BIULETYN

Polskiej Izby Spedycji i Logistyki

LISTOPAD/GRUDZIEŃ
11-12/12

ISSN 1898-0244

e-mail: pisil@pisil.pl
www.pisil.pl

W okazji nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia i zbliżającego się Nowego Roku przekazujemy naszym czytelnikom najserdeczniejsze życzenia.

Dokumenty FIATA

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL
PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

Polska Izba Spedycji i Logistyki zaprasza na tradycyjnie organizowaną Noworoczną Konferencję, która odbędzie się 10 stycznia 2013 roku w hotelu „Polonia Palace" w Warszawie. Tematyka przyszłorocznej konferencji poświęcona będzie polityce transportowej Unii Europejskiej i jej wpływowi na działalność przedsiębiorców w tej dziedzinie gospodarki.

Do udziału w spotkaniu zaprosiliśmy przedstawicieli organizacji reprezentujących branżę TSL z Czech, Słowacji, Słowenii, Litwy, Łotwy, Bułgarii, Węgier, Finlandii, Rumunii, i Estonii. Zaproszenie przyjął także Prezydent Europejskiej Organizacji Spedytorów i Logistyków „CLECAT .

Konferencję zakończy Toast Noworoczny, koncert kolęd i wspólna kolacja.

Tradycyjnie każda z firm zrzeszona w PISiL otrzyma bezpłatne zaproszenie skierowane na ręce Prezesa/Dyrektora Firmy.

Szczegółowe informacje o spotkaniu wkrótce. (E.S.)

Najbliższe zaplanowane przez PISiL szkolenia/spotkania

ADR dla spedytorów, czyli jak zorganizować bezpieczny i zgodny z obowiązującymi przepisami przewóz drogowy towarów niebezpiecznych	21 listopad 2012
Przewóz morski towarów niebezpiecznych - Kodeks IMDG	22 listopad 2012
Spotkanie świąteczno-noworoczne - Gdynia „Tawerna Orłowska"	6 grudzień 2012
Konferencja noworoczna PISiL, Warszawa, hotel „Polonia"	10.01.2013
Kurs według programu zatwierdzonego przez FIATA, Gdynia	4-9.03.2013 i 18-23.03.2013, egzamin. 12.04.2013
Kurs spedycyjny, Gdynia	11-16.03.2013, egzamin 12.04.2013
Kongres Spedytorów 2013, Hotel Bulwar, Toruń	30 maj 2013
Zwyczajne Walne Zgromadzenie PISiL, Hotel Bulwar,Toruń	31 maj 2013

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL
PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

LISTOPAD/GRUDZIEŃ 2012

SPIS TREŚCI

Konferencja Noworoczna PISiL, 10.01.2013, Warszawa (E.S.) ..... okładka 2

DOKUMENTY FIATA

Słowo wstępne(B.J.) 3

FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (B.J.) 4

FIATA BL a warunki kontraktu wg Incoterms (B.J.) 8

Releasing agent spedytor czy agent przewoźnika (B.J.) 10

FIATA FCR - przed użyciem przeczytaj! (B.J.) 11

FIATA FCT a inne dokumenty FIATA - podobieństwa i różnice (B.J.) 13

FIATA Neutral AWB (B.J.) 15

FIATA SDT czyli spedytorze nie podpisuj (B.J.) 17

FIATA SIC (B.J.) 18

Pozostałe dokumenty FIATA czyli FWR , FFI_i_FWB (B.J.) 19

FIATA Model Rules for Forwarding Services (B.J.) 24

FIATA Model Correspondents Agreement (B.J.) 29

ARTYKUŁY / INFORMACJE RÓŻNE / Z PRAC PISiL

50 lat działalności amerykańskiej Federalnej Komisji Morskiej (T.S.) 44

Polska utrzymała 30. miejsce w kolejnej edycji rankingu Banku Światowego „Logistics Performance Index - LPI 2012" (M.W.) 46

Forum euro tsl 2012 promowało transport intermodalny oraz bezpieczeństwo procesów transportowych (M.W.) 50

Czy poziom szkolenia polskich kierowców zagraża interesom polskiego sektora tsl? Stan implementacji w Polsce dyrektywy 2003/59/WE (M.W.) 51

Kontrola przestrzegania przepisów prawa celnego (E.M.) 53

ShipCup '12 - relacja (red.) 56

PISiL w mediach , konferencje, spotkania, artykuły, prezentacje /red/ ..... okładka 3

Najbliższe zaplanowane przez PISiL spotkania (E.S.) ..... okładka 2

Biuletyn PISiL

Nakład: 200 egzemplarzy

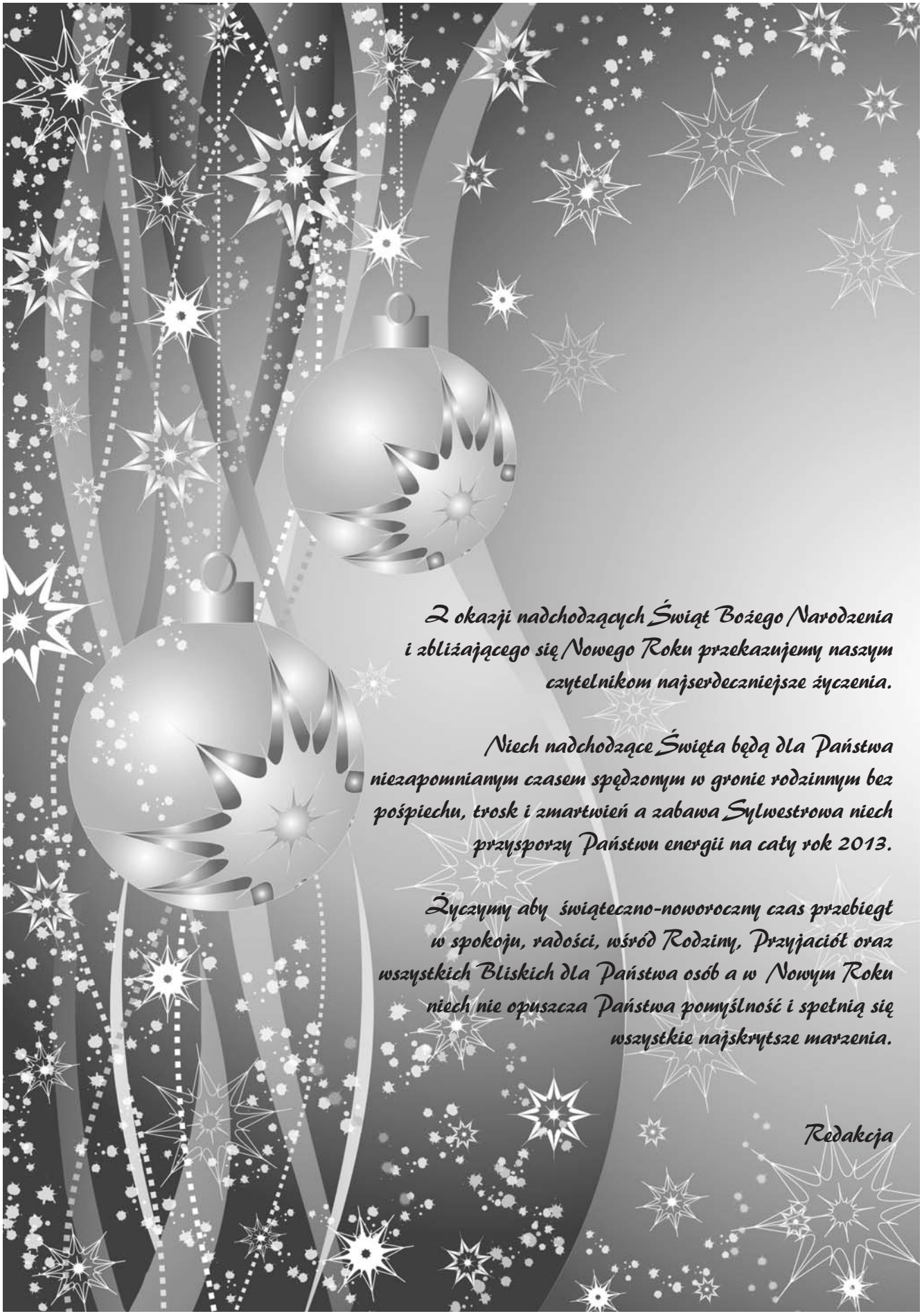
Redaktor Naczelny:
Elżbieta Soszyńska
Kolegium redakcyjne:
Danuta Adamczyk

Wydawca:
Polska Izba Spedycji i Logistyki
tel.: 58 620 98 26
58 620 19 50
fax: 58 661 39 35
ul. Świętojańska 3/2
81-368 Gdynia
e-mail: pisil@pisil.pl
www.pisil.pl

Konto:
Bank Millennium S.A.
nr 34116022020000000061904525
NIP: 586-20-75-731
Regon: 192629364
KRS: 0000068564
Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, VIII Wydział Gospodarczy KRS

Skład i druk:
Drukarnia ELFAX
ul. Płk. Dąbka 308
Gdynia - Pogórze
tel./fax: 58 665 02 42
58 665 02 37
www.elfax.pl
e-mail: elfax@elfax.pl

"*Umieszczone w Biuletynie artykuły, komentarze, materiały i wszelkie inne treści w nim zamieszczone nie stanowią ani źródła prawa, ani oficjalnej jego wykładni; nie są też poradą bądź opinią prawną / prawno-podatkową. Stanowią wyłącznie odzwierciedlenie poglądów Autora, a zatem ich przywoływanie w stosunkach prawnych pomiędzy stronami, osobami trzecimi oraz przed urzędami i sądami odbywać się może wyłącznie na ryzyko Czytelnika.*"



W okazji nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia i zbliżającego się Nowego Roku przekazujemy naszym czytelnikom najserdeczniejsze życzenia.

