przewozu,
  - odbiorca – osoba, wskazana w liście przewozowym SMGS w charakterze odbiorcy ładunku,
  - płatności przewozowe – płatności, włączające w siebie opłatę przewozową, opłatę za przejazd konduktora, kierowcy samochodu ciężarowego, dodatkowe opłaty i inne wynagrodzenia, powstałe za okres od zakończenia umowy przewozu do wydania ładunku odbiorcy, w tym związane z przeładunkiem ładunku lub przestawieniem osi wagonowych,
  - taryfa – system stawek i przepisów dla obliczenia opłat przewozowych, określających wielkość należności przewozowych,

1 OSZD – skrót z rosyjskiego – Организация Сотрудничества Железных Дорог (ОСЖД), SMGS – skrót z rosyjskiego – Соглашение о международном железнодорожном грузвом сообщении (СМГС).

2 ATC – skrót z rosyjskiego - автомобильное транспортное средств (ATC).

3 ИТЕ – skrót z rosyjskiego – интермодальная транспортная единица (ИТЕ),

4 ЗПУ- skrót z rosyjskiego – запорно-пломбировочное устройство (ЗПУ).

- zarządzający infrastrukturą – osoba, ukazująca przewoźnikom możliwości wykorzystania infrastruktury,
- uczestnik przewozu – nadawca, przewoźnik, odbiorca.

W przepisach art. 3 – 7 nowej umowy SMGS wskazano:

- zastosowanie umowy – umowa ta ustanawia jednolite normy przewozowe umowy przewozu ładunków w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowej i w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowo-wodnej. Jeśli strony ujawniają się jednocześnie, że są uczestnikami innych międzynarodowych umów, stanowiących normy prawne o umowie przewozu ładunków transportem kolejowym, to przewozy między stacjami kolei takich stron mogą być dokonywane na warunkach tych umów.
- sposób przewozu - jeśli stacja nadania i stacja przeznaczenia ładunku rozmieszczone są na kolejach różnej szerokości toru, to przewozy, w zależności od technicznych możliwości mogą być dokonywane następującymi sposobami: z przeładunkiem ładunku z wagonu jednej szerokości toru do wagonów drugiej szerokości toru, ze zmianą osi wagonu drugiej szerokości toru lub z przyjęciem rozsuwalnych osi wagonu.
- przyjęcie prawa krajowego – przy braku odpowiednich przepisów w obecnej umowie przyjmuje się prawo krajowe tej strony, w której prawomocna osoba realizuje swoje prawa.
- prawo imperatywnego charakteru – każde warunki umowy przewozu, bezpośrednio lub pośrednio odstępujące od warunków obecnej umowy są nieważne i pozbawione mocy prawnej, za wyjątkiem wypadków omówionych w obecnej umowie. Nieważność takich warunków nie pociąga za sobą nieważności innych warunków umowy przewozu.
- przedumowne uzgodnienia przewozów – przedumowne uzgodnienia przewozów urzeczywistnia do momentu zawarcia umowy przewozu, w następującym porządku:
  - między nadawcą i umownym przewoźnikiem – w związku z prawem krajowym,
  - między umownym przewoźnikiem i pośrednimi przewoźnikami – w związku z uzgodnionymi przez nich porządkiem.

W przepisach prawa przewozowego art. 8 – 13 nowej umowy SMGS podano:

- przepisy przewozów ładunków – porządek przyjęcia warunków obecnej umowy, a także specjalne warunki przewozów oddzielnych rodzajów ładunków ustanawia się w **Przepisach przewozów ładunków** - stanowiących **załącznik 1** do umowy SMGS. Te specjalne warunki mają priorytet w stosunku do warunków, zawartych w tych przepisach.
- przewozy ładunków niebezpiecznych – przewóz ładunków niebezpiecznych urzeczywistnia się zgodnie z **Przepisami przewozów ładunków niebezpiecznych** - stanowiących **załącznik 2** do umowy SMGS. Przy przewozie ładunków niebezpiecznych w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowo-wodnej powinny także spełniać wymogi Międzynarodowego kodeksu morskich przewozów ładunków niebezpiecznych (Kodeks IMDG)[5].
- rozmieszczenie i mocowanie ładunków – rozmieszczenie i mocowanie ładunków w wagonach kolei 1520 mm dokonuje się zgodnie z **Technicznymi warunkami rozmieszczenia i umocowania ładunków** – stanowiących **załącznik 3** do umowy SMGS. W wagonach krytych kolei 1435 mm i 1000 mm realizuje się rozmieszczenie i mocowanie ładunków odpowiednio z prawem krajowym, działającym w miejscu załadunku, jeśli między przewoźnikami nie zostały uzgodnione inne warunki, a na odkrytym taborze kolejowym – na warunkach, które zostały uzgodnione między przewoźnikami, prowadzącymi przewozy ładunków w wagonach tej kolei.
- przepisy przewozu wagonu nie przynależącego do przewoźnika, jako środka transportu - porządek przyjęcia warunków obecnej umowy w odniesieniu do użytkowania wagonu, nie należącego do przewoźnika, jako środka transportu ustanawia się na podstawie **Przepisów przewozu wagonu, nie przynależącego do przewoźnika, jako środka transportu – załącznik 4** do umowy SMGS. Przepisy przewozu tych wagonów nadają uściślony w szczegółach standardowe decyzje i procedury, zabezpieczające jednolicie tłumaczenie i przyjęcie artykułów obecnej umowy.
- **kierownictwo informacyjne** – kierownictwo to otrzymuje wiadomości o kolejowej infrastrukturze i wodnych odcinkach drogi, wykorzystanych przy przewozie ładunków w zakresie nowej umowy, a także informacje o przewoźnikach, wykonujących takie przewozy – stanowiące **załącznik 5** do umowy SMGS. Informacje, wniesione do kierownictwa są informacjami ogólnie dostępnymi i w sposób uznawany za publicznie wiarogodne.
- przewozy ładunków z użyciem listów przewozowych CIM / SMGS – przewozy ładunków mogą być dokonywane z użyciem listów CIM / SMGS. Wzór listu, a także przepisy dotyczące jego wypełnienia zawarte są w **Wytycznych do listu CIM / SMGS**, stanowiących **załącznik 6** do umowy SMGS (oddzielne wydanie).

Przepisy prawa przewozowego art. 4 – 13 nowej umowy SMGS przewidują:

- inne sposoby przewozu, w tym z przyjęciem rozsuwalnych osi wagonu,
- inne traktowanie osoby prawomocnej, w przypadku braku przepisów w aktualnej umowie SMGS,
- prawa imperatywnego charakteru, czyli nieważność odstępstwa od warunków obecnej umowy,
- przedumowne uzgodnienia przewozów do momentu zawarcia umowy przewozu,
- przepisy przewozów ładunków, nowy tekst zawarty na stronach 41 – 104 umowy SMGS,
- przepisy przewozów ładunków niebezpiecznych, dotychczasowy załącznik 2,
- rozmieszczenie i mocowania, dotychczas był załącznik 3,
- przepisy przewozu wagonu nie przynależącego do przewoźnika, jako środka transportu, nowy tekst na stronach 109 – 111 umowy SMGS,
- kierownictwo informacyjne, stanowiące załącznik 5 do nowej umowy SMGS,
- przewozy ładunków z użyciem listów CIM / SMGS, dotychczasowe zał. 12.6 umowy SMGS oraz wytyczne zał. nr 22 listów CIM / SMGS.

Takie są różnice pomiędzy nowym tekstem SMGS a dotychczasowym SMGS.

W **rozdziale II** prawa przewozowego, w art. 14 § 1 – **Umowa przewozu** – stwierdza się, że: „w związku z umową przewozu umow-

[5] IMDG – z angielskiego – International Maritime Dangerous Goods.

ny przewoźnik zobowiązuje się za opłatą przewozu powierzony jemu przez nadawcę ładunek przewieźć do stacji przeznaczenia według marszruty i wydać jego odbiorcy". W tekście § 2 „przewoźnik urzeczywistnia przewóz na warunkach obecnej Umowy przewozu ładunku, jeśli:

1) przewoźnik lub nadawca dysponują środkami transportowymi, które są konieczne dla realizacji przewozu,
2) nadawca wypełnia warunki obecnej Umowy,
3) urzeczywistnianiu przewozów nie przeszkadzają okoliczności, którym przewoźnik nie może zapobiec i usunąć, i które są od niego niezależne,
4) przewóz został uzgodniony między przewoźnikami na szlaku przewożonego ładunku".

W przepisach § 3 SMGS stwierdza się: „zakończenie umowy przewozu potwierdza się w liście przewozowym".

Błędne lub niedokładne dane, wniesione w liście przewozowym, a także utrata listu przewozowego przez przewoźnika nie wpływa ani na istnienie, ani na sztuczność umowy przewozu. Każdy kolejny przewoźnik, przyjmując do przewozu ładunek razem z listem przewozowym, wstępuje tym samym w umowę przewozu i przyjmuje na siebie wynikające z niej obowiązki. Wagon dla przewozu ładunku oferuje przewoźnik lub nadawca. Dla przewozu ładunków pozostawia się wagony dopuszczone w obrocie, w międzynarodowej komunikacji.

W nowym tekście art. 15 – **List przewozowy** – w postanowieniach § 1 wskazano, iż w liście przewozowym powinny znaleźć się następujące dane:

1) nazwa nadawcy i jego pocztowy adres,
2) nazwa odbiorcy i jego pocztowy adres,
3) nazwa przewoźnika umownego,
4) nazwa kolei i stacji nadania,
5) nazwa kolei i stacji przeznaczenia,
6) nazwa granicznych stacji przejścia,
7) nazwa ładunku i jego kod,
8) numer przesyłki,
9) rodzaj opakowania,
10) ilość sztuk ładunku,
11) ciężar ładunku,
12) numer wagonu (kontenera), wagon podstawiony dla przewozu ładunku przez nadawcę lub przewoźnika,
13) wykaz dokumentów towarzyszących, załączonych przez nadawcę do listu przewozowego,
14) opłata należności przewozowych,
15) ilość i cechy plomb,
16) sposób określenia ciężaru ładunku,
17) data zawarcia umowy przewozu.

W liście przewozowym SMGS oprócz informacji wyżej wymienionych, należy koniecznie dołączyć następujące informacje:

1) nazwy kolejnych przewoźników,
2) oświadczenie nadawcy, likwidującego ładunek,
3) przyportowe stacje kolejowe i nazwy portów przekazania na transport wodny,
4) inne informacje, przewidziane Przepisami przewozów ładunków.

W przepisach prawa przewozowego § 3 znajduje się informacja, jakie blankiety listów przewozowych są drukowane w jednym z języków roboczych OSŻD (chińskim, rosyjskim), a szczególnie przy przewozie m.in. do / z Chin, Iranu, Kazachstanu, Polski, Rosji, Ukrainy. Formularze listów przewozowych, a także sposób ich wypełnienia, wszystkich lub wskazanych rubryk listu mogą zostać przetłumaczone na drugi język – rosyjski język. List przewozowy może być sporządzony w formie elektronicznej. Elektroniczna forma listu przewozowego wypełnia funkcje papierowego listu przewozowego oraz przedstawia sobą zbiór danych w formie elektronicznej, a jego zawartość jest identyczna jak zbiór danych w papierowym liście przewozowym.

W nowym tekście SMGS w art. 16 – **Odpowiedzialność za informacje wniesione do listu przewozowego** – nadawca gwarantuje prawidłowość informacji i oświadczeń zamieszczonych w liście przewozowym. Poniesie on odpowiedzialność za wszystkie następstwa wynikające z nieprawidłowego, nieścisłego lub niepełnego podania tych informacji i oświadczeń, a także od ich wniesienia w nieodpowiednią rubrykę listu przewozowego. Jeśli w związku z zawarciem nowej umowy SMGS przewoźnik wpisuje do listu przewozowego dane nadawcy, to rozumie się, że działa on w imieniu nadawcy, jeśli nie będzie wskazane przeciwieństwo.

Gdy do zakończenia umowy przewozu przewoźnik ujawni w liście przewozowym nieprawidłowości, nieścisłe lub niepełne informacje, nadawca obowiązany jest sporządzić nowy list przewozowy, jeśli zgodnie Przepisami przewozów ładunków poprawa informacji i oświadczeń, wskazanych w liście przewozowym nie jest dopuszczalna.

Nadawca wypłaca przewoźnikowi odszkodowanie, jeśli po zakończeniu umowy przewozu przewoźnik ujawni nieprawidłowość, nieścisłości lub niekompletność wskazanych przez nadawcę w liście przewozowym informacji i oświadczeń, i przy tym stwierdzono:

1) iż, w składzie ładunku były przyjęte przedmioty, nie dopuszczone do przeniesienia przez granicę państwową, choćby w jednym z państw, na terytorium którego powinien być urzeczywistniony przewóz,
2) że był przyjęty do przewozu ładunek niebezpieczny z naruszeniem warunków jego przewozu,
3) przy załadunku ładunku przez nadawcę był przypuszczalnie przeładunek z wagonu ponad jego nośność,
4) zaniżony rozmiar należności przewozowych,
5) iż wynikły okoliczności, stwarzające stan zagrażający bezpieczeństwu ruchu.

Przedstawione w niniejszym paragrafie odszkodowania przewoźnik ma prawo wyegzekwować niezależnie od wynagrodzenia za możliwe straty i innych odszkodowań, zapłaconych przez nadawcę lub odbiorcę w związku z warunkami obecnej umowy.

W art. 17 nowej umowy SMGS – **Deklaracja wartości ładunku** – po uzgodnieniu między przewoźnikiem i nadawcą przewóz ładunku może się dokonywać z deklaracją wartości ładunku. Przewoźnik ma prawo zażądać dodatkowej opłaty za deklarację wartości ładunku.

W nowym tekście art. 18 – **Tara, opakowanie i cechowanie** – ładunki, niezbędne dla tary i opakowania dla ochrony ich od utraty, szkody, zepsucia lub obniżenia jakości przy przewozie, dla zabezpieczenia przed uszkodzeniem, zanieczyszczeniem środków transportowych lub innych ładunków, a także dla uniknięcia w naniesieniu szkody zdrowia ludzi, świata zwierząt, środowiska i infrastruktury kolejowej powinny pokazać przy przewozie w tarze lub opakowaniu, zapewniając te potrzeby.

Nadawca zobowiązany jest zapewnić prawidłowość cechowania, naklejek lub tagów, naniesionych na liczbę ładunku lub do nich przytwierdzonych, a także naklejek, nało-

żonych na wagony, jednostki transportowe ИТЕ i środki samochodowe ATC. Jeśli przy powierzchownym oglądzie tary (opakowania) przy przewozie ładunku będą zauważone braki, które powodują obawy niemożliwości przeładunku, utraty, braku, uszkodzenia (zepsucie) ładunku lub środków transportowych, przewoźnik odmawia przyjęcia ładunku do przewozu lub przyjmuje go do przewozu na specjalnych umownych warunkach.

