

Adam Salomon

Akademia Morska w Gdyni

DOKUMENTY NORMATYWNE FIATA W PRACY SPEDYTORA MIĘDZYNARODOWEGO

W artykule przedstawiono podstawowe dokumenty normatywne FIATA: FBL, FIATA FCR, FIATA FCT, FWR, FWB, FIATA SDT, FFI i FIATA SIC. Opisano znaczenie poszczególnych dokumentów w pracy spedytora międzynarodowego oraz szczegółowo zaprezentowano, jak należy wypełniać poszczególne pola dokumentów.

Słowa kluczowe: dokumenty normatywne FIATA, wypełnianie dokumentów FIATA, konosament multimodalny FIATA, spedycja.

WSTĘP

Współcześnie bez zastosowania dokumentów żadna transakcja w handlu międzynarodowym nie doszłaby do skutku, a złożenie podpisu na odpowiednim dokumencie stanowi nieodłączny element każdej transakcji. Zabezpieczenie dokumentacyjne stało się więc bardzo ważnym obszarem decydującym o sprawności realizacji wymiany międzynarodowej.

1. PODSTAWOWE DOKUMENTY NORMATYWNE FIATA

Zestaw dokumentów zrzeczenia FIATA obejmuje dziesięć podstawowych normatywnych dokumentów, których stosowanie znacznie ułatwia prowadzenie przede wszystkim spedycji międzynarodowej¹. Oto one:

1. FBL (*Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading*).
2. FIATA FCR (*Forwarders Certificate of Receipt*).
3. FIATA FCT (*Forwarders Certificate of Transport*).
4. FWR (*FIATA Warehouse Receipt*).

¹ Przykładowe blankiety omówionych w tym artykule dokumentów można znaleźć w Internecie pod adresem: <https://www.oasis-open.org/committees/download.php/14902/annex2r.pdf> (dostęp: 15-07-2014) oraz http://fiata.com/uploads/media/01cf16a_ods_07.pdf (dostęp: 15-07-2014).

5. FWB (*Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill*).
6. FIATA SDT (*Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods*).
7. FFI (*FIATA Forwarding Instruction*).
8. FIATA SIC (*Shippers Intermodal Weight Certificate*).
9. FIATA *Model Rules for Freight Forwarding Services*.
10. FIATA *Model Correspondent's Agreement*.

Dokumenty o numeracji od 1 do 8 są obligatoryjne, co oznacza, iż kategorycznie nie mogą zostać zmieniane w zakresie treści oraz układu dokumentu poprzez poszczególnych spedytorów². Dokumenty te są udostępniane tylko podmiotom, które są stroną organizacji FIATA. Spedytorzy korzystający z wyżej wymienionych dokumentów zobowiązani są do złożenia pisemnego oświadczenia w zakresie obligatoryjnego przestrzegania treści i formy wymogów FIATA oraz krajowych związków spedytorskich w zakresie korzystania z tych dokumentów. Natomiast dwa ostatnie dokumenty z listy, tj. 9 i 10, są to typowe matryce, czyli tzw. dokumenty wzorcowe, które mogą być modyfikowane oraz zmieniane przez spedytorów. FIATA poleca również stosowanie normatywnego lotniczego listu przewozowego *Air Way Bill*, który stale jest modyfikowany oraz unowocześniany.

W międzynarodowym obrocie gospodarczym, w sytuacji, kiedy spedytor oraz jego zleceniodawca posiadają odmienne systemy prawne oraz nie dokonali wyboru systemu kodeksowego, status spedytora jest bardzo trudno ustalić. Istnieją systemy prawa, które nie wyróżniają systemu spedycji³. Przepisy FIATA, tzw. reguły modelowe, podejmują próbę rozwiązania tego problemu. W świetle prawa polskiego są wzorcem umownym, więc korzystanie z reguł modelowych jest fakultatywne. Chcąc zobowiązać obcego spedytora do stosowania tych zapisów w Polsce, trzeba je załączyć do umowy spedycji jako część integralną albo jako aneks.

Reguły modelowe dla spedytora są stosunkowo korzystne i regulują⁴:

- 1) odpowiedzialność spedytora;
- 2) ograniczenie wysokości odszkodowania do zapłaty równowartości określonej w przepisach za jeden kilogram wagi brutto;
- 3) zwolnienie spedytora od odpowiedzialności za szkodę;
- 4) ściśle wyznaczenie terminów zgłoszenia reklamacji od spedytora;
- 5) ustanowienie 9-miesięcznego terminu przedawnienia roszczeń w stosunku do spedytora.

² E. Januła, T. Truś, Ż. Gutowska, *Spedycja*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2011, s. 22.

³ W Polsce taki aspekt normuje art. 278§1 pkt 2 Ustawy z listopada 1965 r. Prawo prywatne międzynarodowe. Jednoznacznie określa on, że prawne aspekty wynikające z umowy spedycji będą stosowane wg systemu prawnego kraju, który jest siedzibą/miejscem rejestru spedytora.

⁴ Treść reguł (w jęz. angielskim) do pobrania w Internecie pod adresem: http://fiata.com/uploads/media/Model_Rules_07.pdf (dostęp: 15-07-2014).