Niech nadchodzące Święta będą dla Państwa niezapomnianym czasem spędzonym w gronie rodzinnym bez pośpiechu, trosk i zmartwień a zabawa Sylwestrowa niech przysporzy Państwu energii na cały rok 2013.

Życzymy aby świąteczno-noworoczny czas przebiegł w spokoju, radości, wśród Rodziny, Przyjaciół oraz wszystkich Bliskich dla Państwa osób a w Nowym Roku niech nie opuszcza Państwa pomyślność i spełnią się wszystkie najskrytsze marzenia.

Redakcja

Słowo wstępne

Beata Janicka, radca prawny

Szanowni Państwo!

Bieżący numer Biuletynu Polskiej Izby Spedycji i Logistyki poświęcony jest dokumentom FIATA. Czyli tematyce pozornie znanej, lecz wydaje się, że jednak nie do końca rozpoznanej.
Przypomnienie Państwu podstawowych zagadnień, dotyczących dokumentów FIATA, to mój obowiązek nie tylko jako radcy prawnego PISiL i współautora Podręcznika Spedytora, w tym rozdziału poświęconego dokumentom FIATA, ale także obowiązek płynący z faktu zasiadania przeze mnie w Komisji Prawnej FIATA. Zważywszy bowiem na obserwowane często ostatnimi czasy nieprawidłowości w posługiwaniu się dokumentami FIATA tematyka ta nie może pozostać na marginesie naszego zainteresowania.

A zatem na wstępie kilka słów o samej organizacji FIATA[1] - czyli International Federation of Freight Forwarders' Associations lub z francuska[2] Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés - Międzynarodowe Zrzeszenie Organizacji Spedytorów. FIATA jest organizacją federacyjną zrzeszającą narodowe zrzeszenia spedytorów z poszczególnych krajów członkowskich. Organizacja ta, przez wiele lat mająca siedzibę w Zurychu w Szwajcarii, kilka lat temu przeniosła się do pobliskiego Glattbrug, miejscowości położonej niedaleko Zurychu. Założona została w Wiedniu 31 maja 1926 r. Jednym z jej założycieli był Związek Spedytorów Lwowskich. FIATA jest organizacją pozarządową, reprezentującą krajowe organizacje samorządu spedycyjno-logistycznego, zrzeszające łącznie kilkadziesiąt tysięcy firm spedycyjnych i logistycznych. Posiada status konsultanta UNCTAD oraz UNCITRAL – Komisji Narodów Zjednoczonych Międzynarodowego Prawa Handlowego.

FIATA reprezentuje środowisko spedycyjne także w innych gremiach międzynarodowych, takich jak Międzynarodowa Izba Handlowa (ICC), Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), Międzynarodowy Związek Kolejowy (UIC), Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU), Światowa Organizacja Celna (WCO), Światowa Organizacja Handlu (WTO) i w wielu innych.

FIATA jest największą pozarządową organizacją, działającą na polu transportu i usług pochodnych, a jej zasięg jest ogólnoświatowy. Jej naczelnym organem jest Walne Zgromadzenie Członków. Organizacja zarządzana jest przez Prezydencję – czyli prezydenta i prezydenta ustępującego, sekretarza generalnego, skarbnika i starszych wiceprezydentów, a także przez Poszerzoną Radę, w skład której wchodzą wiceprezydenci i przewodniczący poszczególnych struktur, czyli ciał doradczych i instytutów. Warto także wskazać, iż w ramach FIATA funkcjonują następujące instytuty: Instytut Transportu Lotniczego (AFI), Instytut Spraw Celnych (CAI) oraz Instytut Transportu Multimodalnego (MTI), z których wyłaniane są grupy robocze, stałe lub powoływane ad hoc. Oprócz instytutów działają stałe ciała doradcze (advisory bodies), zajmujące się towarami niebezpiecznymi (ABDG), zagadnieniami prawnymi (ABLM), bezpieczeństwem w transporcie (ABSM) oraz sprawami szkoleniowymi (ABVT). Ciała te współpracują z instytutami i grupami roboczymi oraz wydają opinie na ich zlecenie, w tym w zakresie zasad i warunków używania dokumentów FIATA.

Dokumenty FIATA to wzorce opracowane przez organizację FIATA, która nadzoruje stosowanie oraz prawidłowe wykorzystywanie tychże dokumentów w praktyce. Nadzór ten sprawowany jest przez FIATA zarówno osobiście, jak i przez swych członków w poszczególnych krajach. Członkami FIATA są zaś, co do zasady, krajowe organizacje zrzeszające przedsiębiorców spedycyjnych. Zasadą, od której jednak zdarzają się odstępstwa, jest, iż z poszczególnych krajów tylko jedna krajowa organizacja jest członkiem FIATA. W Polsce organizacją taką jest wyłącznie Polska Izba Spedycji i Logistyki z siedzibą w Gdyni.

Jednym z podstawowych obszarów zainteresowania FIATA są stosunki pomiędzy spedytorami i przewoźnikami, głównie morskimi, ale też relacje pomiędzy spedytorem a jego klientem. Wyrazem tego jest działalność FIATA przy opracowywaniu i propagowaniu dokumentów wystawianych przez spedytorów i stosowanych w transporcie międzynarodowym, takich, jak:
FIATA Forwarding Instructions - FFI (czyli po prostu wzór zlecenia spedycyjnego),
FIATA Forwarder's Certificate of Receipt – **FIATA FCR** (czyli spedytorskie zaświadczenie przyjęcia towaru do wysyłki),
FIATA FCT - FIATA Forwarder's Certificate of Transport – inaczej spedytorskie zaświadczenie transportowe, spedytorski kwit składowy
FWR - FIATA Warehouse Receipt, ujednolicony dokument dla przewozu ładunków niebezpiecznych
FIATA Shipper's Certification for the Dangerous Goods – FIATA SDT, jak również **FIATA Shippers Intermodal Weight Certification (FIATA SIC)** oraz
FIATA NEUTRAL AWB czyli konosament lotniczy rekomendowany przez FIATA do użytku przez spedytorów, jak również
Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill (FWB) czyli Multimodalny List Przewozowy FIATA, przede wszystkim zaś powszechnie znany i szeroko stosowany Konosament transportu multimodalnego czyli **FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL)**.
Stosowanie przez spedytorów dokumentów sygnowanych przez FIATA zwiększa pewność obrotu, jak i bezpieczeństwo przekazanych do spedycji przez zleceniodawców spedytora towarów. Klient spedytora, posługującego się

1 http://www.fiata.com
2 Właśnie od nazwy francuskiej powstał skrót - FIATA

dokumentami FIATA, ma de facto jasną sytuację, albowiem wszystkie warunki umowy znajdują się w jednym miejscu – w dokumencie FIATA.

Niejednokrotnie, stosując dokument FIATA, spedytor będzie potrzebował agenta w kraju odbiorcy. Stąd **FIATA Model Correspondents' Agreement** – po to, by nie wyważać niepotrzebnie otwartych drzwi i móc zastosować gotowy wzór umowy zawieranej pomiędzy spedytorem a jego agentem.

Oprócz tego, wychodząc naprzeciw interesom środowiska spedytorów, FIATA opracowała wzór ogólnych warunków spedycyjnych – czyli **FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services**. Wzór ten stanowi punkt wyjścia do tworzenia przez poszczególne organizacje krajowe ogólnych warunków spedycyjnych, z uwzględnieniem specyfiki ustawodawstw danego kraju.

Mam więc nadzieję, że zawarte w niniejszym numerze Biuletynu artykuły, poświęcone dokumentom FIATA, okażą się przydatne w Państwa pracy. Zachęcam przeto do ich lektury, a Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki po raz kolejny dziękuję za udostępnienie mi łamów Biuletynu, bym mogła podzielić się z Państwem swymi spostrzeżeniami oraz doświadczeniem z zakresu stosowania dokumentów FIATA oraz pokazać, że dokumenty FIATA to nie tylko FBL i FIATA FCR, ale także cały szereg dokumentów mniej znanych, aczkolwiek również niezmiernie dla spedytora użytecznych.

Miłej i owocnej lektury!

Beata Janicka
radca prawny
www.bjjsolicitors.pl

FIATA Multimodal Transport Bill of Lading czyli spedytor przewoźnikiem

FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL) jest konosamentem, a więc dokumentem z założenia zbywalnym oraz papierem wartościowym.

