

1.6. Formuły handlowe w procesie transportowym

Różnorodność podmiotów będących uczestnikami handlu międzynarodowego oraz ustawodawstwo w poszczególnych krajach doprowadziły do konieczności znalezienia kompromisu w zakresie zasad organizacji obrotu międzynarodowego. W związku z tym w handlu zagranicznym wprowadzono tzw. zwyczaje i uzanse handlowe.

Zwyczaje handlowe to forma postępowania podczas zawierania umów handlowych. Natomiast **uzanse handlowe** to przyjęty i potwierdzony przez miarodajną instytucję (np. izbę handlową, izbę gospodarczą, międzynarodowe instytucje handlowe) zwyczaj handlowy, który nie ma charakteru bezwzględnie obowiązującego, ale może być tylko zaleceniem dla stron kontraktu.

Powszechnie obowiązujące zwyczaje handlowe i uzanse w handlu zagranicznym przedstawia tab. 1.2.

Tabela 1.2. Powszechnie obowiązujące zwyczaje handlowe i uzanse w handlu zagranicznym

Zwyczaje handlowe i uzanse	Opis
Fermoy INCOTERMS (International Commercial Terms – Międzynarodowe Reguły Handlu)	Opracowane przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu. Uznane przez Komisję ONZ Międzynarodowego Prawa Handlowego za globalny standard interpretacji reguł handlu zagranicznego. Zawierają ujednoliconą wykładnię formuł określających prawa i obowiązki stron kontraktu handlowego dostawy sprzedanego towaru.
Znowelizowane Amerykańskie Definicje Handlu Zagranicznego (RAFTD – Revised American Foreign Trade Definitions)	Zbiór reguł handlowych, które są alternatywą dla bardziej powszechnych i częściej stosowanych terminów handlowych INCOTERMS. Stanowią wykładnię prawną formuł handlowych używanych w handlu zagranicznym USA, Meksyku i krajów Ameryki Środkowej.
Formuły COMBITERMS	Opracowane przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu w celu określenia specjalnych terminów handlowych dostosowanych do dostaw w kontenerach i w transporcie kombinowanym.
Reguły haskie	Dotyczą unifikacji reguł związanych z konosamentem; opisują odpowiedzialności przewoźników oceanicznych. Funkcjonują od 1924 r.
Reguły Yorku – Antwerpii	Zbiór reguł stosowanych w transporcie morskim, które nie mają charakteru umów międzynarodowych; odgrywają jednak dużą rolę w tymże transporcie, np. w solidarnym pokrywaniu kosztów awarii statku. Początki funkcjonowania reguł to 1864 r.
Jednolite zasady i uzanse dotyczące akredytów dokumentowych	Reguły przyjęte przez większą liczbę podmiotów, których celem jest usprawnienie transportu. Funkcjonują na zasadzie pewnych zwyczajów, a przybierają ramy prawne po zaleceniu organizacji międzynarodowych, np. Izby Handlowej.
Jednolite reguły dotyczące inkasa	Gwarancja ze strony banku, że wierzyciele otrzymają należność polegającą na zabezpieczeniu wszystkich stron biorących udział w transporcie – przewoźnika, sprzedającego i kupującego.
Jednolite reguły dotyczące gwarancji	Znajdują zastosowanie jako zwyczaj handlowy gwarancyjny.

Źródło: opracowanie własne.

Wymienione zwyczaje i uzanse handlowe mają za zadanie ułatwić międzynarodową wymianę towarów i zmierzają do ujednolicenia praktyk w zakresie¹³:

- technik rozliczeniowych,
- podziału obowiązków i kosztów między strony kontraktu,
- procedur ubezpieczeniowych,
- zagadnień transportowych.

Formuły handlowe to zbiór stosowanych praw i obowiązków umówionych stron kontraktów handlowych. Na przestrzeni lat formuły te były aktualizowane. W formułach handlowych bardzo istotne jest określenie zadań poszczególnych stron transakcji, zgodnie z wyodrębnionymi pojęciami.

Loco – sprzedający stawia towar w miejscu, w którym on się znajduje w momencie zawarcia umowy lub w innym miejscu, bez ponoszenia kosztów. Kupujący ponosi wszystkie koszty oraz bierze na siebie ryzyko związane z dostarczeniem towaru do miejsca przeznaczenia.

