

**Slajd 1**

**Referat Wiceprezesa Komitetu Organizacji Współpracy Kolei OSŻD (OSŻD - Organizacja Satrudniczestwa Żelaznych Darog) W.P. Żukowa „Praktyczne zastosowanie ujednoliconego (wspólnego) listu przewozowego CIM/SMGS w euroazjatyckiej przestrzeni kolejowej (krótka historia powstania, podstawy prawne)”**

**10 października 2011 r., r. Sopot, Polska.**

Szanowni Państwo, Szanowni Koledzy!

**Slajd 2**

W imieniu Komitetu Organizacji Współpracy Kolei (OSŻD) oraz swoim własnym pragnę powitać wszystkich uczestników seminarium. Z satysfakcją odnotowuję aktualność omawianych podczas seminarium tematów. Są one nam bardzo bliskie, ponieważ OSŻD jest organizacją międzynarodową i międzyrządową, której jednym z głównych zadań jest doskonalenie i rozwój ruchu kolejowego pomiędzy Europą i Azją, kształtowanie skoordynowanej polityki transportowej w dziedzinie międzynarodowych przewozów kolejowych, podnoszenie konkurencyjności transportu kolejowego.

Celem mojego wystąpienia jest zreferowanie Państwu prowadzonych przez OSŻD wspólnie z CIT prac dotyczących utworzenia ujednoliconego (wspólnego) listu przewozowego CIM/SMGS w euroazjatyckiej przestrzeni kolejowej.

**Slajd 3**

Popatrzmy na mapę przestrzeni euroazjatyckiej, na której zostały pokazane korytarze kolejowe krajów - członków OSŻD.

**Slajd 4**

Widzimy, że jest to ogromne terytorium, ponad 30 mln km<sup>2</sup>, z ludnością powyżej 2 mld ludzi, łączące 26 krajów Europy i Azji.

**Slajd 5**

25 krajów jest członkami OSŻD.

Łączna długość kolei tych krajów wynosi ponad 280 000 km, przewozi się nimi ponad 5 mld ton ładunku, w przewozach międzynarodowych - około 600 mln ton.

Wydawałoby się, że to są cyfry imponujące i w związku z tym można zadać pytanie, a z czego nie jesteśmy zadowoleni? Co nam się nie podoba?

Przede wszystkim to, że wielkości przewozów pomiędzy Europą i Azją, jak również pomiędzy krajami OSŻD i krajami Europy Zachodniej z krajami OSŻD mogłyby być znacznie

większe.

1% ogólnej objętości ładunków przewożymy koleją. Dla przykładu, jeżeli Chiny przewiozły w 2010 roku 3,63 mld ton ładunków, to przez Rosję na 3 połączeniach to państwo przewiozło jedynie 64,063 mln ton, łącznie z tranzytem - 22,309 mln ton ładunku.

Mongolia przewiozła 1,5 mln ton w relacjach międzynarodowych, przewozy tranzytowe wyniosły 118 tys. ton.

Kazachstan przewozi około 270 mln ton ładunku, udział w międzynarodowych przewozach tego państwa jest dość wysoki, wynosi ponad 30%, co uzasadnia się brakiem dostępu do morza.

### ***Slajd 6***

Analiza wskazuje, iż podstawowymi przyczynami takiego spadku w realizacji przewozów międzynarodowych w relacji Europa - Azja są:

- występowanie dwóch systemów prawnych w komunikacji międzynarodowej (COTIF - SMGS);
- konieczność wielokrotnego przekraczania granic państwowych, co wymaga sporządzania na nowo kolejowych listów przewozowych;
- przestawianie/przeładunek wagonów/ładunku podczas przechodzenia na inną szerokość torów;
- słaby rozwój infrastruktury w korytarzach transportowych;
- niedostateczna obsługa;
- niekonkurencyjne ceny.