Wskazać należy, iż FIATA, pragnąc zachować szczególnie wysoką reputację FBL, ogranicza możliwość jego używania. Rozpowszechnianie blankietów FBL odbywa się bowiem wyłącznie za pośrednictwem poszczególnych krajowych organizacji spedytorskich, będących członkami FIATA. Organizacje te zaś mogą FBL kolportować (za opłatą) wyłącznie na rzecz swych członków - i to zwyczajnych, a nie na przykład stowarzyszonych. Nawet zagraniczni korespondenci czy agenci upoważnionego spedytora – członka danej krajowej organizacji spedytorskiej, nie mają prawa użycia tego dokumentu we własnym imieniu. FIATA bowiem pragnie zachować ścisły nadzór nad używaniem FBL. Dlatego też formularze owego konosamentu są ponumerowane. Formularze używane jako kopie muszą być bezwzględnie oznakowane jako "copy non-negotiable", gdyż w przeciwnym przypadku mogą one być wykorzystane jako oryginały, co jak wiadomo, mogłoby prowadzić do różnego rodzaju nadużyć, a nawet czynów zabronionych. Warto także wskazać, iż zasady korzystania z konosamentu FIATA omówione zostały w instrukcji wydanej przez PISiL[1] o nr PIFFA/85/94. Wynika z niej, iż to PISiL jako członek narodowy FIATA jest wyłącznie upoważniony do drukowania i dystrybucji FIATA BL na terytorium Polski. Do korzystania z FIATA BL mają prawo jedynie upoważnieni członkowie PISiL. Konosament FIATA BL może być wystawiany jedynie przez upoważnionych pracowników członków PISiL, i to wyłącznie na terytorium Polski. Warunki licencji FIATA, udzielonej PISiL, zakazują wystawiania konosamentu przez zagraniczne oddziały lub agentów. FIATA BL mogą być wydawane (odpłatnie i za pokwitowaniem) li tylko tym członkom PISiL mającym dobrą opinię zawodową, którzy podpiszą stosowne zobowiązania, przekażą PISiL kopię ważnej polisy dotyczącej ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wystawcy konosamentu FIATA, jak również nie zalegają względem PISiL z zapłatą składki członkowskiej. Do podpisywania FIATA B/L winni być upoważnieni na piśmie wyłącznie doświadczeni pracownicy, znający prawne i praktyczne aspekty funkcjonowania dokumentu. Warto wskazać, iż PISiL zobowiązany jest do prowadzenia i uaktualnienia listy osób upoważnionych do podpisywania FBL.

Wymóg posiadania stosownego ubezpieczenia

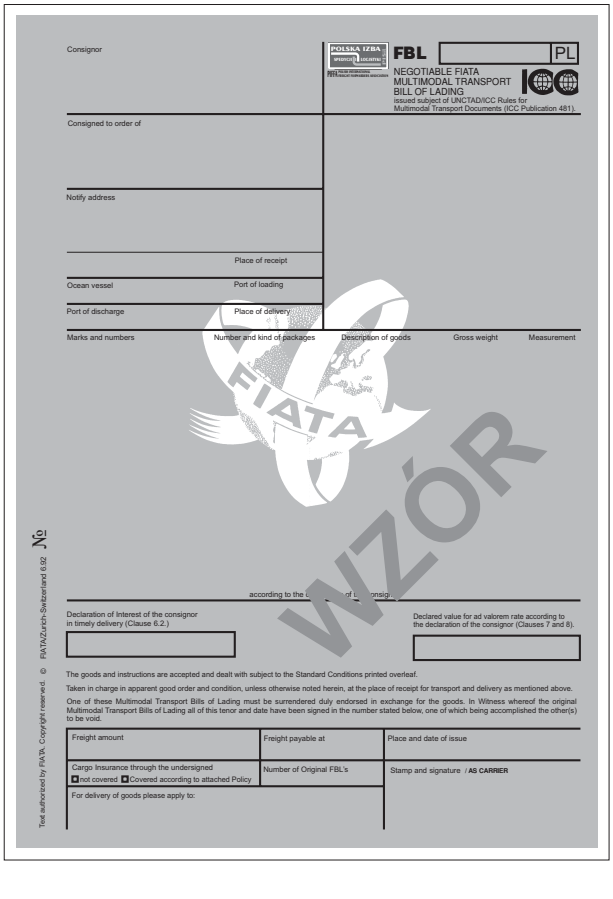
Jak to zostało już zasygnalizowane wyżej, FIATA wymaga, aby wystawca FBL legitymował się stosownym ubezpieczeniem swej odpowiedzialności cywilnej z tego tytułu. Stosownym, to znaczy jakim? FIATA nie daje wprost odpowiedzi na to pytanie, pozostawiając nadzór nad kolportażem FBL poszczególnym organizacjom krajowym, nie budzi wszak wątpliwości, że ubezpieczenie OC Spedytora, o ile umowa ubezpieczenia nie zawiera dodatkowych postanowień, rozszerzających odpowiedzialność polisową ubezpieczyciela także na zdarzenia, angażujące odpowiedzialność cywilną wystawcy FBL, nie będzie ubezpieczeniem wystarczającym. Inna jest bowiem odpowiedzialność spedytora na gruncie przepisów kodeksu cywilnego, inna zaś spedytora – wystawcy konosamentu FIATA. Zdecydowanie też warunku stosownego ubezpieczenia nie spełni ubezpieczenie cargo. W Polsce to PISiL sprawuje nadzór nad udostępnianiem FBL oraz

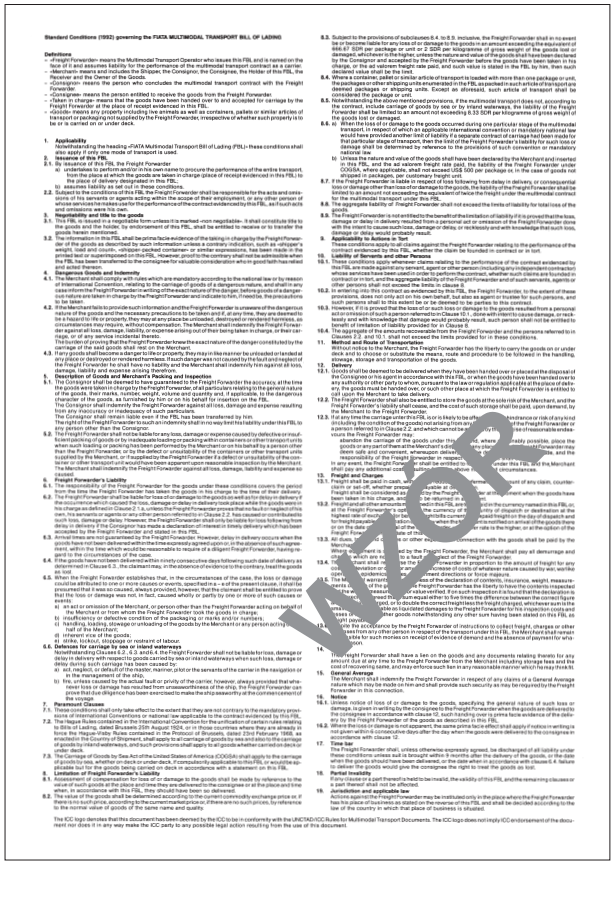
[1] A w istocie przez Polski Związek Spedytorów Międzynarodowych – poprzednik prawnego PISiL

kształtuje zasady tego udostępniania. PISiL ma przeto prawo wymagać, by członek Izby, ubiegający się o nabycie blankietów konosamentu FIATA wylegitymował się odpowiednim ubezpieczeniem swej odpowiedzialności cywilnej – czyli takim ubezpieczeniem OC, z którego warunków wyraźnie i wprost wynikać będzie ubezpieczenie ryzyk związanych z wystawieniem FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL). Ubezpieczenie stosowne to także ubezpieczenie na odpowiednią sumę ubezpieczenia, a owa „odpowiedniość" winna być mierzona co najmniej stosunkiem wartości towaru, który będzie przewożony za FBL, z uwzględnieniem wynikających z klauzul tego konosamentu ograniczeń kwotowo[2] – wagowych należnego odszkodowania, do wysokości sumy ubezpieczenia.

Zasady wypełnienia

Konosament winien być odpowiednio wypełniony. I tak, w prawym górnym polu wpisuje się nazwę firmy i adres spedytora wystawiającego konosament, pole oznaczone nr 2 przeznaczone jest do wskazania uzgodnionego przez załadowcę i spedytora terminu dostawy towaru do miejsca przeznaczenia. Zgodnie wszak z klauzulą 6.2 konosamentu umieszczenie terminu dostawy w polu oznaczonym nr 2 powoduje odpowiedzialność wystawcy konosamentu FIATA z tytułu jego niedotrzymania. W polu nr 3 wpisuje się - na życzenie załadowcy i za zapłatą dodatkowego frachtu, tzw. frachtu ad valorem - deklarowaną wartość towaru. Ma to miejsce w przypadkach, gdy załadowca pragnie ustrzec się przed stosowaniem przez wystawcę FBL limitów odszkodowań wymienionych w warunkach konosamentowych. W lewym polu oznaczonym nr 4 należy bezwzględnie podać nazwę i adres, numery telefonu i fax-u korespondenta spedytora w miejscu/kraju przeznaczenia, do którego należy się zgłosić po odbiór przesyłki (tzw. „releasing agent").