Nadawca ponosi odpowiedzialność za następstwa braku lub niezadowalającego sprawdzenia tary lub opakowania, a także za następstwa braku lub nieprawidłowości cechowania, naklejek lub tagów, w szczególności powinien wynagrodzić przewoźnikowi spowodowany wskutek tego ubytek.

Kolejnym jest przepis art. 19 – **Załadunek ładunku i określenie jego masy**. Załadunek wagonu powinna przeprowadzić osoba za pośrednictwem sprawnego technicznie sprzętu, odpowiedniego dla przewozu danego ładunku i możliwości oczyszczenia wagonu. Krajowym prawem kraju nadawcy określa się, czyim obowiązkiem powinien zostać dokonany naładunek ładunku na wagon – przez przewoźnika lub przez nadawcę. Załadunek ładunku do jednostki transportowej ИТЕ i środków samochodowych ATC dokonuje nadawca.

Osoba, prowadząca naładunek ponosi odpowiedzialność za określenie przydatności wagonów dla przewozu konkretnego ładunku, za przestrzeganie technicznych wymogów dla rozmieszczenia i mocowania ładunków w wagonach, jednostkach transportowych ИТЕ i środkach samochodowych ATC, a także za wszystkie następstwa wadliwego załadunku. Jeśli w liście przewozowym brak jest informacji o tym, kto dokonuje załadunku ładunku, to rozumie się, że został on załadowany przez nadawcę. Określenie masy ładunku dokonuje się odpowiednio z Przepisami przewozów ładunków.

Tekst – **Plombowanie** – to art. 20 nowego prawa przewozowego SMGS. Dla plombowania powinny być zastosowane plomby i blokady, których nie sposób bez ich uszkodzenia zdjąć. Plomby powinny być nałożone w taki sposób, żeby wykluczyć możliwości dostępu do ładunku bez ich uszkodzenia. Zapotrzebowanie na plomby i znaki na nich ustanawia się w Przepisach przewozów ładunków. Plomby w dobrym stanie nałożone na wagony, jednostki transportowe ИТЕ lub środki samochodowe ATC w krajach, w których nie stosuje się umowy, przyrównuje się z plombami nałożonymi w związku z obecną umową.

W art. 21 nowej umowy SMGS – **Przyjęcie ładunku do przewozu** – następuje nadanie przez nadawcę, który ją urzeczywistnia z umownym przewoźnikiem.

W kolejnym art. 22 prawa przewozowego – **Wykonanie formalności administracyjnych** – nadawca załącza do listu przewozowego dokumenty towarzyszące, konieczne dla wypełnienia celnych i innych administracyj--nych formalności na wszystkich drogach przewozu ładunku. Te dokumenty powinny odnosić się tylko do tych ładunków, które dotyczą tego listu przewozowego. Jeśli nadawca nie dołącza do listu przewozowego dokument niekonieczny dla wypełnienia formalności administracyjnych, a skieruje odpowiedniemu organowi kontroli administracyjnych, to wnosi informację w tym liście przewozowym.

Przewoźnik nie jest zobowiązany sprawdzać wystarczająco dokumentów towarzyszących, załączonych przez nadawcę do listu przewozowego. Nadawca ponosi odpowiedzialność przed przewoźnikiem za następstwa, powstające w rezultacie braku, niedostateczności lub nieprawidłowego traktowania dokumentów towarzyszących. Załączone dokumenty przez nadawcę do listu przewozowego, powinny być wskazane w liście przewozowym. Jeśli nadawca nie wypełnił polecenia obecnego paragrafu, to umowny przewoźnik powinien odmówić przyjęcia ładunku do przewozu.

W przypadku przewozu lub wydania ładunku przewoźnik zatrzymuje ładunek, skutkiem tego, że nadawca nie przedstawił koniecznych dokumentów towarzyszących lub dokumenty, przedstawione i wskazane w liście przewozowym okazują się niedostateczne lub nieprawidłowe. Przewoźnikowi opłaca się wynikające w związku z tym dodatkowe przewoźne, pokrywające opłaty oraz wydatki, a także odszkodowania, przewidziane prawem, w porządku niniejszej umowy.

Otwarcie wagonu, jednostki transportowej ИТЕ lub środków samochodowych ATC dla przeprowadzenia granicznej, celnej, sanitarnej, weterynaryjnej, fitosanitarnej i innych rodzajów kontroli jest załatwienie tych formalności przez przewoźnika aktem jawnym. Plomby organów celnych lub przewoźnika, nałożone po kontroli pogranicznika, funkcjonariusza celnego, sanitarnego, weterynaryjnego, fitosanitarnego lub innego rodzaju kontroli przyrównuje się do początkowego nałożenia plomby.

W art. 23 prawa przewozowego – **Sprawdzenie ładunku** – przewoźnik ma prawo skontrolować, czy przestrzeganie tylko przez nadawcę warunków przewozu i odpowiadających, czy podanie informacji wskazanych przez nadawcę w liście przewozowym jest prawidłowe. Sprawdzenia dokonuje się w porządku ustanowionym w prawie krajowym. Jeśli przez nadawcę nie są przestrzegane warunki przewozu lub nadania, lub nie odpowiadają one informacjom, wskazanym przez nadawcę w liście przewozowym, to zgodnie z umową, przewoźnikowi powinny być zwrócone odszkodowania i wszystkie wydatki, związane ze sprawdzeniem i potwierdzone właściwymi dokumentami.

W prawie przewozowym jest art. 24 – **Termin dostawy ładunku** – nowej umowy SMGS. Jeśli między nadawcą i przewoźnikiem nie uzgodniono inaczej, termin dostawy na całą drogę przewozu ładunku nie powinien przewyższać terminu, ustalonego, wynikającego z normy, ustanowionej w tym artykule.

Termin dostawy ładunku określa się wychodząc z następujących norm:

-- dla przewozu kontenerów – 1 dobę na każde rozpoczęte 150 km,
-- dla pozostałych ładunków – 1 dobę na każde rozpoczęte 200 km.

Dla ładunków, wymagających ograniczenia prędkości ze względu na swoją techniczną charakterystykę, przekraczających skrajnię ładunkową i przewożonych w specjalnych pociągach z oddzielną lokomotywą, termin dostawy ustala się przez przewoźnika. Dla ładunków, przewożonych w bezpośredniej komunikacji kolejowo – promowej, termin przewozu na odcinku wodnym drogi przewozu ustala przewoźnik, realizujący przewóz na danym odcinku drogi przewozu.

Termin dostawy ładunku zwiększa się o 1 dobę na operację, związaną z nadaniem ładunku do przewozu. Termin dostawy zwiększa się o 2 doby:

-- na każdy przeładunek ładunku do wagonów drugiej szerokości toru,
-- na każdą zmianę osi wagonów, ładunku na swoich osiach na wózki drugiej szerokości toru,
-- przy przewozie ładunku w bezpośredniej komunikacji kolejowo – promowej.

Termin dostawy ładunku ulega na cały czas zatrzymania w drodze, co wynika z przyczyn niezależnych od przewoźnika.

Bieg terminu dostawy ładunku zaczyna się o godzinie 0.00 następnego dnia, po dniu podjęcia umowy przewozu i dobiega końca w momencie przekazania odbiorcy zawiadomienia o przybyciu ładunku, przy czym niepełne doby liczy się za pełne. W przypadkach podziału ładunku w drodze przewozu termin dostawy liczy się w tej części ładunku, która przybyła za listem przewozowym.

Termin dostawy uważa się za zachowany, jeśli ładunek przybył na stację przeznaczenia do upływu terminu dostawy i przewoźnik zawiadamia odbiorcę o przybyciu ładunku i możliwości przekazania ładunku do rozporządzenia odbiorcy. Porządek zawiadomienia odbiorcy określa prawo krajowe, funkcjonujące w miejscu wydania ładunku.

Tekst art. 25 – **Zmiana umowy przewozu** – prawa przewozowego nowej umowy SMGS. Prawo przewozowe udziela wskazówki przewoźnikowi w stosunku do ładunku, jak w takim sposobem zmienić umowę przewozu w posiadaniu nadawcy, a także odbiorcy. Nadawca zwraca się do przewoźnika umownego, a odbiorca – do przewoźnika, wydającego ładunek.

Nadawca może dokonać następujących zmian umowy przewozu:
1) zmienić stację przeznaczenia ładunku,
2) zmienić odbiorcę ładunku.

Odbiorca ładunku może dokonać następujących zmian umowy przewozu tylko w granicach kraju przeznaczenia:
1) zmienić stację przeznaczenia ładunku,
2) zmienić odbiorcę ładunku.

Odbiorca może dokonać zmiany umowy przewozu zgodnie z warunkami obecnej umowy tylko dopóki ładunek znajduje się na wejściowej stacji granicznej kraju przeznaczenia. Jeśli ładunek już minął wejściową stację graniczną kraju przeznaczenia, zmiana umowy przewozu przez odbiorcę dokonuje się zgodnie z prawem krajowym, funkcjonującym w kraju przeznaczenia.

Nie dopuszcza się zmiany umowy przewozu, którą przeprowadza się poprzez dzielenie ładunku. Prawo nadawcy do zmiany umowy przewozu zawiesza się z momentem wydania listu przewozowego odbiorcy, jeśli przewoźnik już posiada pisemne zawiadomienie odbiorcy o zmianie umowy przewozu.

Z chwilą zmiany umowy przewozu przez odbiorcę na niego rozszerzają się obowiązki nadawcy w zakresie zmiany umowy przewozu. Nadawca nie odpowiada za następstwa zmiany umowy przewozu, wynikające z pisemnego wyjaśnienia odbiorcy.

Przewoźnik ma prawo odmowy wykonania zmiany umowy przewozu lub wstrzymania realizacji tej zmiany tylko w przypadkach, jeśli:
1) to niewykonalne dla przewoźnika w momencie otrzymania zawiadomienia o zmianie umowy przewozu,
2) może to spowodować trudności eksploatacyjne drogi kolejowej,
3) przy zmianie stacji przeznaczenia wartość ładunku nie pokrywa wszystkich przypuszczalnych wydatków przy przewozie do nowej stacji przeznaczenia, oprócz przypadków, kiedy sumę tych wydatków wnosi się niezwłocznie lub gwarantuje ją opłata,
4) przy zmianie stacji przeznaczenia zmieniają się wskazani w liście przewozowym przewoźnicy i nowi przewoźnicy nie uzgodnili przewozu.

Przewoźnik ma prawo żądać dodatkowych opłat przewozowych, wypłat i rozchodów, wynikających z dokonywanej zmiany umowy przewozu.

W nowym tekście art. 26 umowy SMGS – **Wydanie ładunku** – po przybyciu ładunku na stację przeznaczenia przewoźnik obowiązany jest wydać list przewozowy i ładunek odbiorcy, a odbiorca powinien przyjąć ten ładunek i list przewozowy. Odbiorca może odmówić przyjęcia ładunku jedynie w tych przypadkach, kiedy jakość ładunku z winy przewoźnika zmieniła się na tyle, że wyłącza możliwość częściowego lub pełnego użytkowania, zgodnego z jego pierwotnym przeznaczeniem. Wydanie listu przewozowego i ładunku dokonuje się po uprzedniej zapłacie przez odbiorcę przewoźnikowi wszystkich doliczonych przewozowych płatności, jeśli umową między nimi nie przewidziano inaczej. Odbiorca jest obowiązany opłacić należności przewozowe za cały ładunek, wskazany w liście przewozowym, także jeśli część wskazanego w liście przewozowym ładunku brakuje.

W przypadku kiedy ładunek wyładowany jest przez odbiorcę, przewoźnik jest obowiązany uczestniczyć w sprawdzeniu liczby sztuk, stanu towaru lub masy ładunku, jeśli:
1) ładunek przybył do stacji przeznaczenia z oznakami, świadczącymi o możliwości dostępu do ładunku, znajdującego się w wagonie, jednostce transportowej ИТЕ lub środkach samochodowych ATC z nienaruszonymi plombami nadawcy lub znakami, których stosowanie wskazano w liście przewozowym,
2) ładunek przybył do stacji przeznaczenia w wagonie, jednostce transportowej ИТЕ lub środkami transportowymi ATC z utrąconymi plombami, z uszkodzonymi plombami lub z plombami i znakami, które nie są współmierne ze wskazanymi w liście przewozowym; przy tym przewoźnik ma prawo odmówić uczestnictwa w sprawdzaniu ładunku, jeśli zachowana była jedna nieuszkodzona plomba nadawcy, wyłączająca dostęp do ładunku, zgodnie ze wskazaniami w liście przewozowym,
3) ładunek, który był przewożony na otwartym taborze kolejowym ma oznaki braku, uszkodzenia (zepsucia), które można dostrzec gołym okiem,
4) łatwo psujące się ładunki przybyły z naruszeniem terminu dostawy,
5) przez przewoźników nie został zachowany reżim temperatury przewozu w obsługujących je wagonach chłodniach,
6) ładunek naładowany został przez przewoźnika.

Przy zwrocie wagonu, kontenera przewoźnikowi po wyładowaniu ładunku, odbiorca jest obowiązany zwrócić je przewoźnikowi w stanie czystym.

W tekście nowego art. 27 – **Domniemanie o utracie ładunku** – umowy SMGS zakłada się domniemanie utraty ładunku lub jego części. Jeśli w ciągu 10 dni po upływie terminu dostawy ładunku nie będzie on wydany odbiorcy, nadawca lub odbiorca ma prawo dać oświadczenie o poszukiwaniu ładunku, odpowiednio, przewoźnikowi umownemu lub przewoźnikowi, wydającemu ładunek. Oświadczenie o poszukiwaniu ładunku nie stanowi przedstawienia roszczeń za utracony ładunek. Ładunek uważa się za utracony, gdy w okresie 30 dni po upływie terminu dostawy nie został wydany odbiorcy.

W razie przybycia ładunku do stacji przeznaczenia po upływie 30 dni, po terminie dostawy, przewoźnik powinien przedstawić ten fakt do wiadomości odbiorcy. Odbiorca jest zobowiązany przyjąć ładunek, jeśli przybył on nie później niż 6 miesięcy, po upływie terminu dostawy i zwrócić przewoźnikowi sumy, które

zapłacił jemu w charakterze odszkodowania za utratę ładunku, zwrotu opłat przewozowych i innych wydatków w przewozie ładunku.

Jeśli odszkodowanie zostało wypłacone nadawcy, wówczas kwotę odszkodowania jest on zobowiązany zwrócić przewoźnikowi. Przy zwrocie zachowuje się prawo wniesienia powództwa przeciwko przewoźnikowi, o zapłatę odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy ładunku, a także odszkodowania za utratę, masy, uszkodzenie, zepsucie ładunku lub obniżenie jego jakości.

