

1. Közúti áru fuvarozás
2. Tengeri áru fuvarozás
3. Légi áru fuvarozás
4. Kombinált áru fuvarozás
5. Gyűjtő áru fuvarozás
6. Vasúti áru fuvarozás
7. Belvizi áru fuvarozás

KÖZUTI FUVARÓZÁS

Fuvarozó típusok (Forrás: IRU Kézikönyv)

1. Normál kamion / truck
hasznos térfogata (m³): 43
rakfelülete (m²): 17,2

Az EU -ban javasolt jármű méretnormák a következők:

hosszúság: 12 m,
szélesség: 2,55 m
magasság: 2,6 m

2. Nyerges szerelvény
hasznos térfogata (m³): 65-80
rakfelülete (m²): 26,6
hosszúság: 16,5 m.

3. Pótkocsis szerelvény
hasznos térfogata (m³): 80-105
rakfelülete (m²): 34,5
hosszúság: 18,75 m
vonatjárműből és két pótkocsiból álló
járműszerelvény: 22,0 m

4. Hűtő, hűtött vagy hűtőgépes fuvarozók

A *hűtött fuvarozó*: nem mechanikai vagy abszorpciós berendezés, hanem más hidegforrás (pl. szárazjég) segítségével teszi lehetővé az üres felépítmény belsejében a hőmérséklet csökkentését majd fenntartását (+ 30 °C közepes külső középhőmérséklet mellett) +7- 20 °C alatt.

A *hűtőgépes fuvarozó*: hűtőberendezéssel (mechanikus kompresszorgép csoporttal, abszorpciós berendezéssel, stb.) ellátott jármű, mely lehetővé teszi az üres felépítmény belsejében a hőmérséklet csökkentését majd fenntartását (+ 30 °C közepes külső középhőmérséklet mellett) +12 - 20 °C alatt. (Forrás. ATP 25/1989.(III.17) MT rendelet Hatály: 2000.I.1. Lezárva: 2001. December 31.)

5. Trailer

Nagy tömegű vagy nagy terjedelmű áruk fuvarozására alkalmas közúti járművek, melyeknek három fő típusát is megkülönböztetik:

Terhelhetőség:

könnyű trailerek < 40 to
közép trailerek 40 - 45 to
nehéz trailerek 101 - 216 to

A közép - és nehéz trailerek üresen is útdadó kötelesek a legtöbb országban. Megrakott állapotban túllépjék a megengedett útterhelési normákat, ezért engedély - és útdadó kötelesek.

6. Tartály

folyékony áruk fuvarozására alkalmas szerelvények
élelmiszerek (pl. bor, sör, tejtermékek)
ipari anyagok (pl. olaj, etilén, stb)

7. Konténer chassis

olyan közúti járművek melyek tengelyére kocsiszekrény helyett konténer rögzítésére alkalmas alvázat erősítettek. A konténer 4 sarkánál kialakított rögzítő berendezés biztosítja a legnagyobb biztonságot a konténer továbbítása során.

8. Csereszekrény

a vasúti / közúti kombinált áru fuvarozás kíséretlen változatának egyik lehetséges módszerénél alkalmazott megoldás. A kifejezetten erre a célra tervezett vasúti és közúti járművek felépítménye az alvázzal leemelhető, és a másik fuvarszközre áthelyezhető.

Jelzések

"L" jelzés a járművön:
zajcsökkentett motor

"U" jelzés a járművön
csökkentett károsanyag kibocsátás

"G:" jelzés a járművön
EUR -II. motor. Megengedhető legnagyobb károsanyag kibocsátása:
szénmonoxid: 4,0 gr/kWó
szénhidrogének: 1,1 gr/kWó
nitrogén-oxidok: 7,0 gr/kWó
szilárd részecske: 0,15 gr/kWó

(Forrás: Európai Járműgyártók Szövetsége)

"S": jelzés a járművön
EUR -III. motor. Az EURO III.-as típusú járművek megengedhető legnagyobb károsanyag kibocsátása:
szénmonoxid: 1,5 gr/kWó
szénhidrogének: 0,25 gr/kWó
nitrogén-oxidok: 2,0 gr/kWó
szilárd részecske: 0,02 gr/kWó
(Forrás: www.standards_euro III.)

Blokkolásgátló alkalmazása kötelező a nagykocsikra 2002. január 1. óta. Kötelező követelmény az azbesztmentes fékbetét is.

"E" jelzés a járművön:
energiatakarékos üzemelésű motor

"H" jelzés a járművön :
túlméretes rakomány (az országokénti jármű méretnormákat meghaladó méretű) (ld: Normál jármű)

Közutak jellemzői

Úrszelvény:

Az a tér, melyben egy megrakott közúti jármű biztonsággal közlekedhet. Méreteit befolyásolja az út felett átívelő hidak és felüljárók magassága, a nagyfeszültségű vezetékektől való távolság, a szembejövő sávtól való távolság, az út körüli építményektől való távolság, stb. A úrszelvényt szűkítő létesítményeket előre jelzik a közutakon közúti rakmíntákkal (jelzőkapukkal), és magasságjelző táblákkal.

Figyelmet kívánul hagyásuk baleseteket, rakomány - és járműsérüléseket és az út körüli létesítmények rongálását eredményezheti.

A közúti járművekre jellemző javasolt méretnormák általában az európai közutak úrszelvény méreteit veszik figyelembe.

Tengelynyomás:

Az út teherbíró képességét jellemző mutató: azt jelenti, hogy tengelyenként mekkora össztömegű jármű terhelését bírja el az adott út. A megengedhető tengelynyomást a pálya felépítése és elhasználódottsági foka határozza meg. A nagyobb tengelynyomás nemcsak rongálja az utakat, de balesetveszélyes is. Ezért a megengedettnél nagyobb tengelynyomású járművek közlekedtetése engedélyköteles itthon és külföldön egyaránt.

Magyarországon útvonalengedély köteles az a jármű, amelynél

- a jármű (járműszerelvény) össztömege meghaladja a 40,0 tonnát

- a jármű tengelyterhelése meghaladja:

a) egyes tengelynél a 10,0 tonnát b) útkímélő tengelynél a 11,0 tonnát

c) kétfős tengelynél, ha a két tengely egymástól való távolsága 2,0 m - nél nem nagyobb, a 16,0 tonnát

d) hármás tengelynél, ha a szélső tengelyek között távolság 2,6 m-nél nem nagyobb, a 22,0 tonnát

e) hármás tengelynél, ha a szélső tengelyek közötti távolság 2,6 m-nél nagyobb, a 24,0 tonnát Ha két tengely egymástól való távolsága 1,0 m-nél kisebb a két tengelyt egy tengelynek kell tekinteni.

(Forrás: 4/1999.(II.12) KHVM rendelete a meghatározott össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közúti közlekedéséről)

Autóút:

Olyan szilárd burkolatú közforgalmú közút, melyen a két különböző irányú forgalom egymástól nem elválasztott, közúti és vasúti szintbeli kereszteződés lehet rajta, ezért csak alacsonyabb közlekedési sebességet tesz lehetővé.

Autópálya:

Irányonként több sávot tartalmazó közút, a két különböző irányú közlekedés egymástól közepesen elválasztott, szintbeli kereszteződés nincs rajta.

Az európai államok közül a legtöbben külön díjat szednek valamilyen formában a használatáért. (közvetlen díjfizetés, matrica, stb.)

Mivel a nehéz járművek a kisebb járműveknél jobban koptatják az utakat, az EU- ban tervezik, hogy a nehéz tehergépkocsik közlekedtetéséért "eurovignetta" megfizetését írják elő.

(Forrás: White Paper 2001.)

Szabályozás

Fuvarjogi szabályozás

KÁSZ

Közúti árufuvarozási szabályzat. 2/1981.(I.31.) MT rendelet a közúti árutovábbítási szerződésekről.

Módosította: a 88/1990.(IV.30.) Mt.sz. rendelet. A gyakorlatban nem alkalmazzák. Az EU-hoz történő csatlakozásunk után belföldön is valószínűleg a CMR lesz érvényben.

CMR egyezmény

Genfben 1956-ban írták alá a Nemzetközi Közúti Árufuvarozásokra Vanatkozó Egyezményt

(Convencion relative au Contract de Transporte Internationale des Marchandises par Route). A CMR

rövidítéssel használt szabályozás alkalmazást nyer minden olyan európai nemzetközi fuvarozásra,

amikor a fuvarozást két olyan ország területén hajtják végre, amelyek közül legalább az egyik ország

CMR szerződő fél. A fuvarozás során keletkezett kárért vagy veszteségért való felelősséggel

kapcsolatban a CMR megállapodás a fuvarozó kártérítési kötelezettségét limitálja, azaz 8,33 SDR/kg-

ban állapítja meg. A fuvarozó felelősségre vonható és kártérítésre kötelezhető késedelmes

teljesítésért is akkor, ha az árut nem a megállapodott időben szolgáltatotta ki a rendeltetési helyen, vagy

megállapodás hiányában nem ésszerű határidőn belül teljesítette.

Az CMR -től eltérő két-vagy többoldalú megállapodást kötni nem lehet.

Egyéb szabályozások:

ATP

A Romlandó áruk közúti fuvarozásáról és az ilyen fuvarozáshoz használtkülönleges fuvarszközökről szóló európai megállapodás

A megállapodást 1970 - ben kötötték Genfben. Magyarországon 1988-ban léptették életbe. (1990-ben módosították).

Meghatározza, hogy milyen járművek használhatók a romlandó áruk fuvarozására. Kiterjed a fuvarszközök műszaki előírásainak való megfelelés ellenőrzésére is.

Thermoscript

A jármű belső hőmérsékletét mérő és mágnesszalagon regisztráló műszer. Az ATP egyezmény értelmében a romlandó árut fuvarozó járműveket kötelezően fel kell szerelni ilyen műszerrel, és az ellenőrzését a hatóságok számára lehetővé kell tenni.

AETR

A nemzetközi közúti áru fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai Megállapodás

1970-ben írták alá Genfben az európai országok. Magyarország 1997-ben csatlakozott a megállapodáshoz. A Megállapodás célja a gépkocsivezetők munkavégzésével kapcsolatos olyan egységes szabályozás megalkotása, mely a közúti közlekedés biztonságát szolgálja. Leglényegesebb része a vezetéssel és pihenéssel töltendő idők megfelelő ritmusát írja elő annak érdekében, hogy a gépkocsivezetők ne jussanak olyan fáradt állapotba, mely megnöveli a közúti balesetek bekövetkezésének kockázatát.

Néhány lényeges elem az egyezményből:

A vezetési idő egy munkanap alatt: legfeljebb 9 óra

Megszakítások: 4,5 órás vezetés után: legalább 45 perc.

Kötelező egybefüggő pihenőidő: 20 órán belül 11 óra.

Ha 2 gépkocsivezető van a járművön, mindegyiknek legalább 8 óra egybefüggő pihenőidőt kell tartania.

Menetíró készülék / tachográf

Az AETR egyezmény értelmében kötelező a közúti járműveket menetíró készülékkel ellátni, melyek a menetíró lapokon rögzítik a haladási, ill. az állásidőket, továbbá a következő adatokat:

a jármű által megtett távolság.

a jármű sebessége

vezetési idő

egyéb munkával eltöltött vagy készenléti idő

megszakítások és napi pihenőidők

adatrögzítő doboz felnyitása

tápfeszültség megszakadása

Ha két gépkocsivezető van a járművön, akkor mindkettőjüknek külön menetíró lapot kell használni.

2003-tól kötelező lesz az EU-ban a digitális tachográf használata, mely a fuvarozás alatti monitoring - ot biztosítja satelit program segítségével (pl. még a konténer belső hőmérsékletét is rögzíti.)

(Forrás: White Paper 2001.)

ADR

A Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodást (Accorde Européen relative au Transporte Internationale des Marchandises Dangereuses par Route) 1957-ben írták alá.

Az ADR rövidítéssel használt megállapodás részletesen tartalmazza a veszélyes áruk közúti fuvarozásának feltételeit, a vonatkozó áruosztályozást, a csomagolási előírásokat, rakodási feltételeket, jelzéseket, a járművek személyzetére és üzemeltetésére, valamint az okmányokra vonatkozó előírásokat.

A veszélyes árut 9 fő áruosztályba (összesen 13 osztályba) sorolja.

Ezek a következők:

1. osztály: Robbanó anyagok és tárgyak

(robbanó anyagok, pirotechnikai tárgyak, és ezek formájában hatást kifejtő anyagok és tárgyak)

2. osztály: Gázok

(sűrített, cseppfolyósított, mélyhűtött cseppfolyósított, nyomás alatt oldott gázok, aeroszolos csomagolások és gázpatronok, gázminták)

3. osztály: Gyúlékony folyadékok
(legfeljebb 61°C lobbánáspontú gyúlékony folyadékok)

4. 1. osztály: Gyúlékony szilárd anyagok
(súrlódás vagy szikra hatására könnyen meggyulladó, vagy tüzet fogó, továbbá önreaktív anyagok)

4.2. osztály: Öngyulladásra hajlamos anyagok
(önmaguktól vagy a levegővel érintkezve felmelegedésre hajlamos, és így spontán tüzet fogó anyagok)

4.3. osztály: Vízzel érintkezve gyúlékony gázokat fejlesztő anyagok
(ezek közül nagyon veszélyes gáz az, amelyik így keletkezve spontán meg is gyullad)

5.1. osztály: Gyújtó hatású anyagok
(önmaguk nem éghetőek általában, csak oxigén felszabadulásával gyújtóhatásúak)

5.2. osztály: Szerves peroxidok
(spontán öngyorsuló bomláshoz, végül robbanáshoz vezetnek)

6.1. osztály: Mérgező anyagok
(egészségre károsító vagy halált okozó anyagok)

6.2. osztály: Fertőző anyagok
(nem azonnal látható kárt okoznak, ezért a csomagolásra, és kezelésre . vonatkozó szabályok pont olyan szigorúak, mint a 7. áruosztálynál)

7. osztály: Radioaktív anyagok
(csak különleges engedéllyel fuvarozhatók)

8. osztály: Maró anyagok
(maró anyagok, vagy ilyen hatású anyagokat tartalmazó tárgyak)

9. osztály: Különféle veszélyes anyagok és tárgyak
(más veszélyt rejtő, pl. rákkeltő hatású, vagy édesvíz szennyező vagy allergén áruk)

Előírásokat tartalmaz továbbá a veszélyes árukat fuvarozó járművekre, a kísérőokmányokra, a csomagolásra, jelölésre, rakodásra és a személyzet szakképzésére vonatkozóan.