Franco – sprzedawca jest zobowiązany dostarczyć towar do umówionego miejsca na swój koszt, a cenę towaru zwiększa się o wydatki związane z dostarczeniem towaru.

Zastosowanie formuł handlowych w myśl obowiązującego ustawodawstwa międzynarodowego nie jest obligatoryjne. Strony mogą wykorzystać formuły handlowe w celu realizacji transakcji kupna-sprzedaży, ale nie muszą tego robić.

Ostatnią wersją Międzynarodowych Reguł Handlu jest **INCOTERMS 2010**. Składają się one z 11 formuł, w tym:

- przeznaczonych dla wszystkich gałęzi transportu: **EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP**;
- przeznaczonych dla transportu morskiego i wodnego śródlądowego: **FAS, FOB, CFR, CIF**.

Wprowadzenie 1 stycznia 2011 r. nowelizacji INCOTERMS 2010 nie spowodowało utraty ważności poprzednich edycji. W związku z powyższym jest ważne podanie informacji w zawartym kontrakcie, na którą wersję INCOTERMS strony się umówiły.

Do istotnych zmian, jakie wprowadziła nowelizacja, należy wyeliminowanie terminu linii nadburcia statku (ship's rail). W związku z eliminacją tego terminu, przy zastosowaniu INCOTERMS 2010, obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru na statek (on board).

Najważniejsze zapisy, jakie znalazły się w INCOTERMS 2010, to:

- stosowanie formuł jest uzależnione od ustaleń stron kontraktu i zapis o stosowaniu formuł musi znaleźć się w umowie;
- zapisy zawarte w kontrakcie mają pierwszeństwo przed postanowieniami reguł;
- strony mogą wprowadzać zmiany do reguł zgodnie z indywidualnymi ustaleniami odpowiadającymi specyfice transportowanych towarów;
- formuły dotyczą wyłącznie umów między sprzedającym a kupującym z wyłączeniem osób trzecich;
- ograniczenie sprzedającego dotyczące ryzyka związanego z odpowiedzialnością za towar do punktu dalszego niż ten, do którego ponosi koszty transportu; sprzedający może być jednak zobowiązany do poniesienia kosztów transportu do punktu dalszego niż punkt, do którego ponosi ryzyko.

Formuły INCOTERMS 2010 prezentuje tab. 1.3.

Przez realizację dostawy rozumie się wydanie towaru nabywcy lub osobie przez niego upoważnionej. Brak odebrania towaru przez nabywcę powoduje obciążenie go kosztem składowania. Towar, który zamówił kupujący, musi być pozostawiony do dyspozycji kupującego w miejscu i czasie wyraźnie wyodrębnionym i zindywidualizowanym jako towar kupującego.

¹³ D. Cybulska, J. Stolarski, *Organizowanie i monitorowanie procesów transportowych*, dz. cyt., s. 64.