2. FBL (NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING)

Ważnym dokumentem jest FIATA *Multimodal Transport Bill of Lading* (FBL) – Zbywalny Multimodalny Konosament. Dokument ten jest konosamentem, czyli posiada cechy papieru wartościowego. FBL został również zaakceptowany przez system bankowy jako szczególnego rodzaju list kredytowy, natomiast w kolejnych wersjach dokumentu UCP 600⁵ zrezygnowano z wyraźnego odniesienia do systemu bankowego⁶. FBL spełnia jednak wszelkie wymogi UCP w zakresie dokumentów transportowych, wystawianych przez spedytorów. Dokument FBL opatrzony jest logiem JCC wraz z klauzulą, która mówi, że dokument ten spełnia wymogi UNCTAD/ICC⁷ w zakresie dokumentów transportu multimodalnego. Stowarzyszenie FIATA stara się utrzymywać wysokie standardy, dlatego jednoznacznie zabrania używania FBL podmiotom niebędącymi jej członkami. Szereg organizacji stowarzyszonych, nawet agenci uprawnionego spedytora, nie mają prawa użycia FBL jako własnego. Formularze FBL są ściśle ponumerowane, często również zrzeczenie spedytorów wręcz wymaga, aby wystawca konosamentu FBL miał wykupione konkretne ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. FBL jest dokumentem wielostronnym, więc nie ma znaczenia, jaką liczbą środków dowolnego rodzaju oraz jaką relacją zostaną przewiezione poszczególne towary. Dokument w swej treści i zawartości merytorycznej jest bardzo szeroki, co rodzi szczególną odpowiedzialność wystawcy owego dokumentu. Przepisy przewoźników wykorzystujących różne środki transportu znacznie się od siebie różnią, dlatego bardzo trudno jest określić ramy odpowiedzialności umownego przewoźnika.

Poszczególne klauzule FBL określają warunki, na jakich spedytor zobowiązuje się wykonać przewóz, są więc w takim przypadku treścią umowy przewozu. Zgodnie z warunkami, czyli wszelkimi klauzulami konosamentowymi, wystawca dokumentu FIATA poważnie ogranicza własną, bardzo szeroką odpowiedzialność. Oto niektóre z ważniejszych klauzul zawartych w dokumencie FBL:

- wysokość odszkodowania, do której zapłaty może zostać zobowiązany wystawca, jest ograniczona do 2 SDR⁸ za kilogram wagi brutto lub do kwoty

⁵ UCP 600 – wydana przez Międzynarodową Izbę Handlową w 1933 roku publikacja *Jednolite zwyczajne i praktyka dotyczące akredytyw dokumentowych*. Obecna wersja jest publikacja nr 600, obowiązująca od 1 lipca 2007 roku. Treść UCP 600 (w jęz. angielskim) do pobrania w Internecie pod adresem: <http://shippingandfreightresource.com/wp-content/uploads/2013/05/ucp-600.pdf> (dostęp: 15-07-2014).

⁶ A. Salomon, *Spedycja. Teoria – przykłady – ćwiczenia*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2011, s. 32.

⁷ UNCTAD – utworzony w 1964 roku w Genewie organ pomocniczy ONZ (ang. *United Nations Conference on Trade and Development*), Konferencja Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju, promująca handel międzynarodowy przyspieszający rozwój gospodarczy.

⁸ SDR – (ang. *Special Drawing Rights*), międzynarodowa jednostka rozrachunkowa, umowna jednostka monetarna, mająca charakter pieniądza bezgotówkowego. Wyznaczana na podstawie koszyka walutowego (euro, jen, funt, dolar) w odpowiednich proporcjach.

666,67 SDR za jedną paczkę lub sztukę przesyłki. Zawsze przyjmuje się przelicznik korzystniejszy dla zleceniodawcy. Jeżeli zaś przewóz nie zawierał w sobie odcinka morskiej podróży, odszkodowanie nie może przekroczyć kwoty 8,33 SDR za kilogram wagi brutto towarów uszkodzonych lub utraconych⁹;

- konosament FIATA, w tym zapisy o wysokości odszkodowań, znajduje zastosowanie do odpowiedzialności kontraktowej wystawcy, jak również do odpowiedzialności deliktowej, czyli płynącej z tytułu czynów niedozwolonych;
- klauzule FBL nakładają obligatoryjnie na załadowcę zadeklarowanie specjalnych żądań w aspekcie dostawy, jak np. ścisły termin dostawy. Jeśli zaś takich lub podobnych klauzul w umowie brak, wystawca FBL nie ponosi odpowiedzialności z tytułu opóźnienia czy innych przyczyn;
- klauzula ograniczonej odpowiedzialności oraz odszkodowania, która również obejmuje pracowników spedytora (wystawcy dokumentu). Objęci tą klauzulą są również inni pracownicy, wykonujący określone prace w zakresie przemieszczenia towaru;
- FBL w swoich klauzulach wyznacza ścisły odcinek czasu (6 dni od daty dostawy) możliwości zgłoszenia uwag co do stanu towaru w formie pisemnej. Jeżeli szkoda jest mocno widoczna, to obowiązkowo trzeba ją zgłosić w momencie dostawy;
- w tym dokumencie zawarta jest również wcześniej wspomniana klauzula, ustalająca 9-miesięczny termin przedawnienia roszczeń, zaczynający się od dnia dostawy lub w przypadku, gdy dostawa nie nastąpiła, od dnia, w którym dostawa miała dotrzeć zgodnie z umową.