TENGERI ÁRUFUVAROZÁS

Infrastruktúra, eszközök

Tengeri kikötő

Közlekedési csomópont, a szárazföldi, belvízi és tengeri fuvarozás csatlakozási helye. Elsődleges szerepe az áruk fuvarszközök közötti átrakása, indirekt átrakás esetén tárolása, de számos egyéb szolgáltatás is elérhető (pl. raktározás, válogatás, osztályozás, csomagolás, átcsomagolás, vámoltatás, survey, minőség-ellenőrzés, veszélyes-áru okmányolás, címkézés, szállítmányozás, komplex logisztikai szolgáltatás).

Vessel

Tengeri hajó - jellemzői meghatározzák az áru fuvarozására való alkalmasságát, ill. biztonságát

Néhány kereskedelmi hajótípus:

- general cargo -- konvencionális -- tengeri darabáru fuvarozására alkalmas, főleg a -- vonalhajózásban közlekedtetett hajó
- container -- transzkonténerek fuvarozására alkalmas, főleg a -- vonalhajózásban közlekedtetett hajó
- semi-container vagy multi-purpose -- konvencionális és konténerben feladott áru fuvarozására egyaránt alkalmas
- bulk carrier -- száraz, ömlesztett tömegáruk számára
- reefer cargo -- hűtést igénylő rakomány továbbítására
- car-carrier ill. Ro/Ro (roll on/roll off) ~: gördülő rakomány, pl. gépkocsik fuvarozására, ill. komphajók (a rakodási mód mindkettőnél azonos)
- tanker -- folyékony tömegáruk fuvarozására
- Lash, Seabee, Baco -- folyami bárkák, illetve bárkák és konténerek tengeri továbbítására egyaránt alkalmas típusok stb.

Kiszolgáló hajók:

- feeder -- kisebb méretű konténerhajók, kikötők közötti tranzitforgalom lebonyolítására
- Lighter -- a kereskedelmi hajók könnyítése, vagy rakpartra várakozó hajók állásidejének csökkentése érdekében vízen történő rakodásra igénybe vett kisebb méretű hajók
- pilot -- révkalauz hajók

A tengeri hajók lényeges jellemzői:

Kapacitás:

- befogadóképesség : a hajó térfogat-mértéke; egysége a regisztertonna (1 RT= 100 köbláb = 2,83 m³)

Bruttó regisztertonna kapacitás (BRT) : a hajó teljes befogadóképessége

Nettó regisztertonna kapacitás (NRT): a hajó hasznos befogadóképessége

- hordképesség: a hajó terhelhetőségének tömeg-mértéke, egysége tonna

Bruttó hordképesség (DWC - dead weight capacity): a hajó teljes terhelhetősége

Nettó hordképesség (DWCC- dead weight cargo capacity): a hajó hasznos terhelhetősége

Lobogó:

Azt jelzi, hogy a hajót melyik országban jegyeztették be / vették fel a hajóregiszterbe.

A hajóra a regisztráló ország törvényei, rendelkezései vonatkoznak. Az "olcsó lobogójú" országokban bejegyzett hajók szolgáltatásai is olcsóbbak lehetnek, de a szolgáltatás színvonala is alacsonyabb.

Osztályozás:

A kereskedelmi hajókat életkoruk, műszaki állapotuk, felszereltségük és lobogójuk alapján minősítik. A magasabb minőségi osztályba tartozó hajók szolgáltatása megbízhatóbb, de drágább is, mint az alacsonyabb osztályba soroltaké.

Konténer

Szabványos egység rakomány-képző eszköz. Kialakítása révén speciális megfogó-szerkezettel felszerelt daruk vagy mobil gépek által gyorsan, biztonságosan rakodható. A fuvarszközökön történő rögzítést, illetve a halmozhatóságot megfelelően kiképzett sarokelemek teszik lehetővé.

Alkalmazásának célja a nagy távolságra, több fuvarszöközzel továbbítandó áruk átrakási kockázatainak csökkentése, továbbá -az átrakások idejének jelentős rövidítése révén- a fuvarszökök forgási sebességének növelése. A tengerentúli forgalomra alkalmas, ún. transzkonténerek méreteinek egysége láb (foot). A szélesség és magasság szinte mindegyik típusnál azonos (sz: 8', m: 8'6'), ezért a hosszúság alapján történik megkülönböztetésük. Leggyakoribb a 20' és 40', újabban a 45' változat; speciális konténerek 30' és 50' hosszúsággal is készülnek.

Típusai:

- Normál box ~ (vagy General Purpose): minden oldalon zárt, az ajtónyílás a konténer egyik végén található, csomagolt áruk számára alkalmas
- Side door ~ (oldalajtós): nagyobb ajtónyílás kiképzését teszi lehetővé, szélesebb árudarabok berakására alkalmas
- High Cube ~: magasított (9' 6") box konténer terjedelmes áruk számára
- Open side ~ vagy open top ~ (nyitott oldalú vagy nyitott tetejű): az ajtónyílásnál nagyobb méretű ill. csak daruval beemelhető rakomány számára. A hiányzó oldalfalat vagy a szilárd tetőt ponyva helyettesíti.
- Ventillated ~ - befűlledésre hajlamos áru továbbításához; kiképzése a levegő cserélődését biztosítja
- Insulated ~ - hőszigetelt változat a külső hőmérséklet hatásának csökkentésére
- Reefer ~ - hűtött, fagyasztott vagy mélyhűtött, esetleg fűtést igénylő küldemények számára; a hűtőlánc (a gyártótól a fogyasztóig az elosztás minden fázisában egyenletes, előírt hőmérséklet) biztosítása érdekében aggregátorral (jen-set) felszerelt, hőszigetelt falú; terminálon, hajón központi energiaforrásra csatlakoztatható ~
- Bulk ~: ömlesztett szárazáru számára
- Tank ~: ömlesztett folyékony áru számára
- Collapsible ~: összecukható ~,
- Flat ~: tető és oldalfalak nélküli ~
- Platform: konténer szabvány alapterületű raklap stb.

Néhány egyéb jellemző:

Prefix

A konténer azonosító jelének első 4 betűkaraktere, a konténer tulajdonosára utal (a további 7 karaktert számjegyek alkotják - ez az adott konténer sorszáma) A tengeren használt konténerek döntően hajóstársasági tulajdonban vannak.

Payload

a konténer terhelhetősége; tömegérték, amelyet a CSC táblán feltüntettek. Ennél nagyobb súlyú áruval a konténer rakható meg.

CSC tábla

A konténer fizikai jellemzőit, műszaki alkalmasságának fokozatát (betűjel), valamint a következő műszaki vizsga időpontját feltüntető, a konténer falára erősített tábla. Enélkül a konténer nemzetközi forgalomban nem használható.

A konténerhasználat változatai:

Door-to-Door vagy House-to-House :

az áru a feladótól a címzettig konténerben teszi meg az utat, az egyes fuvarszökök közötti váltásnál a konténer emelik át. A kikötő és a hajós számára ez FCL/FCL (FCL=full container load), tehát az elhajózási kikötőbe már konténerben érkező, a rendeltetési kikötőben pedig konténerrel együtt kiadandó rakományt jelent; - kombinált fuvarozásra leginkább alkalmas változat

Pier-Pier vagy LCL/LCL:

az árut csak a tengeri szakaszon továbbítják konténerben - főleg akkor, ha a küldemény nem igényel kizárólagos konténer-használatot (tömege és terjedelme egyaránt csekély egy konténer kapacitásának gazdaságos kihasználásához - LCL = less than container load) - jellemzően a

szállítmányozói gyűjtőforgalomban alkalmazott változat.

Door-to-Pier vagy FCL/LCL:

A feladónál konténerbe került árut a rendeltetési kikötőben ki kell rakni abból - például azért, mert a vevő nem tudná betartani az üres konténer kikötőben történő visszaadására a hajós által meghatározott határidőt. (Az LCL ilyenkor nem a rakomány konténer-kihasználó képességét jelenti, hanem a kikötő számára azt, hogy ott kell kirakodni a konténerből, ill. a hajós számára pedig azt, hogy rövidebb időn belül kapja vissza az üres konténert a depón.)

Pier-to-Door vagy LCL/FCL:

az előző változat fordítottja, az áru az elhajozási kikötőtől és a vevő közötti utat teszi meg konténerben.

Terminál

Tengeri kikötők rakpartján vagy szárazföldi közlekedési csomópontokban, vasút-állomásokon kialakított, vastag beton alapzattal lefedett terület, konténerek kezelésére. Elsődleges feladata a rakottan érkezett "teljes rakományú" (FCL) konténerek fuvarszközök közötti átrakása, két rakodási művelet közben történő tárolása. Kiegészítő tevékenysége többek között üres konténerek ideiglenes tárolása, konvencionális/gyűjtő forgalomban érkezett "rész rakományú" (LCL) küldemények konténerbe rakodása (stuffing), a szárazföldön konvencionálisan fuvarozandó, FCL-rakományként érkezett küldemények konténerből történő kirakása (unstuffing) stb.

Depó

A konténerforgalom igényei szerint telepített, elsősorban üres konténerek kezelését szolgáló létesítmény. Feladata az üres konténerek betárolása, nyilvántartása, ellenőrzése, karbantartása, javítása, műszaki vizsgáztatása, a tulajdonos utasítása alapján történő felszabadítása, kiadása.

Szabályozás

Egy tengerjogi konferencia 1921-ben dolgozta ki a nemzetközi megállapodásnak tekintett Hágai Szabályzatot (Hague Rules), melyet 1924-ben a Brüsszeli Jegyzőkönyvvel véglegesítettek. A Hágai Szabályzat a hajóraklevelek szerződéses feltételein keresztül szabályozza a hajósok és a fuvarozatók közötti kapcsolatot. A szabályzat 1977-ben kiegészült a Visby Szabályzattal, mely főleg a hajósok felelősségének mértékével foglalkozik: ettől kezdve Hague-Visby Rules a teljes elnevezés. A Hágai Szabályzat több lényeges vonatkozásban is a hajósok érdekeit védi a fuvarozatókkal szemben. A fuvarozató nyomására az ENSZ gazdasági szervezete, az UNCTAD megbízásából az ENSZ kereskedelmi jogi bizottsága, az UNCITRAL, nemzetközi szakértőkkel új tengerjogi megállapodást dolgozott ki, melyet Hamburgi Szabályzat (Hamburg Rules) néven 1978-ban fogadott el diplomáciai konferencia 78 ország képviselőjében, és a szükséges ratifikálások után 1992-ben vált hatályossá. A Hamburgi Szabályzat túlnyomóan a fuvarozatók érdekeit védi, sajnálatos azonban, hogy a csatlakozó országok kereskedelmi flottája a világ kereskedelmi hajókapacitásának csak a töredékét teszi ki, így továbbra is a Hágai Szabályzat dominál a tengerhajózásban.

Mindkét szabályzat meghatározza a hajósok számára a kártérítési limiet:

~ A Hágai Szabályzat szerint 666,67 SDR/csomag vagy 2 SDR/kg,

~ A Hamburgi Szabályzat szerint 835 SDR/csomag vagy 2,5 SDR/kg

A veszélyes áruk tengeri fuvarozásának részleteit az ENSZ szervezete, az IMO (International Maritime Organisation) ajánlása alapján 1980-ban kidolgozott IMDG Kódex (International Maritime Dangerous Goods-Code) tartalmazza.

A kártérítési limiteknél használatos összegekhez tájékoztatásul:

SDR: Special Drawing Rights = Különleges Lehívási Jog (elszámolási egység) a Nemzetközi Valutaalap meghatározása szerint. Az SDR-nek nemzeti valutára történő átszámítását azzal az értékelési módszerrel kell végezni, amelyet a Nemzetközi Valutaalap saját ügyleteihez egy adott időpontban alkalmaz.

IMO - International Maritime Organisation

Nemzetközi Tengerészeti Szervezet, ajánlása alapján dolgozta ki az ENSZ a tengeri

fuvarozásra érvényes nemzetközi veszélyes-áru szabályzatot - a veszélyes-áru osztályok, veszélyes-áru pótlék névadója

IMDG Codex - International Maritime Dangerous Goods - Code

Tengeri veszélyes-áru szabályzat; a veszélyes áruk besorolására (9 IMO osztály, UN-szám), csomagolására, jelölésére, egyszerre fuvarozható legnagyobb mennyiségére, összerakhatóságára, elhelyezésére, okmányolására stb. vonatkozó előírásokat tartalmazza.

A tengerhajózási fuvarpiac

Bérelt hajózás (charter shipping)

= tramp hajózás, a tengerhajózási piac egyik területe. A hajóbérlés célja lehet hajózási vállalkozás működtetése (hosszú ill. közép távú időbérlet) vagy áru fuvaroztatása (rövid távú idő- vagy útvonalbérlet). A bérelt fuvarpiac szereplői: a bérbeadó (owner = tulajdonos), a bérlő (charterer) és a Žhajóbérelti szerződés megkötésében közreműködő alkusz (broker). A bérlő a bérlet időszakára rendelkező tulajdonosi (disponent owner). jogokat szerez a hajó felett. Hosszabb távú időbérlet esetén a hajót pl. további bérbeadás vagy Žvonalhajózási szolgáltatás révén hasznosíthatja.

Hajóbérelti szerződés - charter party

A hajóbérelti szerződésben a bérbeadó arra vállal kötelezettséget, hogy a hajót a szerződésben rögzített feltételek szerint a bérlő rendelkezésére bocsátja, a bérlő pedig vállalja az alku során megállapított bérleti díj megfizetését.

Útvonalbérlet (voyage charter) esetén a bérlő -általában ömlesztett- tömegáru két kikötő közötti fuvaroztatása céljából köti a szerződést a teljes hajótérre (full charter) vagy annak egy részére (part charter). A szerződés feltételeit alku során alakítják ki. A charter party többek között tartalmazza a hajóra, a rakományra, az útvonalra, határidőkre vonatkozó részletes adatokat, a fuvardíjat, a rakodási időt, a rakodási idő túllépése esetén a bérlő által fizetendő hajó-álláspénz (demurrage) mértékét, mindezek kiszámításának szabályait, valamint a fizetés módját és határidejét. A bérleti szerződés megkötése különleges szakértelmet igényel, ezért nem nélkülözhető a bróker közreműködése. A brókert e szolgáltatásért jutalék illeti meg, amit a bérbeadó és a bérlő egyenlő arányban megosztva visel.