Odpowiedzialność wystawcy

FBL obejmuje swym zakresem dowolną relację (np. door-to-door, port- port, port - door), w zależności od potrzeby. Nie ma znaczenia, iloma środkami transportu przesyłka będzie przewożona. Oczywiście tak szeroki zakres rodzić może – i rodzi – szeroką odpowiedzialność wystawcy FBL. Wystawiający go spedytor ponosić będzie odpowiedzialność przewoźnika umownego. Ale jak wiadomo, reżimy odpowiedzialności przewoźników, wykonujących przewozy różnymi gałęziami transportu, różnią się, i to znacznie. Jak zatem kształtuje się odpowiedzialność przewoźnika umownego, zobowiązanego do przewozu multimodalnego? W doktrynie spotyka się dwie teorie ukształtowania odpowiedzialności takiego przewoźnika umownego: teoria tzw. sieci oraz teoria zunifikowanej odpowiedzialności multimodalnej.

W świetle tej ostatniej, warunki odpowiedzialności nie różnią się wraz z przekazy-

2 Trzeba jednak pamiętać, że nadawca ma prawo, za zapłatą dodatkowego wynagrodzenia, zadeklarować wartość towaru, przewożonego za FBL. W takim przypadku suma ubezpieczenia winna odpowiadać pełnej wartości towaru, albowiem kwotowo – wagowe ograniczenia odszkodowania nie znajdą zastosowania.

waniem przesyłki przez jednego przewoźnika drugiemu, świadczącemu przewóz faktyczny innym środkiem transportu niż ten pierwszy.

W świetle teorii sieci, każda z zasad odpowiedzialności, właściwa dla danej gałęzi transportu, znajdzie zastosowanie do tej części transportu multimodalnego, w czasie którego doszło do szkody. W 1974 r. Międzynarodowa Izba Handlowa usankcjonowała zmodyfikowaną teorię sieci dla dokumentów wystawianych dla transportu multimodalnego. Jeżeli zatem można stwierdzić czas i miejsce powstania szkody, a szkoda może być zidentyfikowana jako odnosząca się do konkretnej gałęzi transportu, odpowiedzialność przewoźnika multimodalnego będzie regulować prawo właściwe dla tej gałęzi transportu. Jeżeli zaś szkody nie można „przypisać" do konkretnego etapu transportu, znajdzie zastosowanie zasada zunifikowanej odpowiedzialności multimodalnej.

Jak wiadomo, zarówno w polskim prawie krajowym, jak i w systemie prawa międzynarodowego brak jest przepisów regulujących zasady odpowiedzialności przewoźnika wykonującego lub zobowiązanego do wykonania transportu multimodalnego. Jedyna konwencja międzynarodowa, poświęcona transportowi multimodalnemu, nigdy nie weszła w życie zważywszy na niedostateczną ilość krajów – sygnatariuszy, mających podpisać tę konwencję[3]. Oczywistym przeto powinno być, że powyższe zasady odpowiedzialności wystawcy konosamentu FIATA, aby mogły być zastosowane, winny znaleźć swe odbicie w umowie. Konosament FIATA, jak każdy inny konosament, pełni także rolę dowodową. Jest zatem dowodem na to, iż umowa o przewóz, na który opiewa FBL, zawarta została z zastosowaniem warunków uwidocznionych na drugiej stronie tego konosamentu, zwanych klauzulami konosamentowymi. Klauzule konosamentu FIATA są to przeto warunki, na jakich spedytor, występujący jako przewoźnik umowny, zobowiązał się wykonać przewóz. Są więc one treścią umowy przewozu.

Wybrane zagadnienia będące przedmiotem klauzul konosamentu FIATA

1. Wysokość odszkodowania, do zapłaty którego może być zobowiązany wystawca FBL, ograniczona jest do 2 SDR za kilogram wagi brutto towaru uszkodzonego lub utraconego albo do kwoty 666,67 SDR za opakowanie lub jednostkę przesyłki – w zależności od tego, które z tak obliczonych odszkodowań będzie wyższe. Jeśli transport multimodalny nie zawiera w sobie odcinka morskiego, odszkodowanie należne od wystawcy FBL nie może przewyższać kwoty 8,33 SDR za kilogram wagi brutto towarów utraconych lub uszkodzonych. W przypadku, jeśli do konosamentu FIATA zastosowanie znajdą reguły COGSA (prawo amerykańskie), odszkodowanie należne od wystawcy nie będzie przewyższać kwoty 500 USD za zwyczajową jednostkę ładunkową lub opakowanie. Jeżeli natomiast klient zadeklarował w FBL wartość przesyłki – i jest ona większa od wskazanej wyżej – wystawca FBL będzie odpowiedzialny za zapłatę odszkodowania do kwoty zadeklarowanej.

2. Warunki konosamentu FIATA, w tym ograniczenie wysokości odszkodowania, znajdują zastosowanie nie tylko do odpowiedzialności kontraktowej wystawcy, ale także do odpowiedzialności deliktowej (z tytułu czynów niedozwolonych).

3. Klauzule FBL nakładają na załadowcę obowiązek zadeklarowania specjalnych życzeń, dotyczących dostawy, jeśli oczekuje on np. dostarczenia towaru w ściśle określonym dniu. W braku takiej deklaracji, wystawca FBL nie ponosi odpowiedzialności za szkodę z tytułu opóźnienia w dostawie. Należy jednak zauważyć, że jeżeli wystawcę FBL łączy z osobą uprawnioną umowa spedycji, z której wynika ściśle oznaczony czas dostawy, odpowiedzialność za opóźnienie w dostawie może być z FBL wyłączona, zaś z umowy spedycji – nie. W każdym razie klauzule FBL stanowią o ograniczeniu odszkodowania, należnego od wystawcy FBL z tytułu opóźnienia, do kwoty podwójnego frachtu należnego za dany przewóz.

4. FBL zawiera klauzulę, na podstawie której dobrodziejstwem ograniczenia odpowiedzialności i odszkodowania oraz ochroną konosamentową objęci są także pracownicy spedytora - wystawcy FBL oraz inne osoby, których usługi są potrzebne dla przemieszczenia towaru, przewożonego na podstawie FBL (tzw. klauzula „Himalaya").

5. Klauzule FBL oznaczają ściśle określony czas, w którym osoba uprawniona winna zgłosić na piśmie uwagi co do stanu towaru. Uwagi te muszą zostać zgłoszone wystawcy FBL w ciągu sześciu kolejnych dni od daty dostawy, jeśli szkoda nie ma charakteru jawnego, a przy szkodach jawnych – w chwili dostawy.

6. Klauzula 19 konosamentu FIATA ustanawia 9-miesięczny termin przedawnienia roszczeń. Termin ten biegnie od dnia dostawy lub od dnia – w przypadku braku dostawy – w którym towar powinien być dostarczony lub dnia, od którego odbiorca może uważać towar za utracony (czyli 90 dni od dnia zakończenia przewozu w normalnych warunkach). Klauzula ta stanowi przeniesienie terminu przedawnienia, wynikającego z Reguł Modelowych FIATA. Postanowienie to jest sprzeczne z przepisem art. 119 k.c., w myśl którego terminy przedawnienia nie mogą być ani skracane, ani przedłużane przez czynność prawną. Wynikające z przepisów prawa polskiego terminy przedawnienia roszczeń, które mogą być kierowane do przewoźników umownych, są bowiem dłuższe. Skoro zaś klauzule FBL stanowią o warunkach umowy przewozu multimodalnego, a umowa taka jest czynnością prawną, klauzulę 19 FBL należy uznać za sprzeczną z prawem polskim. Ustanowienie 9-miesięcznego terminu przedawnienia roszczeń, podnoszonych przeciwko przewoźnikowi umownemu narusza zresztą nie tylko prawo polskie, ale i amerykańskie reguły COGSA, które przewidują roczny termin przedawnienia roszczeń z umowy przewozu. Co prawda, w świetle prawa angielskiego, 9-miesięczny termin przedawnienia został uznany przez sąd II instancji za „rozsądny", ale tylko z uwagi na okoliczności stanu faktycznego sprawy, będącej przedmiotem rozstrzygnięcia tego sądu.

Wskazać należy, iż świetle prawa polskiego klauzula 19 jest bezwzględnie nieważna. W miejsce postanowienia umowy, sprzecznego z prawem, stosuje się odpowiedni przepis prawa. W świetle art. 108 § 1 i § 2 kodeksu morskiego, roszczenie z umowy przewozu przedawnia się z upływem dwóch lat od dnia jego wymagalności. Roszczenia do przewoźnika, związane z ładunkiem, wyni-

[3] 1980 Convention on Multimodal Transport

kające z konosamentu, przedawniają się z upływem roku od dnia, w którym wydanie ładunku nastąpiło lub miało nastąpić. W myśl art. 6 ust. 6 Reguł Haga – Visby[4] termin przedawnienia roszczeń z umowy przewozu podlegającej tej konwencji wynosi 1 rok[5]. Te zatem przepisy znajdą zastosowanie do przedawnienia roszczeń, które mogą być podnoszone przeciwko wystawcy FBL. W żadnym zatem razie termin przedawnienia roszczeń osoby uprawnionej względem wystawcy konosamentu FIATA nie będzie wynosić 9 miesięcy[6].