Dokument składa się z dwóch stron. Na pierwszej z nich są następujące pola, które należy wypełnić:

- 1) numer konosamentu – „**No. ...**”;
- 2) nazwa, adres, kraj oraz numer telefaksu, faksu lub e-mail osoby prawnej lub fizycznej, która zgodnie z postanowieniami kontraktu handlowego posiada prawo odbioru towaru – „**Consignor**”;
- 3) adres, pod który jest wysyłany towar przy przewozie drogą morską (zazwyczaj jest to adres magazynu przyjmującego) – „**Notify addresses**”;
- 4) miejsce otrzymania towaru – „**Place of receipt**”;
- 5) nazwa i bandera statku – „**Ocean vessel**”;
- 6) nazwa portu załadunkowego – „**Port of loading**”;
- 7) nazwa portu wyładunkowego – „**Port of discharge**”;
- 8) określone miejsce dostarczenia towaru – „**Place of delivery**”;
- 9) cechy i numery (zgodne z deklaracją nadawcy) – „**Marks and numbers (according to the declaration of the consignor)**”;
- 10) liczba oraz rodzaj opakowań – „**Numbers and kind of packages (according to the declaration of the consignor)**”;

⁹ E. Januła, T. Truś, Ż. Gutowska, *Spedycja*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2011, s. 24.

- 11) opis towaru (zgodny z deklaracją nadawcy) – „**Description of goods (according to the declaration of the consignor)**”;
- 12) waga brutto towaru (zgodna z deklaracją nadawcy) – „**Gross weight (according to the declaration of the consignor)**”;
- 13) objętość towaru (zgodna z deklaracją nadawcy) – „**Measurement (according to the declaration of the consignor)**”;
- 14) zadeklarowana wartość towaru (*ad valorem*) zgodnie z deklaracją nadawcy (klauzule 7 i 8) – „**Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (clauses 7 and 8)**”;
- 15) wartość frachtu – „**Freight amount**”;
- 16) sposób opłacenia frachtu – „**Freight payable at**”;
- 17) ubezpieczenie ładunku (właściwe należy podkreślić): bez pokrycia/pokrycie na podstawie załączonej polisy – „**Cargo insurance through the undersigned: not covered/covered according to attached policy**”;
- 18) numer oryginału konosamentu fiata – „**Number of original fbl's**”;
- 19) w celu uzgodnienia sposobu i szczegółów dostawy proszę zgłosić się do... – „**For delivery of goods please apply to**”;
- 20) miejsce i data sporządzenia dokumentu – „**Place and date of issue**”;
- 21) pieczęć i podpis osoby upoważnionej – „**Stamp and signature**”.

Drugą stronę wypełnia przytoczony tekst Standardowych Warunków Stosowania Konosamentu FIATA dla Transportu Multimodalnego 1992 w języku angielskim.

3. FCR (FORWARDERS CERTIFICATE OF RECEIPT) I FCT (FORWARDERS CERTIFICATE OF TRANSPORT)

Kolejnym ważnym dokumentem jest spedytorskie zaświadczenie przyjęcia towaru, czyli FIATA FCR. Wystawiając ten dokument, spedytor potwierdza przyjęcie towaru oraz zobowiązuje się do wysłania go pod dany adres. Stosowany jest w coraz częstszych przypadkach, gdyż na co dzień przesyłki występują typowo zbiorczo bądź też w łańcuchu dostaw¹⁰. Sytuacja staje się skomplikowana, gdy spedytor gromadzi poszczególne elementy przesyłki, np. przy długofalowej inwestycji. Wtedy pojawiają się problemy dotyczące zarówno dostaw, jak i płatności. Tego typu dokument często jest używany przy sprzedaży towarów na bazie *ex works*¹¹. FCR ma charakter dokumentu definitywnego, tzn., że prawa do niego nie

¹⁰ A. Salomon, *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003, s. 330–343.

¹¹ *Ex Works* – jedna z reguł Incoterms z grupy E, oznaczającej oddanie przez sprzedającego towaru do dyspozycji kupującego we wskazanym miejscu, bez zobligowania do dalszych czynności ze strony sprzedającego.

mogą zostać zbyte w drodze indosu¹². Na odwrocie FIATA FCR, tak samo jak w przypadku FCT, drukowane są ogólne warunki krajowych struktur i związków spedytorskich należących do FIATA. W Polsce umieszczane są tam OPWS 2010¹³.

FIATA FCR jest wystawiany wyłącznie w jednym egzemplarzu – oryginale, który jest adresowany na odbiorcę towaru, a jego głównym zamierzeniem jest chęć przyspieszenia akredytywy przez zleceniodawcę. Ciekawostką jest to, iż od 2001 roku FIATA wydała zakaz stosowania FCR do przesyłek zawierających stal. Nastąpiło to po kilkukrotnym przestępczym użyciu dokumentu w handlu stalą głównie w Federacji Rosyjskiej, na Ukrainie, krajach UE oraz w Polsce.