W kolejnym art. 28 – **Przeszkody w przewozie i wydaniu ładunku** – nowej umowy SMGS zakłada się 2 przypadki przeszkód w przewozie oraz wydaniu ładunku. Jeśli powstanie przeszkoda w przewozie ładunku z przyczyn niezależnych od przewoźnika, to on musi rozstrzygnąć, czy zapytać nadawcę lub dokonać przewozu ładunku do stacji przeznaczenia ze zmianą pierwotnej drogi przewozu. W razie gdy przewoźnik z niezależnych od niego przyczyn nie może dokonać przewozu ładunku ze zmianą pierwotnej drogi przewozu, kontynuować przewóz lub wydać ładunek odbiorcy, bezzwłocznie zasięga on informacji od nadawcy.

Jeśli w ciągu ośmiu dób po skierowaniu zapytania do nadawcy, a w odniesieniu do łatwo psujących się ładunków – w ciągu trzech dób, a zwierzęcych – w ciągu dwóch dób nie nadejdzie wskazówka lub przewoźnik uzyska niewykonalne wskazówki od nadawcy o postępowaniu z ładunkiem, to przewoźnik ma prawo zadysponowania ładunkiem. Przewoźnik posiada prawo rozporządzania ładunkiem bez zachowania ustanowionych wyżej terminów aktualnych czasów, jeśli stan ładunku wymaga realizacji nie cierpiących zwłoki przedsięwzięć.

Jeśli nadawca w liście przewozowym udzielił wskazówki, o tym, jak postąpić z ładunkiem w przypadku zaistnienia przeszkód w przewozie i wydaniu ładunku, przewoźnik postępuje z ładunkiem zgodnie z tymi wskazówkami nadawcy. Gdy przewoźnik postanawia, że wypełnienie tych wskazówek jest niemożliwe, kieruje on się postanowieniami niniejszego artykułu.

Jeśli przeszkody w przewozie ładunku lub w jego wydaniu wynikły z przyczyn niezależnych od przewoźnika, to należy się jemu zapłata uzupełniających należności przewozowych i wydatków, poniesionych w związku z odszkodowaniem, a także odszkodowania, jeśli jest to przewidziane w prawie krajowym.

W następnym art. 29 – **Protokół handlowy** – wskazano w jakich przypadkach sporządza się protokół SMGS. Przewoźnik formułuje protokół handlowy, jeśli przy sprawdzeniu ładunku w czasie jego przewozu lub wydaniu, stwierdza:

1) niezgodność nazwy ładunku, jego masy lub ilości sztuk ładunku, wskazanych w liście przewozowym;
2) niezgodność cechowania na sztukach ładunku, wskazanych w liście przewozowym o cechach sztuk ładunku, stacji i kolei przeznaczenia, odbiorcy, ilości sztuk ładunku,
3) uszkodzenie, psucie się ładunku,
4) brak listu przewozowego lub oddzielnych jego arkuszy dla danego ładunku lub ładunku dla danego listu przewozowego.

Protokół handlowy sporządza się tylko wtedy, gdy wyżej wymienione nieprawidłowości mogły powstać wyłącznie w czasie od przyjęcia ładunku do przewozu aż do jego wydania.

Jeśli krajowe prawo kraju przeznaczenia ładunku dopuszcza sporządzenie protokółu handlowego po wydaniu ładunku odbiorcy, to odbiorca posiada prawo zwrócenia się do przewoźnika, wydającego ładunek o sporządzenie protokółu handlowego po wydaniu ładunku oraz podanie przyczyn, uniemożliwiających zewnętrzne oględziny, które przy wydaniu ładunku były niemożliwe. Takie zwrócenie się do przewoźnika, wydającego ładunek powinno być zrealizowane przez odbiorcę natychmiast po ustaleniu braku, niedoboru, uszkodzenia, psucia się ładunku i nie później niż w trzy doby po upływie wydania ładunku.

W tekście kolejnego art. 30 – **Obliczanie należności przewozowych** – stwierdza się, iż należności przewozowe ustala się według taryf, stosowanych przez przewoźników, urzeczywistniających przewóz. Należności te ustala się oddzielnie dla każdego uczestniczącego w przewozie przewoźnika, za odległości przewozu i w walucie, określonych w związku ze stosowanymi taryfami dla danego przewozu w komunikacji międzynarodowej. Należności przewozowe za odcinek drogi wodnej wylicza się zgodnie z zastosowanymi taryfami dla danego przewozu.

Należności przewozowe ustala się według taryf, funkcjonujących w dzień zawarcia umowy przewozu.

Przy ujawnieniu wagonu, załadowanego ponad jego nośność lub z przekroczeniem dopuszczalnego statystycznego naładunku pary kół wagonu na szyny, opłaty przewozowe za przewóz nadwyżki masy ładunku, wyładowanego w oddzielny wagon, ustala się jak za samodzielne nadanie według taryf, obowiązujących w dzień wykrycia.

W razie ujawnienia nieprawidłowości, niedokładnych lub niepełnych informacji w liście przewozowym przewoźnik ujawnia te niezgodności i kolejni przewoźnicy obliczają należności przewozowe dla rzeczywiście przewożonego ładunku. Jeśli przy powstaniu przeszkody w przewozie ładunku z przyczyn niezależnych od przewoźnika została zmieniona droga przewozu ładunku, należności przewozowe ustala się za przewóz według zmienionej drogi przewozu. W razie przeładunku z jednego wagonu na drodze przewozu z przyczyn niezależnych od przewoźnika, zachodzi potrzeba użycia dwóch lub więcej wagonów tej szerokości kolei, to należności przewozowe za ładunek, załadowany w każdym z tych wagonów, wylicza się oddzielnie jak za samodzielne nadanie.

Jeśli dla przeładunku wagonu na stacji stycznej kolei granicznej różnej szerokości toru z jednego wagonu jednej szerokości toru potrzeba dwóch lub więcej wagonów drugiej szerokości toru, przewoźnik ma prawo wyliczać należności przewozowe za przewóz ładunku, w każdym z tych wagonów, oddzielnie, jak za samodzielne nadanie.

Przy zmianie umowy przewozu wyliczenia należności przewozowych dokonuje się oddzielnie za odległości przewozu do stacji, na której była dokonana zmiana umowy przewozu i od tej stacji do nowej stacji przeznaczenia.

Następnym, nowym przepisem umowy SMGS jest art. 31 – **Zapłacenie należności przewozowych i odszkodowań**. Jeśli umową między uczestnikami przewozu nie przewidziano inaczej, wypłata należności przewozowych staje się obowiązkiem:

1) nadawcy – uczestniczącym w przewozie ładunku przewoźnikom, za wyłączeniem przewoźnika, wydającego ładunek, za realizację przewozu,
2) odbiorcy – przewoźnikowi, wydającemu ładunek, za całościowe wykonawstwo przewozu.

W stosunku do wypłaty odszkodowań, porządek nowego prawa przewozowego działa identycznie. Jeśli nadawca lub odbiorca speł-

nienie swoich obowiązków, przewidzianych powyżej zleca na trzecią osobę, to ta osoba powinna być wskazana przez nadawcę w liście przewozowym w charakterze płatnika i powinna mieć umowę z odpowiednim przewoźnikiem.

W razie nieprawidłowego ustalenia należności przewozowych niedobór należy zapłacić, a nadpłatę – zwrócić. Należności te i odszkodowania wypłaca się przewoźnikowi w porządku przewidzianym prawem krajowym. Przewoźnik ma prawo zażądać opłatę należności przewozowych od początku drogi przewozu.

Kolejnymi przepisami są art. 32 – 35 w których wskazano:

- dodatkowe wydatki, związane z przewozem ładunku – przewoźnikowi powinny być zwrócone wszystkie wydatki, związane z przewozem ładunku, nie przewidziane zastosowanymi taryfami i wywołane przyczynami, niezależnymi od przewoźnika. Wielkość wydatków ustala się na dzień ich powstania oddzielnie dla każdego nadania i potwierdza odpowiednimi dokumentami.
- obciążenia należnościami i pożyczki – są niedopuszczalne,
- prawo zatrzymania ładunku przez przewoźników – do otrzymania wszystkich należności, wynikających z umowy przewozu, przewoźnik ma prawo zatrzymać, znajdujący się w jego dyspozycji ładunek. Realizację prawa zatrzymania określa krajowe prawo kraju, w którym przewoźnik realizuje swoje prawo zatrzymania.
- rozliczenia między przewoźnikami – przewoźnik, który otrzymał lub powinien był otrzymać należące do innych uczestniczących w przewozie przewoźników należności przewozowe uzależnione umową przewozu, obowiązany jest zapłacić je wskazanym przewoźnikom. Rozliczenia między przewoźnikami, wynikające w rezultacie przyjęcia obecnej umowy, dokonują się w związku z umową o porządku rozliczeń, zawartych między przewoźnikami.

W przepisach prawa przewozowego jest nowy tekst art. 36 – **Roszczenia między przewoźnikami o zwrocie wypłaconych sum odszkodowania**. Przewoźnik, opłacający w przypadkach przewidzianych obecną umową i w związku z nim, odszkodowanie nadawcy lub odbiorcy ma prawo do przedstawienia regresyjnego roszczenia innym uczestniczącym w przewozie, przewoźnikom w związku z następującym stanem:

1) jeśli uszczerbek przewożonego ładunku wynika z winy jednego przewoźnika, to jest on wyłącznie za niego odpowiedzialnym,
2) jeśli uszczerbek nastąpił z winy niewielu przewoźników, uczestniczących w przewozie, to każdy z nich odpowiada tylko w tej części, w której spowodował szkodę,
3) jeśli nie może być wskazane, czy uszczerbek zaistniał z winy jednego lub kilku przewoźników, to przewoźnicy porozumiewają się o porządku rozdzielenia odpowiedzialności. W razie gdy przewoźnicy nie mogą porozumieć się o porządku rozdzielnia odpowiedzialności, odpowiedzialność między nimi rozdziela się proporcjonalnie do ilości kilometrów taryfowych, przebytych przy przewozie z każdym przewoźnikiem, za wyłączeniem tych, którzy udowodnią, że strata powstała nie z ich winy.

Przewoźnik, do którego przedstawiono regresywne żądanie o kompensacji zapłaconego odszkodowania, nie jest w prawie kwestionować prawidłowość zapłaty odszkodowania przewoźnikom, przedstawiającym to żądanie, jeśli odszkodowanie było określone na żądanie organów sądowych i jeśli przewoźnik, któremu przedstawiono regresywne żądanie, był zawczasu zawiadomiony o rozpatrzeniu spraw w organach sądowych. Żądanie o zwrocie wypłaconego, jako pretensje odszkodowania powinno być przedstawione w ciągu 75 dni, od dnia faktycznej zapłaty należnej kwoty, jako roszczenia. Zwrot odszkodowania, określony postanowieniem organów sądowych, powinien być przedstawiony w ciągu 75 dni, od dnia podjęcia tego postanowienia.

W następnym, nowym art. 37 SMGS – **Odpowiedzialność przewoźnika** - jest przedstawiony zakres odpowiedzialności przedmiotu wykonującego umowę przewozu. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność przed nadawcą lub odbiorcą, wypływającą wyłącznie z umowy przewozu, w porządku i w granicach, ustanowionych umową SMGS. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, brak, uszkodzenie, psucie ładunku od momentu przyjęcia ładunku do przewozu do momentu jego wydania. Okoliczności, będące podstawą dla powstania odpowiedzialności przewoźnika wynikają protokołu handlowego. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za przekroczenie terminu dostawy ładunku.

W przepisach prawa przewozowego jest tekst art. 38 dotyczący – **Osób, za działalność których odpowiadają strony umowy przewozu**. Strony umowy przewozu ponoszą odpowiedzialność za działania swoich pracowników i innych osób, świadczących usługi, z których oni korzystali dla wykonania umowy przewozu, kiedy ci pracownicy znajdowali się przy wykonaniu swoich obowiązków. Zarządca infrastruktury kolejowej rozpatrzy jakie osoby, z której usług przewoźnik, korzysta przy wypełnieniu umowy przewozu.

Granica odpowiedzialności przewoźnika, to następny art. 39 nowej umowy SMGS. Przewoźnik nie może przewyższać rozmiaru odszkodowania, podlegającego wypłacie przy utracie ładunku. Przewoźnik zwalnia się od odpowiedzialności za utratę, niedobór, uszkodzenie, zepsucie ładunku, jeśli m.in.:

1) wskutek okoliczności, którym przewoźnik nie mógł zapobiec i usunąć, które od niego nie zależały,
2) wskutek nieodpowiedniej jakości ładunku, tary i opakowania lub wskutek specyficznych przyrodniczych i fizycznych właściwości ładunku, tary i opakowania wywołujących ich uszkodzenie, zepsucie ładunku,
3) z winy nadawcy lub odbiorcy lub wskutek ich żądania, z powodów, za które nie można winą obciążyć przewoźnika,
4) wskutek braku przy ładunku tary lub opakowania, koniecznej dla jego przewozu,
5) wskutek tego, że nadawca przekazał do przewozu przedmioty pod niewłaściwą, niedokładną lub niepełną nazwą lub bez przestrzegania warunków obecnej umowy,
6) wskutek nienależytego wykonania lub nieodpowiedniego wykonania czynności celnych lub innych formalności administracyjnych przez nadawcę lub odbiorcę.

Przewoźnik, nie ponosi odpowiedzialności za niedobór, np.:

a) ładunku, przewożonego w tarze lub zawiązce, jeśli ładunek został wydany odbiorcy przy pełnej liczbie sztuk, w starannej tarze lub w obwiązaniu i przy braku powierzchownych cech dostępu do zawartości, które mogłyby okazać się przyczyną niedoboru ładunku,
b) ładunku, jeśli ładunek, załadowany przez nadawcę do wagonu, jednostki transpor-

towej ИТЕ lub środków samochodowych ATC został wydany odbiorcy w dobrym stanie z plombami nadawcy, a także bez oznak zewnętrznych dostępu do ładunku, które mogły być przyczyną niedoboru ładunku,

c) ładunku, przyjętego do przewozu na otwartym wagonie, jeśli ładunek przybył w dobrym stanie wagonu bez przeładunku na drodze przewozu i nie ma oznak, które świadczyły by o powstaniu niedoboru ładunku w czasie przewozu.

Przewoźnika zwalnia się od odpowiedzialności za przekroczenie terminu dostawy ładunku, jeśli było ono spowodowane, m.in.:

1) okolicznościami, którym przewoźnik nie mógł zapobiec i usunąć, a które od niego nie zależały,
2) niewykonaniem lub nieodpowiednim wykonaniem czynności celnych lub innych formalności administracyjnych przez nadawcę, odbiorcę lub upełnomocnionych osób.