Z wymienionych przyczyn wydzielenie podstawowej, głównej nie jest możliwe, ponieważ każda z nich wpływa na sytuację i należy pracować nad usuwaniem lub złagodzeniem każdej z nich, i to mianowicie my robimy.

Dzisiaj zajmujemy się rozważaniem problemu występowania dwóch systemów prawnych w komunikacji międzynarodowej (COTIF i SMGS) i dróg przewyciężenia istniejących barier i trudności z tym związanych.

Trochę historii. Razem z pojawieniem się na początku XIX wieku kolei żelaznej, zaistniał również problem prawnego zabezpieczenia przewozów towarowych. Z rozwojem międzynarodowego ruchu kolejowego to zadanie stało się jeszcze bardziej aktualne. Już w tamtych czasach istniały opracowane podstawowe zasady prawne, broniące interesów zarówno kolei, jak i klienta.

W 1893 roku przyjęto konwencję COTIF. Pod jej jurysdykcją znalazło się 40 państw. Z powodu politycznych zmian, spowodowanych utworzeniem ZSRR, jak również utworzeniem bloku socjalistycznego, państwa przy swoich przewozach kolejowych korzystały głównie z

porozumień dwustronnych, co było nie do końca wygodne.

#### ***Slajd 7***

W związku z powyższym w 1951 roku weszła w życie Umowa o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (MGS, SMGS), od tego czasu można mówić o nastaniu ery równoległe istniejących dwóch prawnych systemów transportowych.

#### ***Slajd 8***

Od tamtego czasu minęło 50 lat. SMGS poprzez stałe doskonalenie, wnoszenie znaczących zmian, stała się pełnowartościowym przedstawicielem prawa transportowego. Przy tym CIM także została poddana znaczącym zmianom. Dlatego też dzisiaj nikt nie powinien mieć wątpliwości, że CIM i SMGS - to dwa różne systemy prawne, które są skazane na współdziałanie, a nie zamianę jednego na drugi.

#### ***Slajd 9***

Ta zasada została zapisana we wspólnym stanowisku OTIF i OSŻD i zaakceptowana przez sesję Ministrów krajów członków OSŻD. Ponieważ występowanie dwóch systemów wymagało dodatkowego nakładu sił i powodowało trudności podczas przechodzenia ładunku z jednego systemu w drugi, w OSŻD, OTIF, CIT nieprzerwanie szukano drogi usprawnienia tego procesu, zharmonizowania istniejących systemów. Były podejmowane próby unifikacji międzynarodowego prawa transportowego poprzez stworzenie nowej konwencji, istniały propozycje posługiwania się bezpośrednim („przelotowym”) transportowym listem przewozowym. Podejmowano wiele innych prób, lecz praktycznych rezultatów nie osiągnięto.

Widzimy, iż prawdą jest, że każdy problem musi dojrzeć.

I tak oto nastąpił 2003 rok, kiedy to na Konferencji Kijowskiej, poświęconej harmonizacji prawa transportowego na bazie opracowanego przez OTIF i OSŻD wspólnego stanowiska. Wysunięto ideę stworzenia wspólnego ujednoliczonego listu przewozowego CIM/SMGS jako dokumentu, który dał początek harmonizacji dwóch transportowych systemów prawnych - SMGS i CIM. Dla osiągnięcia tych celów utworzono wspólną grupę roboczą CIT-OSŻD, określono główne kierunki prace tej grupy oraz program współpracy w tym zakresie.

#### ***Slajd 10***

Do końca 2005 roku opracowano formularz listu przewozowego CIM/SMGS i Instrukcję do listu przewozowego CIM/SMGS. W marcu 2006 roku te dokumenty ostatecznie zostały uzgodnione przez CIT i OSŻD i stały się integralną częścią SMGS (Załącznik nr 22) oraz uzyskały status prawny.

Podstawą prawną zastosowania listu przewozowego CIM/SMGS stał się art. 6 § 8 CIM, art. 6 § 11 SMGS i art. 7 § 15 SMGS. Instrukcja zawiera wzór listu przewozowego CIM/SMGS

i przepisy dotyczące jego wypełnienia i zastosowania.