Tabela 1.3. Formuły INCOTERMS 2010

Nazwa formuły	Opis
Wszystkie gałęzie transportu	
EXW Ex Works (...named place) – z zakładu (...określone miejsce)	Obowiązkiem sprzedającego jest postawienie towaru do dyspozycji kupującego w punkcie wydania. Od tego miejsca kupujący bierze na siebie ryzyko związane z dostarczeniem towaru oraz ponosi wszystkie koszty i spełnia obowiązki łącznie z załadunkiem towaru na środek transportu oraz dokonaniem formalności celnych w eksporcie.
FCA Free Carrier (...named place) dostarczony do przewoźnika (...określone miejsce)	Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru przewoźnikowi bądź innej osobie wyznaczonej przez kupującego w zakładzie sprzedającego lub w innym wymienionym z nazwy miejscu, a także złatwienie formalności celnych w eksporcie. Obowiązkiem kupującego jest przejęcie ryzyka oraz zawarcie umowy przewozu od wskazanego miejsca dostawy, a także przekazanie sprzedającemu informacji o nazwie przewoźnika, terminie załadunku oraz rodzaju środka transportu.
CPT Carriage Paid to (...named place of destination) – przewóz opłacony do (...określenie miejsca przeznaczenia)	Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru przewoźnikowi oraz zawarcie umowy przewozu do określonego miejsca przeznaczenia i opłacenie jego kosztów. Obowiązkiem kupującego jest poniesienie wszystkich kosztów związanych z towarem podczas jego przewozu do miejsca przeznaczenia, z wyjątkiem tych, które poniósł sprzedający na podstawie umowy o przewóz. Kupujący ponosi ryzyko związane z transportem od miejsca dostarczenia towaru przewoźnikowi.
CIP Carriage and Insurance Paid to (...named place of destination) – przewóz i ubezpieczenie opłacone do (...oznaczone miejsce przeznaczenia)	Formuła rozszerza zakres obowiązków sprzedającego, w porównaniu do formuły CPT, o zawarcie umowy ubezpieczenia i pokrycia jego kosztów oraz przekazania kupującemu dowodu zawarcia ubezpieczenia, co daje kupującemu prawo dochodzenia roszczeń od ubezpieczyciela w przypadku utraty czy zniszczenia towaru.
DAT Delivered at Terminal (...named place of destination) – dostarczony do terminalu (...oznaczony terminal w porcie lub miejscu przeznaczenia)	Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru i pozostawienie go do dyspozycji kupującego zaraz po wyładowaniu ze środka transportu w oznaczonym terminalu, w wyznaczonym porcie lub miejscu przeznaczenia. Po przekazaniu towaru koszty oraz ryzyko przechodzą na kupującego.
DAP Delivered at Place (...named place of destination) dostarczony do miejsca (...oznaczone miejsce przeznaczenia)	Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru i pozostawienie go do dyspozycji kupującego na środku transportu gotowego do wyładunku. Od tego miejsca koszty ponosi kupujący i bierze na siebie ryzyko związane z transportem.
DDP Delivered Duty Paid (...named place of destination) – dostarczony, cło opłacone (...oznaczone miejsce przeznaczenia)	Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczanie towaru do określonego miejsca przeznaczenia i pozostawienia go do dyspozycji kupującego, oclonego, na środku transportu gotowego do rozładunku. Natomiast do obowiązków kupującego należy wyładunek towaru.

Transport morski i wodny śródlądowy

FAS Free Alongside Ship (...named port of shipment) – dostarczony wzdłuż burty statku (...oznaczony port załadunku)	Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru wzdłuż burty statku w porcie załadunku. Od tego miejsca ryzyko i koszty przechodzą na kupującego. Kupujący jest również zobowiązany do zawarcia umowy przewozu oraz do poinformowania sprzedającego co do nazwy statku, na który ma być załadowany towar, o miejscu załadunku i terminie dostawy do portu.
FOB Free on Board (...named port of shipment) – dostarczony na statek (...oznaczony port załadunku)	Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru na statek w porcie załadunku, a kupujący od momentu dostarczenia towaru podejmuje ryzyko związane z transportem i ponosi koszty. Kupujący zawiera umowę o przewóz i informuje sprzedającego o nazwie statku, miejscu załadunku i terminie dostawy do portu.
CFR Cost and Freight (...named port of destination) – koszt i fracht (...oznaczony port przeznaczenia)	Obowiązkiem sprzedającego jest dostarczenie towaru na statek w porcie załadunku. W momencie załadunku ryzyko przyjmuje na siebie kupujący. Natomiast sprzedający ma obowiązek zawarcia umowy o przewóz morski i pokrycia kosztów dostarczenia towaru do portu przeznaczenia. Kupujący ponosi koszty i opłaty związane z towarem podczas jego przewozu do portu przeznaczenia poza kosztami, które obciążą sprzedającego na podstawie umowy o przewóz.
CIF Cost, Insurance and Freight (...named port of destination) – koszt, ubezpieczenie i fracht (...oznaczony port przeznaczenia)	Formuła rozszerza zakres obowiązków sprzedającego, w porównaniu z formułą CFR, o zawarcie umowy ubezpieczenia i pokrycia jego kosztów oraz przekazania kupującemu dowodu zawarcia ubezpieczenia, co daje mu prawo dochodzenia roszczeń od ubezpieczyciela w przypadku utraty czy zniszczenia towaru.

Źródło: opracowanie własne.