Na pierwszej stronie zaświadczenia spedytorskiego o przyjęciu towaru znajdują się kolejno pola do wypełniania:

- 1) numeru zaświadczenia – „**No. ...**”;
- 2) nazwy i adresu konsygnatariusza – „**Consignee**”;
- 3) cechy i numery (zgodne z deklaracją nadawcy ładunku) – „**Marks and numbers (according to the declaration of the consignor)**”;
- 4) numery i rodzaje opakowania (zgodne z deklaracją nadawcy) – „**Numbers and kind of packages (according to the declaration of the consignor)**”;
- 5) opis towarów (zgodne z deklaracją nadawcy) – „**Description of goods (according to the declaration of the consignor)**”;
- 6) waga brutto (zgodna z deklaracją nadawcy) – „**Gross weight (according to the declaration of the consignor)**”;
- 7) objętość (zgodna z deklaracją nadawcy) – „**Measurement (according to the declaration of the consignor)**”;
- 8) stały zapis, który potwierdza przejęcie pieczy nad wyżej wymienionymi ładunkami, które wyglądają na będące w należyтым stanie – „**We certify having assumed control of the above mentioned consignment in external apparent good order and condition: at the disposal of the consignee/with irrevocable instruction – to be forwarded to the consignee**”;
- 9) wszelkie uwagi – „**Remarks**”;
- 10) instrukcje dotyczące frachtu i opłat – „**Instructions as to freight and charges**”;
- 11) miejsce i data wystawienia dokumentu – „**Place and date of issue**”;
- 12) pieczęć oraz podpis osoby upoważnionej – „**Stamp and signature**”.

Na drugiej stronie dokumentu przytoczony jest tekst Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych 2010 w języku angielskim.

¹² Indos, żyro – oświadczenie woli zbywcy weksla, czeku lub innych rodzajów zbywalnych papierów wartościowych, co do których ustawy przewidują taką możliwość o przeniesieniu jego własności.

¹³ OPWS 2010 – Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne, zawierające wzorce kreowania umów spedycji. Treść OPWS 2010 w polskiej i angielskiej wersji językowej opublikowano w Internecie na stronie Polskiej Izby Spedycji i Logistyki pod adresem http://www.pisil.pl/images/artykuly/2008/OPWS_2010.pdf (dostęp: 15-07-2014).

Podobny do FIATA FCR jest dokument FIATA FCT (spedytorskie zaświadczenie transportowe), z którego wynika prawo do przesyłki. Tym samym, podmiot – spedytor wystawiający FCT jest zobowiązany do dostawy przesyłki określonego odbiorcy do określonego miejsca przeznaczenia w zamian za oryginał FCT, który stanowi prawny dowód dysponowania ładunkiem¹⁴.

Kolejną różnicą pomiędzy FCT a FBL jest to, że w tym pierwszym dokumencie spedytor oświadcza, że nie jest przewoźnikiem. Po wystawieniu dokumentu spedytor stwierdza, że posiada upoważnienie do zawarcia umowy przewozu z przewoźnikiem na typowych warunkach, więc wystawca FCT jest właściwie typowym spedytorem, który zleca przewóz innym podmiotom.

W FCT spedytor wypełnia następujące pola:

- 1) numer zaświadczenia („**No. ...**”);
- 2) adres, na który jest wysyłany towar przy przewozie drogą morską („**Notify addresses**”), uzupełniany tylko wówczas, gdy różni się on od adresu odbiorcy;
- 3) pole, które określa, jaki środek przewozowy na jakim odcinku został użyty („**Conveyance ... from/via ...**”);
- 4) faktyczne miejsce przeznaczenia towaru („**Destination**”), nie musi być to port, w którym ładunek zostanie wyładowany, a np. może to być siedziba odbiorcy lub dowolne miejsce wskazane przez importera;
- 5) cechy i numery („**Marks and numbers**”);
- 6) numery oraz rodzaje opakowań („**Numbers and kind of packages**”);
- 7) opis towarów („**Description of goods**”);
- 8) waga („**Gross weight**”);
- 9) objętość („**Measurement**”).

Punkty 5–9 muszą być zapisane tak samo jak na deklaracji nadawcy ładunku. Następne pola to tzw. zapisy stałe, np. „poniżej podpisani spedytorzy w oparciu o instrukcje zobowiązują się dostarczyć wyżej wymieniony towar do wskazanego odbiorcy”.

Na dokumencie znajduje się również zapis, że towar zostanie wydany tylko osobie, która posiada oryginał FCT („**In titness thereof the Undersigned Forwardes have signed originals of this FCT document, all of this tenor and date. When one of these has been accomplished, the other(s) will lose their validity**”). Standardowo na końcu dokumentu:

- 10) zaznaczenie miejsca oraz daty wystawienia („**Place and date of issue**”);
- 11) pieczęć i podpis wystawcy owego dokumentu („**Stamp and signature**”).

Strona druga FCT zawiera zapisane w języku angielskim bieżące Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne, tj. OPWS 2010.

¹⁴ J. Neider, *Transport międzynarodowy*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012.

4. FWR (FIATA WAREHOUSE RECEIPT)

Spedytorski kwit składowy (FWR) powstał z konieczności ujednoczenia dokumentu składowego, ułatwiającego spedytorom, którzy jednocześnie pełnią rolę składownika. Dokument ten został opracowany przez FIATA w 1975 roku, a jego angielskie rozwinięcie to *Fiata Warehouse Receipt*. FWR nie jest tylko pokwitowaniem przyjęcia przez licencjonowanego składownika towaru na skład, ale również zobowiązaniem składownika do wydania tego towaru osobie spełniającej pewne warunki¹⁵. Spedytorski kwit składowy nie jest warrantem¹⁶, więc należy wystawić inny dokument niż ten, gdy krajowe przepisy wymagają wystawienia warrantu. Osoba posiadająca kwit składowy nie ma prawa do ładunku ani dysponowania nim, takie prawo przysługuje jedynie osobie składającej (deponent) dany ładunek na skład i tylko jej przysługuje prawo odbioru towaru. FWR może być dokumentem imiennym, co uniemożliwia przeniesienie go na osoby trzecie. Jest możliwość przelania przez deponenta praw do towaru osobie trzeciej w drodze indosu, ale tylko w momencie wystawienia kwitu na okaziciela lub poprzez wystawienie kwitu na zlecenie wymienionej osoby bądź firmy. Główna zaleta kwitu składowego wynika z możliwości przenoszenia praw własności do towaru, na jakie został wystawiony.