Vonalhajózás (Liner shipping)

Meghirdetett útvonalon, meghatározott kikötők között, menetrend szerint közlekedő gyűjtőjáratok, tengeri darabáruk fuvarozására. Az egy hajó rakományát kitevő nagyszámú megbízás kezelhetősége érdekében egységes üzleti feltételeket és díjszabást alkalmaznak. A hajóba történő be- és kirakodást is a hajós szervezi.

A vonalhajózási útvonalak az egész világot behálózzák. A menetrendet kikötői kiadványokban, hajóslistákban hirdetik meg, általában 2-3 hónapra, viszonylatonként (pl. Europe-Far East, Far East-Europe, Mediterranean-U.S.Eastcoast stb.) csoportosítva. Tartalmazza az induló hajók nevét, típusát, járatszámát, az érintett kikötőket, az egyes kikötőkből való indulás várható időpontját (ETS - expected time of sailing), a fuvarozandó küldemény kikötőbe érkezésének határidejét (closing time), az ügynökök nevét, elérhetőségét stb.

General Cargo = általános kereskedelmi áru

A tengeri darabáruk gyűjtőneve. Általában csomagolt, feldolgozott, értékesebb áruk, amelyek egyszerre fuvarozott mennyisége a tengeri hajó fuvarozási kapacitásának töredéke. A konvencionális(=hagyományosan csomagolt) darabáruk az ún. general cargo vagy multi-purpose hajók rakományát képezik. Napjainkban a vonalhajózáásban fuvarozott áruk >90 %-a konténerhajókkal kerül továbbításra.

A vonalhajózási fuvarpiacának szereplői

Fuvarozó = Carrier

Hajós, hajózási társaság, amely a fuvarozatóval szemben felelősséget vállal a küldemény továbbításáért a fuvarozási szerződés feltételei alapján. A ~ lehet a

- hajó tulajdonosa (owner)
- hajót időre bérlő vevő vállalkozó (disponent owner)
- ún. hajó nélküli ~: NVOCC (Non Vessel Owning Common Carrier) -

Ügynök = Agent

a hajóstársaság szárazföldi képviselője, amely az áruval és a hajóval kapcsolatos feladatokat a hajós nevében intézi. (Működhet kikötőben vagy a fuvaroztatók közelében.)

Rakománnyal kapcsolatos feladatai pl.: rakományszerzés, ajánlatadás, hajótér-könyvelés, rakodási terv kidolgozása, B/L kiállítás, a fuvaroztatók kérésére különféle igazolások kiadása (hajó, lobogó, kor, konferencia-tagság, útvonal stb.), fuvardíjak számlázása, beszédese, importban B/L bevonás, árufelszabadítás stb.

Fuvaroztató (Shipper)

a hajóstársaság megbízója: az áru eladója vagy vevője (illetve a képviseletében eljáró szállítmányozó), attól függően, hogy az adásvételi szerződés paritása szerint melyikük feladata a fuvarozási szerződés megkötése.

Hajótérkönyvelés (Booking) :

A küldemény fuvarozásához szükséges hajótér biztosítását jelenti. Telexen, faxon vagy elektronikusan történik, a hajóstársaság ügynökénél. Az áru lényeges adatain kívül (megnevezése, természete /veszélyes áru esetén besorolása/, colli száma, tömege, térfogata) az elhajózási és rendeltetési kikötő, a kiválasztott hajó neve, az elhajózás határideje, a kikötői speditőr-partner megadása szükséges. Ugyancsak ekkor kell jelezni a konténer (típus, db-szám, esetleg egyedi jellemzők) iránti igényt is. A ~ ügynök által történt visszaigazolásával jön létre a fuvarozási szerződés. A gyakorlatban ez inkább a fuvaroztató kötelmét jelenti a hajóssal szemben: a lekönyvelt, de igénybe nem vett hajótér után holtfuvardíjat (dead-freight) kell fizetnie.

A kereskedelmi hajózás fuvarokmányai

Bill of Lading = hajóraklevél

Fuvarokmány, a fuvarozó átvételi elismervénye. A ~ bizonyítja a fuvarozási szerződés feltételeit és azt, hogy a hajós a küldeményt hol vette át fuvarozásra. F és C paritáson kötött adásvételi szerződés esetén az eladó teljesítését is igazolja, ezért fizetési okmányként felhasználható.

Egyik oldalán a küldeménnyel kapcsolatos konkrét adatokat tüntet fel, másik oldalára a fuvarozó általános üzleti feltételeit nyomtatják. (Ebből tűnik ki az is, hogy a hajós felelőssége melyik fuvarjogi egyezményen alapul.)

A hajóstársasági ~-et a hajós ügynöke állítja ki, és a fuvaroztató által előírt példányszámot (2-4 eredeti /Original/ és néhány másolat /Copy not negotiable/) a feladó rendelkezése szerint -általában az eladónak- juttatja el. Az eredeti példányok megtestesítik a bennük foglalt áru értékét. Emiatt az árut eredeti fuvarokmány nem kíséri.

Az okmány kibocsátója kötelezettséget vállal arra, hogy a rendeltetési helyen 1 eredeti példány ellenében kiszolgáltatja a ~-en feltüntetett küldeményt. Ezt követően a többi eredeti példány elveszti értékpapír jellegét, csupán kártérítési igény érvényesítésére használható fel.

Egyes kikötői szokványok csak full set ellenében engedélyezik az áru kiszolgáltatását, amennyiben a B/L bemutatóra vagy shipper rendeletére szól.

Full set

Teljes sorozat hajóraklevél - az eredeti példányok összessége. Amíg birtokolja, az eladó módosíthatja a fuvarozási szerződés egyes -a küldemény továbbításával kapcsolatos- feltételeit. Ha az utólagos rendelkezés még teljesíthető, a fuvarozó a ~ bevonása utána új sorozatot bocsát ki.

Az eredeti B/L-ek értékpapír funkciója csak a teljes sorozattal érvényesíthető. Átruházása révén az áru feletti tulajdonjog -a küldemény kiváltása előtt- elidegeníthető. A ~-et éppen ezért csak az áruellenérték kifizetése ellenében célszerű az eladónak vevője rendelkezésére bocsátania (bank közreműködésével, akkreditív vagy okmányos inkasszó fizetési mód kikötésével az adásvételi szerződésben).

A Bill of Lading fontosabb adatai:

Shipper

Feladó - lehet az eladó, az exportőr szállítmányozója, illetve kikötői speditőr.

Consignee:

Átvevő, címzett: lehet az importőr, annak szállítványozója, kikötői speditőr, "to order" záradék mellett bank is - a feladó instrukcióitól (gyakran akkreditív-előírástól) függően. Előfordulhat, hogy nem jelöl meg címzettet a feladó (a fuvarokmány ilyenkor bemutatóra szól). Gyakran a shipper rendeletére állítják ki a fuvarokmányt, ekkor a címzett rovatban csak "to order" bejegyzés szerepel.

Notify address:

Értesítési cím, szükségcímzett. Megadása nélkülözhetetlen, ha a címzett rovat üres, vagy shipper rendeletére kiállított. Gyakran a vevő vagy szállítványozója nevét, címét, ügyintézőjét tartalmazza ez a rovat.

További adatok: hajó neve, elhajózási- és rendeltetési kikötő, (kombinált okmány esetén: áruátvétel helye, előfuvarozás módja, kiszolgáltatás helye), eredeti példányok száma, bérmentesítés (prepaid=előre fizetve vagy collect=beszedendő a rendeltetési kikötőben), a küldemény leírása a feladó közlése szerint (jelölés, csomagolás módja, colli szám, áru megnevezése, mennyisége /tömeg, térfogat/, egyéb információk /pl. szerződésszám, paritás, akkreditív szám stb./), kiállítás dátuma, kibocsátó vagy ügynöke cégszerű aláírása

Bill of Lading típusok

Az átruházás módja szerint:

Az átruházás módja a consignee rovat kiállításától függ

típus	consignee rovat tartalma	átruházás módja
bemutatóra	üres	egyszerű átadás
névre	átvevő neve, címe	közjegyző hitelesítette lemondó nyilatkozat
shipperrendeletére	to order	üres forgatás
más rendeletére	to order of + címzett neve, címe	üres vagy teljes forgatás

Az áru átvételének helye szerint:

Received for Shipment

Fuvarozásra átvéve - azt igazolja, hogy a küldemény már a hajós őrzetében van, de még nem rakták hajóra. Az eladó teljesítésének igazolására csak akkor alkalmas, ha az a vevővel FAS elhajózási kikötő klauzulával kötött szerződést, vagy, ha multimodális klauzulával adott el, de a hajós Žkombinált fuvarozásra kapott megbízást.

On board- Shipped on board B/L

Fedélzeti hajóraklevél - azt igazolja, hogy a hajós a küldeményt a hajón vette át, azaz a fuvarokmányt az áru hajóra történt berakása és elrendezése / rögzítése után bocsátották ki. Napjainkban jellemző, hogy az okmányt az ügynök az áru átvétele előtt kiállítja, ezért megkövetelik, hogy az "on board" bejegyzés mellett a berakodás dátumát külön feltüntessék és aláírással igazolják.

On deck B/L

Az on board raklevélen tett ~ megjegyzés arra utal, hogy a küldeményt a hajó fedetlen, felső fedélzetén fuvarozzák. Elsősorban konvencionális forgalomban bír jelentőséggel. A hajós csak a fuvaroztató beleegyezésével továbbíthatja deck-en a küldeményt (általában veszélyes árut), mivel így nagyobb a kárveszély, ugyanakkor a Hague-Visby Rules kizárja a hajós felelősségét deck-en fuvarozott áruért.

Ocean B/L

Nemcsak az áru hajón történt átvételét, hanem az elhajózást is igazoló hajóstársasági B/L.

A kibocsátó felelősség-vállalásának földrajzi hatálya szerint:

Port to port B/L

Kikötő-kikötő viszonylatú B/L, azaz kibocsátója csak az elhajozási és a rendeltetési kikötő közötti fuvarozásért felel.

Through B/L

Átrakásos hajóraklevél, amelyet a hajós az elhajozási kikötőtől a rendeltetési kikötőig történő fuvarozásra bocsát ki, a fuvardíjat is erre a viszonylatra állapítja meg, jöellehet közvetlen hajójáratra nincs. Ezért a küldeményt egy közbeeső kikötőben másik hajóra kell rakatnia. Alkalmazása ritka, mert a kereskedők általában tiltják a küldemény átrakását.

Combined B/L

Háztól-házig (esetleg háztól-kikötőig vagy kikötőtől-házig) több fuvarszakkal, de egy fuvarozási szerződés keretében végzett fuvarozás okmánya, carrier's haulage (= a hajóstársaság által szervezett kombinált fuvarozás) esetén. Jellemzően konténer-küldemények esetében alkalmazzák.

Az okmány alapján a hajós nemcsak a tengeri, hanem a szárazföldi szakaszon keletkezett árukárért is közvetlenül felel a megbízóval szemben. Az ilyen hajóraklevélen kitöltik a Precarriage (előfuvarozás módja), Place of receipt (átvétel helye) és Place of delivery (kiszolgáltatás helye) rovatot is. Gyakorlatilag a through B/L szárazföldi-vízi változata.

Direct B/L

Szintén kombinált fuvarozás okmánya, de jellemzően a folyam-tengeri kombinációnál nevezik így. A hajós a folyami és tengeri szakaszra egyaránt felelősséget vállal.

FIATA Multimodal B/L

A Szállítványozók Nemzetközi Szövetsége által kidolgozott, az ICC (Nemzetközi Kereskedelmi Kamara) ajánlásával alkalmazott fuvarokmány kombinált fuvarozásra. Kibocsátója az a szállítványozó, amely multimodális fuvarozási operátorként (MTO) szervezi a kombinált fuvarozást. Alkalmazhatóságának előfeltétele, hogy a szállítványozó közvetlen fuvarozói felelősséget is vállaljon az áru átvétele és kiszolgáltatása között keletkezett árukár esetén.

Szállítványozói gyűjtőforgalomban továbbított darabáru-küldemény esetén

Consolidated B/L

Tengeri gyűjtő küldeményre (többnyire LCL/LCL konténer-rakomány) kiállított hajóstársasági raklevél, amelynek feladója az elhajozási kikötőben működő gyűjtő-speditőr, címzettje a rendeltetési kikötőben lévő speditőr-partnere. Az áru megnevezése: gyűjtőáru, rakjegyzék szerinti összetételben.

House - Forwarder's B/L

A szállítványozó által kibocsátott házi B/L, amelyet a gyűjtőrakomány egyes tételeinek exportőrei számára állít ki, az általuk feladott áru és mennyiség elhajozásának igazolására

Az árullenérték kifizetésének biztonsága szempontjából

Clean B/L = tiszta hajóraklevél

Valamennyi B/L típusra jellemző kategória. Egy B/L akkor tiszta, ha kibocsátója nem vezetett rá hátrányos megjegyzést a küldemény vagy a csomagolás állapotával kapcsolatban. Az átvételkor kifogásolt állapot tovább romolhat a tengeri fuvarozás során, ugyanakkor a hajóst mentesíti a felelősség alól. Ezért a vevők (akkreditív fizetési módnál: a bankok) csak tiszta B/L-re hajlandók fizetni.

Antedatált

Olyan Bill of Lading sem minősül tisztának, ami az adásvételi szerződésben vagy az akkreditívben kikötött elhajozási határidő túllépéséről tanúskodik. Ez a vevő -vagy a bank- részéről a fizetés megtagadásával, vagy árengedmény követelésével járhat. Ilyen esetben -ha a hajós vállalja- a B/L-t visszatámozzák. Ez az eljárás szabálytalan, de a gyakorlatban előfordul.

Stale

A B/L akkor ~, azaz késik, ha az előírt határidő után nyújtják be a banknak. Ha ilyen határidőt a szerződés vagy az akkreditív nem ír elő, akkor a nemzetközi fizetések szokványai szerint a kiállításától számított 21. napon kell legkésőbb benyújtani. ~ B/L kockáztatja a fizetést.

Egyéb tengeri fuvarokmányok

Mate's receipt = elsőtiszti elismervény

Az árunak a hajós által történt átvételét igazoló okmány. Elsősorban belső (kikötői) használatra készül, de ha a fuvaroztató kéri, fuvarokmányként is funkcionálhat olyan esetekben, amikor B/L kiállítása szükségtelen. Inkább abban az időben használták, amikor a vonalhajózásban még a konvencionális forgalom volt uralkodó és nem intézményesítették más -nem értékpapír típusú- fuvarokmányt.