RAFTD – znowelizowane amerykańskie definicje w handlu zagranicznym (*Revised American Foreign Trade Definitions*), rozpowszechnione głównie na obszarze USA, Meksyku i Ameryki Środkowej. W USA, głównie przy eksporcie, stosuje się INCOTERMS, natomiast przy imporcie są stosowane reguły RAFTD.

Występują następujące **formuły RAFTD**:

- **EX** (named point of origin) – wymieniony punkt pochodzenia (loco);
- **Grupa FOB** – FREE ON BOARD (A, B, C, D, E, F);
 - A-FOB** (named inland carrier at named inland point of departure) – wymieniony krajowy przewoźnik w wymienionym krajowym miejscu nadania.
 - B-FOB** (named inland carrier at named inland point of departure) *Freight Prepaid to...* (named point of exportation) – wymieniony krajowy przewoźnik w krajowym miejscu nadania, fracht opłacony z góry do wymienionego miejsca eksportu.
 - C-FOB** (named inland carrier at named inland point of departure) *Freight Allowed to...* (named point) – wymieniony krajowy przewoźnik w krajowym miejscu wysyłki, fracht uwzględniony do wymienionego miejsca.
 - D-FOB** (named inland carrier at named inland point of exportation) – wymieniony krajowy przewoźnik w wymienionym miejscu eksportu.
 - E-FOB Vessel** (named port of shipment) – wymieniony port załadunku.
 - F-FOB** (named inland point in country of importation) – wymienione miejsce wewnątrz kraju importu.

- **FAS** – FREE ALONG SIDE (*named port of shipment*) Vessel – statek, oznaczony port załadunku;
- **C&F** – COST AND FREIGHT (*named point of destination*) – koszt i fracht (wymienione miejsce przeznaczenia);
- **CIF** – COST, INSURANCE, FREIGHT (*named point of destination*) – koszt, ubezpieczenie, fracht (wymienione miejsce przeznaczenia).

Ex Dock (*named port of importation*) – z doku (wymieniony port przeznaczenia). Zbiorem formuł bardziej szczegółowych od INCOTERMS jest **Combiterms**. Combiterms obejmuje terminy handlowe, które dotyczą transportu towarów w kontenerach i w transporcie kombinowanym (spedytorskie przesyłki zbiorowe). Podstawowa różnica w stosunku do INCOTERMS polega na szczegółowym podziale odpowiedzialności i obowiązków między kupującego i sprzedającego, a także dokładnym podziale kosztów między strony transakcji. Formuły te mają charakter fakultatywny.

2. Klasyfikacja transportu

2.1. Warunki klasyfikacji transportu

W aspekcie przedmiotowym transport to proces technologiczny mający na celu przenoszenie na odległość, czyli przemieszczanie osób, przedmiotów lub energii¹⁴ za pomocą odpowiednich środków zwanych środkami transportu.

W aspekcie podmiotowym transport jest określany jako technicznie, organizacyjnie i ekonomicznie wydzielone z innych czynności, celowe przemieszczanie wszelkich ładunków i osób¹⁵.

Transport obejmuje zarówno proces przemieszczania z miejsca na miejsce ludzi i / lub ładunku, jak i wszelkie czynności konieczne do osiągnięcia tego celu, np. załadunek, wyładunek, przeładunek, ubezpieczenie ładunku.

Transport to także dział gospodarki świadczący usługi polegające na przemieszczaniu osób i / lub ładunków. W każdej gospodarce odgrywa istotną rolę. Wynika to z faktu, iż pełni on wobec innych działów funkcje usługowe, a działalność transportowa usprawnia funkcjonowanie innych sektorów gospodarki.

Usługi transportowe mogą mieć charakter:

- **wewnętrzny** – dotyczą przemieszczania osób i / lub ładunków w obrębie danej jednostki;
- **zewnętrzny** – dotyczą przemieszczania osób i / lub ładunków między jednostkami, czyli dostawcami a odbiorcami.

Usługi transportu wewnętrznego dzieli się na (tab. 2.1):

- **usługi produkcyjno-technologiczne** – wszystkie działania mające na celu wytworzenie wyrobu gotowego;

¹⁴ I. Tarski, *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*, PWE, Warszawa 1993, s. 11.

¹⁵ M. Madeyski, E. Lissowska, J. Marzec, *Wstęp do nauki o transporcie*, SGPiS, Warszawa 1971, s. 10.