W kolejnym tekście znajdują się art. 40 – 45 nowej umowy SMGS:

- domniemanie w przypadku modyfikacji reżimu prawnego regulowania umowy przewozu. Jeśli przy przewozie ładunku z kraju, w którym nie przyjęto obecnej umowy, po zmianie listu przewozowego, w związku ze zmianą reżimu prawnego regulowania umowy przewozu, stosownie do warunków tej umowy nie dostrzeżono uszkodzenia lub niedoboru ładunku, a przewoźnik przyjął nadanie bez uwag, to do dowodu przeciwnego przypuszcza się, że uszkodzenie, psucie ładunku lub niedobór ładunku nastąpiły w czasie wykonywania ostatniej części umowy przewozu.
- ciężar dowodu – o utracie, niedoborze lub uszkodzeniu ładunku, które nastąpiło wskutek różnych okoliczności, zasadniczo są one przedstawiane jako wina przewoźnika,
- rozmiar odszkodowania przy utracie lub niedoborze ładunku. W tych przypadkach, kiedy obecna umowa obowiązuje przewoźnika można wynagrodzić nadawcę lub odbiorcę za stratę, niedobór ładunku; rozmiar odszkodowania za stratę określa się pojęciem wartość ładunku.
- ograniczenie odpowiedzialności przy niedoborze masy ładunku. W stosunku do ładunków, które wskutek swoich właściwości narażone są na zmniejszenie swej masy przy przewozie, przewoźnik niezależnie od odległości przewozu ponosi odpowiedzialność tylko za tę część niedoboru, która przewyższała poniższe normy w procentach:
  - dwa procent od masy ładunków płynnych lub przekazanych do przewozu w stanie wilgotnym,
  - jeden procent od masy suchych ładunków.
- rozmiar odszkodowania przy uszkodzeniu ładunku. W tych przypadkach, kiedy umowa obowiązuje przewoźnika można wynagrodzić nadawcę lub odbiorcę za stratę ładunku; rozmiar odszkodowania za tę stratę powinien odpowiadać kwocie, o którą zmniejszyła się wartość ładunku,
- rozmiar odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy ładunku. Jeśli przewoźnik nie zachował terminu dostawy ładunku, przewoźnik wypłaca odszkodowanie za przekroczenie terminu dostawy w postaci odszkodowania. Rozmiar odszkodowania wynosi:
  - 6 procent przewoźnego przy przekroczeniu terminu dostawy nie więcej niż o jedną dziesiątą ogólnego terminu dostawy,
  - 18 procent przewoźnego przy przekroczeniu terminu dostawy o więcej niż o jedną dziesiątą, do nie więcej niż trzech dziesiątych ogólnego terminu dostawy,
  - 30 procent przewoźnego przy przekroczeniu terminu dostawy o więcej niż o trzy dziesiąte ogólnego terminu dostawy.

Przepisy prawa przewozowego zostały uzupełnione nowym tekstem art. 46 – **Reklamacje**. Prawo przedstawienia reklamacji przewoźnikowi przysługuje nadawcy i odbiorcy ładunku. Odstępstwa od prawa nie są dopuszczalne. Reklamacje przedstawia się w formie pisemnej, z odpowiednim uzasadnieniem i wskazaniem sumy odszkodowania. Roszczenia te są przedstawione przez:

- nadawcę – do przewoźnika umownego,
- odbiorcę – do przewoźnika, wydającego ładunek.

Reklamacje te przedstawia się po każdym nadaniu oddzielnie, za wyłączeniem:

1) reklamacji o zwrocie nadpłaty należności przewozowych,
2) zdarzenia, kiedy po kilku nadaniach został sporządzony protokół handlowy. W takich przypadkach reklamacje przedstawia się dla wszystkich odpraw, wskazanych w protokóle handlowym.

Roszczący pretensje reklamant obowiązany jest przedłożyć do reklamacji dokumenty, uzasadniające reklamację, wskazane w Przepisach przewozów ładunków, Załącznik 1 do SMGS. Przewoźnik obowiązany jest w ciągu 180 dni, od dnia otrzymania reklamacji ją rozpatrzeć, dać odpowiedź reklamantowi i przy pełnym lub częściowym przyznaniu reklamacji wypłacić określoną kwotę.

Kolejnym przepisem jest tekst art.47 – **Roszczenia z umowy przewozu. Podsądność**. Powództwo może być przedstawione tylko po wcześniejszym przedstawieniu odpowiedniej i temu przewoźnikowi, do którego była skierowana reklamacja. Prawo przedstawienia powództwa na podstawie umowy przynależy tej osobie, która ma prawo przedstawić reklamację przewoźnikowi. Prawo przedstawienia reklamacji i powództwa wynika z:

1) prawa o odszkodowaniu za niedobór, uszkodzenie, psucie ładunku, a także za przekroczenie terminu dostawy – od dnia wydania ładunku odbiorcy,
2) prawa o odszkodowaniu za utratę ładunku – po upływie 30 dni po upływie terminu dostawy,
3) prawa o zwrocie nadwyżki należności przewozowych – od dnia zapłaty tych należności,
4) dla pozostałych żądań – od dnia zaistnienia okoliczności, będących podstawą dla ich przedstawienia.

Powództwo przedstawia się odpowiedniemu organowi sądowemu, właściwemu dla miejsca znajdowania się pozwanego.

Przepisem następnym jest tekst art. 48 – **Okresy przedawnienia.** Powództwa do przewoźnika na podstawie obwiązującej umowy przedstawia się:

1) o przekroczeniu terminu dostawy ładunku – w ciągu 2 miesięcy,
2) przy pozostałych podstawach – w ciągu 9 miesięcy.

Powtórne przedstawienie reklamacji na tej podstawie nie przerywa biegu okresów przedawnienia. Luka okresów przedawnienia stanowi podstawę dla odrzucenia żądań.

W **rozdziale III** prawa przewozowego znajduje się tematyka **Użytkowania wagonu, nie przynależnego do przewoźnika, jako środka transportu** jest nim art. 49 – **Zastosowane prawo**. Jednocześnie z przyjęciem warunków aktualnego rozdziału przy przewozie wagonu posiadają zastosowanie, także inne warunku aktualnej umowy w części nie sprzecznej z warunkami obecnego roz-

działu. Umową między przewoźnikiem i posiadaczem wagonu mogą być ustalone odstępstwa od warunków umowy, regulującej warunki umowy przewozu wagonu. Te sytuacje mają wyższy priorytet w stosunku do warunków aktualnej umowy.

Następny tekst to art. 50 – **Przewóz wagonu**. Zawarcie umowy przewozu wagonu potwierdza się listem przewozowym. Na wagonie, przedstawionym do przewozu, powinny być naniesione znaki i napisy, ustanowione zarządzeniami, regulującymi dopuszczenie wagonu do obrotu w komunikacji międzynarodowej. Oznajmienie cenności przedstawionego do przewozu wagonu jako środka transportowego nie jest dopuszczalne.

Nadawca i odbiorca mogą przeprowadzić następujące zmiany umowy przewozu próżnego wagonu:
1) zmienić stację przeznaczenia wagonu,
2) zmienić odbiorcę wagonu.
Oświadczenie o śledztwie wagonu może podawać nadawca, odbiorca i posiadacz wagonu. Odbiorca postępuje z wydanym jemu wagonem zgodnie z umową przewozu wagonu, stosownie do wskazówek właściciela wagonu.

Kolejne przepisy są zawarte w tekstach art. 51 – 53 nowej umowy SMGS:

- odpowiedzialność przy utracie lub uszkodzeniu wagonu. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, uszkodzenie wagonu od momentu przyjęcia do przewozu do momentu jego wydania, jeśli nie wykaże, że szkoda zaistniała nie z jego winy. W przypadku utraty wagonu odszkodowanie, wypłacane przez przewoźnika ograniczono do wyskości ostatniej wartości wagonu, określonej z obrachunkiem jego zużycia na chwilę jego utraty. W razie uszkodzenia wagonu należne odszkodowanie wypłacane jest przez przewoźnika.
- odpowiedzialność za uszczerbek, spowodowany wagonem. Właściciel wagonu ponosi odpowiedzialność za uszczerbek, spowodowany wagonem, za wyłączeniem przypadków, które zaistniały z winy przewoźnika.
- reklamacje i powództwa o odszkodowanie za utratę lub uszkodzenie wagonu. Prawo przedstawienia reklamacji i powództwa do przewoźnika za utratę lub uszkodzenie wagonu należy do właściciela wagonu. Reklamację przedstawia się przewoźnikowi, któremu prowadzenie spraw wagonu znajdującego się w momencie jego uszkodzenia lub utraty. Wnioskujący o reklamację właściciel wagnou jest obowiązany załączyć do reklamacji dokumenty, uzasadniające reklamację.

W **rozdziale IV** zawierającym **Postanowienia końcowe** w art. 54 – **Instrukcja służbowa do Umowy**, zapisano, że stosunki między przewoźnikami reguluje Instrukcja służbowa do umowy SMGS. Instrukcja ta nie ma zastosowania przy regulacji kwestii prawnych stosunków wzajemnych między nadawcą i odbiorcą z jednej strony, i przewoźnikami – z drugiej strony.

Art. 55 zawiera – **Kierownictwo spraw**. Prowadzenie spraw dla obecnej umowy oraz instrukcji SMGS zleca się Komitetowi OSŻD, który realizuje swoją działalność na podstawie Statutu o OSŻD, Zasad procedury sesji Narady Ministrów i Regulaminu Komitetu OSŻD.

Natomiast art. 56 zawiera – **Zmiany, uzupełnienia i publikacja Umowy i Instrukcji służbowej do SMGS**. Obecna umowa i instrukcja służbowa do SMGS mogą być zmienione lub uzupełnione po wzajemnym uzgodnieniu stron drogą rozmów na odpowiedniej naradzie komisji OSŻD lub drogą wymiany pism przez Komitet OSŻD.

Przyjęte zmiany i uzupełnienia wchodzą w życie 1 lipca 2015 r., jeśli w ciągu 2 miesięcy po ich skierowaniu do wszystkich stron nie nastąpi sprzeciw od którejkolwiek strony. Opracowane przez odpowiednią komisję zmiany potwierdza Komitet OSŻD, a następnie przedstawia je sesji Narady Ministrów do wiadomości.

Opinie stron po zmianach i uzupełnieniach powinny być przedstawione Komitetowi OSŻD i jednocześnie wszystkim stronom nie później, jak za 2 miesiące przed zwołaniem narady odpowiedniej komisji. Przedstawienia Komitetowi OSŻD podniesione do rozpatrzenia tej komisji, powinny wysłać stronom nie później, jak za 1 miesiąc, do czasu zwołania komisji. Datę ogłoszenia zmian i uzupełnień oznajmia się Komitetowi OSŻD.

Kolejne uzupełnienia są zamieszczone w tekście art. 57 – 60:

- nabiera mocy prawnej – umowa SMGS weszła w życie z dniem 1 listopada 1951 r.
- przystąpienie do umowy SMGS – dołączenie nowych stron do aktualnej umowy SMGS, a także wyjście z tej umowy reguluje się Statutem OSŻD i Regulaminem Komitetu OSŻD.
- tekst umowy SMGS. Aktualne wydanie umowy sformułowane zostało w języku chińskim i rosyjskim. W przypadku rozbieżności rozstrzygający jest tekst w języku rosyjskim.
- okres działania umowy – aktualna umowa została zawarta na czas nieokreślony.

Czas wreszcie było zmienić ten akt prawny, który funkcjonował już wiele lat. Z dniem 1 lipca br. nastąpiła tak długo oczekiwana zmiana, bowiem oddzielono przewoźników od zarządców infrastruktury, w różnych krajach Eurazji.

Załącznik 1 do SMGS – **Przepisy przewozów ładunków:**

- rozdział I - **Przyjęcie ładunku do przewozu** - Ogólne zasady

Nadawca przedstawia ładunek do przewozu po wykonaniu przedumownego uzgodnienia przewozu. Wagony mogą być załadowane do wielkości ich nośności z uwzględnieniem dopuszczalnego statystycznego obciążenia w zależności od nacisku pary kół wagonu na szyny. Dopuszczalne statystyczne obciążenie w zależności od nacisku pary kół wagonu na szyny przy przewozie na liniach kolejowych jest zamieszczone w załączniku 5 - Kierownictwo informacyjne - do nowej umowy SMGS.

Przy przedstawieniu do przewozu ładunku, rozmieszczenie i umocowanie które dokonuje się z wykorzystaniem różnorodnego rodzaju umocowywania, nadawca przedstawia przewoźnikowi środki wieloobrotowe mocowania. Po załadowaniu ładunku przewoźnik lub nadawca, w zależności od tego, kto dokonał naładunku oczyszcza po załadowaniu ładunkiem zewnętrzną część pudła wagonu, pozostałe części wagonu i napisy na wagonie. Oryginał listu przewozowego wraz z przystawionym kalendarzowym stemplem i wydany na jego podstawie nadawcy przez przewoźnika - duplikat listu przewozowego, jako dokumentu zawarcia umowy przewozu SMGS.

- Wysłanie ładunku

Ładunek za jednym listem przewozowym przyjmuje się do przewozu, od jednego nadawcy na jednej stacji nadania na adres jednego odbiorcy, na jednej stacji przeznaczenia.

W charakterze jednej wysyłki SMGS przyjmuje się:

- ładunek, załadowany do wagonu (połączonych wagonów), jeśli dla przedstawionego do przewozu ładunku potrzeba oddzielnego wagonu lub łączy ze sobą dwa lub

więcej wagonów (połączonych wagonów),
- ładunek, załadowany do jednostki transportowej ИТЕ i środków samochodowych ATC lub w stanie próżnym,
- ładunek na swoich osiach (tabor kolejowy, dźwigi kolejowe, drogowe i budowlane maszyny toczące się na torze kolejowym, itp.).

Po uzgodnieniu między nadawcą i przewoźnikiem może odbyć się przewóz za jednym listem przewozowym, od jednego nadawcy z jednej stacji nadania na adres jednego odbiorcy na jednej stacji przeznaczenia, m.in. ładunek jednolitego rodzaju, przewożony w dwóch lub więcej wagonach (oprócz wagonów łączonych).

Jednym listem przewozowym SMGS może być objęty przewóz:
- ładunek w niewielkich ilościach kontenerów lub kontenerów próżnych, załadowanych przez jednego nadawcę na jeden wagon i pochodzących z jednej stacji nadania do jednej stacji przeznaczenia na adres jednego odbiorcy bez przeładunku i przestawienia osi na drodze przewozu,
- ładunek w niewielkiej liczbie kontenerów lub próżnych kontenerów, niezależnie od potrzebnej ilości wagonów, od jednego nadawcy z jednej stacji nadania na jedną stację przeznaczenia na adres jednego odbiorcy, jeśli to uzgodniono przez nadawcę i przewoźnika.

