

## INCOTERMS

Reguły Incoterms wytyczają zakres odpowiedzialności i kosztów ponoszonych zarówno przez kupujących jak i sprzedających za dostawę towarów w umowach sprzedaży.

- **EXW (Ex Works – z zakładu)** – sprzedający nie ponosi żadnych kosztów z tytułu transportu. Jego odpowiedzialność kończy się na wydaniu towaru z magazynu. Koszty związane z organizacją transportu oraz odprawą są w całości pokrywane przez kupującego. Odpowiedzialność w całości leży po stronie kupującego.
- **FCA ( Free Carrier – dostarczone do przewoźnika)** – sprzedający ponosi koszty transportu oraz odprawy exportowej do momentu przekazania towarów pierwszemu przewoźnikowi, wskazanemu przez kupującego, w oznaczonym miejscu. Od tego momentu zakres odpowiedzialności przechodzi na stronę odbiorczą.
- **FAS ( Free Alongside Ship – dostarczone wzdłuż burty statku )** – Odpowiedzialność za koszty transportu oraz ryzyko sprzedającego kończą się w momencie dostarczenia towarów do burty statku w oznaczonym porcie nadania, jednak bez załadunku towarów na statek. Od tego momentu wszelkie koszty oraz ryzyko związane z transportem zostaje przeniesione na kupującego.
- **FOB (Free on Board – dostarczony na statek)** – sprzedający pokrywa wszystkie koszty dowozu ładunku do portu z którego ma zaplanowane wypłynięcie. Pokrywa on koszty lokalne (dokumentacja exportowa, odprawa exportowa, THC w porcie załadunku oraz koszt transportu do portu). Pozostałe koszty przechodzą na konto odbiorcy. Odpowiedzialność do załadunku na statek leży po stronie sprzedającego, zaś od tego miejsca gestia przechodzi na kupującego.
- **CFR ( Cost and Freight – koszt i fracht )** – sprzedawca pokrywa koszty transportu do wyznaczonego portu docelowego. Natomiast jego odpowiedzialność przechodzi na odbiorcę w momencie załadunku towaru na statek. Od tego punktu kupujący ponosi odpowiedzialność za ładunek.

- **CIF (Cost Insurance Freight – koszt ubezpieczenie fracht )** –sprzedawca ponosi wszystkie koszty związane z transportem aż do portu docelowego. Tutaj różnica między warunkami CFR jest taka, że przy CIF sprzedający zobowiązany jest do ubezpieczenia ładunku. Odpowiedzialność za transport przechodzi na odbiorcę z momencie załadowania towaru na statek.
- **CPT ( Carriage paid to – przewóz opłacony do )** –sprzedający i kupujący w umowie sprzedaży ustalają do którego miejsca ma zostać przetransportowany ładunek. Do tego momentu sprzedający pokrywa wszystkie koszty związane z przewozem. Odpowiednik CFR w transporcie innym, niż morskim i wodnym śródlądowym (w tym multimodalnym). Odpowiedzialność przechodzi na kupującego w momencie przekazania ładunku pierwszemu przewoźnikowi.
- **CIP ( Carriage and Insurance paid to – przewóz i ubezpieczenie opłacone do)** – zakres obowiązków i odpowiedzialności jest taka sama jak przy warunkach CPT. Tutaj dochodzi tylko zawarcie umowy ubezpieczenia i pokrycie jego kosztów przez sprzedającego.
- **DAP (DELIVERED AT PLACE – dostarczone do miejsca)** - sprzedający pokrywa wszystkie koszty związane z transportem do wyznaczonego miejsca przez kupującego. Odprawa importowa i koszty związane z należnościami celnymi pokrywa kupujący. Odpowiedzialność przechodzi na kupującego w momencie dostarczenia ładunku do miejsca określonego w umowie sprzedaży. Kupujący zobowiązany jest do wyładunku towaru na swój koszt.
- **DDP (Delivery Duty Paid – dostarczone cło opłacone )** – sprzedający pokrywa wszystkie koszty związane z transportem do wyznaczonego miejsca przez kupującego oraz pokrywa on koszty cła w porcie docelowym. Odpowiedzialność przechodzi na kupującego w momencie dostarczenia ładunku do miejsca wskazanego w umowie sprzedaży. Kupujący zobowiązany jest do wyładunku towaru na swój koszt.
- **DPU (Delivered At Place Unloaded – dostarczone do miejsca wyładowane)** - sprzedający pokrywa wszystkie koszty związane z transportem do wyznaczonego miejsca przez kupującego oraz płaci za wyładunek towaru w punkcie docelowym. Dokonanie odprawy importowej oraz pokrycie ich kosztów leży po stronie

kupującego. Odpowiedzialność przechodzi na kupującego w momencie przejęcia ładunku po jego wyładunku w wyznaczonym miejscu.