Sea-waybill = tengeri fuvarlevél

Szárazföldi típusú fuvarokmány, nem testesíti meg az áru értékét. Alkalmazásának esetei:

- "nyitva szállítás", amikor a vevő nem okmányok ellenében, hanem a küldemény átvétele után fizet az eladónak (bizalmi kapcsolatot feltételez);
- rövid tengeri (Short sea) forgalom, amikor a fuvaridő rövidebb, mint a B/L postázásának időtartama lenne;
- multinacionális vállalatok különböző kontinensen fekvő telephelyei közötti szállításai;
- Carrier's haulage-ben lebonyolított kombinált fuvarozásnál (amelyről a hajós Combined B/L-t bocsátott ki) a tengeri szakasz technikai okmánya; általában csak elektronikus formában állítják elő;

Express Cargo Bill

Az előbbivel azonos jellegű, néhány konténer-hajós társaság által használt fuvarokmány, alkalmazásának esetei is azonosak a tengeri fuvarlevélével.

Egyéb fontosabb okmányok

Delivery Order = kiszolgáltatási jegy

- a) Több vevőnek értékesített, de egy küldeményként elhajózott áru rendelési kikötőbe érkezése után -a full set egyidejű bevonásával- az egyes küldemény-részekre, 1-1 eredeti példányban kiállított, értékpapír típusú okmány. Birtokosa ennek ellenében válthatja ki az árut a kibocsátótól (hajóstársaság vagy szállítmányozó).

b) DES, DEQ paritás esetén a Bill of Lading nem igazolja az eladó teljesítését, ezért az -a full set alapján- a teljes küldeményre ~ kiállításával bízva meg a hajóstársaságot vagy a kikötői speditort, az árut pedig -bank bekapcsolása esetén a fizetést követően- ennek ellenében válthatja ki az átvevő a rendelési kikötőben.

- Az eladó által támasztott ilyen feltétel esetén, bank által kibocsátott okmány annak igazolására, hogy az áru-ellenértékét beszedte, ezzel az árut kiszolgáltatásra felszabadította. Értékpapír funkciója nincs. Nemcsak tengeri fuvarozáshoz köthető.

3) A rendelési kikötőben, hajósügynök által kibocsátott okmány az 1 eredeti B/L bevonásáról, az áru kiszolgáltatásának engedélyezéséről

LOI - Letter of indemnity = garancialevél

Az eredeti hajóraklevél elveszése vagy késése esetén az átvevő garanciavállalása arra, hogy minden 3. személlyel szemben mentesíti a hajóstársaságot a felelősség alól, ha az árut eredeti B/L nélkül az átvevőnek kiadja.

Tiltott, de a gyakorlatban elvéve alkalmazott esetben a feladó vállal garanciát a hajós esetleges olyan kárának megtérítésére, amely nem kifogástalan küldeményről kiadott tiszta B/L, vagy a fuvarokmány vissza-dátumozása következtében merül fel.

Elfogadását a hajóstársaságok bankgaranciához kötik.

Díjszabással összefüggő kifejezések, rövidítések

Díjtétel:

Egységnyi küldemény fuvardíja adott kikötők közötti viszonylatra.

Jegyzése történhet:

- súlyegységre (W=weight): metrikus (1000 kg) vagy long tonnára (1016 kg)
- térfogategységre (M=measurement): 1 köbméterre vagy 40 köblábra (cft)
- súly- vagy térfogategységre (W/M), más néven fuvartonnára (frt), attól függően, hogy a küldemény tömege és kiterjedése közül melyik nagyobb
- a küldemény FOB értékére vetítve (ad valorem), %-ban meghatározott tarifa
- átalányban (lumpsum rate): rakományegységenként fizetendő összeg
- konténeregységre (TEU-twenty feet equivalent unit), ami lehet
- árutól függő, változó mértékű (CBR - Commodity Box Rate) U.S: forgalomban
- árutól független, egységes mértékű (FAK - Freight All Kinds)

Korrektív tényezők

CAF -Currency Adjustment Factor - árfolyam kiegyenlítési tényező

BAF - Bunker Adjustment Factor - üzemanyagár kiegyenlítési tényező

A piaci ár- ill. árfolyamváltozások irányának megfelelően csökkenthetik vagy növelhetik az alapidíjtételt. (Utóbbi ritka, inkább a baf vonatkozásában fordul elő.) Többnyire %-ban fejezik ki mértékét. Előfordul összegszerű meghatározása is -ekkor nem a díjtételt, hanem a fuvardíjat korrigálja.

Pótlékok:

Különleges rakomány vagy szokatlan körülmények esetén alkalmazott, a fuvardíjat növelő költségek. PI.

Baf: olaj (üzemanyag) ár változási pótlék

Caf: Árfolyam (deviza) változási pótlék

Congestion surcharge - a kikötő zsúfoltsága esetén vetik ki

IMO surcharge - veszélyes-áru felár

WAR risk surcharge- politikai kockázatok esetén alkalmazott felár

Jégpótlék

Nehézsúly pótlék - a kikötői szokványban a rakományegységekre meghatározott - maximális tömeget meghaladó súly esetén

Hosszúsági pótlék - túlméretes rakományegységekre

stb.

Fuvardíj-záradékok:

Liner terms = Vonalhajózási feltételek

Mivel a vonalhajók be- és kirakodását a hajóstársaság szervezi, a díjszabásban jegyzett díjtételek a be- és kirakodás költségét (vagy annak egy részét) is magukban foglalják. Az adott kikötők szokványától függ, hogy a rakodási költségeket a megfogástól - az elengedésig, vagy hajókorlától-hajókorlátig fizeti-e a hajós a kikötőnek. Utóbbi esetben a fuvaroztató a rakodásért a kikötőnek is fizet.

CY - CY

A fuvardíj termináltól - terminálig (container yard), tehát a be- illetve kidaruzás költségével együtt értendő

Fio = free in and out

A hajófuvardíj a be- és kirakodási költségét nem tartalmazza

Fios/fiot = free in and out stowed/trimmed

A tengeri fuvardíj a be- és kirakodás, valamint a áru hajótérben való rögzítésének /elegyengetésének költségeit nem foglalja magában

Lifo= liner in free out

A berakodási költség része a fuvardíjnak, a kirakodásé nem

Filo = free in liner out

A berakodási költséget a fuvardíj nem tartalmazza, a kirakodásét igen

Konténerekkel kapcsolatban felmerülő egyéb költségek

THC - Terminal Handling Charge

Termináli kezelés költsége. Tartalmazza a konténer szárazföldi fuvarszközről történő leemelésének, termináli tárolásának, mozgatásának költségét egészen a hajóba történő berakodást végző daru alá helyezéséig; ellenkező irányú feladatnál a daru alól történő elmozdítástól a szárazföldi fuvarszközre emeléséig.

TCC - Transit Customs Charge

A termináli tranzit vámkezelés költsége

Empty positioning

Üres konténerek kikötői depóról szárazföldi depóig (illetve fordított irányban) történő eljuttatásának költsége

Pick up charge

Üres konténer felvételi díja depón

Drop off charge

Üressé vált konténer leadási díja depón

Detention

Konténer-álláspénz, abban az esetben kell fizetnie a fuvaroztatónak (általában a vevőnek), ha az üressé vált konténert nem szolgáltatja vissza a hajóstársaság által előírt határidőre a meghatározott depón. Konténerenként, naponta merül fel, nagysága függ a konténer méretétől, típusától és a késedelem mértékétől.

KOMBINÁLT FUVARÓZÁS

Kombinált fuvarozás

Egy fuvarozási szerződés keretében, több fuvarozási ág szolgáltatásainak igénybevételével nagy távolságra végzett fuvarozás, amelynek során az áru a feladástól az átvevőnek történő kiszolgáltatásig ugyanabban a zárt intermodális egységben (fuvarszközben vagy konténerben) marad.

Céljai: - közvetlen (áruátrakás nélküli) fuvarozás olyan földrajzi helyek között és olyan útvonalon is, ahol a megfelelő közlekedési infrastruktúra hiánya ezt nem tenné lehetővé

- a gyorsabb rakodások révén a fuvarozási idő és az árukockázat (sérülés, dézsmálás, elveszés) csökkentése

- a környezet védelme

Operátor

A kombinált fuvarozás szervezője, fővállalkozója. Megkötö a fuvarozási szerződést (szerződéseket) a tényleges fuvarozást végző közreműködőkkel (alvállalkozók), de megbízójával szemben azok tevékenységéért is közvetlen felelősséget vállal, a kombinált fuvarokmány alapján.

A kombinált fuvarozás változatai, technológiai

Tágabb értelemben vett huckepack forgalom

Közúti-vasúti fuvarszközök kombinációja (szűkebb értelemben vett huckepack forgalom):

Közúti járművek menetrend szerint, zárt vonattal, vasúton történő továbbítása két vasúti terminál között. A kapacitást az adott viszonylat forgalmát szervező operátorok a fuvarozásban részes vasutakkal kötött keretszerződés alapján biztosítják. Magyarországi operátora a Hungarokombi Kft., amely pl. a leginkább frekvenciát, Wels végpontú kétirányú forgalmat az Ökombi társasággal közösen szervezi.

A fuvarozás okmánya CIM-UIRR fuvarlevél, amely a közúti fuvarozó és az operátor (kombi-társaság) közötti szerződés létrejöttét, a küldemény fuvarozásra történt átadását igazolja - reklamációs jogot

biztosít a közúti fuvarozónak a kombi-társasággal szemben. A megbízóval (exportőr vagy importőr) szemben a közúti fuvarozó a CMR fuvarlevél alapján közvetlenül felel olyan károk esetén is, amelyek a vasúti szakaszon keletkeztek.

Technológiai

Kísért: (RoLa=Rollende Landstraße=gördülő országút)

A vonat teljes közúti jármű-szerelvényeket továbbít az indító és fogadó vasúti terminál között, a gépkocsivezetők fekvőhelyes kocsiban kísérik a rakományt. Infrastruktúráját az indító és fogadó terminálon szilárd burkolatú parkoló, betonozott vágány-szakasz, irodahelyiségek és a gépkocsivezetők számára szociális létesítmények képezik. Eszközei: különleges építésű, alacsony rakfelületű vasúti kocsik, mobil rámpa a felhajtáshoz.

Kíséretlen

Csak a közúti felépítményt (félpót-, pótkocsi vagy csereszekrény) emelik különleges építésű, ún. zsebes vasúti kocsiba és továbbítják vonattal két terminál között. A rakodás módja: daruzás. A közúti fel- és elfuvarozást más-más vontató és személyzet, a kabotázs (lásd közúti fuvarozás) tilalma miatt gyakran más fuvarozó vállalkozás végzi. Ebből adódóan a közúti fuvarozók érdeklődése kisebb a kíséretlen, mint a kísért forgalom iránt, Magyarországon az igény menetrend szerint közlekedő zárt vonatok indításához nem elegendő.

UIRR = International Union of Combined Road-Rail Transport Companies

A közút-vasút kombinált fuvarozást szervező társaságok nemzetközi egyesülése.

Székhelye: Brüsszel. Tagjai a nemzeti kombi-társaságok, így a magyarországi Hungarokombi is. Az egyesülés egységesítette az európai kombi-társaságok üzlet-szabályzatát, ami a fuvarjogi egyezmények felépítését követi. Szintén maximálja a kártérítési felelősséget mértékét: ez a vasútnak felróható tárgyi károk esetén 17,- SDR/bruttó kg, egyébként 8,33 SDR/bruttó kg, de fuvarszeközönként max. 300.000 SDR, a járműre és rakományára együttesen.

Közúti-folyami

A közúti tehergépkocsi vagy felépítmény folyami bárkán történő továbbítása két kikötő között. A rakodás gyors és biztonságos, mivel a jármű egy áthidaló szerkezeten (rámpan) keresztül saját kerekein gurul fel illetve le a bárkára ill. bárkáról. A rakodás módja miatt Ro/Ro (roll on-roll off) forgalomnak nevezik. A közúti fuvarozó a folyami fuvarozást szervező operátorral köt szerződést, az ezt bizonyító fuvarokmány nemzetközileg nem egységesített. A megbízóval (exportőr vagy importőr) szemben a közúti fuvarozó a CMR fuvarlevél alapján közvetlenül felel olyan károk esetén is, amelyek a folyami szakaszon keletkeztek.

Szárazföldi-tengeri

Rövid tengeri szakaszon (kontinens és szigetországok viszonylatában) közúti járműszerelvények illetve vasúti kocsik menetrend szerint közlekedő komphajóval (Ro/Ro hajó, Ferry-boat vagy Railship) történő továbbítása. A szárazföldi fuvarozó járműve tengeri továbbítására a hajóstársaság ügynökével köt szerződést. Ennek bizonyítéka a menetjegy, amely reklamációs jogot biztosít a szárazföldi fuvarozó számára a hajóstársasággal szemben, amennyiben annak felróható kár keletkezik a tengeri fuvarozás során a járműben és/vagy rakományában. A megbízóval (exportőr vagy importőr) szemben a közúti fuvarozó a CMR fuvarlevél, a vasút a CIM fuvarlevél alapján közvetlenül felel olyan károk esetén is, amelyek a tengeri szakaszon keletkeztek.

Folyami-tengeri

Különböző kontinenseken fekvő folyami kikötők között a küldemények légmentesen zárható bárkáknál történő továbbítása, amelyek a tengeri fuvarszakaszt különleges építésű bárkahordozó hajókon teszik meg. A folyami-tengeri kombinált fuvarozásra az exportőr/importőr vagy szállítmányozója szerződik. A szerződéskötést igazoló fuvarokmány a Direct Bill of Lading (lásd tengeri fuvarozás), amely alapján az operátor a két folyami kikötő közötti teljes fuvarozásra közvetlen felelősséggel tartozik a fuvarozatóval szemben. Magyarországról/ra jelenleg ilyen forgalmat nem szerveznek.

Tengerentúli konténeres forgalom

Konténer fogalma, jellemzői, típusai

lásd Tengeri fuvarozás

Kikötői forgalom

Hajóstársasági rakott (esetleg üres) konténerek kikötői elő- vagy utófuvarozása vasúti zárt- vagy irányvonattal, operátor által szervezett forgalomban. (Önmagában csak forgalom-szervezési szempontból tekinthető kombinált fuvarozásnak.)