– rozdział II – **List przewozowy** – Ogólne zasady

Przewozy ładunków są dokonywane za listami przewozowymi jednego wzoru w postaci wskazanej w załączniku 1 do przepisów SMGS. List przewozowy sporządzony przez nadawcę przedstawia się przewoźnikowi umownemu. Rubryki listu przewozowego wypełniane są przez nadawcę i przewoźnika, odpowiednio z poleceniami obecnych przepisów.

List przewozowy SMGS stanowi kompleksowy dokument, składający się z sześciu ponumerowanych arkuszy i niezbędnej liczby egzemplarzy listów przewozowych, części „Ceduła przewozowa (dodatkowy egzemplarz)".

Arkusz listu przewozowego „Ceduła przewozowa (dodatkowy egzemplarz)" sporządzona jest w ilości, odpowiadającej liczbie przewoźników, uczestniczących w przewozie (oprócz przewoźnika, wydającego ładunek odbiorcy). Konieczność nadania form prawnych arkuszom listu przewozowego „Ceduła przewozowa (dodatkowy egzemplarz)" jest oczywista dla przewoźnika umownego.

Na stacji nadania poprawienie informacji, wniesionych do listu przewozowego SMGS dokonuje się przez nadawcę oraz przewoźników drogą przekreśleń i wniesienia nowych danych. Przy tym każdy z nich poprawia te informacje, które on wniósł do listu przewozowego. Nadawca może uczynić poprawki nie więcej niż w jednej rubryce lub w dwóch wzajemnie łączących się rubrykach, a w rubryce „Oświadczenia nadawcy" dodać uwagę „Wprowadzono poprawki do rubryki …". Przewoźnik swoje poprawki poświadcza stemplem.

Przewoźnik, wnosi przewidywane obecnymi przepisami zmiany i dopełnienia do wiadomości do listu przewozowego, co poświadcza stemplem.

Przy braku miejsca dla zapisywania w odpowiadających rubrykach listu przewozowego informacje te wnosi się w każdej rubryce do dodatkowego arkusza, w ilości egzemplarzy, która odpowiada ilości arkuszy listu przewozowego i przymocowuje się do każdego listu przewozowego. Dodatkowe arkusze powinny być takiego rozmiaru jak list przewozowy. W odpowiednich rubrykach listu przewozowego nanosi się uwagę: „Dane patrz w dodatkowym arkuszu". Ilość umocowanych do każdego arkusza listu przewozowego dodatkowych arkuszy wskazuje się w liście przewozowym przez nadawcę – w rubryce „Oświadczenia nadawcy", a przewoźnicy - w rubryce „Uwagi przewoźnika".

Przy przewozie ładunku w dwóch lub więcej wagonach za jednym listem przewozowym nadawca sporządza „Cedułę wagono-

Arkusz nr	Nazwa arkusza	Odbiorca arkusza	Przeznaczenie arkusza
1	Oryginał listu przewozowego	Odbiorca	Towarzyszy ładunkowi do stacji przeznaczenia
2	Ceduła przewozowa	Przewoźnik, wydający ładunek odbiorcy	Towarzyszy ładunkowi do stacji przeznaczenia
3	Arkusz wydania ładunku	Przewoźnik, wydający ładunek odbiorcy	Towarzyszy ładunkowi do stacji przeznaczenia
4	Duplikat listu przewozowego	Nadawca	Wydaje się nadawcy po zawarciu umowy przewozu
5	Arkusz przyjęcia ładunku	Przewoźnik umowny	Zostaje u przewoźnika umownego
6	Arkusz zawiadomienia o przybyciu ładunku	Odbiorca	Towarzyszy ładunkowi do stacji przeznaczenia
Bez numeru	Ceduła przewozowa (dodatkowy egzemplarz)	Przewoźnicy	Przeznaczony dla przewoźników na drodze przewozu ładunku (oprócz przewoźnika, wydającego ładunek odbiorcy)

wą", według wzoru ustalonego w załączniku 2 do przepisów SMGS. Natomiast przy przewozie niewielkiej liczby kontenerów odprawionych za jednym listem nadawca sporządza „Cedułę kontenerów", wzoru ustalonego w załączniku 3 do niniejszych Przepisów. Numeracja rubryk „Ceduły wagonów" i „Ceduły kontenerów" odpowiada numeracji rubryk listu przewozowego.

Przy przeładunku ładunku z wagonów jednej szerokości toru do wagonów drugiej szerokości toru, przewożonego w dwóch lub więcej wagonach za jednym listem przewoźnik sporządza nową „Cedułę wagonów", dołącza po jednym egzemplarzu do każdego arkusza listu przewozowego, która także towarzyszy z listem przewozowym do stacji przeznaczenia. W górnej części dodatkowego arkusza „Ceduła wagonów" i „Ceduła kontenerów" wskazuje się numer nadania, wszystkie one są podpisywane przez nadawcę lub przewoźnika, w zależności od tego, kto je wpisał.

Dodatkowe arkusze, „Ceduła wagonów" i „Ceduła kontenerów" stanowi nieodłączną część listu przewozowego.

Formularz listu przewozowego, a także dodatkowe arkusze, „Ceduła wagonów" i „Ceduła kontenerów" są formatu A 4 i drukuje się je czcionką koloru czarnego na białym papierze. Przy nadruku formularzy listów przewozowych, jako środek ochrony, dopuszcza się przyjęcie papieru z wodnymi znakami, mikroczcionką i hologramami. Wskazane środki ochrony nie powinny utrudniać sporządzania listów przewozowych lub ich odczytania.

Informacje, wniesione w liście przewozowym, dodatkowe arkusze, „Cedułę wagonów" i „Cedułę kontenerów" wypełnia się lub stempluje się czarnym kolorem lub nanosi się w rodzaju odcisku stempla. Nałożone stemple powinny mieć czytelne odciski stempla. Towarzyszące dokumenty, dołączane przez nadawcę do listu przewozowego SMGS powinny być tak przymocowane do listu przewozowego, żeby nie mogły się rozdzielić w drodze przewozu.

- rozdział VIII – **Wydanie ładunków**

Przewoźnik z zgodnie z porządkiem ustanowionym w prawie krajowym, powiadamia odbiorcę o przybyciu ładunku do stacji przeznaczenia.

- Kolejność wydania ładunku

Przewoźnik wydaje odbiorcy przeznaczone dla niego arkusze listu przewozowego SMGS i dołączone do listu przewozowego dokumenty towarzyszące, a odbiorca w rubryce „Wydanie ładunku" przystawia datę, podpis i inne informacje w związku z prawem krajowym kraju przeznaczenia ładunku. Faktycznego wydania ładunku się dokonuje po załatwieniu formalności wydania ładunku w liście przewozowym, jeśli umową między odbiorcą i przewoźnikiem nie przewidziano inaczej, i poświadcza się podpisami przewoźnika i odbiorcy w dokumencie, ustanowionym prawem krajowym, funkcjonującym w kraju wydania ładunku.

Jeśli część ładunku z listem przewozowym przybyła do stacji przeznaczenia wcześniej, po czym dosłano część ładunku, to przewoźnik na nie przybyłą część ładunku sporządza **protokół handlowy**. Przy wydaniu dosłanej części ładunku, przybyłej później, odbiorca przedstawia przewoźnikowi list przewozowy i protokół handlowy. Przewoźnik w rubryce „Uwagi przewoźnika" arkusza 6 listu przewozowego sporządza uwagę „Dosłana część ładunku wydana", stwierdzając to odciskiem stempla kalendarzowego i zwraca list przewozowy odbiorcy. Protokół handlowy pozostaje u przewoźnika i w nim czyni uwagę o wydaniu dosłanej części ładunku, wskazując datę wydania.

Ładunek, załadowany przez nadawcę do kontenera, przewoźnik przekazuje, a odbiorca przyjmuje, dokonując:

a) oględziny z zewnątrz w celu oceny stanu kontenera, luków i drzwi, stanu plomb, stosowności znaków na plombach, wskazanych liście przewozowym, jeśli:
   - wielkie kontenery przyjęte przez przewoźnika od nadawcy załadowane były na platformę drzwiami na zewnątrz,
   - kontenery na stacji nadania są załadowane na wagon przez przewoźnika,
   - kontenery na stacji przeznaczenia zostały wyładowane z wagonu przez przewoźnika,
   - kontenery były przewożone z przeładunkiem na drugi wagon lub z przestawieniem na osi innego wagonu, przez przewoźnika na drodze przewozu.

b) oględziny z zewnątrz przeprowadzonych w widocznych częściach kontenerów, jeśli:
   - średnio tonażowe kontenery przyjęto przez przewoźników od nadawcy załadowane do wagonu, przewiezione bez przeładowania lub przestawiania przez przewoźników i podlegają wyładunkowi z wagonu odbiorcy,
   - wielkie kontenery przyjęte przez przewoźnika od nadawcy załadowane do wagonu platformy drzwiami wewnątrz lub do wagonu węglarki, przewiezione bez przeładunku lub przestawienia przez przewoźnika i podlegają wyładunkowi z wagonu przez odbiorcę.

Ładunek, przewożony luzem lub nasypem w wagonach odkrytych, przewoźnik przekazuje a odbiorca przyjmuje sprawdzając równomierność powierzchni ładunku i brak zagłębień w ładunku. Ładunek, przewieziony z towarzyszeniem przewodnika, przewoźnik przekazuje odbiorcy bez sprawdzania jakości rzeczy, masy, stanu ładunku i obecności plomb. Ładunek SMGS na swoich osiach, przewożony bez przewodnika, przewoźnik przekazuje, a odbiorca przyjmuje dokonując jego zewnętrznego przeglądu.

Przybory należące do nadawcy, przewożone urządzenia, przewoźnik przekazuje odbiorcy razem z ładunkiem.

Załącznik 4 do SMGS – **Przepisy przewozu wagonu, nie przynależącego do przewoźnika, jako środka transportu:**

- Ogólne zasady

W obecnych przepisach przyjmuje się, że jeśli między przewoźnikiem i właścicielem wagonu jest brak innych umów, to przewozu próżnego wagonu dokonuje się za listem przewozowym, formą, której porządek i zapełnienia ustanowiony jest w załączniku 1 - Przepisów przewozów ładunków - do SMGS. Przy przewozie wagonu z ładunkiem na ładunek i wagon wymagany jest jeden list przewozowy.

Jeśli wagon posiada oprzyrządowanie, które koniecznie musi być obsługiwane na drodze przewozu, to obsługę tego urządzenia zapewnia nadawca. Gdy wagon dla przewozu ładunku pozostawił nadawca, przy przewozie prowadzonym prac z przeładunkiem ładunku do wagonów innej szerokości toru, zapewnia on dalszy przewóz próżnego wagonu ze stacji przeładunku. Spis adresów przewoźników, do których kieruje się reklamacje dla rozpatrzenia, zawiera załącznik 5 – Kierownictwo informacyjne - do umowy SMGS.

- Przedstawienie wagonu do przewozu

Próżne wagony nadawca przedstawia do przewozu, gdy są technicznie sprawne, w pełni wyładowane, oczyszczone od wewnątrz i z zewnątrz, z zamkniętymi drzwiami, lukami, burtami, pokrywami zlewowymi przyborów zgodnie z instrukcjami eksploatacyjnymi odpowiednich rodzajów (typów) wagonów. Sprawdzenia stanu opróżnienia lub obróbki (obmycia) wagonu nie przewiduje przewoźnik. Uszkodzony wagon może być przyjęty do przewozu, jeśli nie stwarza on niebezpieczeństwa dla ruchu kolejowego. Nadawca w rubryce „Oświadczenia nadawcy" listu przewozowego wskaże rodzaj i wielkość uszkodzenia wagonu lub dołączy do listu przewozowego dokument, w którym są one wskazane.

Wagon próżny za jednym listem przewozowym SMGS (wysłanie) przyjmuje się do przewozu od jednego nadawcy na jednej stacji nadania na adres jednego odbiorcy na jednej stacji przeznaczenia. Po uzgodnieniu między nadawcą i przewoźnikiem mogą być sporządzone za jednym listem przewozowym, przedstawione do przewozu od jednego nadawcy z jednej stacji nadania na adres jednego odbiorcy na jednej stacji przeznaczenia, wagony w ilości dwóch lub więcej wagonów.

Decyzję o plombowaniu próżnych wagonów podejmuje nadawca, jeśli przepisami prawa krajowego nie przewidziano inaczej.

Przewoźnik, przyjmuje wagon do przewozu dokonując z zewnątrz oględziny stanu elementów wagonu, czy zamknięte są luki, drzwi, burty wraz pokrywami zlewowymi przyborów cystern. Jeśli próżny wagon został zaplombowany przez nadawcę, przewoźnik sprawdza także m.in. dobry stan plomb i odpowiednie znaki na plombach, wskazanych w liście przewozowym SMGS.

- Wydanie wagonu

Przewoźnik wydaje, a odbiorca przyjmuje wagon, oglądając z zewnątrz stan elementów wagonu, zamknięte luki, stan drzwi, burty i pokrywy ze zlewowymi przyborami cystern. Jeśli wagon próżny jest zaplombowany przez nadawcę, przewoźnik i odbiorca sprawdza, m.in. dobry stan plomb i odpowiedniość znaków na plombach, zgodnie ze znakami wskazanymi w liście przewozowym SMGS.

(Dr Edward Mendyk)

Podstawa opodatkowania VAT od importu towarów - THC.

15 maja 2015 roku Departament Podatku od Towarów i Usług Ministerstwa Finansów przesłał do PISiL kolejny projekt interpretacji ogólnej dotyczącej kosztów dodatkowych wliczanych do podstawy opodatkowania w podatku od towarów i usług z tytułu importu towarów.