Warunki FBL mają zastosowanie także do roszczeń przeciwko wystawcy, wynikających z czynów niedozwolonych. W świetle przepisów art. 442 k.c., roszczenie o naprawienie szkody, wyrządzonej czynem niedozwolonym, ulega przedawnieniu z upływem lat trzech od dnia, w którym poszkodowany dowiedział się o szkodzie i o osobie obowiązanej do jej naprawienia. Jednakże w każdym przypadku roszczenie z czynu niedozwolonego przedawnia się z upływem dziesięciu lat od dnia, w którym nastąpiło zdarzenie wyrządzające szkodę. Jeżeli szkoda wynikła ze zbrodni lub występku, roszczenie o naprawienie szkody ulega przedawnieniu z upływem lat dziesięciu od dnia popełnienia przestępstwa bez względu na to, kiedy poszkodowany dowiedział się o szkodzie i o osobie obowiązanej do jej naprawienia.

W żadnym zatem razie, w świetle prawa polskiego, do roszczeń przeciwko wystawcy FBL nie znajdzie zastosowanie 9-miesięczny termin przedawnienia, wynikający z klauzuli 19 konosamentu FIATA.

Większość pozostałych klauzul FBL odpowiada klauzulom stosowanym przez przewoźników morskich, w tym klauzulom: zastawu na towarze, jurysdykcyjnej i wyboru prawa. FBL odnosi się zresztą w postanowieniach swych klauzul do Reguł Hasko-Visbijskich.

Spedytor – wystawca FBL jako NVOCC

Jak wynika z powyższego, spedytor, wystawiający konosament FIATA, staje się przewoźnikiem umownym, tak zwanym Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC)., ponoszącym odpowiedzialność za brak, utratę lub uszkodzenie przesyłki na podobnych zasadach jak przewoźnik danej gałęzi transportu – czyli przewoźnik morski, drogowy itd. Przewoźnik faktyczny (morski, drogowy) będzie zaś zazwyczaj podwykonawcą wystawcy konosamentu FIATA, do którego NVOCC – bądź jego ubezpieczyciel OC, po wypłacie odszkodowania, na zasadzie regresu ubezpieczeniowego – będzie mógł skierować roszczenie regresowe w przypadku, jeśli do szkody dojdzie w czasie angażującym odpowiedzialność tego przewoźnika. Dodatkowym, widocznym na dokumencie warunkiem, jest wymóg, by spedytor zaznaczył, iż podpisując konosament występuje jako przewoźnik, to jest podpisał go "as carrier".

Co więcej, należy zwrócić uwagę spedytorów, wystawiających konosament FIATA, by dane ilościowe opakowań przewożonego towaru, uwidocznione w konosamencie armatorskim, odpowiadały danym w konosamencie FIATA. Może bowiem zaistnieć sytuacja, że odszkodowanie należne od wystawcy FBL może okazać się wyższe, aniżeli możliwe do uzyskania od przewoźnika morskiego. Taki przypadek może zaistnieć, gdy np. w FBL wykazano przyjęcie do przewozu 120 paczek, natomiast w konosamencie morskim - 4 palety uformowane z 120 paczek. Zgodnie bowiem z klauzulami 8.3 i 8.4 FIATA BL spedytor odpowiadałby wobec osoby uprawnionej za 120 paczek/jednostek, natomiast przewoźnik morski wobec spedytora - jedynie za 4 jednostki. Za patologiczną uznać należy wszak sytuacja, w której przewoźnik faktyczny nie byłby podwykonawcą NVOCC. Częstokroć zaś zdarza się, że klient oczekuje od spedytora li tylko wystawienia konosamentu FIATA – i niczego więcej. Nie oczekuje podjęcia żadnych czynności związanych z wysyłką towaru, organizując ją we własnym zakresie bądź korzystając w tej mierze z usług innego spedytora. Wystawienie FBL w takim przypadku oznaczałoby, że spedytor podjął się ponoszenia – jak przewoźnik – odpowiedzialności za towar, który nigdy był w jego gestii. Z całą mocą stwierdzić należy, iż jest to niedopuszczalne. (B.J.)

4 czyli Konwencji o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924r., wraz z protokołem dodatkowym

5 Podkreślić jednak wymaga, iż jest to termin, w którym osoba uprawniona może podnosić roszczenia względem przewoźnika. Przepis ten bowiem brzmi, iż przewoźnik i statek w każdym razie będą zwolnieni od jakiejkolwiek odpowiedzialności związanej z towarami, jeżeli powództwo nie zostanie wniesione w ciągu roku od wydania towarów lub od dnia, w którym powinny być wydane. Co istotne, postanowienia Konwencji nie regulują w ogóle kwestii terminu przedawnienia roszczeń „w drugą stronę" – czyli roszczeń przewoźnika względem załadowcy. Odpowiedzi na pytanie, ile wynosi termin przedawnienia roszczeń przewoźnika względem załadowcy, szukać zatem trzeba w przepisach prawa materialnego, znajdującego zastosowanie do danej umowy przewozu.

6 o ile w sprawach nieuregulowanych zastosowanie znajdzie prawo polskie lub taki system prawa stanowionego, który zawiera analogiczny, jak przewidziany polskim prawem, zakaz skracania terminu przedawnienia roszczeń za pomocą czynności prawnej.

Odpowiedzialność wystawcy FIATA BILL OF LADING a warunki kontraktu według REGUŁ INCOTERMS®
- czyli jak nie należy wystawiać FBL

Na tle konosamentu FIATA (FBL) i odpowiedzialności jego wystawcy za zaginięcie towaru zawisł spór, który nigdy nie powinien był zawisnąć w takim kształcie i pomiędzy danymi stronami, gdyby konosament FIATA został prawidłowo wystawiony.

Spór ten zawisł przed sądem jednego z krajów arabskich, z powództwa zagranicznego ubezpieczyciela cargo (zwanego dalej powodem), a pozew wniesiony został przeciwko polskiemu spedytorowi, wystawcy konosamentu FIATA, reprezentowanemu przez jego agenta w kraju odbiorcy (pozwany ad. 1) i przewoźnikowi morskiemu, reprezentowanemu przez jego agenta w tymże kraju (pozwany ad. 2).
Ale po kolei.

Stan faktyczny sprawy

Jedna z arabskich firm jako kupujący zakupiła od polskiego sprzedającego dwa urządzenia – niewielkie, acz wartościowe. Z uwagi na wartość tych urządzeń ubezpieczyła je u powoda na czas transportu od ryzyk transportowych.

Celem wykonania kontraktu handlowego, zawartego z zastosowaniem reguły CFR port arabski INCOTERMS®2000, sprzedający zawarł z polskim spedytorem umowę spedycji, mocą której spedytor zobowiązał się dostarczyć towar kupującemu odbiorcy w kontenerze zbiorowym. Oczywiście w tym celu zawarł spedytor umowę przewozu morskiego z przewoźnikiem morskim, przy czym załadunek przesyłki do kontenera zbiorczego pozostawał w gestii spedytora i miał nastąpić w Hamburgu. Do Hamburga przesyłka przewieziona zaś została transportem zorganizowanym we własnym zakresie przez sprzedającego.

Zgodnie z kontraktem płatność za zakupiony przez kupującego towar miała nastąpić – i nastąpiła – za pomocą akredytywy, przy czym jednym z dokumentów, które sprzedający miał przedstawić celem uzyskania płatności za towar, był konosament FIATA, zaś miejsce załadunku oznaczone zostało na jeden z portów europejskich. Z momentem uzyskania informacji od swego zleceniodawcy o wysłaniu przesyłki do Hamburga spedytor jako NVOCC wystawił konosament FIATA na trasę Gdynia – port arabski i przekazał go sprzedającemu.

Do owego arabskiego portu przesyłka wszakże nigdy nie dotarła.

Owszem, kontener zbiorowy nadszedł na czas, z nienaruszonymi plombami, tyle, że w chwili, gdy kupujący zwrócił się do wskazanego w konosamencie podmiotu jako do „releasing agent" o jej wydanie, przedkładając oryginały FBL, okazało się, że obydwu zakupionych przez niego urządzeń w kontenerze nie ma.

Jak zostało później uprawdopodobnione, musiały one zaginąć gdzieś w magazynie konsolidacyjnym w Hamburgu, albowiem zostały one dowiezione do Hamburga terminowo, bez braków i uszkodzeń. Najwyraźniej przeto przesyłka, mimo wystawienia na okoliczność jej przewozu konosamentu FIATA i wydania tego konosamentu załadowcy (polskiemu sprzedającemu), nigdy do kontenera zbiorczego załadowana nie została.

Jako że kupujący zapłacił za towar, którego nie otrzymał z powodu zaginięcia tego towaru podczas transportu, ubezpieczyciel cargo - czyli powód - dokonał na rzecz kupującego wypłaty odszkodowania z ubezpieczenia cargo i wystąpił do sądu kraju odbiorcy z roszczeniem regresowym przeciwko obu przewoźnikom – NVOCC i faktycznemu przewoźnikowi morskiemu. Tyle, że zgodnie z prawem kraju, w którym wytoczono powództwo, pozew doręczony został nie bezpośrednio do siedzib obu przewoźników, lecz ich agentom, mającym siedziby w kraju odbiorcy. Niestety agent spedytora – wystawcy konosamentu FIATA - nie pokusił się o poinformowanie swojego pryncypała o zawisłym sporze. Co więcej, korespondencja przedprocesowa, w tym wezwania do zapłaty, także kierowane były przez powoda na ręce „releasing agent", nie zaś do wystawcy konosamentu FIATA.