Európában legkiterjedtebb hálózattal az Intercontainer-Interfrigo társaság rendelkezik. A forgalom szervezése azonos a kíséretlen közút-vasút kombinált fuvarozásával, ezért magyarországi terminál - észak-német kikötők viszonylatában a Hungarokombi is indít ill. fogad menetrend szerinti vonatokat.

A Magyarországon igénybe vehető közvetlen szolgáltatások:

HHCE - Hansa-Hungaria-Contrainer-Express

Az Intercontainer-Interfrigo (röviden ICF) szervezésében (józsefvárosi előgyűjtéssel) Sopron és Hamburg - Bremerhaven között mindkét irányban, osztrák tranzit útvonalon közlekedő zárt konténer vonatot

JADRAN Express

Az ICF által Budapest Ferencváros v.á. és adriai kikötők viszonylatában szervezett forgalom, trieste-i és koperi szármával.

A fuvaroztató (szállítmányozó vagy MTO) az ICF magyarországi ügynökével köt szerződést a vasúti szakaszra. A konténer átadását igazoló okmány ún. IC-Übergabeschein, ennek alapján az operátor közvetlenül felel a megbízóval szemben az átvétel és a kiszolgáltatás között keletkezett tárgyi károkért. A felelősség mértékét illetve a szerződés általános feltételeit az ICF üzletszabályzata tartalmazza. A fuvardíjat a konténer hossza és össz-tömege alapján, egyedileg ajánlja ki az operátor.

DEE - Duna-Elba-Express

a Hungarokombi szervezésében Budapest-Józsefváros és az észak-német kikötők között, szlovák-cseh tranzit útvonalon közlekedő konténer irányvonatot (csehországi rácsatlakozással). A feladó és az operátor közötti szerződéskötést ill. a konténer átadását igazoló okmány CIM-UIRR fuvarlevél. A fuvardíj nagyságát a konténer hossz mérete és össz-tömege határozza meg, a meghirdetett díjakból csoportos feladás esetén kedvezmény kapható.

Konténer rakomány kombinált vagy multimodális fuvarozása

A tengerentúli konténeres forgalom lebonyolítása akkor felel meg a kombinált fuvarozás ismérveinek, ha a fuvaroztató a feladástól a címzettnek történő kiszolgáltatásig egy fuvarozási szerződés keretében jut hozzá az összes (fuvarozási, átrakási, kezelési, tájékoztatási stb.) szolgáltatáshoz. Ennek előfeltétele, hogy egy fővállalkozó (MTO - Multimodal Transport Operator) vállalja a fuvaroztatóval szemben a teljes lebonyolítást, ezzel együtt a közvetlen felelősséget árukárokért és fuvarozási határidő túllépéséért, az általa kibocsátott multimodális fuvarokmány alapján. Az alvállalkozókkal kötött szerződések révén pedig gondoskodnia kell a továbbítási folyamatok zavartalanosságáról.

Változatai:

Carrier`s haulage - fuvarozó (hajóstársaság) által szervezett multimodális fuvarozás. Operátora a hajóstársaság ügynöke, fuvarokmánya Combined Bill of Lading (lásd Tengeri fuvarozás).

Merchant`s haulage (a hajóstársaság szemszögéből: nem fuvarozói szervezésű továbbítás - a hajóstársaság ebben az esetben az alvállalkozók egyike)

Az MTO szerepét ez esetben szállítmányozó tölti be, közvetlen fuvarokmánya a FIATA Multimodal Bill of Lading (lásd Tengeri fuvarozás).

A kombinált fuvarozás fejlesztése

Az EU közlekedéspolitikájának egyik sarkalatos pontja a kombinált fuvarozás további

fejlesztése. Az új, Marco Polo program keretében 4 éven keresztül évi 30 millió Euro átlagkeretet szánunk olyan kezdeményezések megvalósítására, amelyek révén az áruforgalom a közútról nagyobb mértékben terelhető át más, környezetkímélő közlekedési ágakhoz. Különösen a part menti hajózás lehetőségeinek kihasználását támogatják. Ennek versenyképessé tétele érdekében ösztönzik a logisztikai szolgáltatások fejlesztésére, intermodális láncok kialakítására, a folyamatok gördülékenységét biztosító együttműködésben a legjobb gyakorlat (the best practice) kialakítására kidolgozott javaslatok megvalósítását.

LÉGI ÁRUFUVAROZÁS

Infrastruktúra, eszközök

A légi fuvarozás infrastruktúráját a repülőterek, azon belül a forgalom irányítását, az utasok, poggyász- és áruküldemények kezelését, átmeneti elhelyezését, az eszközök karbantartását, javítását és tárolását szolgáló létesítmények, továbbá a kommunikációs hálózatok alkotják.

Eszközeit a légi irányítás berendezései, az utas- és rakománykezelés felszerelései, anyagmozgató eszközök, légi és közúti járművek valamint informatikai rendszerek képezik.

HUB

Elosztó központ, ahol a más kontinensről érkező ill. oda induló járatok cargo -rakományait rendeltetési hely (desztináció) szerint válogatják és irányok szerint csoportosítva küldik tovább (közeli relációk esetén közúton).

Repülőgépek

Utasszállító - elsősorban utasok és poggyászaik továbbítására szolgáló eszközök. A poggyász elhelyezésére szolgáló raktérben a szabad kapacitást cargo-küldemények fuvarozásával hasznosítják. A közlekedési távolság és a járatsűrűség függvényében kisebb (keskeny törzsű) és nagyobb (széles törzsű) járműveket alkalmaznak. A széles törzsű gépek nagyobb cargo-kapacitással rendelkeznek.

Cargo-fuvarozó gépek - kizárólag áruküldemények továbbítására épített vagy utasszállító gépből átalakított légi fuvarozók. Légi egység-rakományok (paletták, konténerek) és hagyományosan csomagolt küldemények fuvarozására egyaránt alkalmasak. Nagy áruforgalommal rendelkező légitársaságok frekvenciált relációkban menetrend szerint, rendszeresen igény esetén bérleti formában működtetik.

ULD - Unit Load Devices

A IATA nyilvántartásban regisztrált, azonosító kóddal jelölt légi egység-rakomány-képző eszközök: raklapok rögzítő hálójával, igloo-k (palettára épített, paláttal fedett, erősítés nélküli konténerek) és merev szerkezetű légi konténerek. A raklapokat, igloo-kat úgy kell megrakni, hogy méreteik és alakjuk megfeleljen a gép belső ürszelvényének, és minél jobban kihasználja a rendelkezésre álló térkapacitást. Használatuk célja a küldemények könnyebb és gyorsabb kezelése, előfeltétele: megfelelő tömegű és terjedelmű, egység-rakomány-képzésre alkalmas küldemény (pl. szállítmányozói gyűjtőforgalomban). Előnyei: kisebb-nagyobb fokú áruvédelem, kedvezőbb fuvardíj.

A légi fuvarpiac szereplői

Légitársaság

Az utasok és rakományok továbbítását fuvarozási szerződés alapján saját vagy bérelt fuvarozóval végző fuvarozó. Nagyobb távolságra történő, átrakásos fuvarozásnál a feladat végrehajtásban több légitársaság is részt vehet. Ilyenkor felelősségük egyetemleges. A megbízóval szemben az őt közvetlenül kiszolgáló fuvarozó az esetleges többi résztvevő légitársaság nevében is felel.

Express futárszolgáltató

Dokumentumok és (általában korlátozott tömegű) csomagok háztól-házig történő továbbítására és 24-72 órán belüli kiszolgáltatására vállalkozó szolgáltatók. Részben saját eszközökkel, részben alvállalkozók közreműködésével nagy hálózati sűrűségű rendszert építenek ki és működtetnek. Az átrakóhelyeken automatizált folyamatok biztosítják a küldemények gyors és pontos csoportosítását és tovább-feladását. A küldemények nyomon követését fejlett informatikai

rendszer biztosítja.

A légi fuvarszakaszon saját járművekkel fuvarozó ~kat integrátoroknak nevezik. A saját repülőgéppel nem rendelkező ~k légitársaságokkal kötött stratégiai szövetség révén biztosítják a tevékenység végzéséhez szükséges légi fuvarkapacitást.

Földi kiszolgáló ügynök

Az adott repülőtéren nem rezidens légitársaságok árukezeléssel kapcsolatos (handling) feladatait végzi, megbízás alapján. A fuvarozó nevében az induló árut átveszi, tárolja, fuvarozásra előkészíti, fuvareszközbe rakja, összeállítja a járat rakomány-listáját (ŽCargo Manifest) az érkező küldeményeket kirakja, raktározza és kiszolgáltatja.

GSA - General Sales Agent

A légitársaságok által rakomány-szerzés érdekében alkalmazott vezérügynök, amely a fuvarozó szolgáltatását jelentős díjkezdvezménnyel értékesíti, általában más ügynököknek, szállítmányozóknak.

Fuvaroztató:

A küldemények exportőre / importőre, vagy az általa megbízott szállítmányozó. Közvetlenül csak olyan kereskedőknek érdemes szerződnie a fuvarozóval, amelyek több légitársaságnak is rendszeres, nagy megbízói, ezért önállóan is kaphatnak kedvezményt a fuvardíjkból.

Szállítmányozó

A légi fuvarozásban közreműködő szállítmányozók általában légitársaságokat is ügynökölnek, ezért kedvezőbb díjfeltételekkel fuvaroztatnak, mint az ügyfél. Exportban a fuvarozási szerződés megkötése, felfuvarozás, reptéri átvétel, átadás, fuvarlevél-kiállítás, biztosítási szerződés megkötése stb. feladattal bízhatók meg. Importban a külföldi ügynök-partnerrel költségviselésre vonatkozó megállapodás, biztosítási szerződés megkötése, az érkező küldemény fuvarozótól történő átvétele, a kiszolgáltatáskor szembe tűnő hiány vagy sérülés esetén azonnali óvás (ill. feltűnő rendellenesség hiánya esetén fenntartás), vámkezelés, raktározás, házhoz fuvaroztatás, utánvét (cash on delivery = az áruellenérték beszedése) stb. lehet -a megbízás tartalmától függően- a feladata.

Nemzetközi szervezetek

ICAO - International Civil Aviation Organization

Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet - az ENSZ légügyi szerve. Feladata a légi közlekedés fejlődésének, biztonságának elősegítése, a légi közlekedés szabályainak egységesítéséhez kidolgozott műszaki, jogi és szervezési ajánlások révén.

IATA - International Air Transport Association

Nemzetközi Légifuvarozási Szövetség, célja a légitársaságok közötti verseny korlátozása. Feladatai: a légitársaságok fuvarozási feltételeinek, szolgáltatási színvonalának, díjszabásának és okmányainak egységesítése, ügynökhálózat működtetése, a tag-légitársaságok közötti együttműködés elősegítése, kapcsolattartás más nemzetközi szervezetekkel stb.

Szabályozás

A légi áru fuvarozást szabályozó és napjainkban is irányadó nemzetközi egyezményt 1929-ben hozták létre. Ez a Varsói Egyezmény (Warsaw Convention), melyet a Hágai Jegyzőkönyvvel 1955-ben módosítottak. AS repülő társaságok kártérítési felelőssége is limitált az egyezmény alapján, és pedig 17 SDR/kg.

1944-ben született meg a Chicagói Egyezmény a nemzetközi polgári repüléssel kapcsolatos repülési szabadságjogok meghatározására. Ehhez az egyezményhez csatlakozva hozták létre az ICAC-t, mely az egyezményben rögzített elvek intézésével megbízott állandó testületként működik (ENSZ szerv). A gazdasági és kereskedelmi kérdések szabályozására hozták létre 1945-ben az IATA-t (International Air Transport Association), a légitársaságok önkéntes társulását. Fontos feladata az IATA-nak az egységes nyomtatványok alkalmaztatása, az ügynöki szervezet működtetése, a légitársaságok közti információcsere biztosítása és az egységes díjszabások kidolgozása. A veszélyes áruk légi fuvarozását az ICAC szabályozza, ehhez gyakorlati segítséget nyújt az IATA kiadvány, a DGR (Dangerous Goods

Regulations).

ICAO TI - Technical Instructions

Az ICAO által a veszélyes áruk fuvarozására kidolgozott Műszaki Utasítások, amelyeket nemzetközi egyezmény jogszabályi rangra emelt. Tartalmazza a veszélyes áruk osztályba sorolását, számozását (UN. vagy ID. Nr.), csomagolását (ezen belül a csomagolóanyagok típusaira, vizsgálati eljárásaira), jelölését, okmányolását, a fuvarozó felelősségére, a veszélyes áruk kezelésével foglalkozó személyzet képzésére stb. vonatkozó előírásokat.

IATA DGR- Dangerous Goods Regulations

A IATA veszélyáru szabályzata. Feltételei az ICAO TI-nél annyiban szigorúbbak, hogy az egyes légitársaságok korlátozó rendelkezéseit is tartalmazzák.

A légi fuvarozás ágai

Nem menetrendszerű:

Nagy volumenű, egy cargo-fuvarozó jármű kapacitását önállóan is kihasználó küldemény egy tételben, két repülőtér között történő továbbításához a fuvarozatónak repülőgépet kell bérelnie. A bérleti szerződés (charter party) díjfeltételeiben a felek alku révén állapodnak meg..

Menetrendszerű

A légi darabárakat menetrend szerint indított utasszállító vagy cargo járatokon fuvarozzák. Ha az indulási és a rendeltetési repülőtér között nincs közvetlen járat, az utóbbi irányába eső tranzit repülőtereken átrakásra kerül sor. A fuvarozást végző járatokra helyet kell foglalni (booking). A légitársaságok a normál kereskedelmi árukra -visszaigazolt helyfoglalás esetén- sem garantálják a kiválasztott járat/járatokkal történő továbbítást, mivel a gépek cargo-kapacitása korlátozott, s ezért a különleges áruk (életmentő gyógyszerek, gyorsan romló áruk, élő állatok stb.) elsőbbséget élveznek más küldeményekkel szemben. A szerződésre minden tekintetben a IATA előírások ill. a fuvarozó légitársaság üzletszabályzata érvényes.

Cargo küldemény

A légi társaságnak egy fuvarozási szerződés keretében, egy feladótól egy címzett részére egy fuvarlevéllel átadott, egy vagy több csomagból álló tétel.