W ubiegłym roku nastąpiła zmiana stanowiska Ministerstwa Finansów co do zakresu kosztów dodatkowych wliczanych do podstawy opodatkowania VAT z tytułu importu towarów, informacje na ten temat zamieściliśmy w Biuletynie PISIL nr 9-10 i 11-12 z 2014 roku. W imieniu członków zrzeszonych w PISiL, nasze stanowisko dotyczące nieuzasadnionej, w opinii PISiL, zmiany wykładni przepisów przez organy celno-podatkowe przedstawiliśmy Ministerstwu Finansów w pismach z dnia 14 października 2014 roku i z 29 stycznia 2015 r. oraz na spotkaniu w dniu 22.12.2014 r. w Departamencie Podatku od Towarów i Usług. Stanowisko Izby zostało również zaprezentowane na posiedzeniu Zespołu ds. Podatków Pośrednich Ministerstwa Finansów w dniu 24 lutego 2015 r., w którym na zaproszenie prof. Wiesława Czyżowicza, udział wziął Przewodniczący Rady PISiL Pan Marek Tarczyński. Ministerstwo Finansów w przesłanym w maju br. projekcie interpretacji nie uwzględniło argumentów przedstawionych przez PISiL i podtrzymało swoje stanowisko co do „otwartego" charakteru katalogu kosztów dodatkowych wymienionych w art.. 30b ust. 4 ustawy o VAT. Poniżej cytujemy fragment wyjaśnień ministerstwa :

„ z literalnego brzmienia tego przepisu wynika, iż chodzi o koszty dodatkowe , o ile nie zostały włączone do wartości celnej. Zatem chodzi o analogiczne koszty , które co do zasady wliczane są do wartości celnej. Jeżeli koszty takie ponoszone będą do pierwszego miejsca przeznaczenia lub innego miejsca przeznaczenia na terytorium UE(jeżeli jest ono znane w momencie importu towarów) i nie były wliczone do wartości celnej to powinny być wliczone do podstawy opodatkowania z tytułu importu towarów na podstawie art.. 30b ust. 4 ustawy o VAT. Przykładowo do podstawy opodatkowania z tytułu importu towarów oprócz kosztów prowizji, opakowania i ubezpieczenia wlicza się koszty transportu, dodatkowe opłaty związane z transportem, koszty wysyłki (spedycyjne), koszty wynajęcia transportu, koszty magazynowania / przechowywania, koszty poniesione z uwagi na opóźnienia w transporcie , koszty związane z bezpieczeństwem transportu, opłaty załadunkowe i manipulacyjne.

W przypadku, gdy w chwili przywozu towarów znane jest tylko pierwsze miejsce przeznaczenia, do podstawy opodatkowania powinny być wliczane tylko te koszty dodatkowe, które ponoszone są do tego miejsca, a które nie zostały wliczone do wartości celnej. Zatem koszty dodatkowe , które ponoszone są w pierwszym miejscu przeznaczenia, nie powinny być wliczane do podstawy opodatkowania. "

Po kilkumiesięcznym oczekiwaniu na projekt interpretacji i monitach ze strony Izby Ministerstwo wyznaczyło nam kilkudniowy termin na konsultacje projektu.

PISiL nie zgadza się ze stanowiskiem Ministerstwa i nie uważa sprawy za zakończoną, w piśmie z dnia 19.05.2015 r. wyraziła swoją dezaprobatę dla takich działań.

O dalszym przebiegu sprawy będziemy Państwa informować(K.O.)

Od 1 lipca 2015 centralizacja rozliczania należności celnych i podatkowych

W ramach realizowanego przez Służbę Celną projektu „Wdrożenie modelu centralizacji zadań w zakresie finansów i księgowości izb celnych", z dniem 1 lipca 2015 roku w Izbie Celnej w Krakowie powstanie Centrum Rozliczeń, które będzie realizowało zadania w obszarze rozliczania należności celnych i podatkowych, wykonywane obecnie przez poszczególne Izby Celne w ramach swoich właściwości.

1 lipca 2015 r. planowane jest zastąpienie dotychczasowej witryny służącej do przesyłania deklaracji elektronicznych e-Zefir przez Platformę Usług Elektronicznych Służby Celnej (www.PUESC.gov.pl) przygotowywaną w ramach Programu e-Cło. Sama platforma wystartuje w połowie czerwca br.

Jednocześnie, system ZEFIR, który aktualnie obsługuje składane deklaracje w e-Zefirze zostanie zastąpiony Systemem ZEFIR2.

Podstawę powyższego projektu stanowi nowy Zintegrowany system poboru należności i rozrachunków z UE i budżetem Zefir2, którego kluczowym elementem z punktu widzenia centralizacji są mechanizmy umożliwiające automatyczne rozliczanie wpłat dokonywanych przede wszystkim przez podatników, agencje celne oraz kontrahentów, w zakresie należności pobieranych przez Służbę Celną.

Informacja nt. dokonywania wpłat jednostkowych i zbiorczych jest dostępna na stronie internetowej Izby Celnej w Krakowie www.krakow.ic.gov.pl – „rozlicz szybciej należności w Izbie Celnej". Wskazany tam tryb postępowania należy stosować do czasu wykonania obsługi plików specyfikacji na portalu ECIP/SEAP.

Automatyzacja rozliczeń zakłada, iż zarówno przy stosowaniu standardu przelewu, jak i w pliku specyfikacji zostanie wskazany numer zgłoszenia, a zatem **automatyzacja nie będzie możliwa w przypadku przedpłat**.

Zmiany dotyczą także:

- po centralizacji zadań z zakresu finansów i księgowości będzie funkcjonowało kilka kont Izby Celnej w Krakowie służących odpowiednio do rozliczeń różnych należności;
- przekazywane aktualnie zestawienia zastąpią pliki specyfikacji zawierające analogiczne dane;

  W wierszach specyfikacji do wpłaty zbiorczej trzeba będzie wykazać kwoty obejmujące regulowane łącznie należności z tytułu cła i podatku VAT od importu z danych SAD a w specyfikacji do wpłaty zrealizowanej na rachunek organu podatkowego – kwoty podatku akcyzowego od importu z SAD. System ZEFIR2 rozliczy należności wynikające ze wskazanego w specyfikacji dokumentu w wykazanej wysokości. W przypadku dokonania przez przedsiębiorcę wpłaty na niewłaściwy dla danego rodzaju należności rachunek bankowy system zakwalifikuje wpłatę jako sumę do wyjaśnienia. Zwolnienie zabezpieczenia nastąpi dopiero po realizacji przelewu z rachunku dochodów jednostki na rachunek organu podatkowego ;
- Zwolnienie zabezpieczeń generalnych będzie następowało automatycznie w systemie OSOZ2 po rozliczeniu wpłaty objętej zabezpieczeniem w systemie ZEFIR2;
- Od 1 lipca 2015 r. specyfikacje płatności w postaci plików specyfikacji należy kierować na odpowiednią skrzynkę IC w Krakowie;
- Zwolnienie towarów, których należności będą regulowane przelewami pojedynczymi, będzie odbywało się po rozliczeniu wpłaty w systemie ZEFIR2;

Prowadzenie postępowań w zakresie wydawania, zmiany i cofania pozwoleń na stosowanie zabezpieczenia generalnego oraz wystawianie potwierdzeń złożenia zabezpieczenia generalnego i ryczałtowego jest zadaniem niecentralizowanym – będzie zatem obsługiwane przez komórki obsługi przedsiębiorców funkcjonujące we wszystkich izbach celnych..

Konto depozytowe będzie funkcjonowało we wszystkich izbach celnych, jednakże wpłaty zabezpieczeń po 1 lipca 2015 powinny być dokonywane na konto sum depozytowych Izby Celnej w Krakowie.

Przekazując powyższe informacje zachęcamy do monitorowania informacji znajdujących się na stronach Ministerstwa Finansówie oraz Izby Celnej w Krakowie. (E.S.)

Sesja wiosenna FIATA

W tegorocznej sesji wiosennej FIATA uczestniczyli: Przewodniczący Rady p. M.Tarczyński i Sekretarz Rady p. D.Adamczyk biorąc udział m.in.:

I. Posiedzenie Advisory Body Vocational Training (ABVT)

Rewalidacja programu kursu FIATA - FIATA Diploma in Freight Forwarding odbywa się co cztery lata. W tym roku przypadał termin przystąpienia do kolejnej rewalidacji programu opracowanego przez PISiL. Rewalidacja przebiegła pomyślnie, program nasz został zaakceptowany i otrzymaliśmy stosowny certyfikat upoważniający PISiL do prowadzenia tego kursu.

II. Posiedzenie przewodniczących zrzeszeń krajowych

Przedmiotem posiedzenia były m.in. nast. tematy:

1. Plan kierownictwa FIATA w kwestii znaczącego **zwiększenia ilości członków indywidualnych** na bazie doświadczeń British International Freight Association (BIFA), którego członkowie są jednocześnie członkami indywidulanymi FIATA. Oznacza to jednak tak jak w przypadku Wlk. Brytanii przejęcie przez zrzeszenie funkcji płatności. Każdego roku w grudniu roku poprzedzającego BIFA sporządza noty obciążeniowe skierowane do jej 1400 członków oczekując zapłaty subskrypcji członkowskiej. W końcu stycznia sporządzany jest ostateczny bilans płatności i regulowana jest składka łączna do FIATA. Członkostwo indywidualne FIATA upoważnia do posługiwania się logiem FIATA na listownikach, materiałach reklamowych i literaturze. Członkowie indywidualni są także widoczni w wykazie FIATA i otrzymują biuletyn FIATA Review.
   Aktualna ilość indywidualnych członków FIATA wynosi 5543, potencjalne możliwości zwiększenia ilości członków indywidualnych oceniane są na ok 40.000, co mogło by wg. FIATA przynieść korzyści nie tylko FIATA, ale również narodowym zrzeszeniom w postaci obniżenia składki członkowskiej. Przedstawiciel Argentyny potwierdził, iż jego zrzeszenie zamierza pójść w ślady BIFA.

2. Wniosek ze strony przedstawiciela Argentyny skierowany do kierownictwa FIATA o rozważenie możliwości ubezpieczania frachtów (gwarancja płatności) o stosunkowo niskiej wartości (1000 – 3000 USD) w relacjach między firmami spedycyjnymi – członkami FIATA. Wg. wyjaśnień FIATA próba taka podjęta została w 2014 r., ale zainteresowanie takim produktem było znikome. Na zapytanie otrzymano 300 odpowiedzi, z których większość potwierdziła brak zainteresowania tematem.

3. Wniosek Meksyku proponujący podjęcie przez FIATA tematu ustanowienia systemu bankowego pozwalającego na obniżenie opłat za przelewy zwłaszcza dla stosunkowo niewielkich transferów. Wniosek przyjęto do rozparzenia pod kątem zbadania jego wykonalności.

4. Wniosek o zmianę systemu głosowania na głos zależny od ilości członków danego zrzeszenia krajowego. Sprawa wymaga szerszej debaty a do zmiany Statutu FIATA konieczna jest większość 2/3.

5. Polityka informacyjna FIATA – sprawa wymaga szczegółowego rozważenia zarówno w aspekcie komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej. Analizie zostaną poddane zarówno dotychczasowe kanały w postaci cyrkularzy, systemu FDDS, strony internetowej, FIATA e-flash, FIATA Review jak też konieczność komunikacji z prasą/dziennikarzami – w tym ostatnim łącznie ze znalezieniem mechanizmu dla oceny postrzegania FIATA w mediach. Rozważa się także zatrudnienie pracownika ds. mediów.

6. Przygotowanie do spotkania na temat przyszłości FIATA („The future of FIATA" – spotkania mającego na celu wyartykułowanie przez zebranych oczekiwań skierowanych pod adresem FIATA i dla wytyczenia przyszłości organizacji. Efekty dyskusji prowadzonej w trzech zespołach zostaną zaprezentowane na Kongresie w Taipei w ramach Planu działania FIATA 2020.

7. Kongres FIATA 2015 w Taipei – 8-13 września 2015. Rejestracja Early Bird Reg. – 30.06.2015, On-line Reg. – 30.08.2015 .
   Wybory do władz FIATA – każde z narodowych zrzeszeń ma prawo nominować 1 kandydata - na funkcję Prezydenta FIATA, 1 kandydata - do Rady FIATA (Extended Board)
   Nominacja pisemna w terminie do 13 maja 2015.

8. Kongres FIATA 2016 – Dublin – 3-8 październik 2016 r.

III. FIATA Logistics Academy (FLA)

FIATA Logistics Academy jako nowa grupa robocza została powołana w czasie Kongresu FIATA 2014 w Istambule z inicjatywy jednego z poprzednich Prezydentów FIATA - p. Issa Baluch jako inicjatywa dla wzmocnienia pozycji FIATA w zakresie szkolenia. Na wstępnym etapie zaproponowano przeprowadzenie rozpoznania wśród członków FIATA na temat prowadzonych aktualnie szkoleń, ilości kursantów, planów w odniesieniu do prowadzenia kursów e-learningowych, w tym on-line. W czasie wiosennej sesji FIATA 2015 w Zurichu podpisano porozumienie z CIFFA - Canadian International Freight Forwarders Association w sprawie prowadzenia przez CIFA kursu CIFFA Air Dangerous Googs Course. Kurs jest prowadzony on-line, a mogą z niego skorzystać członkowie narodowych zrzeszeń będących partnerami FLA. Zarówno Inicjatywa powołania FLA jak i jej działania budzą kontrowersje tym większe, że nie jest klarowna sytuacja chociażby w aspekcie funkcjonowania tradycyjnej grupy w postaci ABVT, nie wspominając o obawach ze strony przedstawicieli narodowych zrzeszeń przejęcia przez FIATA (bezpośrednio czy też w analogii do umowy z CIFFA) kursu FIATA i innych szkoleń. (D.A.)

Austria: obowiązkowe oznaczenia dla ciężarówek

Wydział Promocji Handlu i Inwestycji Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Wiedniu zamieścił na stronie internetowej informację o nowych obowiązkowych oznaczeniach dla samochodów ciężarowych (winiety ekologiczne).

Od 1 stycznia 2015 roku samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe, które poruszają się po Wiedniu, jego okolicach oraz niektórych częściach Styrii muszą posiadać austriacką plakietkę emisji spalin. Od 1 lipca 2015 roku będzie ona obowiązywała także w Górnej Austrii na odcinku autostrady A1. Obowiązek ten dotyczy także pojazdów zagranicznych. Pełny komunikat w tej sprawie na stronie www.wien.trade.gov
(źr. www.wien.trade.gov – DA)

Nowe limity prędkości dla ciężarówek w Anglii i Walii

Od 9 kwietnia obowiązują w Anglii i Walii. nowe, wyższe limity prędkości dla kierowców samochodów ciężarowych powyżej 7,5 tony. Ograniczenia prędkości obowiązujące do momentu zmiany (ustalone jeszcze w 1960 roku) wzrosły z 40 do 50 mph na pojedynczych drogach ekspresowych i z 50 do 60 mph na drogach szybkiego ruchu.
(źr. CLECAT Newsletter 14/2015 – DA)

Nowe obowiązki na niemieckich drogach

Od 1 października 2015 r niemieckie myto obejmie także pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej od 7,5 tony a nie jak dotychczas powyżej 12 ton. Ponadto od 1 lipca 2015 roku kolejne 1100 km czteropasmowych dróg federalnych zostanie objętych mytem.
(Źr. www.berlin.trade.gov.pl-K.O.)