Informacje w liście przewozowym, dotyczące zarówno umowy przewozu na podstawie CIM, jak i na podstawie SMGS, wypełnia się w języku rosyjskim i w jednym z trzech języków - niemieckim, angielskim lub francuskim. Z uwzględnieniem przepisów Instrukcji list przewozowy CIM/SMGS w strefie obowiązywania CIM stosuje się jako list przewozowy CIM, a w strefie obowiązywania SMGS - jako list przewozowy SMGS.

Ujednoczony list przewozowy CIM/SMGS jest pierwszym krokiem na drodze do realizacji celu, polegającego na zapewnieniu interoperatywności prawnej pomiędzy systemem CIM i przepisami SMGS, i może być wykorzystywany zarówno w charakterze dokumentu transportowego, jak i celnego.

25 lipca 2006 roku ze stacji Mościska-II Lwowskiej Kolei do Niemiec wysłano pierwszy eksperymentalny pociąg na podstawie nowego wspólnego listu przewozowego CIM/SMGS. Pociąg ten z powodzeniem przekroczył granicę państwową bez zmiany dokumentów przewozowych sporządzonych na podstawie prawa transportowego SMGS na prawo transportowe CIM.

Ten próbny przewóz pokazał, że przy wprowadzeniu danego listu przewozowego w międzynarodowych przewozach kolejowych znacznie skraca się czas postoju pociągów na stacjach granicznych, poprawia się jakość obsługi i, odpowiednio, obniżają się koszty transportu.

Na tym zakończono I fazę projektu.

W 2007 roku przystąpiono do II fazy projektu, tj. opracowania dokumentów towarzyszących listowi przewozowemu CIM/SMGS, a mianowicie: listów wagonowych CIM/SMGS, listów kontenerowych CIM/SMGS, protokołu handlowego CIM/SMGS oraz elektronicznej wersji listu przewozowego CIM/SMGS.

Te dokumenty omówiono i uzgodniono na posiedzeniu Komisji OSŻD, dotyczącym prawa transportowego według wniosków SMGS w dniach 9-12 października 2007 roku. Odpowiednio zostały wniesione zmiany i uzupełnienia do treści SMGS i SI do SMGS. Te zmiany weszły w życie z dniem 1 lipca 2008 roku.

Załączniki 1, 3 i 4 do Instrukcji listu przewozowego CIM/SMGS są aktualizowane dwa razy w roku.

Spis członków CIT i uczestników SMGS, stosujących Instrukcję i trasy znacznie poszerzył się, tj. włączono dodatkowo cały szereg tras, po których przewóz może być realizowany na podstawie listu przewozowego CIM/SMGS. W krajach-członkach OSŻD - Republice Białoruś, Republice Węgierskiej, Gruzji, Republice Kirgiskiej, Republice Łotewskiej, Republice Litewskiej, Federacji Rosyjskiej, Ukrainie i Republice Estońskiej takie przewozy

mogą być realizowane na wszystkich kierunkach kolei tych krajów. Znacznie zwiększył się spis tras po terytorium Federacji Rosyjskiej.

Należy zaznaczyć, że dzięki wykorzystaniu listów wagonowych i kontenerowych CIM/SMGS staje się możliwe wysłanie pociągów towarowych bezpośrednich, składów wagonowych i kontenerowych na podstawie jednego listu przewozowego, a przewaga protokołu handlowego CIM/SMGS polega na tym, że jest on stosowany w celach określenia szkód, powstałych podczas przewozu na podstawie listu przewozowego CIM/SMGS. Przewaga nowych dokumentów polega na tym, iż te dokumenty są jednocześnie uznawane zarówno na terytorium SMGS, jak i CIM.