Graficznie kwit składowy różni się od pozostałych dokumentów, składa się aż z czterech stron. Na pierwszej stronie należy wypełnić następujące pola:

- 1) nazwa dostawcy towaru (ewentualnie producent towaru) – „**Supplier**”;
- 2) nazwa i pełen adres licencjonowanego właściciela składu oraz kontakt do niego (numer telefonu, e-mail) – „**Warehousekeeper**”;
- 3) nazwa i pełen adres osoby fizycznej lub prawnej, która zawarła umowę składu – „**Depositor**”;
- 4) nazwa i adres złożenia towaru (faktycznego) – „**Warehouse**”;
- 5) ubezpieczenie od ognia/włamania i ... (należy dodać inne ryzyka, na które ubezpieczono towar) jest albo nie jest pokryte w wysokości... (należy wpisać kwotę oraz walutę obowiązującego ubezpieczenia) – „**The insurance against fire/burglary and... is/is not covered for an amount of...**”;
- 6) określenie środków transportu wiozące towar do składu – „**Identification of means of transport**”;
- 7) data przyjęcia towaru na skład – „**Date of entry into warehouse**”;
- 8) cechy i numery: liczba oraz rodzaj opakowań, opis towarów – „**Marks and numbers: number and kind of packages, description of goods**”;
- 9) waga brutto towaru złożonego towaru na składzie – „**Gross weight**”;

¹⁵ A. Salomon, *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003, s. 330–343.

¹⁶ Warrant – jest to dowód składowy, dokument stwierdzający przyjęcie towaru na skład, zawiera jednak klauzulę, która pozwala osobom trzecim na przenoszenie go. Warrant jest także dowodem posiadania towaru i prawa do swobodnego nim dysponowania.

- 10) opis przekazanego na skład towaru (charakterystyka opakowania) wraz z podaniem strony, która opisuje dany towar (dostawca towaru/składownik) – **„Received in apparent good order and condition – description of merchandise (contents) – stated by depositor/controlled by warehouse keeper”**;
- 11) klauzula: niniejszym osoba prowadząca licencjonowany skład potwierdza przyjęcie w pieczę towaru i deklaruje wydanie go wyłącznie w zamian za niniejszy spedytorski kwit składowy FWR, a w przypadku cesji praw własności do towaru jedynie legalnemu posiadaczowi dokumentu. Jeśli będzie następować odbiór towaru mniejszymi partiami, to niniejszy spedytorski kwit składowy FCR musi być za każdym razem przedkładany składownikowi w celu nanoszenia w nim zachodzących zmian w ilości towaru składowanego – **„As warehouse keepers we are liable to deliver the stored merchandise against presentation of this document... . in the case of partial deliveries warehouse receipt must be submitted for entering outgoing stock”**;
- 12) dokładna data i miejsce wystawienia kwitu składowego – **„Place and date of issue”**;
- 13) miejsce na pieczętkę oraz podpis osoby upoważnionej do prowadzenia licencjonowanego składu, która zarazem jest odpowiedzialna za składowany towar na podstawie podpisanego FWR – **„Stamp and signature”**.

Na drugiej stronie przytoczono artykuły z Kodeksu Cywilnego dotyczące umowy składu¹⁷. Strona trzecia zostaje pusta. Czwarta strona dokumentu, zarazem ostatnia, zawiera trzy punkty. Pierwszy określa odbierane partie towaru (**„Deliveries”**), w przypadku gdy towar odbierany jest w mniejszych partiach, tabelka służy do wpisywania wydawanych w danym momencie ilości towaru przez składownika. Drugi punkt jest miejscem przeznaczonym na cesję praw własności (**„Transfer of property, cession of delivery claim”**). Ostatni punkt to miejsce podpisu osoby przekazującej towar do składowania na składzie.

FWR to dokument, który pełni rolę kwitu składowego oraz nie jest papierem wartościowym. Dokument ten stanowi podstawę, że tylko po okazaniu FWR może nastąpić wydanie towaru.

5. FWB (NON-NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL)

Coraz większa liczba towarów wysyłanych przez spedytorów drogą lotniczą była głównym powodem do powstania dokumentu przewozowego, opartego na ujednoliconych zwyczajach i praktykach dotyczących akredytyw dokumentowych,

¹⁷ Przez umowę składu przedsiębiorca składowy zobowiązuje się do przechowania, za wynagrodzeniem, oznaczonych w umowie rzeczy ruchomych.

opracowanych przez Międzynarodową Izbę Handlową ICC w Paryżu. Dotychczasowe dokumenty, tzw. *House Air Waybills* (HAWB), rodziły wiele kontrowersji co do ich zgodności z wymogami UCP 500, dotyczącymi konosamentów lotniczych AWB typu „carrier”. Aby zapobiec tym kontrowersjom oraz w celu uproszczenia procedur handlowych, poprzez zmniejszenie stosowanych konosamentów, opracowano zupełnie nowy dokument AWB (*Air Waybills*), dedykowany spedytorom, którzy działają jako konsolidatorzy i jednocześnie jako przewoźnicy kontraktowi (tzw. *contracting carriers*) albo jako agenci konsolidatora danych przewoźników.