Studium na temat kondycji wspólnotowego transportu kombinowanego

Komisja Europejska opublikowała przygotowane przez grupę konsultantów i instytutów badawczych studium na temat wspólnotowego transportu kombinowanego oceniające jego aktualną kondycję, uwarunkowania prawne jak też analizujące przyszłe trendy w ewolucji tego transportu i poprawę ram prawnych w tym zakresie. Studium ocenia udział transportu kombinowanego w UE na 12% transportu drogowego ogółem i 9% transportu lądowego podkreślając, że za zwiększeniem udziału opowiadają się w głównej mierze politycy i końcowi użytkownicy, w mniejszym zaś stopniu klienci. Wyzwania jakie stoją przed transportem kombinowanym obejmują: słabą jakość usług, niepowodzenia w liberalizacji kolei w celu uzyskania pełnej niezależności infrastruktury i operatorów kolejowych, niepowodzenia w zsynchronizowaniu infrastruktury intermodalnej z interoperacyjnością, brak infrastruktury elektronicznej służącej, np. transmisji danych odnośnie planowania podróży, słabość w pozyskiwaniu danych dotyczących usług transportu kombinowanego. Raport kończy się rekomendacją koniecznej rewizji Dyrektywy unijnej w odniesieniu do transportu kombinowanego.
(źr. CLECAT Newsletter 14/2015 – DA)

Posiedzenie Komisji Rewizyjnej PISiL

23 kwietnia 2015 roku odbyło się posiedzenie komisji rewizyjnej. Komisja zapoznała się ze sprawozdaniem z działalności, bilansem, rachunkiem zysków i strat, sprawozdaniem finansowym za rok 2014, oraz wykonaniem przychodów i kosztów zgodnie z preliminarzem przyjętym na Walnym Zgromadzeniu Członków Izby. Po analizie sprawozdania finansowego i sprawozdania z działalności Izby oraz uzyskanych wyjaśnieniach Komisja Rewizyjna nie stwierdziła uchybień w statutowej i finansowej działalności PISiL za rok 2014. (E.S.)

Posiedzenie Rady PISiL

28 kwietnia 2015 roku w Gdyni odbyło się posiedzenie Rady Izby. Przedmiotem posiedzenia były przede wszystkim zagadnienia związane z przygotowaniem dokumentów dla Walnego Zgromadzenia Izby i XVI Kongres Spedytorów.

Ponadto przyjęto do Izby nowych członków zwyczajnych: PEKO Spedycja Międzynarodowa Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Yusen Logistics (Polska) Sp. z o.o siedzibą w Warszawie, DSV Air & Sea Sp. z o.o. siedzibą w Warszawie, Moto ABC Dawid Bielecki siedzibą w Skarszewach i PPSKiZ Transmeble Poznań Sp. z o.o.z siedzibą w Poznaniu.

Omówiono dalsze działania Izby w kwestii problemów transportu drogowego. Wiceprzewodniczący Rady Izby uczestniczył w okresie luty-kwiecień w posiedzeniach sejmowej komisji infrastruktury, Forum Transportu Drogowego, w spotkaniu w Ministerstwie Gospodarki gdzie omawiano kwestie rozwiązania licznych problemów transportu drogowego w Polsce, tj. przede wszystkim: ryczałty za noclegi w kabinie, MiLOG, rosyjskie embargo na import żywności, planowane zmiany prawodawstwa we Francji i Belgii w kwestii płacy minimalnej.Dotychczasowe działania podejmowane na szczeblu rządowym i pozarządowym nie przyniosły oczekiwanego rezultatu. Aktualnie oczekuje się na wyniki działań Komisji Europejskiej w kwestii płacy minimalnej w Niemczech.

Przedyskutowano następnie udział Izby w organizacji „Forum Gospodarki Morskiej", które przewidziane jest na dzień 9 października 2015 roku. Tegoroczne FORUM będzie miało charakter BIZNES DLA BIZNESU, pozostanie imprezą niekomercyjną, będzie mieć charakter ogólnopolski i reprezentować interesy wszystkich firm związanych z szeroko pojętą gospodarką morską. Za finansowanie przedsięwzięcia, jego stronę administracyjno – organizacyjną oraz informacyjno-reklamową odpowiada Urząd Miasta Gdynia. Izba będzie organizatorem panelu na temat logistyki morskiej.

Zebrani wysłuchali relacji ze spotkania, które odbyło się 27 marca 2015 r. w siedzibie Zarządu Morskiego Portu Gdynia dotyczące postępu prac nad studium wykonalności modernizacji Stacji Gdynia Port, w którym udział wzięli przedstawiciele PISiL – p. Jerzy Popiel i Danuta Adamczyk. Wykonawcą opracowania jest firma WYG Intl. na zlecenie PKP PLK. Na spotkaniu zaprezentowano nowy wariant inwestycyjny opracowany z uwzględnieniem zgłoszonych przez uczestników wcześniejszych spotkań (kontynuacja prac roku 2014) uwag i poprawek. W pracach niezwykle aktywna rola przypada Radzie Interesantów Portu Gdynia (RIP Gdynia) pod kierownictwem Prezesa BCT Krzysztofa Szymborskiego. Na zlecenie RIP przygotowany został w 2014 r. przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR raport zatytułowany „Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia", którego aktualizacja nastąpiła w marcu 2015 r. Ponadto na stronie RIP zamieszczona została informacja o stanie prac na Linii 201 Nowa Wieś Wielka – stacja Gdynia Port jako koniecznej alternatywy dla trasy przejazdu pociągów przez Trójmiasto. Po spotkaniu p. Jerzy Popiel podniósł sprawę ew. niedoszacowania obrotów kontenerowych (wariant winien uwzględniać obsługę docelową w 2045 r.) i wpływ tego elementu na obliczenia przepustowości zmodernizowanej stacji.

Przedstawiciel PISiL w Warszawie omówił udział we wspólnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury, Komisji Spraw Zagranicznych i Komisji Spraw Europejskich. Tematem przewodnim spotkania były problemy transportu drogowego, tj. odpowiedź Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministra Pracy i Polityki Społecznej na dezyderat nr 10 w sprawie rozwiązania problemów wynikających z uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 roku o prawie kierowców do ryczałtu za nocleg w kabinie pojazdu; – odpowiedź Ministra Infrastruktury i Rozwoju na dezyderat nr 11 w sprawie dramatycznej sytuacji polskich przewoźników drogowych po nałożeniu rosyjskiego embarga na import żywności oraz działań rządu zmierzających do poprawy sytuacji polskiej branży transportowej; działania Rządu RP w stosunku do niemieckich rozwiązań prawnych w zakresie płacy minimalnej (MiLog); Zwracano także uwagę na projekty zmian ustawowych we Francji (propozycja płacy minimalnej w wysokości EUR 9,61/godz. brutto) oraz w Belgii. Pan M. Kaczmarek przekazał także informację o swojej nominacji do prac grupy ekspertów ds. Cyfryzacji Transportu i Forum Logistyki. 20 kwietnia br. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju zwróciło się do Izby z prośbą o taką nominację realizując tym samym decyzję Komisji Europejskiej z dnia 9 kwietnia br. (C (2015) 2259) powołującą grupę ekspertów ds. Cyfryzacji Transportu i Forum Logistyki. (E.S.)

Zwyczajne Walne Zgromadzenie Członków PISiL

29 maja 2015 roku w hotelu Belweder w Ustroniu odbyło się Zwyczajne Walne Zgromadzenie Członków Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

Przedmiotem tegorocznego Zgromadzenia były sprawy statutowo-organizacyjne. Zebrani zaakceptowali sprawozdania Rady i Komisji Rewizyjnej PISiL za rok 2014 i podjęli uchwały wymagane statutem, udzielając absolutorium Radzie i Komisji Rewizyjnej. Przyjęty został budżet i program działania Izby na rok bieżący. Łącznie podjęto 8 uchwał i przegłosowano trzy wnioski.

Wnioski zobowiązały Radę Izby do rozpoznania zakresu szkolnictwa średniego i korelacji programów nauczania z oczekiwaniami firm branży TSL, wsparcia przez PISiL działań Izby Gospodarczej Transportu Lądowego w zakresie Rozporządzenia Komisji Europejskiej dotyczącego realizacji inwestycji infrastrukturalnych w transporcie i wspieranie innych działań tej organizacji w tym zakresie, oraz podjęcia z Ministerstwem Rozwoju i Infrastruktury korespondencji wzywającej do zdecydowanych działań w zakresie niemieckiej płacy minimalnej i ryczałtu za noclegi kierowców w kabinach.

Główne założenia przyjętego programu działania na 2015 roku to kontynuacja współpracy z organizacjami, instytucjami i administracją państwową w tematach istotnych dla działalności członków organizacji, monitorowanie i szybkie reagowanie na problemy branży TSL, dalsza praca przedstawicieli PISiL w międzynarodowych organizacjach FIATA i CLECAT, a także kontynuacja współpracy z uczelniami wyższymi i szkołami średnimi w zakresie kształcenia zawodowego spedytorów i logistyków, organizacja imprez które już na stałe znalazły miejsce w kalendarzu PISiL i ciągłe działania na rzecz rekomendowania usług firm zrzeszonych w Izbie. Ustalono także drugą edycję „Słownika Skrótów branży TSL". (E.S.)

PISiL na SILESIA TSL EXPO 2015

W kwietniu w Sosnowcu odbyła się kolejna, już szósta, edycja imprezy wystawienniczo-konferencyjnej Silesia TSL EXPO 2015, dedykowana instytucjom i przedsiębiorstwom z sektora tsl, a także jego, bardzo szeroko definiowanego otoczenia (uczelnie, szkoły, instytucje, urzędy), działających przede wszystkim na południu Polski (szczególnie na obszarze Górniczego Okręgu Przemysłowego i Małopolski) oraz na północy Czech i Słowacji.

Do atutów imprezy Silesia TSL EXPO zaliczyć należy dwa fakty; pierwszy: jest imprezą koncentrującą się na szeroko postrzeganych praktycznych problemach i warunkach rozwoju sektora tsl, i drugi: jest imprezą nastawioną na promocję silnych stron i szans tego sektora w możliwie najszerszym środowisku jej przyszłych pracowników, czyli młodzieży szkolnej i akademickiej. Z tych to względów Polska Izba Spedycji i Logistyki corocznie zapraszana jest do udziału w tej imprezie z myślą o integracji polskiego środowiska operatorów logistycznych, spedytorów i przewoźników oraz korzyściach dla instytucji szkolących kadry dla sektora tsl.

W tegorocznej imprezie Silesia TSL EXPO udział wzięło ponad 50 wystawców z Polski, w tym kilku z zagranicy, a wg oceny organizatora odwiedziło ją i uczestniczyło w wydarzeniach jej towarzyszących prawie 1100 osób.

Fot.1. Na stoisku PISiL prezentowane były wydawnictwa Izby, a odwiedzający je przedsiębiorcy i menedżerowie przede wszystkim informowali się o formach i skuteczności jej działalności oraz korzyściach i uwarunkowaniach przynależności do niej. / fot. Paweł Twardokęs i Marek Wojsławski /.

W porównaniu do ubiegłorocznej edycji Silesia TSL EXPO, tegoroczna wyróżniła się liczną grupą przybyłych na nią nauczycieli i uczniów szkół szkolących przyszłych techników logistyki, którzy odwiedzając stoisko PISiL, wręcz wyrywali sobie eksponowane egzemplarze Biuletynu PISiL, przeglądali prezentowane wydawnictwa PISiL (największym zainteresowaniem cieszyły się: Podręcznik spedytora, Słownik skrótów i terminów TSL

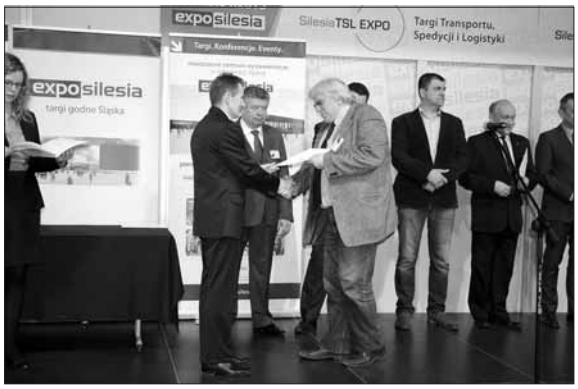
oraz dużych i małych wymiarów tablice Podziału kosztów i ryzyka w oparciu o reguły Incoterms® 2010), oraz rozpytywali się o możliwości i koszty rozszerzania w trakcie nauki i w przyszłości swojej wiedzy przy pomocy Izby. Wśród odwiedzających stoisko PISiL było też więcej niż podczas ubiegłorocznej edycji imprezy, przedsiębiorców i menedżerów niedużych firm transportowych, poszukujących kontaktów z firmami spedycyjnymi i logistycznymi, a także zainteresowanych działalnością lobbystyczną PISiL (formami lobowania i ochrony interesów członków Izby), możliwościami pomocy prawnej i merytorycznej w sprawach finansowych (opóźnienia w płatnościach), oraz warunkami przystąpienia do PISiL.

Z bogatego – jak co roku - programu konferencyjnego Silesii TSL EXPO 2015, skierowanego do przedsiębiorców, menedżerów, studentów, uczniów i naukowców, jako najbardziej interesujące wymienić warto: prezentację "Bariery prawne dla rozwoju branży Transportowej w Polsce - okiem prawnika i praktyka", seminarium pt. "Prawno-podatkowe aspekty branży TSL". prezentację Izby Celnej z Katowic, pt. "Ułatwienia celne i podatkowe 2015+" oraz prezentację pt.: "Centrum Informacji Służby Celnej - najważniejszy jest klient", prezentację Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, pt. "Naruszenia czasu pracy kierowców w aspekcie fałszowania zapisów urządzeń rejestrujących" (duże zainteresowanie zwiedzających wzbudziły także stanowiska wystawowe Izby Celnej z Katowic, Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach i Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego nie skąpiące porad dotyczących kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego), konferencję KZK GOP i Expo Silesia, pt. "Niskoemisyjny transport publiczny" oraz debatę PKM Gliwice i Expo Silesia na temat paliw alternatywnych.

Fot.2. Stoisko PISiL na targach

Warto też zwrócić uwagę na fakt niekorzystnej dla zwiększania/utrzymania popularności Silesia TSL EXPO w Sosnowcu - a wynika to z kilkuletnich obserwacji - bardzo dużej zbieżności terminowej jej corocznych edycji z obywającymi się równie co roku w nieodległych Katowicach, ogromnymi organizacyjnie merytorycznie i medialnie Europejskimi Kongresami Ekonomicznym (EEC). Otóż na tych trzydniowych eventach EEC spotyka się i debatuje - o przyszłości polskiej i europejskiej gospodarki, edukacji i nauce - średnio około 5 tys. uznanych i ważnych przedsiębiorców, menedżerów, działaczy i branżowych ekspertów z prawie wszystkich dziedzin działalności gospodarczej oraz wiele osobistości z polskiej i europejskiej sceny politycznej. Wśród tych uczestników wielu reprezentuje firmy z sektora tsl (kilkanaście z nich promuje się także na swych niemałych stoiskach), a także wyższe uczelnie i instytucje naukowo-badawcze związane z tym sektorem. zrozumiałe jest więc, że zdecydowana większość z nich nie jest w stanie ani wystawiać się na imprezie Silesia TSL EXPO, ani nawet poświęcić swój czasu na jej odwiedzenie.