Należy zwrócić szczególną uwagę na elektroniczną formę listu przewozowego. Grupa ekspercka CIM/SMGS kontynuowała prace nad utworzeniem specyfikacji funkcjonalnych elektronicznego listu przewozowego CIM/SMGS, a grupa prawna CIM/SMGS nad utworzeniem specyfikacji prawnych elektronicznego listu przewozowego CIM/SMGS, których wykorzystanie dla transportu ma charakter rekomendacyjny.

Na posiedzeniu kierowniczej grupy CIM/SMGS w lipcu 2008 roku zaaprobowano specyfikacje funkcjonalne i prawne elektronicznego listu przewozowego CIM/SMGS.

Z dniem 1 stycznia 2010 r. została opracowana i weszła w życie nowa redakcja punktu 12 i punktu 25 „Instrukcji do listu przewozowego CIM/SMGS” pod nazwą odpowiednio: „Odpowiedzialność, protokół handlowy CIM/SMGS, roszczenia CIM/SMGS” oraz „Wprowadzenie zmian i uzupełnień”. Ponadto weszły w życie uzupełnienia, związane z wykorzystaniem języka chińskiego, zarówno w nazwach rubryk, druków dokumentów przewozowych, jak i przy ich wypełnianiu. Te i inne uzupełnienia czynią wykorzystanie listu przewozowego CIM/SMGS atrakcyjniejszym dla przewoźników i klientów, korzystających z ich usług. Jedną z przewag nowych dokumentów jest ich równoznaczne uznawanie zarówno na terytorium przestrzeni prawnej SMGS, jak i CIM.

Przewozy z zastosowaniem listu przewozowego CIM/SMGS przez cztery korytarze transeuropejskie w roku bieżącym odbywały się na ponad 50 trasach.

W 2010 roku ponad połowę objętości przewozów międzynarodowych, związanych z koniecznością zmiany dokumentów z jednego prawa transportowego na drugie (CIM/SMGS), dokonano bez wykonywania danych operacji dzięki zastosowaniu listu przewozowego CIM/SMGS.

W komunikacji tranzytowej odprawy wagonowe i kontenerowe przez Polskę na podstawie listu przewozowego CIM/SMGS w 2010 roku wyniosły ponad 50 %. Dwie trzecie z nich – to przewozy kontenerowe.

Przewozy przez Ukrainę z wykorzystaniem listu przewozowego CIM/SMGS za półrocze wyniosły 63 % całej objętości przewozów, przekraczających granice prawa transportowego.

Należy zaznaczyć, że przytłaczająca ilość przewozów, realizowanych z zastosowaniem listu przewozowego CIM/SMGS, są to przewozy kontenerowe.

Zaktywizowały swoją politykę transportową w dziedzinie rozszerzenia strefy zastosowania przewozów na podstawie listu przewozowego CIM/SMGS: Kazachstan, Mongolia i Rosja.

W 2010 roku zostały otwarte dla takich przewozów wszelkie kierunki kolei rosyjskich, kolei Mongolii, jak również wszelkie tranzytowe i pojedyncze kierunki kolei Kazachstanu.

Z dobrym skutkiem odbyło się w tym roku seminarium na temat praktycznego zastosowania kolejowego listu przewozowego CIM/SMGS w stolicy Kazachstanu Astanie.

Przeprowadza się wewnątrzpaństwowe uzgodnienia w celu umożliwienia zorganizowania przewozów z wykorzystaniem ujednoliczonego listu przewozowego CIM/SMGS na kolejach Chin.

### ***Slajd 11***

Spróbujmy usystematyzować pozytywne rezultaty wykorzystania ujednoliczonego listu przewozowego CIM/SMGS na przestrzeni euroazjatyckiej.

Dla przewoźnika:

- możliwość wykorzystywania ujednoliczonego listu przewozowego na wszystkich poszerzających się trasach Europa - Azja i Azja - Europa;
- skrócenie czasu postoju pociągów na stacjach granicznych z powodu konieczności sporządzenia na nowo dokumentów do 8 - 10 godzin;
- przyspieszenie czasu na rozpatrzenie roszczeń wynikających z transportu na podstawie wspólnego listu przewozowego;
- wyeliminowanie wypaczeń i błędów, możliwych w przypadku konieczności sporządzania na nowo dokumentów;
- znaczne skrócenie operacji z dokumentami.