## RODZAJE KONTENERÓW

- **Dry Van (DV)** – kontener uniwersalny ogólnego przeznaczenia
- **High Cube (HC)** – kontener o podwyższonej wysokości
- **High Cube PalletWide (HCPW)** – kontener o podwyższonej wysokości i szerokości
- **kontener o kontrolowanej temperaturze** – do przewozu ładunków w temperaturze od  $-25\text{ °C}$  do  $+25\text{ °C}$
- **Reefer (RF)** – kontener chłodniczy
- **Open Top (OT)** – kontener z otwartym dachem
- **Open Side (OS)** – kontener o bokach otwartych
- **Flat Rack (FR)** – kontener z otwartym dachem i bokiem

# SŁOWNIK POJĘĆ SPEDYCYJNYCH

- **Spedytor** – osoba w firmie, która na rzecz sprzedającego lub kupującego organizuje przewóz ładunków zgodnie z umową sprzedaży lub zleceniem spedycyjnym.
- **FCL** – (ang. Full Container Load) transport pełno-kontenerowy
- **TEU** – (z ang. Twenty – Feet Equivalent Unit) – jednostka miary odpowiadająca pojemności (1TEU=20')
- **LCL** – ( ang. Less than Container Load) drobnicowe przewozy kontenerowe
- **Załadowca** – inaczej eksporter (najczęściej) to firma, od której rozpoczyna się transport
- **Odbiorca** – inaczej importer (najczęściej) to firma będąca odbiorcą towaru
- **Shipper** (inaczej Consignor) – nadawca ładunku
- **Armator** – firma, która w imieniu własnym uprawia żeglugę przewozową używając do tego własnego lub cudzego statku
- **Agencja Celna** – podmiot uprawniony do dokonywania w imieniu swoich klientów przed organami celnymi wszelkich czynności przewidzianych w Kodeksie Celnym
- **Odprawa celna ostateczna** – dopuszczenie towaru do obrotu po uiszczeniu opłat celno- podatkowych
- **Odprawa celna przekazowa (inaczej odroczone)** – to taka odprawa, której zadanie zostaje przekazane innemu urzędowi celnemu, najczęściej urzędowi najbliższej położonemu względem miejsca przeznaczenia towar
- **Procedury uproszczone** – skrócenie czasu odprawy celnej poprzez elektroniczną wymianę dokumentów oraz odprawę towaru w miejscu jego przeznaczenia, a nie – jak dotąd – w siedzibie urzędu celnego.
- **T1L** – wspólna procedura tranzytowa dotycząca ładunków przewożonych między krajami Unii Europejskiej a pozostałymi (np. przy przewozie towaru spoza Unii Europejskiej na terenie Unii )
- **T2L**– wspólna procedura tranzytowa dotycząca ładunków przewożonych pomiędzy krajami Unii Europejskiej (np. z Polski na Cypr drogą morską lub po dopuszczeniu do obrotu z Hamburga do Gdyni)

- **SAD** ( z ang. Single Administrative Document) – wymagany w Unii Europejskiej dokument zgłoszenia towaru do odprawy celnej
- **MRN** – numer ewidencyjny operacji tranzytowej zwyczajowo dokument potwierdzający procedurę wywozu
- **Buking** – zlecenie dla armatora, dokument zawierający specyfikację przewozu towaru i służyący potwierdzeniu uzgodnień między kontrahentami
- **Konosament** – to morski list przewozowy, świadectwo potwierdzające odbiór danego ładunku na statek i zobowiązanie przewoźnika do dostarczenia go do portu docelowego
- **Konosament HBL / MBL** – (z ang. house bill of lading / master bill of lading – dokument przewozowy wystawiany przez spedytora lub armatora określający:
  - **Consignee** – Odbiorca ładunku wymieniony na konosmanecie/ BL
- **B/L** (ang. Bill of Lading) to morski list przewozowy, świadectwo potwierdzające odbiór danego ładunku na statek i zobowiązanie przewoźnika do dostarczenia go do portu docelowego
- **Original Bill of Lading** (B/L) – morski list przewozowy wystawiony w oryginale
- **AWB** (Air Way Bill) – list przewozowy stosowany we frachcie lotniczym
- **Feeder** – niewielki statek przewozowy, który dowozi kontenery pomiędzy większymi a mniejszymi portami morskimi
- **Dem/ Det** (z ang. Demurrage/Detention) opłata należna armatorowi za przetrzymanie w porcie pełnego kontenera powyżej określonego czasu – Demurrage. Opłata należna armatorowi za przetrzymanie kontenera na środku transportu Detention
- **THC** (z ang. Terminal Handling Charge) – opłaty za obsługę przesyłki, jakie nalicza port lub lotnisko za swoje usługi
- **THD** – (z ang. Terminal Handling at Destination) – opłaty portowe w miejscu przeznaczenia jednego kontenera 20 – stopowego
- **Konsolidacja** – grupowanie mniejszych ładunków w większe dla celów transportowych (minimalizacja
- **Storage** – Opłata za składowe
- **D/O** (Delivery Order) – dokument pozwalający na wydanie ładunku w porcie