FWB stanowi niezwykły multimodalny list przewozowy, mający zastosowanie zarówno przy przewozach multimodalnych, jak i w przewozach w relacji port-port. AWB jest wystawiany przez spedytora-konsolidatora, który tutaj pełni rolę przewoźnika umownego i jest wystawiany w imieniu linii lotniczej¹⁸.

Oto charakterystyka wypełniania poszczególnych pól niezwykłego multimodalnego listu przewozowego FWB (*Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill*):

Strona pierwsza zawiera:

- 1) numer konosamentu – „**No. ...**”;
- 2) dane odbiorcy ładunku (nazwa, adres i kontakt) – „**Consignor**”;
- 3) nazwa i adres firmy, którą trzeba zawiadomić o przybyciu towaru – „**Notify addresses**”;
- 4) miejsce otrzymania ładunku – „**Place of receipt**”;
- 5) nazwa statku – „**Vessel**”;
- 6) nazwa portu załadunkowego – „**Port of loading**”;
- 7) nazwa portu wyładunkowego – „**Port of discharge**”;
- 8) nazwa portu dostarczenia ładunku – „**Port of delivery**”;
- 9) cechy i numery (muszą być zgodne z deklaracją nadawcy) – „**Marks and kind of packages (according to the declaration of the consignor)**”;
- 10) liczba i rodzaj opakowań (muszą być zgodne z deklaracją nadawcy) – „**Number and kind of packages (according to the declaration of the consignor)**”;
- 11) opis towarów z podaniem jego właściwości (zgodne z deklaracją nadawcy). Należy zawsze zwracać uwagę na podane właściwości towarów, które wskazują odpowiednie sposoby postępowania z danym towarem zarówno podczas prac przeładunkowych, jak i samego przewozu – „**Description of goods (according to the declaration of the consignor)**”;
- 12) waga brutto (zgodna z deklaracją nadawcy) – „**Gross weight (according to the declaration of the consignor)**”;
- 13) objętość towaru (zgodna z deklaracją nadawcy) – „**Measurement (according to the declaration of the consignor)**”;

¹⁸ A. Salomon, *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003, s. 330–343.

- 14) przekazanie praw do dysponowania towarem (na nadawcę) – zgodnie z klauzulą 4 – „**Transfer of right of control to consignee (clause 4.) – yes**”;
- 15) zadeklarowana wartość (*ad valorem*) zgodna z deklaracją nadawcy (klauzule 8 i 9) – „**Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignee (clauses 8 and 9)**”;
- 16) wysokość frachtu – „**Freight amount**”;
- 17) sposób płatności frachtu – „**Freight payable at**”;
- 18) ubezpieczenie ładunku (należy właściwie podkreślić): bez pokrycia/pokrycie na podstawie załączonej polisy – „**Cargo insurance through the undersigned: not covered/covered according to attached policy**”;
- 19) w celu uzgodnienia sposobu i szczegółów dostawy proszę zgłosić się do... – „**For delivery of goods please apply to**”;
- 20) miejsce i data sporządzenia dokumentu – „**Place and date of issue**”;
- 21) pieczęć i podpis osoby upoważnionej – „**Stamp and signature**”.

Na drugiej stronie znajdują się Standardowe Warunki dla Stosowania FIATA *Multimodal Transport Waybill* 1997.

FIATA *Neutral AWB* jest konosamentem lotniczym rekomendowanym przez zrzeszenie spedytorów FIATA. Powstanie dokumentu do przewozów lotniczych wynikało z wymogów Konwencji Warszawskiej z roku 1929¹⁹. Chodziło o fakt, że przewoźnik lotniczy przyjmujący przesyłkę bez wystawienia AWB nie ma możliwości ograniczyć swojej odpowiedzialności zgodnie z zapisami konwencji²⁰. FIATA, tworząc swój dokument do przewozów lotniczych, kierowała się interesem linii lotniczych oraz spedytorów. Dokument od samego początku zyskał aprobatę Międzynarodowej Izby Handlowej w zakresie ujednoczenia praktyk i zwyczajów dotyczących akredytyw dokumentowych. FIATA *Neutral AWB*, oprócz standardowych warunków przewozów, zgodnych z normami IATA, zawiera zapis, że dowóz przesyłek do lotniska nie jest częścią umowy przewozu lotniczego. To rodzi konieczność zawarcia dwóch umów: pierwszej dotyczącej dowozu ładunku do portu lotniczego oraz drugiej, jako tej głównej, dotyczącej samego przewozu lotniczego.

Klauzula 4 FIATA *Neutral Air Waybill* mówi o ograniczonej odpowiedzialności przewoźnika do 20 USD za jeden kilogram przesyłki, chyba że są zawarte inne konkretne zapisy, które stanowią inaczej.

¹⁹ Konwencja Warszawska, uchwalona w 1929 roku, ujednoczyła niektóre przepisy dotyczące międzynarodowego przewozu lotniczego. Tłumaczenie Konwencji Warszawskiej na język polski opublikowano w Internecie pod adresem: <http://www.transportoweprawo.pl/akty-prawne/przepisy-miedzynarodowe/konwencja-warszawska> (dostęp: 15-07-2014).