Gyűjtőrakomány

Nagy forgalmat lebonyolító szállítványozók az azonos időben, egy irányba történő fuvarozásra átvett, összerakható (nem különleges) árukból gyűjtőrakományt képezhetnek, ezzel jelentős fuvardíj-megtakarítás érhető el. A gyűjtőfuvarok lebonyolításához speditőr-partnert kell bekapcsolnia a rendeltetési repülőtéren.

Okmányok

AWB - Airwaybill

Légi fuvarlevél, szárazföldi típusú fuvarokmány, azaz nem testesíti meg a benne foglalt áru értékét. 3 eredeti és több másolati példányban készül. Bizonyítja a fuvarozási szerződés megkötését, valamint azt, hogy a légitársaság a küldeményt milyen feltételekkel vette át fuvarozásra. Általában a légitársaság vagy ügynöke állítja ki a fuvarozató költségére. A zöld színű (1.) eredeti példány a fuvarozónál marad. A feladó a kék színű (3.) eredeti példányt kapja meg, ezzel szükség esetén utólagos rendelkezési jogot gyakorolhat, reklamálhat (ha a küldemény elvesz) ill. vevőjével szemben inkasszóhoz használhatja fel. A piros (2.) eredeti példány kíséri a küldeményt, és a rendeltetési repülőtéren az áruval együtt kiszolgáltatják a címzettnek.

MAWB - Master Airwaybill

Főfuvarlevél; elsősorban szállítványozói gyűjtőforgalomban alkalmazzák. Feladóként a szállítványozó, címzettként a rendeltetési reptéren működő speditőr-partnere szerepel rajta. (A légitársaság ennek alapján a szállítványozónak szolgáltatja ki a rendeltetési repterre érkező gyűjtő-küldeményt.) Az árumegnevezés gyűjtőáru (consolidated goods), amit a feladó szállítványozó gyűjtőpartnere részére szállítványozói manifest-en részletez. (Ehhez csatolja az egyes rész-küldemények házi fuvarlevelének 2. (címzett) példányát és kísérő okmányait..)

HAWB - House Airwaybill

A szállítványozó által a gyűjtőrakomány egyes tételeire kiállított házi fuvarlevél, a tényleges feladó és címzett, árumegnevezés, árumennyiség és megállapodott fuvardíj megjelölésével.

Veszélyes-áru nyilatkozat (Shipper`s Declaration for Dangerous Goods)

Veszélyes áru fuvaroztatása esetén a feladó alkalmazottja által kitöltött és aláírt okmány. A küldemény adatain túl büntetőjogi nyilatkozatot tartalmaz arra nézve, hogy az áru veszélyességi besorolása korrekt, és a rá vonatkozó szabályokat betartották.

Cargo Manifest

A földi kiszolgáló ügynök vagy a fuvarozó légitársaság által kiállított jegyzék, amely a járással továbbított áruküldemények (fő)fuvarleveleit sorolja fel, a sorszám, árumegnevezés, darabszám, tömeg és rendeltetési reptér megadásával.

NOTOC - Special Load Notification to Captain

A kapitány számára a járaton fuvarozott veszélyes és egyéb különleges küldemények (gyorsan romló, osztályos áru stb.) fuvarlevél-számonként részletezett jegyzéke.

Díjszabás

TACT - The Air Cargo Tariff

A IATA díjszabása - 3 kötetből áll. Az első kötetben (borítója narancssárga) általános fuvarozási és tarifa-alkalmazási feltételek, a fuvarlevél, az egyes országok hatósági előírásai és a légitársaságok egyedi szabályai szerepelnek. A piros színű kötet az északi-amerikai, a zöld színű a világ többi repülőtéréről induló fuvarokra alkalmazható tarifákat tartalmazza. A két megjelenés közötti időszakban bekövetkező változásokat Cargo-Bulletin-ekben publikálják.

Area

Díjszabási övezet. A IATA a Föld légterét a következő ~kre osztotta:

- Észak- Közép és Dél-Amerika, Grönland, Hawaii
- Európa, Afrika, Közel- és Közép-Kelet
- Ázsia, Ausztrália, Óceánia

A tarifát övezetenként, az érdekelt légitársaságok részvételével dolgozzák ki. A TACT alapján az egyes légitársaságok csak a saját országuk repülőtereiről induló fuvarozásokra vonatkozó közvetlen díjszabást hirdetik meg, a feladási és rendeltetési repülőtér közötti viszonylatokban, egyirányú forgalomra (pl. BUD-PAR /Budapest-Párizs/, BUD-NYC /Bp.-New York/, stb). A relációs díjtételek közvetlen járással vagy átrakással történő fuvarozás esetén egyaránt érvényesek.

A fuvardíjak általában a feladási ország hivatalos pénznemében értendők, a fuvarozó légitársaság nemzetiségétől függetlenül. Kiegyenlítésük bérmentett (prepaid) küldemény esetén a meghirdetés pénznemében, bérmentetlen (collect) fuvar esetén a rendeltetési ország pénznemére átszámítva történik.

A díjtételek 1 kg-ra érvényesek.

Weight charge

A küldemény tömege alapján számított fuvardíj. Ha a küldemény mért tömegének 1 kg-ja a 6 dm³ terjedelmet meghaladja, a

[hosszúság (dm) ~ szélesség (dm) ~ magasság (dm)] ~ 1 kg/6 dm³

képlet alapján számított terjedelemsúly képezi a díjszámítás alapját, a meghatározott díjszabási kategória alkalmazásával.

Díjszabási kategóriák

General Cargo Rate - GCR = Általános díjszabás

Akkor alkalmazzák, ha a küldemény nem esik más díjszabási kategória érvénye alá.

Tartalma:

M - minimumdíj: ezt kell megfizetni a fuvarozásért, ha a normál díjtétel és a díjköteles tömeg szorzata a minimum díjnál alacsonyabb összeget eredményez. (Ferihegyről induló fuvarozások esetén az egy tarifaövezetbe tartozó valamennyi relációra azonos mértékű.)

N - normál díjtétel: 45 kg alatti díjszámítási tömeg esetén alkalmazandó, feltéve, hogy az így kiszámított díj magasabb a minimumnál

Q -díjtételek a N díjtételhez képest mennyiségi kedvezményeket magukban foglaló, a mennyiség növekedésével fokozatosan csökkenő egységnyi fuvardíjak a gép cargo-kapacitásától függően megadott tömeghatárok (pl. 45, 100, 300, 500, 1000 kg) feletti díjszámítási súly esetére. Az e révén elérhető költség-megtakarítást használja ki pl. a szállítmányozó, ha gyűjtőküldeményt képez.

(Egyes induló repülőterekről a meghirdetett GCR struktúrája néhány relációban eltér az általánostól: alapdíjat (B) valamint a küldemény mennyiségétől független nagyságú, egységes díjtételt tartalmaz. A fuvardíj a bázis és a díjköteles tömeg x díjtétel összegéből tevődik össze.)

Class Rate - CR = Osztálydíjszabás

Ún. osztályos áruk fuvardíjának kiszámításánál alkalmazzák, mértékét általában a GCR normál díjtételének százalékában határozzák meg.

Felárral fuvarozott osztályos áruk: olyan küldemények, amelyek a fuvarozásra történő átvételtől a kiszolgáltatásig megkülönböztetett figyelmet és gondoskodást igényelnek. Ilyenek az

- érték küldemények (VAL)

- élő állat (AVI)

- emberi maradványok (HUM) -

Engedménnyel fuvarozott osztályos áruk: újságok, folyóiratok, könyvek, Braille íróeszközök, üres göngyölegek, kíséret nélküli poggyász

Specific Commodity Rate - SCR vagy CORATE - Áruspecifikus díjszabás

Bizonyos (a reláció tarifájában 4 jegyű számkóddal jelölt) áruféleségek két meghatározott repülőtér közötti rendszeres forgalma esetére hirdethetik meg, általában korlátozott (a TACT 2. és 3. kötet "Notes" fejezetében megadott) időszakra. Jelentős kedvezményt tartalmaznak, de alkalmazásuk további korlátja a viszonylag magas (pl. 100, 200, 500 kg) minimum mennyiség. Bizonyos áruféleségből, azonos relációban rendszeresen, nagy mennyiséget fuvaroztató ügyfelek kezdeményezhetik a légitársaságoknál árujuk felvételét a SCR-be.

Rangban megelőzi az előző két díjszabási kategóriát, ha tehát a fuvarozandó árura az adott relációban meghirdették és a feltételeket kielégíti, a GCR vagy a CR helyett az SCR-t kell alkalmazni.

Nem meghirdetett díjszabások

A TACT-ban olyan díjszabásokat is kimunkáltak, amelyeket nem hirdetnek meg nyilvánosan. Ilyenek pl.

- az ULD díjszabás, amelyben a díjtételek egy egység rakományra vonatkoznak és kedvezőbbek, mint a súly alapján számított fuvardíj, illetve az ún.

- konstrukciós díjtételek, amelyek elsődleges célja olyan viszonylatok fuvardíjának meghatározása, amelyek kiinduló és végpontja között közvetlen díjszabást nem hirdettek meg.

Valuation charge

értékbevallási felár: a küldemény bevallott (deklarált) értéke és az elvi kártérítés maximális összege (btto kg x 20,- USD) különbségének 0,5 %-a. Megfizetése esetén a fuvarozó kártérítési felelősségének felső határa a bevallott érték. A fuvardíjat a weight charge és a valuation charge összege teszi ki. Csak bérmentett (prepaid) küldeményeket vesznek fel értékbevallással a légitársaságok.

Other charges

egyéb költségek, amelyeket a küldemény reptéri kezeléséért (handling), különleges körülmények biztosításáért, kiegészítő szolgáltatásokért (elő-, utófuvarozás, fuvarlevél kiállítás, biztosítási szerződés kötése stb) számít fel a légitársaság vagy ügynöke.

Napjainkban gyakori az üzemanyag (Fuel surcharge) és biztonsági (Security fee) felár alkalmazása is, ami azonban mindig a légitársaságot illeti. A feladási reptéren felmerülő egyéb költségeket -az adásvételi szerződés paritásától függően- az eladó bérmentesíti (prepaid) vagy az átvevő fizeti (collect). A rendeltetési helyen felmerülő egyéb költségek kifizetésére csak helyben kerülhet sor (collect fuvardíj esetén azzal együtt), a kiszolgáltatás előtt.

Az egyéb költségeket a légi fuvarlevél megfelelő rovatában, a TACT-ban szereplő kódokkal jelölve tüntetik fel.

VASÚTI FUVAROZÁS

Eszközök

Vonat

Mozdonyból és vagonokból álló vasúti szerelvény

Vagontípusok:

E sorozatú: normál építésű, magas oldalfalú, nyitott kocsi

F sorozatú: nyitott kocsi, különleges építésű

G sorozatú: fedett kocsi, normál építésű, legalább nyolc szellőzőablakkal

H sorozatú: fedett kocsi, különleges építésű

I sorozatú: hűtőkocsi

K sorozatú: normál építésű pórekocsi (sem oldalfala, sem teteje nincs)

L sorozatú: különleges építésű pórekocsi (vagy személygépkocsik vagy egyéb közúti járművek vagy konténerek stb. fuvarozására kialakított)

O sorozatú: vegyes nyitott és pórekocsi

R sorozatú: forgóvázas pórekocsi

S sorozatú: különleges építésű, forgóvázas pórekocsi

T sorozatú: nyitható tetejű kocsik

U sorozatú: az F,H,L, S vagy Z főszorozathoz nem tartozó különleges építésű kocsik

Z sorozatú: tartálykocsik

Ezeken belül lehetnek folyékony áruk, (pl. bor, olaj,) maróhatású (pl. kénsav) és szóródó áruk (granulátumok: gabona, cement, stb.) fuvarozására alkalmas tartálykocsik.

(Forrás: MÁV Rt. Teherkocsik, műszaki adatok és jellemzők)

Tengelyszám

A főszorozatokon belül megkülönböztethetők 2, 4 vagy többtengelyes vagonok.

Vagonszám

12 jegyű szám, mellyel a vagon azonosítható:

- az első és a második számjegy a csererendszer kódszáma

- a harmadik és a negyedik számjegy a tulajdonos vagy a besorozó vasút kódszáma

- az ötödiktől a nyolcadikig a vagon típuszáma

- a kilencediktől a tizenegyedikig a sorozaton belüli sorszám

- a tizenkettedik az ellenőrző szám, mely az első 11 számjegy alaki értékeiből számítható

A vagonszámot azért fontos pontosan feltüntetni az okmányokon és minden információtovábbítás során, mert az úton lévő árut csak ennek alapján lehet megtalálni.

(Forrás: MÁV Rt. Teherkocsik, műszaki adatok és jellemzők)

Raksúlykapacitás

Az a tömeg, melyet a vasút enged az adott vagonba berakni. Független a vagon felépítésétől, típusától és elhasználódási fokától.

A kereskedőnek a raksúlykapacitást kell szem előtt tartania a vagon megrendelésekor és megrakásakor.

Terhelési határ

A vasúti kocsi oldalán feltüntetett tömeg, amivel a vagon terhelhető. A vasutak ennél kevesebb árut engednek csak a vagonba berakni a biztonságos közlekedés érdekében

(tengelyenként 1-2 tonnát levonnak belőle, és így állapítják meg a raksúlykapacitást.)

Pálya

Nyomtáv

A vágány két sínzárának egymástól való távolsága. Európában az u.n. normál nyomtáv terjedt el, ami 1.435 mm. Ettől eltérő, szélesebb nyomtáv a volt Szovjetunó területén: 1.520 mm, Spanyolországban 1.676 mm, Portugáliában 1.665 mm, Finnországban 1.524 mm, Írországon 1.600 mm. Az ennél keskenyebb nyomtávú vasutak helyi érdekű (üzemi, erdei vasutak, kiránduló vasutak) célokat szolgálnak, és általában nem kapcsolódnak a nemzetközi forgalomhoz.

Tengelynyomás

A vasúti pálya teherbíró képességének a mutatószáma. Az a tengelyenkénti össztömeg, amivel egy megrakott vasúti kocsi közlekedhet az adott pályán. Megállapításának a módja: az elegysúlyt, (a vagon önsúlyának és a berakott áru bruttó tömegének az összegét) osztják a tengelyek számával. Függ a pálya felépítésétől és elhasználódási fokától. Nagyon fontos a betartása, mert ellenkező esetben a pálya súlyos rongálódása és emiatt baleset következhet be. A vasút a pályába épített mérlegek segítségével ellenőrizheti az elegysúlyt, és ha az ebből származtatható tengelynyomás magasabb az adott pályán megengedettnél, akkor nem engedi tovább a küldeményt.