- **ADR** ( z franc. Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Rout) – międzynarodowa konwencja regulująca zasady przewozu drogowego ładunków niebezpiecznych, zwyczajowo według tych zasad określany jest ładunek niebezpieczny w transporcie drogowym.
- **DGR** ( z ang. Dangerous Goods) – przepisy odnoszące się do przewozu i dokumentowania towarów niebezpiecznych
- **DGD** – deklaracja załadowcy określająca specyfikę towaru niebezpiecznego zwykle dostarczana spedytorowi z MSDS (kartą charakterystyki produktu).
- **MSDS** – (z ang. Material Safety Data Sheet) –czyli Karta charakterystyki produktu niebezpiecznego , określa jego grupę oraz klasę
- **IMO** – Międzynarodowa Organizacja Morza (dawniej IMCO) zajmująca się bezpieczeństwem Żeglugi, obrotu morskiego i ochroną środowiska morskiego
- **Akredytywa** – forma bezgotówkowych rozliczeń między firmami. Stosowana przy rozliczeniach transakcji handlowych krajowych i zagranicznych, najczęściej przy dużych transakcjach lub kiedy sprzedający i kupujący nie mieli jeszcze okazji sprawdzić swojej wiarygodności. Kupujący zabezpiecza w banku odpowiednią sumę, która to po spełnieniu określonych wcześniej warunków zostaje przekazana sprzedającemu po wywiązaniu się z jego zobowiązań.
- **Dodatki** – pewne dodatkowe opłaty naliczane przy usługach spedycyjnej:
  - **BAF** – dodatek paliwowy, nakłada go konferencja żeglugaowa lub armator, a jego celem jest zniwelowanie efektów zmiany cen na rynku paliw
  - **PCC** – dodatkowa opłata pobierana za transport Kanałem Panamskim
  - **LSF** –dodatek paliwowy stosowany głównie dla portów Morza Bałtyckiego
  - **SCT** – dodatkowa opłata pobierana za transport Kanałem Suezkim
  - **CAF** – dodatek walutowy, służący zminimalizowaniu efektów wahań kursów walutowych
  - **PORTEO** – opłata portowa w portach Ameryki Południowej płatna zwykle przez załadowcę
  - **WRS** – dodatek za ryzyko wojny

- **Kongestia** – dodatek za utrudnienia związane ze zbyt dużą liczbą ładunków w porcie
- **PSS** – dodatek wprowadzany w sezonie zwiększonych przewozów
- **ISPS** – dodatek za zwiększone bezpieczeństwo w porcie
- **PRS** – Piracy Risk Surcharge (inaczej AGS – Aden Gulf Surcharge) – dodatek z tytułu konieczności opłacenia służb zapewniających bezpieczeństwo statków poruszających się w obrębie Zatoki Adeńskiej
- **OVS** – Overweight Surcharge – dodatek/dopłata do kontenerów 20-stopowych z tytułu przewozu ciężkich ładunków powyżej limitu określonego przez armatora realizującego transport (najczęściej powyżej 18t)
- **EBS** – Emergency Bunker Surcharge – specjalna dopłata służąca zniwelowaniu wahań cen paliwa – każdorazowo decyzja o jej naliczeniu podejmowana jest przez armatora realizującego transport
- **ERS** – Equipment Repositioning Surcharge (inaczej EIS – Equipment Imbalance Surcharge) – specjalna dopłata służąca zniwelowaniu strat armatora z tytułu niezbilansowania dostępności kontenerów