Wyrok

Rozpoznający spór sąd kraju odbiorcy uwzględnił powództwo w całości, ale tylko w odniesieniu do wystawcy konosamentu FIATA.

W pierwszej kolejności sąd uznał, iż w świetle prawa kraju odbiorcy odbiorca (bądź jego następca prawny) może dochodzić odszkodowania od przewoźnika nie tylko przed sądem, wynikającym z postanowień umowy przewozu[1], ale także przed sądem kraju, gdzie umowa przewozu miała być wykonana. Co więcej, sąd stwierdził, że w świetle tamtejszego prawa doręczenie pozwu agentowi przewoźnika (także przewoźnika umownego) odnosi skutek względem przewoźnika, nie zaś względem agenta. I to niezależnie od tego, czy ów przewoźnik został przez swego agenta powiadomiony o wytoczeniu przeciwko niemu powództwa, czy też nie[2]. Niezależnie także od faktu, że umowa agencyjna miała charakter jednorazowy i w dniu doręczenia pozwu agent nie pozostawał już w jakichkolwiek stosunkach umownych z polskim spedytorem – wystawcą FBL.

Sąd ustalił, że kontener, do którego załadowane miały zostać zakupione przez kupującego urządzenia, dotarł do portu przeznaczenia w stanie nienaruszonym, z nienaruszonymi plombami, a zatem, że do szkody nie mogło dojść w czasie przewozu morskiego.

Skądinąd trudno uznać tę konstatację za nieprawidłową.

1 znajdujących swe odzwierciedlenie w klauzulach konosamentowych, w tym w klauzuli jurysdykcyjnej nr 19 FIATA Bill of Lading

2 Brak powiadomienia w świetle prawa kraju, w którym proces się toczył, mógł co najwyżej skutkować odpowiedzialnością cywilnoprawną agenta względem mocodawcy – wystawcy FBL.

W związku z powyższym powództwo wytoczone przeciwko przewoźnikowi morskiemu zostało w całości oddalone.

Jeśli jednak chodzi o pierwszego z pozwanych, sąd uznał, iż jako przewoźnik umowny, który wystawił konosament FIATA także na odcinek podróży przed załadunkiem urządzeń do kontenera zbiorowego w Hamburgu, ponosi on odpowiedzialność za dostarczenie przesyłki, na którą opiewał FBL, do wskazanego w tym konosamencie miejsca (portu) przeznaczenia. Zasądził przeto sąd dochodzone na drodze regresu przez ubezpieczyciela cargo odszkodowanie od pozwanego polskiego spedytora, działającego jako NVOCC, który wystawił konosament FIATA z Gdyni do portu przeznaczenia w kraju arabskim.

Dwa ubezpieczenia cargo – dwa wypłacone odszkodowania

By sprawę dodatkowo skomplikować, trzeba także dodać, że z chwilą, gdy okazało się, iż towar nigdy nie opuścił Hamburga i nigdy nie był załadowany na statek, polski sprzedający, który, jak to zostało już wskazane wyżej, zawarł umowę sprzedaży na warunkach CFR port arabski INCOTERMS® 2000, zwrócił się do polskiego ubezpieczyciela cargo o wypłatę odszkodowania jako strona ponosząca ryzyko transportowe do momentu załadunku na statek[3]. Zgodnie bowiem z regułą CFR - Cost and Freight (... named destination port) – czyli Koszt i fracht (... określony port przeznaczenia) dostawa zostaje uznana za zrealizowaną w momencie załadunku[4] towaru na statek przewoźnika wskazanego przez sprzedającego, przy czym sprzedający nie ponosi kosztów ubezpieczenia towarów od momentu załadunku na statek w porcie nadania, które to koszty leżą po stronie kupującego, ale do owego momentu[5] to sprzedający posiada gestię ubezpieczeniową. Z gestii tej sprzedający skorzystał i także ubezpieczył towar od ryzyk transportowych. Polski ubezpieczyciel cargo uznał, że skoro towar nie został załadowany do kontenera, to nigdy nie przekroczył linii nadburcia. A zatem, zgodnie z bazą dostawy według reguły CFR port arabski INCOTERMS® 2000, ani ryzyka w towarze, ani tytuł do towaru, nie przeszły jeszcze w chwili zaginięcia tego towaru na kupującego. I wypłacił polskiemu sprzedającemu odszkodowanie z ubezpieczenia cargo. Mimo, że ów sprzedający otrzymał zapłatę za towar drogą akredytywy dokumentowej, prezentując konosament FIATA. Najwyraźniej jednak okoliczność ta nie była przedmiotem ustaleń polskiego ubezpieczyciela, który to ubezpieczyciel, wstąpiwszy w prawa ubezpieczonego sprzedającego po wypłacie mu odszkodowania, także zamierza dochodzić roszczeń regresowych od spedytora.

Stan faktyczny a domniemanie wynikające z wystawienia FBL

I tym sposobem spedytor – wystawca FBL ma „na głowie" dwa procesy z ubezpieczycielami cargo, natomiast obie strony kontraktu handlowego, zarówno sprzedający, jak i kupujący, są zaspokojone, przy czym sprzedający w istocie dwukrotnie, gdyż otrzymał zapłatę za towar. Ale nie w tym rzecz. Rzecz w tym, że Gdynia jest portem[6].

W pierwszej kolejności wskazać wypada, że to rodzaj transportu, który będzie zastosowany celem dostarczenia towaru do kupującego, winien określić bazę dostawy, a nie odwrotnie. Strony kontraktu handlowego winny bowiem już z góry przewidzieć, w jaki sposób towar będzie przetransportowany, a jeśli same nie są w stanie tego ustalić, winny – jeszcze w fazie negocjacji – poradzić się fachowca – czyli spedytora. No cóż, to teoria. Praktyka zaś jest taka, że najpierw zawierany jest kontrakt, dopiero później sprzedający zastanawia się, jakby tu najtaniej dostarczyć towar kupującemu (lub odwrotnie – jakby tu najtaniej sprowadzić towar, jeśli gestia transportowa spoczywa na kupującym). No i czasem okazuje się, że umówiona pomiędzy stronami baza dostawy za nic nie pasuje do najtańszego rodzaju transportu. Tak jak w tym przypadku. Skoro towar przewieziony miał być do europejskiego portu załadunku transportem drogowym, zaś jednym z dokumentów, uprawniających sprzedającego do otrzymania zapłaty, miał być konosament FIATA, prawidłowa baza dostawy dla tego kontraktu to CPT - Carriage Paid To (... named destination port) – Przewoźne opłacone do (... określonego miejsca przeznaczenia). Jest to odpowiednik CFR w transporcie innym niż morski[7], jak najbardziej do zastosowania w transporcie multimodalnym. Tyle, że skoro strony umowy sprzedaży już umówiły się o CFR port arabski INCOTERMS® 2000, co pozostało spedytorowi? Wystawić konosament FIATA od Hamburga. Co prawda w takim przypadku jego zleceniodawca zapewne byłby bardzo niezadowolony, gdyż opóźniłoby to moment otrzymania przez niego zapłaty ceny, ale wówczas prawdopodobnie cały ten galimatias prawno – ubezpieczeniowy by nie zaistniał, a odpowiedzialność cywilna polskiego spedytora jako NVOCC nie byłaby w ogóle zaangażowana.

Feralny konosament FIATA, mimo że wadliwie wystawiony od Gdyni, która przecież ani nie była portem załadunku, ani miejscem przekazania przesyłki przewoźnikowi drogowemu, nie był dotknięty skutkiem nieważności. Wręcz odwrotnie - zrodził określone skutki prawne w postaci swoistej fikcji prawnej, że to Gdynia, a nie Hamburg, była owym europejskim portem załadunku, o który strony się umówiły i o którym stanowiła akredytywa. Że to w Gdyni doszło do umownego „załadunku na statek", choć w rzeczywistości było inaczej. A zatem sprzedający nigdy nie powinien był otrzymać odszkodowania z ubezpieczenia cargo od polskiego ubezpieczyciela.

Warto też zastanowić się, co by było, gdyby do szkody doszło podczas przewozu drogowego z Polski do Niemiec, przy założeniu, że konosament FIATA wystawiony byłby tak samo, jak w stanie faktycznym – czyli od Gdyni. W takim przypadku oczywiście ponosiłby polski spedytor – wystawca FBL, odpowiedzialność za zaistniałą szkodę, tyle że bez możliwości regresu do przewoźnika drogowego, albowiem, jak to zostało wskazane na wstępie, transport drogowy zorganizowany był we własnym zakresie przez sprzedającego.

A zatem pomiędzy przewoźnikiem drogowym a spedytorem NVOCC brak było jakiejkolwiek więzi umownej.

Wyżej opisany przypadek nie oznacza, że nie należy wystawiać konosamentów FIATA. Wręcz odwrotnie, jak najbardziej należy, ale nie bezmyślnie i bez zastanowienia, lecz z pełną świadomością płynących z tego faktu konsekwencji prawnych. (B.J.)