²⁰ E. Januła, T. Truś, Ż. Gutowska, *Spedycja*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2011, s. 28.

6. FIATA SDT (*SHIPPERS DECLARATION FOR THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS*)

FIATA SDT (*FIATA Shipper's Certification for the Dangerous Goods*) jest deklaracją załadowniczą, która dotyczy przewozu towarów niebezpiecznych, wystawianą tym razem przez załadowcę, nie tak jak w przypadku poprzednich przez spedytora. Podczas procesu przewozu ładunku niebezpiecznego należy poinformować o tym wszystkich uczestników danego przewozu. W handlu morskim o chęci przewozu ładunku niebezpiecznego należy przede wszystkim poinformować przewoźnika morskiego, władze portowe i Urząd Morski oraz uzyskać ich zgodę na przewóz²¹. Ważne jest również odpowiednie oznakowanie oraz ocechowanie towaru, które jasno określa ładunek niebezpieczny i wystawienie deklaracji tego ładunku, który będzie mu towarzyszył przez całą trasę przewozu, wraz z ostatnim odbiorcą, tj. magazynem. Dokument ten zawiera wszelkie dane na temat przewożonych towarów niebezpiecznych. Podczas transportu takich materiałów konieczne jest zachowanie odpowiednich środków ochronnych, stosowanie się do specyfikacji towaru w trakcie przewozu, jak i podczas składowania czy przeładowywania.

Charakterystyka wypełniania poszczególnych pól deklaracji ładunku niebezpiecznego:

- 1) nazwa i adres eksportera oraz kontakt do niego – „**Exporter**”;
- 2) znaki dowodu odprawy celnej/rodzaj odprawy celnej (czasowa, ostateczna). Pole to pełni funkcję pomocniczą – „**Customs reference/status**”;
- 3) pozycja listy bukingowej (również pełni funkcje pomocnicze) – „**Booking number**”;
- 4) symbol i numer kontraktu eksportowego lub zamówienia – „**Exporter's reference**”;
- 5) symbol i numer zlecenia spedycyjnego, do którego odwołuje się deklaracja ładunku niebezpiecznego – „**Forwarder's reference**”;
- 6) nazwa i pełen adres kupującego oraz kontakt do niego – „**Consignee**”;
- 7) nazwa i pełen adres spedytora zajmującego się organizacją przemieszczenia ładunku niebezpiecznego oraz kontakt z nim (nr telefonu, e-mail) – „**Freight forwarder**”;
- 8) nazwa i pełen adres międzynarodowego przewoźnika zajmującego się przewozem ładunku niebezpiecznego oraz kontakt do niego. Pole to zostaje puste jedynie w przypadku przewozu lotniczego oraz intermodalnego – „**International carrier**”;

²¹ A. Salomon, *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003, s. 330–343.

- 9) pozostałe szczegóły dotyczące przemieszczenia ładunku niebezpiecznego, np. miejsce składowania w porcie, termin dostarczenia do portu, nazwa składownika, itp. – „**Other uk transport details**”;
- 10) nazwa statku przeznaczonego do przewozu ładunku niebezpiecznego. Pole to wypełnia się jedynie w przypadku transportu drogą morską – „**Vessel**”;
- 11) miejsce załadowania towaru niebezpiecznego na statek, dokładna nazwa portu morskiego w oryginalnym brzmieniu – „**Port of loading**”;
- 12) miejsce wyładunku towaru niebezpiecznego ze statku, dokładna nazwa portu morskiego w oryginalnym brzmieniu – „**Port of discharge**”;
- 13) cechy i numery: liczba opakowań, opis towarów zgodny z konosamentem – „**Shipping marks number and kind of packages; description of goods**”;
- 14) waga netto ładunku niebezpiecznego wyrażona w kg – „**Net wt [kg]**”;
- 15) waga brutto ładunku niebezpiecznego wyrażona w kg – „**Gross wt [kg]**”;
- 16) całkowita objętość ładunku niebezpiecznego w m³ – „**Cube [m³] of goods**”;
- 17) nazwa firmy – „**Name of company**”;
- 18) znaki poprzedzające oraz właściwy numer rejestracyjny kontenera/pojazdu – „**Prefix and container/vehicle reg. number**”;
- 19) numery i znaki plomb umieszczonych na kontenerze lub drzwiach samochodu czy wagonu – „**Seal numbers**”;
- 20) rozmiar i typ kontenera lub pojazdu – „**Container/vehicle size & type**”;
- 21) tara kontenera na podstawie opisu umieszczonego na kontenerze – „**Tare wt as marked on csc plate**”;
- 22) całkowita waga ładunku niebezpiecznego otrzymana poprzez zsumowanie wagi brutto oraz tary kontenera – „**Total of boxes 15 and 21**”;
- 23) nazwa i kontakt z firmą wystawiającą deklarację ładunku niebezpiecznego oraz nazwisko i stanowisko osoby, która sporządziła deklarację – „**Name and telephone no...**”.