Dla klienta:

- uproszczenie procedury zgłaszania roszczeń wobec kolei na podstawie wspólnego protokołu handlowego CIM/SMGS;
- obniżenie kosztów przewozu w kierunku Wschód - Zachód w przypadkach, kiedy przeładunek jest dokonywany z jednego w dwa lub więcej wagonów, ponieważ utarła się praktyka wymiany listu przewozowego SMGS na CIM po przeładunku w wagony 1435, a nie przed, jak to jest przyjęte przy przewozach w kierunku Zachód – Wschód;

- zmniejszenie ilości błędów przy kolejnej odprawie transportu, obniżenie kosztów transportu o kwotę, którą Klient płaci przewoźnikowi lub spedytorowi za kolejną odprawę (od 15 do 40 EUR);
- możliwość wyboru sposobu odprawy transportu.

### ***Slajd 12***

Jakie są wady i problemy, stojące na drodze szerszego wprowadzenia listu przewozowego?

- na razie jest ograniczona sfera zastosowania ujednoliconego listu przewozowego do liczby krajów, wykorzystujących ujednolicony list przewozowy;
- faktycznie do niedawna było to 6 państw (Estonia, Łotwa, Litwa, Białoruś, Rosja, Ukraina). Udział Rosyjskich Kolei RZD w projekcie do niedawna był także ograniczony, brak jest tras kierunków tranzytowych;
- dane uregulowanie prawne na razie nie uzyskało szerokiego poparcia ze strony przewoźników i innych służb odnośnie nakierowania właścicieli ładunków do powszechnego jego wykorzystania. Przecież głównie, jak widzimy, szeroko rozpowszechniły się przewozy w kontenerach, zwłaszcza części zamiennych do samochodów, chociaż pierwszy pociąg przejechał z Ukrainy do Niemiec z surowcem.
- w krajach nie została przeprowadzona należyta praca odnośnie przebudowania algorytmu pracy nie tylko w przedsiębiorstwach kolejowych, związanego z obróbką informacji, zawartych w ujednoliconym liście przewozowym CIM/SMGS, lecz również w firmach spedycyjnych, które powinny nauczyć się sporządzać i przetwarzać wszelkie informacje, zawarte we wspólnym liście przewozowym;
- rola spedytora w międzynarodowych przewozach jest wielka, w charakterze dozorującego operatora, ponieważ w procesie transportu ma miejsce wiele zmian (zmieniają się przewoźnicy, powstają nieprzewidziane trudności itd.). Podczas zastosowania wspólnego listu przewozowego CIM/SMGS organizacyjna rola spedytora nie zmniejsza się, po prostu zamiast sporządzania na nowo papierów on, nareszcie, może całkowicie skupić się na innych, ważniejszych sprawach logistyki.

W perspektywie, w celu osiągnięcia szerszego zasięgu i zastosowania ujednoliconego listu przewozowego CIM/SMGS jest, przede wszystkim, rozszerzenie obszaru zastosowania i korzystania ze wspólnego listu przewozowego na wszystkie stacje Rosji, Kazachstanu, republik Azji Średniej, Chin, Mongolii, wysyłek nie tylko masowych rodzajów ładunków, lecz grup wagonów i pojedynczych wagonów. Wszechstronna winna być promocja projektu, jego zalet, jego możliwości. Na każdej stacji powinno znajdować się stoisko z informacjami o systemie CIM/SMGS. Wszyscy, co do jednego spedytora, powinni być poinformowani i dysponować

informacjami. Należy nawiązać kontakt ze stowarzyszeniami spedytorów. Tylko takie podejście będzie mogło dać najbardziej odczuwalny efekt i przynieść rezultaty w postaci zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego.

*Dziękuję za uwagę.*