3 - według reguł Incoterms®2010; w myśl reguł Incoterms®2000 – od przejścia przez linię nadburcia.

4 jak wyżej.

5 Czyli do załadunku na statek w porcie nadania

6 a przecież od momentu załadunku na statek w porcie nadania ryzyka w towarze i tytuł do towaru przechodzi na kupującego zgodnie z zastosowaną przez strony bazą dostawy.

7 i wodny śródlądowy

Releasing agent – spedytor czy agent przewoźnika

Opłaty za wydanie przesyłki

Niejednokrotnie zdarza się, iż działający w charakterze „releasing agent" spedytorzy, wydający przesyłkę, która nadeszła za konosamentem FIATA bądź innym konosamentem NVOCC, stosują praktykę pobierania od odbiorców opłat z tytułu zwalniania przez nich przesyłek. Jako że wydanie przesyłki odbiorcy jest obowiązkiem przewoźnika, także i umownego (NVOCC), należy w pierwszej kolejności odpowiedzieć sobie na pytanie, czy pobieranie przedmiotowych opłat uznać można za prawnie uzasadnione.

Trzeba podkreślić, iż skoro „zleceniodawcą" spedytora działającego jako „releasing agent" jest wystawca konosamentu FIATA (lub innego konosamentu NVOCC), który poleca mu odebrać przesyłkę od przewoźnika morskiego i wydać ją określonemu w konosamencie FIATA odbiorcy, tylko i wyłącznie ów NVOCC zobowiązany jest do zapłaty wynagrodzenia swemu agentowi. Gdyby odbiorca miał ponosić koszt wydania przesyłki, musiałoby to wprost wynikać z konosamentu. W braku takowych zapisów, jeśli odbiorca dobrowolnie nie dokona zapłaty wynagrodzenia spedytora działającego jako „releasing agent", należnego mu z tytułu wydania przesyłki, odpowiedzialność z tego tytułu spoczywa na zleceniodawcy owego „releasing agent" (czyli na NVOCC). W myśl bowiem przepisu art. 391 kodeksu cywilnego - jeżeli w umowie zastrzeżono, że osoba trzecia zaciągnie określone zobowiązanie albo spełni określone świadczenie, ten, kto takie przyrzeczenie uczynił, odpowiedzialny jest za szkodę, którą druga strona ponosi przez to, że osoba trzecia odmawia zaciągnięcia zobowiązania albo nie spełnia świadczenia. Może jednak zwolnić się od obowiązku naprawienia szkody spełniając przyrzeczone świadczenie, chyba, że sprzeciwia się to umowie lub właściwości świadczenia.

Klauzule konosamentów NVOCC mogą wszak – jak to już zostało wyżej zasygnalizowane - stanowić, iż czynność wydania przesyłki na rzecz odbiorcy podlega opłacie, płatnej na rzecz spedytora (pełniącego rolę „releasing agent") wydającego przesyłkę, która za owym konosamentem nadeszła. Wówczas odbiorca będzie z mocy samych klauzul konosamentowych, bez konieczności uciekania się do przepisów prawa, zobowiązany do zapłaty spornych opłat. Jeśli bowiem konosament przewiduje prawo przewoźnika do żądania od odbiorcy uiszczenia opłat z tytułu wydania przesyłki, przez samo przystąpienie do odbioru odbiorca staje się odpowiedzialny za zapłatę tychże opłat.

Nie powinno budzić wątpliwości, iż obowiązkiem każdego przewoźnika, czy to faktycznego, czy to umownego, bez względu na rodzaj przewozu, jest nie tylko sam przewóz przesyłki, ale też postawienie jej do dyspozycji odbiorcy – czyli wydanie przesyłki. Nie ma przy tym znaczenia dla oceny czynności owego „wydania", kto dokonuje rozładunku środka transportu, albowiem opłaty z tytułu wydania przesyłki nakładane są nie za rozładunek środka transportu, lecz za samo „zwolnienie" przesyłki na rzecz odbiorcy.

Można przy tym wyróżnić dwie sytuacje wydania przesyłki przewiezionej na podstawie konosamentu FIATA (lub innego tego typu konosamentu).

1) gdy przesyłka wydawana jest przez wystawcę konosamentu, np. via jego oddział posadowiony w miejscu wydania przesyłki (ale już nie przez spółkę – córkę względnie agenta spedytora – wystawcy),
2) gdy przesyłka wydawana jest przez odrębny od wystawcy podmiot - agenta spedytora – wystawcy.

Przewoźnicy umowni – NVOCC – mają, analogicznie jak przewoźnicy faktyczni, obowiązek wydania przesyłki odbiorcy, jeżeli wszelkie należności związane z przewozem zostały uiszczone lub mają być uiszczone zgodnie z umową. Żądanie dodatkowych opłat, nie ujętych w umowie, za sam fakt wydania przesyłki przez przewoźnika umownego, nie znajduje zatem *ex lege* żadnych podstaw prawnych.

Jeśli jednak zaaprobowana oferta przewoźnika umownego opiewa na takie opłaty – są one wyraźnie w takiej ofercie wskazane bądź treść oferty (albo samego konosamentu) odsyła do taryfy przewoźnika, z którą strony mogły się zapoznać przez zawarciem umowy i która zawiera uregulowania w zakresie przedmiotowych opłat za wydanie (a jeśli do taryfy odsyła konosament, to strony winny móc się zapoznać przed zawarciem umowy także i z treścią klauzul konosamentowych – art. 384 i nast. kodeksu cywilnego), pobieranie dodatkowych opłat, ujętych w umowie przewozu, za wydanie przesyłki przez przewoźnika umownego (spedytora – wystawcę konosamentu, z mocy którego ów spedytor staje się przewoźnikiem umownym), znajduje oparcie w przepisach prawa.

Spedytor w podwójnej roli

Z konstrukcją „releasing agent" spotykamy się wszak nie tylko wówczas, gdy na odrębne zlecenie, udzielone przez zagranicznego spedytora, działającego jako NVOCC, spedytor z kraju odbiorcy zobowiązany jest wydać przesyłkę temuż odbiorcy, najczęściej po przedłożeniu przez tegoż odbiorcę oryginału konosamentu FIATA bądź innego tego typu konosamentu, przy czym ów spedytor działający jako „releasing agent" nie pozostaje z owym odbiorcą w żadnym stosunku umownym.

Zdarza się bowiem często, iż polski spedytor, działający na zlecenie polskiego importera, który zakupił towar od zagranicznego sprzedającego na przykład z zastosowaniem reguł FOB czy FAS INCOTERMS 2010®, posługuje się agentem, działającym w kraju eksportera, by ów agent zawarł umowę przewozu z przewoźnikiem morskim. Jednocześnie ów agent wystawia swój konosament NVOCC albo konosament FIATA, czyniąc polskiego spedytora swym „releasing agent". Dochodzi w tym momencie do swoistego „sprzężenia zwrotnego", albowiem zagraniczny agent polskiego spedytora jest jego podwykonawcą w zakresie obowiązku wysłania przesyłki, a jednocześnie tenże sam agent staje się dla polskiego spedytora zleceniodawcą w zakresie obowiązku wydania przesyłki odbiorcy. Powstaje pytanie, co w przypadku, jeśli zagraniczny eksporter – „załadowca" z konosamentu NVOCC – zechce uzależnić wydanie oryginałów tych konosamentów odbiorcy od na przykład otrzymania zapłaty za towar.

Nie można zapominać, co było genezą powstania wszystkich owych skomplikowanych powiązań. Oczywiście kontrakt handlowy, ale też zlecenie spedycyjne,

udzielone polskiemu spedytorowi przez polskiego odbiorcę. To w wykonaniu tegoż właśnie zlecenia spedycyjnego polski spedytor posłużył się swych zagranicznym (np. dalekowschodnim) agentem, celem zawarcia umowy przewozu morskiego. Także w wykonaniu owego zlecenia spedycyjnego na polskim spedytorze spoczywa obowiązek odbioru przesyłki od przewoźnika morskiego i wydania (dostarczenia) jej swemu zleceniodawcy, będącemu jednocześnie odbiorcą z konosamentu spedytorskiego.

Co zatem w przypadku, jeśli zleceniodawca – importer, mimo nieposiadania oryginału konosamentu spedytorskiego, zażąda wydania mu przesyłki przez polskiego spedytora zgodnie z treścią zawartej z nim umowy spedycji, a ów spedytor nie będzie mógł tego uczynić, albowiem sprawować będzie jednocześnie rolę „releasing agent" względem zagranicznego wystawcy konosamentu spedytorskiego (FBL lub podobnego)? Nie ma na to pytanie dobrej odpowiedzi, albowiem od razu widać, że po stronie polskiego spedytora mamy do czynienia ze sprzecznością interesów.

Trzeba wszak stwierdzić, że jeżeli z zawartej przez spedytora z importerem umowy spedycji nie będzie wynikać, iż oprócz konosamentu armatorskiego wystawiony ma być także konosament spedytorski (FIATA lub podobny), okoliczność, że zleceniodawca spedytora nie będzie się legitymował oryginałem tego ostatniego, z całą pewnością nie będzie mogła stanowić przeszkody do wydania odbiorcy – zleceniodawcy spedytora – przesyłki, o ile jej odbiór od przewoźnika morskiego (faktycznego) nastąpił bądź nie ma przeszkód, by nastąpił.