Pomyślny udział PISiL w szóstej edycji imprezy wystawienniczo-konferencyjnej Silesia TSL EXPO 2015, po raz kolejny potwierdził, że warto i trzeba wykorzystywać każdą, nawet tylko o zasięgu regionalnym (czy też międzynarodowo-regionalnym, jak w przypadku Silesia TSL EXPO), okazję i szansę na popularyzowanie i promowanie misji, zadań, potencjału i osiągnięć PISiL w działalności na rzecz członków Izby oraz na rzecz branży tsl. Należy też podkreślić, że podczas ceremonii wręczania nagród laureatom organizowanych w ramach tegorocznej imprezy różnych konkursów, Polska Izba Spedycji i Logistyki została uhonorowana WYRÓŻNIENIEM za jej wieloletni wkład w promowanie na dotychczasowych edycjach imprezy wystawienniczo-konferencyjnej Silesia TSL EXPO walorów gospodarczych i znaczenia polskiego sektora tsl oraz jego integracji. /MW/.



Fot.3 i 4. W uroczystości otwarcia imprezy wystawienniczo-konferencyjnej Silesia TSL EXPO 2015 udział wziął Przewodniczący PISiL Marek Tarczyński, a wyróżnienie za wieloletni wkład PISiL w podnoszenie walorów edukacyjnych i promocyjnych polskiego sektora tsl na kolejnych edycjach Silesia TSL EXPO, w imieniu Izby odebrał Marek Wojsławski. /fot. Marek Wojsławski i Paweł Twardokęs/.

MAG®

Morska Agencja Gdynia Sp. z o.o.

Morska Agencja Gdynia ma przyjemność poinformować o wprowadzeniu do swojej oferty nowej usługi jaką jest transport kontenerów koleją z Chin do Europy.

Kolej Chiny-Europa

Transport kontenerów koleją to najdynamiczniej rozwijająca się gałąź logistyki. Morska Agencja Gdynia oferuje połączenie kolejowe przesyłek FCL (pełne kontenery) i LCL (drobnicy) w imporcie oraz eksporcie pomiędzy Chinami i Europą. Oferujemy połączenia pomiędzy siedmioma terminalami w Chinach, dwoma w Polsce, czterema w Niemczech oraz po jednym we Włoszech, Francji i Hiszpanii. Jest to największa sieć połączeń pomiędzy Dalekim Wschodem a Europą na polskim rynku logistycznym.

Tiry na tory

Rozwijając idę „Tiry na tory" chcemy by kontenery przyjeżdzające pociągiem z Chin do Polski również docierały do klienta ekologicznym środkiem transportu. Połączenie Małaszewicz lub Warszawy, czyli miejsc gdzie wjeżdżają pociągi z Chin z Trójmiastem, Śląskiem czy Poznaniem nie stanowi żadnego problemu.

Wspieramy polski eksport

Wiemy że eksport produktów spożywczych w ekspresowym tempie w dodatku w temperaturze kontrolowanej to najważniejsze z zadań stojących przed polskim eksporterami. Mięso, owoce, miody i warzywa, czyli polskie produkty które cieszą się największą popularnością na świecie mają teraz możliwość dotarcia do krajów WNP oraz w każdy region Chin w przeciągu 14 dni.

Transport kolejowy z dalekiego wschodu to doskonała alternatywa pomiędzy drogim frachtem lotniczym a długim czasem dostawy frachtu morskiego.

Morska Agencja w Gdyni powstała w 1951 roku. Reprezentowała wówczas w Polsce zagraniczne linie żeglugowe, armatorów i kluby ubezpieczeniowe (P&I). W polskich portach świadczyła usługi agencyjne dla statków polskich oraz obcych bander, z czasem poszerzając zakres działania o czarterowanie statków, spedycję portową i kontenerową, a także pośrednictwo pracy dla polskich marynarzy na statkach obcych bander. Dzięki wieloletniemu doświadczeniu i kreatywności naszych pracowników Morska Agencja Gdynia to marka, z którą współpracują eksporterzy i importerzy z całego świata, armatorzy, linie żeglugowe, spedytorzy, porty, urzędy morskie, celne i graniczne, banki i instytucje finansowe, a także ubezpieczyciele.

MAG Eksportujemy przesyłki z 7 terminali kolejowych

Rozmowa z Rail Operation Managerem Kamilem Skonecznym z Morskiej Agencji Gdynia.

- Morska Agencja Gdynia to przede wszystkim shipping?

Niewątpliwie z tego jesteśmy najbardziej znani. Agencje Statków, crewing, usługi maklerskie, obsługa elektrowni wiatrowych. Ale MAG to też magazyny, składy celne, własny tabor pojazdów, transport kontenerów drogą morską a nawet własny terminal morski w Darłowie. Teraz skupiamy się na rozwoju kolei.

- Skąd pomysł na wprowadzenie transportu kolejowego w Morskiej Agencji Gdynia?

Transport kolejowy w naszej firmie istnieje od dawna. MAG posiada swój oddział kolejowy w Małaszewiczach który organizuje regularne transporty pomiędzy Niemcami, Polską i naszymi wschodnimi sąsiadami. Zamówione przez nas pociągi docierają nawet do Turcji czy też Gruzji. Kiedy posiada się swój bardzo dobrze działający oddział w największym suchym porcie w Europie, to transport pomiędzy dalekim wschodem a Europą musi znaleźć się w naszym portfelu usług kolejowych.

- Co możecie zaoferować na polskim rynku logistycznym?

Przede wszystkim oferujemy aż siedem terminali kolejowych w Chinach z których klient może dokonać importu do Polski. To największa sieć połączeń na rynku. Zależało nam na tym, aby nie ograniczać się na eksporcie tylko z jednej prowincji, ale by zaoferować usługę door to door z każdego regionu Chin. W Polsce kontenery jak i drobnica kolejowa trafiają do Małaszewicz i Warszawy. Ale nie zamykamy się tylko na Polskę.

- To znaczy?

W samej Europie oferujemy połączenia pomiędzy Chinami a Niemcami, Włochami, Francją a nawet Hiszpanią. Ale Europa to nie wszystko. Obecnie prowadzimy rozmowy z klientami którzy mają ładunki pomiędzy krajami WNP a także Pakistanem i Indiami. Te kierunki również obsługujemy kolejowo.

- Czy to połączenia wyłącznie na papierze?

Zdecydowanie nie. Naszym pierwszym klientem została francuska fabryka, i to do Francji właśnie wysłaliśmy pierwsze kontenery koleją z Chin. Jak widać logistyka nie zna granic, wszystko to kwestia profesjonalizmu i zaufania.

- Na czym chcecie się teraz najbardziej skupić?

Obecnie mamy trzy priorytet. Zwiększenie importu z Chin do Polski, eksport towarów w reeferach do Chin które również oferujemy, oraz pomyślne zakończenie negocjacji dotyczących transportów z Polski do WNP.

- Reefery do Chin?

Tak. Najwyższy czas aby polska żywność była masowo eksportowana do Państwa Środka. Kolej ze swoim czasem przejazdu i temperaturą kontrolowaną to idealne rozwiązanie dla produktów spożywczych. Myślę że już wkrótce hasło „dobre po polskie" wejdzie do powszechnego użycia w Azji.

Head Office Gdynia:
15, T. Wendy Str. • PL-81-341 Gdynia • Tel. +4858 661 41 41 • Fax +4858 621 06 08 • e-mail: mag@mag.pl • www.mag.pl

Harbour Office Gdańsk: 33a, Oliwska Str. • PL-80-563 Gdańsk • Tel. +4858 343 09 21
Harbour Office Szczecin-Świnoujście: 3/4, Energetyków Str. • PL-70-952 Szczecin • Tel. +4891 430 87 01
Branch Office Warszawa: Al. Jerozolimskie 42/149 • PL-00-024 Warszawa • Tel. +4822 827 15 50

EU - VAT No. PL5860157896
District Court Gdańsk-Północ KRS 35292
Share Capital: PLN 472,200

Airport Office Warszawa: ul. Wirażowa 35/p.315 • PL-02-158 Warszawa • Tel. +48 22 606 72 85

Udzielone patronaty / partnerstwo / współpraca / udział w konferencjach / targach

Data wydarzenia	Wydarzenie / Konferencja	Organizator
18-19.11.2015 Warszawa	VII Ogólnopolskio Kongres Magazynowania i Logistyki „Modern Warehouse	Forum Media Polska Sp. z o.o.
4-6.11.2015, Warszawa	Konferencja TRANS&LOG 2015	Forum Media Polska Sp. z o.o.
9.10.2015, Gdynia	Udział Przewodniczącego Rady w Komitecie Honorowym XVI Spotkania Biznesu Morskiego Wybrzeża Gdańskiego „Wspólna Kaczka 2015”	Promare Sp. z o.o.
9.10.2015 Gdynia	„FORUM GOSPODARKI MORSKIEJ	Miasto Gdynia
6-8.10.2015 Mińsk	Białoruski Tydzień Transportowy	KOW Sp. z o.o.
2-25.09.2015 Gdańsk	Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO	Międzynarodowe Targi Gdańskie S.A.
10-13.09.2015	Regaty ShipCup V	Roman Paschke
1-3.09.2015, Gdańsk	XVIII Międzynarodowymi Targami Morskimi BALTEXPO 2015.	Targi Warszawskie S.A
6.07.2015, Warszawa	Ceremonia otwarcia Luxemburg Presidency of the Council of the European Union	Ambasada Luxemburga w Warszawie
1.07.2015, Gdynia	Spotkanie na temat wdrożenia zasady weryfikacji wagi kontenerów przeładowywanych w portach	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
26.06.2015, Gdynia	Festyn Transportowca i Regionalne Targi Transportowe Wybrzeże 2015	PSPD Nowy Dwór Wejherowski k Gdyni
22.06.2015, Gdańsk	Konferencja „AEO jako efektywna forma wsparcia przez Służbę Celną rzetelnego obrotu towarowego”	MF, IC Gdynia
19.06.2015, Sopot	VII Ogólnopolska Konferencja Naukowa „InfoGlobMar 2015”	Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny
10-12.06.2015, Szczecin	3 Międzynarodowy Kongres Morski	Fundacja Kongres Morski
8.06.2015 Gdynia	V Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Samorząd-Nauka-Biznes. Dobre praktyki. Współpraca. Strategie	Akademia Morska
25.05.2015 Gdynia	konferencja „Wizja na kolejne 20 lat: zielone technologie i nowe wyzwania” z okazji 20-lecia Stena Line w Polsce	Stena Line
20-21.05.2015 Wąsowo k. Poznania	IV Ogólnopolskie Warsztaty Szefów Logistyki i Transportu	Forum Media Polska – wydawca czasopism dla TSL „Logistyka a Jakość”, „Transport i Spedycja” oraz „Nowoczesny Magazyn”
15.05.2015 Szczecin	XX Jubileuszowe spotkanie firm gospodarki morskiej „Herring Szczecin 2015”	
14.05.2015 Sopot	Rady Ekspertów	Uniwersytet Gdański
22.04.2015, Warszawa	Gala XX-Lecia Izby Gospodarczej Transportu Lądowego	IGTL
22-23.04.2015, Sosnowiec	Targi Transportu, Spedycji i Logistyki Silesia TSL EXPO 2015	EXPO Silesia Sp. z o.o, Sosnowiec
13-14.04.2015, Gdańsk	III Forum Transportu Intermodalnego FRACHT 2015, udział przewodniczącego Rady w panelu dyskusyjnym	KOW MEDIA & MARKETING Sp. z o.o., Warszawa
1.04.2015 Gdynia	VI Międzyszkolny Turniej Wiedzy o Spedycji	Zespół Szkół Ekologicznych
24.03.2015, Gdańsk	Polsko-Norweskie spotkanie na temat zagadnień morskich	Ambasada Norwegii w Polsce
17-19.03.2015 Gdańsk	V edycja Transport Week 2015 17-19 marca 2015 roku.	Actia Forum sp. z o.o
19.03.2015 Gliwice	Konferencja „Logistyka, Inwestycje, Przyszłość”	Miasto Gliwice
18.03.2015, Gdańsk	Seminarium „FLANDRIA – Logistyczne okno na świat”	W ramach odbywającego się w dniach 14 – 22 marca 2015 r. Tygodnia Flamandzkiego w Gdańsku, Ambasada Belgii – Przedstawicielstwo Ekonomiczne i Handlowe Flandrii - Flanders Investment and Trade
16.03.2015, Warszawa	Spotkanie nt. zidentyfikowania i przedstawienia postulatów oraz możliwości rozwiązania problemów nurtujących biznes działający w obszarze ceł i podatków w międzynarodowym obrocie towarowym	Ministerstwo Finansów, Departament Ceł
26.02.2015, Warszawa	VIII Międzynarodowa konferencja i wystawa „LOTNISKO 2015”	Targi Warszawskie S.A., Warszawa
2014-2015	Udział przewodniczącego Rady w pracach Rady Ekspertów	Uniwersytet Gdański
	Patronat merytoryczny studiów podyplomowych logistyka i spedycja	SGH Warszawa
	Patronat merytoryczny studiów podyplomowych „logistyka w zarządzaniu” i zarządzanie spedycją w praktyce gospodarczej(biznesowej)”	Akademia Leona Koźmińskiego, Warszawa
2014-2016	Partnerstwo w ramach projektu NORDA – Północny Biegun Wzrostu. Udział przedstawiciela PISIL w pracach międzygminnego zespołu merytorycznego ds. opracowania dokumentów strategicznych i operacyjnych dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna,	Urząd Miasta Gdynia
od 2013	Rada Partnerów WPiT	Akademia Morska w Gdyni, Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa

Polska Izba Spedycji i Logistyki

ul. Świętojańska 3/2, 81-368 Gdynia
tel. 58 620 19 50, 620 98 26, fax 58 661 39 35
e-mail: pisil@pisil.pl, www.pisil.pl

konto: Bank Millennium S.A.
nr: 34116022020000000061904525
NIP: 586-20-75-731

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL

PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

placówki regionalne:

71-620 SZCZECIN
ul. Jana Kazimierza 3
tel.: 91 480 67 01
fax: 91 480 67 32
e-mail: management@hartwig.szczecin.pl

Przedstawiciel w Warszawie:
tel.: 608 623 419, email: pisil-waw@pisil.pl