Úrszelvény

Az a tér a vasúti pálya körül, amit meghatároznak az alagutak, hidak, felüljárók, magasfeszültségű vezetékek, épületek, a szembejövő síntől való távolság, stb. Más a normálnyomtvávú és más a széles nyomtvávú pályák úrszelvénye.

Rakszelvény

A vasutak a pálya úrszelvény méretein belül meghatározzák azokat a méreteket, melyeken belül egy megrakott vasúti kocsi biztonsággal közlekedhet.

Különösen a nyitott vagonok megrakásánál kell arra ügyelni, hogy a nagyméretű rakomány ne lépje túl a rakszelvény méreteit.

Rakminta

A teherpályaudvarokon olyan kaput állítanak fel, mely a következő pályaszakasz rakszelvény méreteinek felel meg. Ez alá betolják a megrakott vagonot, és ha a kapu elmozdulással jelez, akkor a rakományt vagy meg kell igazítani, vagy szét kell szedni és csak több vagonon fuvarozható, vagy az adott pályaszakaszon egyáltalán nem fuvarozható.

Túlméretes áru

A rakmintán túlértő áru. Vasúti fuvarozásához engedély kell.

A teherpályaudvarokon beszerezhető olyan vasúti nyomtatvány, melyre a feladó berajzolhatja áruja méreteit. Az állomásfőnök ennek alapján jelöli ki a fuvarozási útvonalat, vagy tanácsot ad az áru fuvarozására vonatkozóan.

Szabályozások

Az első vasúti áru fuvarozási nemzetközi egyezményt már 1890-ben megkötötték, ezt követően többszöri módosítás és kiegészítés után tartalmában és formájában is új megállapodás született Bernben 1980-ban Nemzetközi Vasúti Fuvarozásra Vonatkozó Egyezmény néven (Convention Relative Aux Transports Internationaux Ferroviaire). A COTIF-ként ismert szabályozás két függelékkel egészül ki, az egyik az utas- és poggyászforgalommal foglalkozik (CIV), míg a másik az "Egységes jogszabályok áruk nemzetközi vasúti fuvarozására vonatkozó szerződésről" (Régles uniformes concernant le contract de transport international ferroviaire des marchandises) szól. A CIM szabályozás szerint a vasúti forgalomban a vasúti fuvarozási kényszer elve érvényesül, de a feltétel nélkül fuvarozandó áruk mellett meghatározzák a feltételeken fuvarozható és a fuvarozásból kizárt tárgyakat.

A CIM-hez tartoznak olyan fontos mellékletek, amelyek a vasutak üzemeltetésének és biztonságának technikai-műszaki feltételeit szabályozzák. Ezek a használt rövidítések szerint a következők:

RIV: Nemzetközi kocsiszabályzat, amely a nemzetközi forgalomban közlekedő vasúti kocsik feltételeit határozza meg, továbbá előírja, hogy a külföldön kiürített kocsit csak a tulajdonos vasút irányába lehet áruval megrakni.

RIP: Magánkocsik nemzetközi vasúti fuvarozására vonatkozó szabályzat.

RICo: A szállítótartályok (konténerek) nemzetközi vasúti fuvarozására vonatkozó szabályzat.

RIEc: Expresszáruk nemzetközi vasúti fuvarozásáról szóló szabályzat.

RID: Veszélyes áruk nemzetközi vasúti fuvarozására vonatkozó szabályozás..

Említést kell tenni a II. világháború után, a népi demokratikus és szocialista országok között létrejött vasúti megállapodásról, amely 1954-től orosz nyelvű elnevezés rövidítéseként SZMGSZ használattal

vált ismertté. Ebben a megállapodásban a fuvarozási kényszer csak korlátozott formában érvényesült a terveződési szempontoknak megfelelően. A rendszerváltást követően a MÁV kilépett az SZMGSZ-ből, de a FÉK országaival kapcsolatos vasúti forgalomra a FÁK vasútjaival kötött kétoldalú megállapodások alapján is az SZMGSZ feltételeit alkalmazzák.

A CIM rendelkezése szerint a vasúti áru fuvarozás során keletkezett kár vagy hiány miatt a vasutak kártérítési kötelezettsége limitált, azaz maximum 17 SDR/kg.

A vasutak felelőssége

A VÜSZ szerint:

A a vasutak árukárért és fuvarozási határidő túllépésért vonhatók felelősségre.

A vasutak felelőssége árukár esetén

A VÜSZ a vasutak mentességét a Ptk. szerint szabályozza, ld: a közúti fuvarozásról szóló fejezet.

A CIM szerint:

A vasutak mentesülnek a kártérítési felelősség alól, ha a kárt a fuvaroztató vétkessége, a vasút vétkességére vissza nem vezethető intézkedése, az áru sajátos hibája vagy olyan körülmény okozta, amelyet a vasút nem kerülhetett el.

Az SZMGSZ szerint:

A a fenti mentességek kiegészülnek e következőkkel:

Nyitott kocsiban történő fuvarozás, csomagolás hiányossága, az áru kísérlőjének a mulasztása, pontatlan áru megnevezés.

Árukár esetén a kártérítés alapja a fuvaroztató választása szerint a kereskedelmi számlában szereplő ár vagy az áru tőzsdei ára. Értékbevallás esetén a bevallott érték.

A CIM szerint árukár esetén:

Az áru tőzsdei ára, világgpiaci ára, vagy mindkeze hiányában az áru közönséges értéke. A kártérítés mértéke korlátozott: 17 SDR/kg. Ezen felül a vasút köteles visszatéríteni a fuvardíjat és a fuvarozás alkalmával kifizetett egyéb költségeket. Értékbevallás esetén a bevallott érték.

A fuvarozó szándékossága esetén a teljes bizonyított kárt köteles a vasút megfizetni, súlyos gondatlansága esetén pedig a fent meghatározott összegek kétszeresét.

Az SZMGSZ szerint árukár esetén:

A a vasutak árukárért a kereskedelmi számlában szereplő ár alapján kötelesek kártérítést fizetni, továbbá a fuvardíjat, vámot, stb, amennyiben ezek nem képezték az ár részét.

Fuvarozási határidő

A fuvarozási határidő túllépése miatti kártérítési kötelesség ismertetése előtt tisztázni kell, hogy mit értenek a vasutak fuvarozási határidőn.

Fuvarozási határidő a VÜSZ szerint napi 200 km kocsirakományú áru fuvarozása esetén, a CIM szerint napi 400 km, az SZMGSZ szerint napi 320 km. Ezeket a kezelési idővel növelni kell.

A vasutak felelőssége fuvarozási határidő túllépése esetén:

A VÜSZ szerint:

A a vasút naponta a fuvardíj 10%-át, legfeljebb azonban a fuvardíj összegét fizeti vissza a fuvaroztatóknak kötbérlként.

A CIM szerint:

A vasút fuvarozási határidő túllépése esetén csak akkor fizet kártérítést, ha a késés következtében kár is keletkezett. Ez a kártérítési összeg azonban nem haladhatja meg a fuvardíj 3-szorosát.

Az SZMGSZ szerint:

A a vasút naponta a fuvardíj 6 %-át, legfeljebb azonban 30 %-át fizeti vissza.

Rendelkezési jog

A vasutak utólagos rendelkezési jogot biztosítanak a fuvaroztatónak, de ennek feltételeket szabnak: egy küldeményre csak egy utólagos rendelkezés adható, a vasút csak addig köteles teljesíteni, amíg az átvevőnek ki nem szolgáltatta az árut, és nem köteles teljesíteni, ha túl nagy zavart okozna a vasút üzemmenetében.

A VÜSZ szerint a fuvaroztató visszakérheti az árut a feladási állomáson, feltartóztathatja útközben, más címzettet, más rendeltetési állomást nevezhet meg, visszahozathatja az árut a feladási állomásra, stb.

A CÍM külön szabályozza a feladó és a címzett utólagos rendelkezési jogát.

A feladóé megegyezik a VÜSZ szerinti jogokkal.

A címzett az áru feltartóztatására, a címzett vagy a rendeltetési állomás megváltoztatására vagy a vámkezelés és más államigazgatási hatósági eljárásokra vonatkozó utólagos rendelkezéseket hozhat.

Az SZMGSZ szerint a feladó visszakérheti az árut a feladási állomáson, megváltoztathatja a rendeltetési állomást, az átvevőt, és visszahozathatja az árut a feladási állomásra.

Az átvevő megváltoztathatja a rendeltetési állomást, vagy kijelölhet maga helyett más átvevőt.

Díjszabások

Díjszabás:

A fuvarozó üzleti feltételeit tartalmazó kiadvány.

Tartalmazza a vállalt szolgáltatások körét, a szerződő felek jogait és kötelességeit, a szükséges okmányokat, a fuvardíj számításának és fizetésének módját.

A vasúti díjszabások az üzleti feltételeken túl tartalmaznak a fuvardíj megállapításához szükséges áru cikklistát, állomási távolságmutatót és díjtétel táblázatokat.

Díjtétel

Egységnyi áru fuvardíja meghatározott fuvarozási távolságra. A díjtétel egysége lehet 1 darab, 100 kg, 1.000 kg, vagy egy konténer, stb.

A vasúti fuvarozásban a díjtétel nagysága függ:

- A fuvarozási távolságtól
 - Az áru osztályától
 - Az egy vagonba berakott mennyiségtől
 - A küldemény típusától (hagyományos vagy konténer)
- A díjtételből a vasutak kedvezményt adhatnak

Fuvardíj

A fuvarozási szolgáltatás ellenértéke: az az összeg, amit a fuvarozásért kell fizetni. A fuvarozó által nyújtott mellékszolgáltatások díját nem tartalmazza.

Számításának módja a vasúti fuvarozásban: a díjtétel és a díjszámítási tömeg (vagy más mennyiség) szorzata.

Mellékdíj

A vasúti díjszabásban feltüntetett mellékszolgáltatások díja

Fuvar költség

A fuvardíj és a mellékköltségek együttesen.

Díjszámítási tömeg

Az a tömeg, ami a díjszámítás alapját képezi. Lehet az áru tényleges tömege, kerekített tömege,

normatömeg, egységtömeg, vagy egyéb módon meghatározott tömeg, amely a díjszabásban leírt módon a fuvardíj számításának az alapja. (pl. egy magasabb tömegosztály.)

Normatömeg

Az a legkisebb tömeg, amiért minimálisan meg kell fizetni a fuvardíjat. A több áruosztály tartalmazó vasúti díjszabásokban áruosztályonként határozzák meg a normatömeget. A MÁV díjszabásában kéttengelyes vagon igénybevétele esetén 5 to, 4 tengelyes vagonban történő fuvarozás esetén 20 to a normatömeg.

Egységtömeg

Előfordul, hogy a vasút az azonos típusú árukra tömegátalányt állapít meg, és ezt csak a darabszámmal szorozza. Pl. élőállat fuvarozása esetén nem a tömegük, hanem darabszámuk alapján számítják ki a fuvardíjat.

Kerekített tömeg

A vasúti díjszabások "általános feltételek" részében teszik közzé a tömegkerekítés módját. Leggyakrabban minden megkezdett 100 kg-nál felfelé kerekítenek, de van olyan díjszabás is, ahol 51 kg-tól vagy 501 kg-tól felfelé, 50 vagy 500 kg -ig lefelé történik a kerekítés. Pl. 12.704 kg 12.800 kg-nak számít az első esetben, 12.700 kg-nak számít a második esetben.

Díjszabási áruosztály

A vasutak a díjszabás részeként vagy függelékeként közzéteszik azoknak az áruknak a jegyzékét, melyeket fuvarozni tudnak. Ebben a jegyzékben tüntetik fel az egyes áruk osztályát is. Az áruk osztályba sorolása elsősorban a tömegük és térfogatuk aránya alapján történik, mert az érdeklő vasutakat, hogy mennyire tudják kihasználni a kocsik raktérkapacitását. A nagy terjedelmű és kis tömegű áruk ezért drágább áruosztályokba, a kis terjedelmű, de nagy tömegű (tehát nagy fajsúlyú) áruk az olcsóbb áruosztályokba kerülnek. Gyakran figyelembe veszik a vasutak az áruk osztályba sorolása során az egyes áruk "fuvardíj viselő képességét"-t is. (pl. az alapanyagok vagy az alkatrészek olcsóbb, míg a késztermékek drágább áruosztályokba kerülnek.)

A MÁV díjszabásnak jelenleg egyetlen áruosztálya van.

Tömegosztály

Az Európai Vasútegylet (UIC) ajánlása volt a 80-as években egy olyan díjszabás, mely 5, 10, 15, 20, 25 tonnás tömegosztályokat tartalmaz az egy vagonba berakott mennyiségek alapján.

Aki tehát 10 tonna árut fuvaroztat, annak 1 tonna áru fuvarozásáért magasabb díjtétellel kell a fuvardíjat megfizetnie, mint annak, aki egyszerre 15 tonnát rak a vagonba, mert ez utóbbi jobban kihasználja a vasúti kocsit.

A MÁV is ezt a díjszabási rendszert alkalmazza. Több európai vasúttársaság elhagyta az 5 tonnás tömegosztályt, és 10 to a legkisebb mennyiség, amiért megfizeteti a fuvardíjat.

Díjszabási távolság

A fuvarozási távolság befolyásolja a díjtétel mértékét. Ezért a vasúti díjszabások mindig tartalmaznak "állomási km mutató"-t, mely megmutatja a díjszabásba felvett valamennyi vasútállomás egymástól mért távolságát. Ezek virtuális távolságok, melyek a díjtételek kiszámításának az alapjául szolgálnak. A vasúti díjszabások általában degresszívek, vagyis a díjtételek nem együtt növekednek a fuvarozási távolsággal, hanem kisebb ütemben.

Koefficiens

A MÁV konténerekre és multimodális egységekre vonatkozó díjszabása két táblázatra épül. Az első a fejlécében a konténerek és multimodális egységek bruttó tömegét a függőleges oszlopa pedig ezek hosszát tartalmazza. A két adat keresztmetszetében található a koefficiensek.

A második táblázatban a fejlécen a koefficiensek, a függőleges oszlopban pedig a fuvarozási távolságok találhatóak. A két adat keresztmetszetében lehet leolvasni a konténer vagy multimodális egysége fuvardíját.