7. FFI (*FIATA FORWARDING INSTRUCTION*)

FIATA Forwarding Instructions (FFI) powstało w celu wskazania spedytorom standardowego dokumentu związanego ze spedycją. Jest to dokument pomocniczy w zakresie standaryzacji dokumentacji handlowej. Na dokumencie znajdują się poszczególne pola, które spedytor jest obowiązany wypełnić:

- 1) nazwa i adres nadawcy (wysyłającego) – „**Consignor**”;
- 2) numer referencyjny nadawcy – „**Consignor's reference No.**”;
- 3) nazwa i adres konsygnatariusza – „**Consignee**”;
- 4) określenie spedytora – „**Freight Forwarder**”;
- 5) określenie miejsca dostarczenia ładunku (magazynu) – „**Notify party**”;

- 6) kraj pochodzenia – „**Country of origin**”;
- 7) charakterystyka postanowień akredytywy dokumentowej – „**Documentary credit**”;
- 8) miejsce i termin dostarczenia towaru do załadowania – „**Goods ready for shipment: Place ..., Date ...**”;
- 9) warunki sprzedaży – „**Conditions of sale**”;
- 10) użyty środek transportu: lotniczy, kolejowy, drogowy, morski – „**Mode of transport: Air, Rail, Road, Sea**”;
- 11) ubezpieczenie transportowe: pokryte przez wystawcę dokumentu ..., pokryte przez konsygnatariusza ..., ma zostać pokryte przez Was ... / Warunki ubezpieczenia / Waluta i wartość ubezpieczeniowa – „**Transport insurance: Covered by us ..., Covered by consignee ..., To be covered by you ... / Insurance conditions / Currency and value insured**”;
- 12) cechy i numery / numer i rodzaj opakowań – „**Marks & numbers / Number & type of pkgs.**”;
- 13) szczegółowy opis towaru – „**Description of goods**”;
- 14) kod towaru – „**Commodity code**”;
- 15) waga brutto – „**Gross weight**”;
- 16) objętość towaru – „**Cube**”;
- 17) instrukcje załadunkowe, wymiary, objętość i waga każdej partii ładunkowej – „**Handling instructions / Dimensions/Measurement and weight of each package**”;
- 18) dokumenty przedstawione (załączone) / dokumenty wymagane / oryginały / kopie – „**Document enclosed / Document required / Orig. / Copy**”;
- 19) warunki dostawy – „**Terms of delivery**”;
- 20) miejsce i data wystawienia dokumentu – „**Place and date of issue**”;
- 21) poświadczenie autentyczności dokumentu – „**Authentication**”.

8. FIATA SIC (*SHIPPERS INTERMODAL WEIGHT CERTIFICATE*)

FIATA SIC jest to deklaracja załadowcy, dotycząca wagi samego towaru w kontenerze. Dokument ten nie jest w żadnym miejscu podpisywany przez spedytora. Prawo amerykańskie narzuciło konieczność wydania tego dokumentu w przypadku przekroczenia wagi towaru wraz z opakowaniem oraz paletami 29 000 lb, czyli 13 154 kg²². SIC wydawany jest zazwyczaj przez załadowców, którzy przy procesie załadunku ważą dokładnie towar. FIATA SIC pełni głównie rolę informacyjną.

²² A. Salomon, *Spedycja w handlu morskim*, op. cit, s. 330–343.

ZAKOŃCZENIE

Praca spedytora wiąże się z ciągłymi zmianami na rynku transportowym, a głównym zadaniem spedytora jest należyte zorganizowanie całego procesu transportowego. Bardzo ważny w pracy spedytora jest aspekt prawny, znajomość prawa przewozowego, dokumentów, przepisów, kodeksów oraz głównych aktów normujących obowiązki oraz odpowiedzialność spedytora. Dokumentacja, szczególnie dokumentacja normatywna FIATA, stanowi bardzo istotny aspekt w sektorze Transport-Spedycja-Logistyka. Czy to w wersji tradycyjnej, papierowej czy w wersji elektronicznej, jest nośnikiem niezbędnych informacji, które umożliwiają wykonywanie zleceń. Obecne czasy są najlepszym momentem, aby starać się powoli eliminować nadmiar dokumentów papierowych na rzecz dokumentacji elektronicznej, która zapewnia wygodny i szybki dostęp oraz gwarantuje wysokie bezpieczeństwo danych.

LITERATURA

1. http://fiata.com/uploads/media/01cf16a_ods_07.pdf (dostęp: 15-07-2014).
2. http://fiata.com/uploads/media/Model_Rules_07.pdf (dostęp: 15-07-2014).
3. <http://shippingandfreightresource.com/wp-content/uploads/2013/05/ucp-600.pdf> (dostęp: 15-07-2014).
4. <https://www.oasis-open.org/committees/download.php/14902/annex2r.pdf> (dostęp: 15-07-2014).
5. http://www.pisil.pl/images/artykuly/2008/OPWS_2010.pdf (dostęp: 15-07-2014).
6. <http://www.transportoweprawo.pl/akty-prawne/przepisy-miedzynarodowe/konwencja-warszawska> (dostęp: 15-07-2014)
7. Januła E., Truś T., Gutowska Ż., *Spedycja*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2011.
8. Neider J., *Transport międzynarodowy*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012.
9. Salomon A., *Spedycja. Teoria – przykłady – ćwiczenia*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2011.
10. Salomon A., *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003.

FIATA NORMATIVE DOCUMENTS AT INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER'S WORK

Summary

The article presents the basic FIATA normative documents: FBL, FIATA FCR, FIATA FCT, FWR, FWB, FIATA SDT, FIATA FFI and the SIC. It is described the importance of individual documents at the international freight forwarder's work and presented in detail how to fill the documents in each field.

Keywords: *FIATA normative documents, filling the FIATA documents, FIATA multimodal bill of lading, freight forwarding.*