Fuvardíjszámítás

Hagyományos áruk vasúti fuvarozása során a fuvardíj számítás menet a következő:

1. a díjszabás általános tudnivalókat tartalmazó első részében el kell olvasni, hogy

milyen feltételek mellett történik a fuvardíj megállapítása (pl. mi a legkisebb tömeg, amiért meg kell fizetni a fuvardíjat, milyenek a kerekítési szabályok, stb.)

2. Ha van áruosztályozás, akkor meg kell állapítani, hogy az áru melyik osztályba tartozik

3. Ki kell keresni a díjszabási távolságot

4. A díjtétel táblázatból ki kell keresni a megfelelő díjtételt

5. Ha az áru tömege 2 tömegosztály közé esik, akkor meg kell állapítani töréspont

Számítással, hogy melyik díjtételt kell figyelembe venni

A gyakran fuvaroztató vállalatok, melyeknek a MÁV - val van kedvezményre jogosító megállapodásuk, vagy szállítványozó szerez számukra kedvezményt, egy erre a célra kialakított díjszabási szoftwarel egyszerűbben jutnak a számukra szükséges adatokhoz.

Töréspont

Az az árutömeg két tömegosztály között, mely alatt az alacsonyabb tömegosztály díjtételével kapunk kedvezőbb fuvardíjat, és amely felett a magasabb tömegosztály díjtételének az alkalmazása az előnyösebb.

Számítása úgy történik, hogy az áru tömegét szorozzuk az alacsonyabb tömegosztály díjtételével, majd osztjuk a magasabbéval.

Refakcia

Fuvardíj kedvezmény.

Elsősorban azoknak a fuvaroztatóknak nyújtják a vasutak, akik előre meghatározott időszakon keresztül, nagy mennyiséget fuvaroztatnak velük. További kedvezményre számíthat az, aki egész évben egyenletes kapacitás kihasználást ígér a vasutaknak, illetve aki sokféle árut fuvaroztat. Ezért a szállítványozók azok, akik refakciára jogosító szerződéseket tudnak kötni a vasutakkal, mert sok árutulajdonos árujára kötik a szerződéseket, és ezáltal mindhárom feltételt teljesíteni tudják.

A refakcia szerződések tartalma üzleti titok tárgyát képezi a szerződő felek között.

Köteléki díjszabás

Két vagy több vasút közös díjszabása. Általában kedvezményes díjakat tartalmaz a pályáról-pályára történő fuvardíj számításához képest. Célja: a forgalom terelése a létrehozó vasutak érdekeinek megfelelően. A kedvezmény következtében forgalomnövelő hatású. Gyakran kikötők kezdeményezik a létrehozását, és ezáltal a kikötő forgalma és az odavezető vasutak forgalma is növekszik.

Romlandó, veszélyes és túlméretes árukra általában nem alkalmazható. A MÁV több köteléki díjszabásban is részes.

A köteléki díjszabásokat meghirdetik a vasutak, és minden fuvaroztatóval szemben egyformán alkalmazzák.

Belföldi díjszabás

Az ország két vasútállomása között alkalmazható díjszabás.

Nemzetközi díjszabás

Az ország egyik vasútállomása és a határ között alkalmazott díjszabás, abban az esetben, ha az áru külföldről lép be az országba, vagy exportáru, mely a határon túl is folytatja útját.

Tranzit díjszabás

Olyan áru fuvarozása során alkalmazott díjszabás, mely az egyik határon beérkezik, a másik határállomáson keresztül pedig eltávozik az országból.

Jelenleg a MÁV-nak egy díjszabása, de 2 díjtétel táblázata van: az egyiket belföldi forgalomban, a másikat pedig nemzetközi és tranzit fuvarozás esetén alkalmazzák.

Bérmentesítés

Fuvardíj fizetés

Belföldön kétféleképpen történhet:

- Központilag a vasúttal kötött szerződés alapján
- A feladási állomáson

CIM forgalomban:

- vagy az eladó fizeti a fuvardíjat és a mellékköltségeket is végig
- vagy csak a fuvardíjat fizeti az eladó végig (bérmentett)
- vagy egy meghatározott földrajzi pontig (határig) fizeti az eladó a költségeket (tört bérmentesítés)
- vagy csak egy meghatározott összeget fizet a feladó
- vagy minden költségek és a fuvardíjat is a címzettől szedi be a vasút (a küldemény bérmentetlen)

SZMGSZ forgalomban

- Az eladó köteles kifizetni a fuvardíjat a saját országa határáig
- A címzett köteles kifizetni a fuvardíjat a saját országa határától
- A tranzit fuvardíjat vagy a feladó fizeti vagy a címzett (megállapodás szerint)

Vasúti fuvarlevél

Belföldi fuvarlevél

- Csak a vasút által forgalmazott okmány lehet.
- 6 példányból áll.

A VÁSZ szerint kötelező tartalma:

- A fuvaroztató vagy a címzett,
- A feladási és a rendeltetési állomás
- Az áru megnevezése
- A rakodást végző fél megnevezése
- Csomagolási jellemzők
- Fizetési mód, költségviselő, bérmentesítési mód
- Mellékeltek
- A fuvaroztató nyilatkozata, hogy az üzletszabályzatot ismeri és elfogadja.

CIM fuvarlevél

CIM tagvasutak között történő fuvarozás esetén alkalmazandó fuvarokmány.

A feladó számára

- az áru feletti rendelkezési jogot
- inkasszós jogot
- és a vasúttal szembeni reklamációs jogot biztosít.

Szárazföldi típusú fuvarokmány. A vasút a megnevezett átvevőnek szolgáltatja ki az árut.

SZMGSZ fuvarlevél

A FÁK országokkal és a tőlük keletebbre fekvő országokkal folytatott kereskedelemben alkalmazott vasúti fuvarokmány. A CIM fuvarlevélhez hasonló módon lehet felhasználni.

Dunai fuvarozás

Fuvareszközök

Bárka

Vízi jármű, saját erőforrással (motoros vízi jármű)

Uszály

Saját erőforrás nélküli, nagy tárolókapacitású, főként teherszállításra alkalmas vízi jármű

Önjáró hajó

Olyan vízi jármű, mely saját erőforrással rendelkezik ezért nem kell tolatni vagy vontatni

Vonta

Vontatóhajóból és vele összekötött vontatott vízi járművekből álló folyami járműegyüttes

RO/RO


Szárzföldi - vízi kombinált fuvarozás (ld: kombinált fuvarozás fejezetében)

Uszályrakomány

Az egész uszály kibérlését igénylő rakomány. Az árutulajdonosnak meg kell fizetnie a fuvarozó által minimálisan megnevezett mennyiségért a fuvardíjat, ezzel szemben más áruját a fuvareszközbe berakni nem lehet.

Részrakomány / kistételek

A fuvaroztató csak az uszály egy részét bérl, ezért a mennyiségért fizeti fuvardíjat, és hozzájárul ahhoz, hogy más áruját is berakják az ő áruja mellé a fuvareszközbe.

A Német - Magyar Belvízi Hajózási Egyezmény- ben a 651 to alatti küldeményeket tekintik nek, és külön pótdíjakat köthet ki rá a fuvarozó

Trimodális kikötő

Három különböző fuvarág (vasút, közút és folyami/belvízi) összekapcsolódását biztosító kikötő.

Szabályozások

HÁSZ

Magyarországon bejegyzett hajózási vállalkozásokra vonatkozó szabályozás belföldi folyami vagy belvízi fuvarozás esetén. Tartalma: a fuvarozói felelősség, a fuvarozói és fuvaroztatói jogok és köteleességek .

Pozsonyi /Bratiszlavai Egyezmény - DÁF (1955.)

Multilaterális megállapodás 7 Duna- menti ország közötti nemzetközi áru fuvarozásra vonatkozóan. Tartalma: a fuvarozási szerződés megkötése, teljesítése, a fuvarozó és a fuvaroztató felelőssége és jogai, fuvarokmány.

CNMI - egyezmény a belvízi áru fuvarozási szerződésről

(tervezet)

Várhatóan az EU tagországok egységes folyami fuvarozási szabályzata lesz.

Az előző két szabályozáshoz hasonlóan a fuvarozási szerződés feltételeire vonatkozik.

Magyarország EU-hoz történő csatlakozása után várhatóan a HÁSZ és a DÁF helyébe lép.

A folyami fuvarozó felelőssége

A fuvarozó mentességének esetei a felelősség alól: elháríthatatlan külső ok, az áru belső tulajdonsága, csomagolási hiányosságok, feladó által végzett berakás és címzett által végzett kirakás,

Kártérítés mértéke árukár esetén : HÁSZ szerint a számlával igazolt összeg, DÁF szerint: a

kiszolgáltatás napján a rendeltetési helyen érvényes nagykereskedelmi áron számított tényleges érték, felső határa nincs, CNMI szerint: az árunak a rendeltetési helyen érvényesülő értéke (tőzsdei ár vagy világi piaci ár). Felső határa: 666,67 SDR/ küldeménydarab, vagy 2 SDR/kg.

Kártérítés késés esetén: HÁSZ szerint: menetrend szerinti hajózás esetén, ha a fuvarokmányban megjelölt kiszolgáltatási határidőt a fuvaroztató: naponta a fuvardíj 1/10-ed része, maximum a fuvardíj. A DÁF szerint 3 kopek/ to. Legfeljebb a fuvardíj 25 %-a. CNMI szerint: A fuvarozási határidő a szerződésben kiköthető, vagy az elvárható.

A fuvaroztató utólagos rendelkezése

HÁSZ szerint: feladó rendelkezhet a küldemény kiszolgáltatásáig : visszakérheti a küldeményt, más címzettet, más rendeltetési állomást, a küldemény visszahozatalát, útközben történő feltartóztatást kérheti.

A DÁF szerint: a fuvaroztató / költségviselő joga a küldemény feltartóztatása vagy más rendeltetési hely kijelölése.

A CNMI szerint: ha fuvarlevél a fuvarokmány: a küldemény kiszolgáltatásáig, ha rakjegy a fuvarokmány, az eredeti példány átruházásáig rendelkezhet a fuvaroztató.

Kétoldalú megállapodások

- Német - Magyar belvízi hajózási Egyezmény,
- Holland - Magyar belvízi hajózási egyezmény. Mindkettő hatályát veszti az EU-ba történő belépésünk pillanatában.

Folyami díjszabási kérdések


Áruosztály

Több folyami díjszabásban (DÁF/EDE, Német - Magyar Belvízi Hajózási Egyezmény) osztályokba sorolják az árukat

Tarifaosztály

A Német - Magyar Belvízi Hajózási Egyezmény két tarifaosztályt alkalmaz, az u.n. "F"tarifaosztályban pedig a tankhajóban fuvarozott ásványolaj és ásványolajtermékek díjtételei szerepelnek A tarifaosztály befolyásolja az áru fuvardíját.

Terjedelmes áruk

A folyami hajózásban általában az 1 to / 2m³-nél terjedelmesebb árukat tekintik -nak. Ezeknél az áruknál terjedelmi pótlékot számít fel a hajóstársaság.

Hegymenet

A víz folyásával ellentétes irányba történő hajózás. A folyami díjszabások ennek a költségeit veszik alapul.

Völgymenet

A víz folyásával egyező irányba történő hajózás. A hegymeneti hajózás díjainál általában olcsóbb.

Alacsony vízállási pótdíj

Ha a folyami vízszint meghatározott mérték alá csökken (magyar szakaszon 1,80 méter), akkor a fuvarozási kötelezettséget szüneteltetik a hajóstársaságok. A fuvarozási kötelezettség szüneteltetése idején történő fuvarozás esetén alacsony vízállási pótdíjat köthetnek ki a fuvarozók. (ennek oka: lehet, hogy napokig - hetekig várakozásra kényszerül a vízi jármű, amíg folytatni tudja az útját. Ezalatt nem tud más szakaszon új fuvar elvállalni, tehát bevételtől esik el.)

Gázolaj pótdíj

A gázolaj árának alakulása miatt alkalmazható pótdíj.

Kikötői és parthasználati díj

Olyan rakománytól függő mellékköltség, amit a kikötő vet ki a hajóstársaságra, de amit ezutóbbi továbbterhel a fuvaroztatóra.

Rakodási norma

Az az idő, ami alatt a hajót ki - és /vagy meg kell rakni, vagy az a mennyiség, amit egy nap alatt ki kell rakni a hajóból és/vagy be kell rakni a hajóba. A kikötői szerződésben szereplő \blacklozenge alapján számol el a fuvaroztató a kikötővel, a hajóbérleti szerződésben szereplő \blacklozenge alapján számol el a bérlő a hajóstársasággal.

Demurrage / dangoba

Büntetőpénz a rakodási norma túllépése miatt. A kikötő fizeti a késlekedés miatt a fuvaroztatónak, ezutóbbi pedig, mint bérlő fizeti a bérleti szerződés alapján a hajóstársaságnak.

Nemzetközi fuvarjogi kérdések

Tranzitforgalom

Egyik ország fuvarozója úgy fuvaroz árut másik országba, hogy keresztülhalad egy harmadik ország folyamszakaszán.

Kétoldalú forgalom

Két ország fuvarozói árut vehetnek fel és rakhatnak ki egymás országának kikötőiben

Harmadik állam forgalma

Két fél kikötői közötti forgalom harmadik ország hajóival

Harmadik országos forgalom

Egyik fél hajóival való forgalom a másik fél kikötői és egy harmadik ország kikötői között

Cabotage

Egyik fél hajóival bonyolított forgalom másik fél két kikötője között.

Fuvarokmányok

Folyami rakjegy

A tengeri rakjegyhez hasonló, értékpapír típusú fuvarokmány. Az eredeti példány átruházható, és ezzel válthatja ki a címzett az árut az érkező hajótól a rendeltetési kikötőben.

Folyami fuvarlevél

Szárzaföldi típusú fuvarokmány. Nem átruházható. A rajta szereplő címzettnek (vagy az utólagos rendelkezéssel megnevezett új címzettnek) szolgáltatja ki a hajóstársaság az árut a rendeltetési kikötőben.

EU előírások a folyami fuvarozásra vonatkozóan

Hajók bezúzását támogató alap

Azon hajózási vállalkozónak nyújtható támogatás, aki elöregedett hajóját bezúztatja.

(Célja: elősegíteni más jellegű vállalkozás elindítását)

Új hajó építését késleltető alap

Azon hajózási vállalkozónak nyújtható támogatás, aki leselejtezett hajója helyett legalább 5 évig nem épített vagy vásárol újat.

(Célja: ez alatt az idő alatt a bevétel - kiesés pótlása)