Jeśli przeto spedytor odmówi wydania przesyłki twierdząc, iż jego klient nie przedłożył oryginału konosamentu spedytorskiego, ponosić będzie odpowiedzialność z tytułu niewykonania umowy spedycji. To spedytor miał przecież obowiązek zawarcia umowy przewozu morskiego z przewoźnikiem morskim, a zatem to w ręku spedytora jako załadowcy winny znaleźć się oryginały konosamentu[1]. Zgodnie bowiem z art. 1 a) Konwencji Międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. wraz z protokołem dodatkowym sporządzonym w Brukseli dnia 23 lutego 1968 r. oraz protokołem dodatkowym sporządzonym w Brukseli dnia 21 grudnia 1979 r., zwanej łącznie Regułami Haga – Visby, drugą, obok przewoźnika morskiego, stronę umowy przewozu nazywa się załadowcą. Załadowcą jest zatem ten, kto zawarł umowę przewozu morskiego, a nie ten, kto fizycznie dostarczył towar na statek, niezależnie od brzmienia konosamentu w tej mierze.

Z drugiej zaś strony, jeśli spedytor zobowiąże się względem NVOCC (zagranicznego agenta, którym posłużył się celem zawarcia umowy przewozu z przewoźnikiem morskim), iż jako „releasing agent" nie wyda przesyłki odbiorcy bez prezentacji oryginałów konosamentu spedytorskiego, niedopełnienie tego obowiązku spowoduje jego odpowiedzialność względem owego agenta, który w danym przypadku jest także – jako NVOCC czyli przewoźnik umowny - mocodawcą swego agenta[2] czyli polskiego spedytora.

Wygląda więc na to, że z której by strony nie spojrzeć, odpowiedzialność spedytora i tak będzie mogła być zaangażowana. By tego uniknąć, warto w umowie spedycji[3] przewidzieć wystawienie konosamentu spedytorskiego oraz związany z tym obowiązek odbiorcy przedłożenia oryginałów tegoż konosamentu celem wydania mu przesyłki. (B.J.)

1 Niezależnie od tego, czy spedytor posłużyłby się NVOCC, czy też zawarł umowę przewozu morskiego bezpośrednio z faktycznym przewoźnikiem morskim. Praktyka jest wszak zgoła odmienna. Jednakże w świetle prawa chińskiego sprzedający na bazie FOB, mimo, że nie jest stroną umowy przewozu, a jedynie „faktycznym załadowcą", jest uprawniony ex lege do otrzymania oryginałów dokumentów przewozowych.

2 „releasing agent" czyli agenta wydającego

3 w stałych klauzulach w formularzu zlecenia spedycyjnego bądź w warunkach oferty, która przecież, łącznie ze zleceniem spedycyjnym, składa się na treść umowy spedycji

FIATA FCR – przed użyciem przeczytaj !

Zebranie różnych towarów przez spedytora w celu ich wysyłki, np. ładunku o charakterze „project cargo" (różnego rodzaju dobra inwestycyjne) bądź w celu skonsolidowania, wymaga zgromadzenia wielu elementów takiej przesyłki. Pierwszy towar (jego partię) spedytor może otrzymać na długo przed datą wysyłki. Eksporter natomiast może być zobligowany do zapłaty dostawcy (producentowi) z chwilą odebrania od niego towaru przez spedytora. Z kolei eksporter może zawarować sobie prawo do płatności za towar, należnej od zagranicznego kupującego, również z chwilą oddania towaru w pieczę spedytorowi. Zarówno zatem dostawca, jak i zagraniczny kupujący, mogą życzyć sobie przedstawienia dowodu, że towar został przekazany spedytorowi w celu finalnej wysyłki. Dowodem takim jest FIATA FCR, czyli spedytorskie zaświadczenie przyjęcia towaru. FIATA FCR jest dokumentem wystawianym przez spedytora, w którym spedytor potwierdza, że przejął ściśle w dokumencie określoną przesyłkę z nieodwołalnym zleceniem jego dostarczenia wymienionemu w FIATA FCR odbiorcy lub postawieniem go do jego dyspozycji. To nieodwołalne zlecenie może być anulowane jedynie wówczas, gdy spedytorowi - wystawcy FIATA FCR zwrócony zostanie oryginał FIATA FCR oraz pod warunkiem, że jest on jeszcze w stanie uwzględnić zmienione instrukcje i dokonać zmiany umowy przewozu. FIATA FCR stanowi narzędzie pomocne w wykonaniu przez sprzedającego umowy sprzedaży towaru, zawartej z kupującym. Z chwilą przekazania przez sprzedającego FIATA FCR kupującemu, ten pierwszy traci możliwość dysponowania towarem. Korzyści posługiwania się FIATA FCR są obustronne. Przede wszystkim wszak to sprzedający będzie uprawniony do otrzymania zapłaty za sprzedany towar niezwłocznie po przekazaniu towaru spedytorowi i przekazaniu kupującemu dokumentu FIATA FCR. Kupujący towar ma zaś pewność,

że z chwilą wejścia w posiadanie FIATA FCR nieodwołalnie nabywa prawo dysponowania towarem, a sprzedający traci prawo do dokonania zmiany udzielonych w tym względzie instrukcji.

FIATA FCR stosuje się głównie w przypadkach kontraktów na warunkach ex works, gdy importer chce ukryć przed eksporterem osobę finalnego odbiorcy towaru, jak również wówczas, gdy przed dalszą sprzedażą towaru importer zamierza dokonać jego przepakowania, konfekcjonowania, przechowania lub innych czynności w zakresie jego uszlachetnienia.

FIATA FCR jest dokumentem niezbywalnym, co oznacza, że prawa z niego wynikające nie mogą być przenoszone na osobę trzecią w drodze indosu, ponieważ wydanie towaru nie jest uzależnione od przedłożenia tegoż dokumentu. Wystawiany jest jedynie w oryginale i jeśli wymagane są dalsze kopie tego dokumentu, muszą być one oznakowane "copy non-negotiable".

Wystawiając dokument FIATA FCR spedytor powinien upewnić się, że on, względnie przez niego upoważniony agent czy przedstawiciel rzeczywiście przyjął określony towar, towar jest w zewnętrznym stanie dobrym, dane wymienione w dokumencie FIATA FCR są zgodne z otrzymanymi instrukcjami informacjami, warunki dokumentów przewozowych nie są sprzeczne do zobowiązań wynikających z FIATA FCR. Dlatego też nie do pomyślenia jest, by spedytor podjął się wystawienia FIATA FCR, nie wykonując jednocześnie czynności związanych z wysyłką towaru.

Jedynym w Polsce podmiotem, uprawnionym do drukowania i odpłatnej dystrybucji dokumentu FIATA FCR, jest Polska Izba Spedycji i Logistyki, a jedynymi uprawnionymi do wystawiania FIATA FCR są członkowie PISiL, którzy należycie wypełniają swe obowiązki członkowskie, w tym w szczególności terminowo opłacają składki członkowskie.

Na rewersie FIATA FCR wydrukowane są najnowsze Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne, które przez to stają się elementem umowy – warunkami, z zastosowaniem których spedytor zobowiązany jest wykonać swe obowiązku płynące z faktu wystawienia FIATA FCR.

Przy wystawianiu dokumentu FIATA FCR należy bezwzględnie przestrzegać instrukcji PISiL w zakresie sposobu i zasad wystawiania FIATA FCR. I tak w rubryce 1 wpisuje się nazwę i adres zleceniodawcy, względnie eksportera/sprzedającego, w rubryce 2 - numer operacji spedycyjnej lub inny numer identyfikacyjny spedytora wysławiającego FIATA FCR, w rubryce 3 - nazwę i adres firmy odbiorcy towaru, w rubryce 4 - nazwę i adres spedytora wystawiającego FIATA FCR, zaś w rubryce 5 - dane dotyczące przejętego przez spedytora towaru, z wyszczególnieniem jego oznakowania, ilości i rodzaju opakowania, opisu samego towaru, jego wagi i ewentualnie wymiarów. Dane te muszą być zgodne ze stanem faktycznym, gdyż poprzez wystawienie FIATA FCR spedytor poświadcza, iż przejął towar wymieniony w tymże dokumencie w zewnętrznym, widocznym dobrym stanie i w takim stanie zobowiązany jest go wydać wymienionemu odbiorcy. Rubryka 6 służy do tego, by oznaczyć, czy towar należy postawić do dyspozycji odbiorcy (zakreślić kwadracik "at the disposal of the consignee"), czy też dostarczyć go do odbiorcy (zakreślić kwadracik "to be forwarded to the consignee"). Rubryki 7 i 8 służą do wskazania miejsca i daty wystawienia dokumentu oraz zaopatrzenia go w pieczęć i podpis uprawnionej do tego osoby. Członkowie PISiL wystawiający FIATA FCR zobowiązani są do sporządzenia listy osób upoważnionych do podpisywania tego dokumentu.

Ograniczenia stosowania FIATA FCR

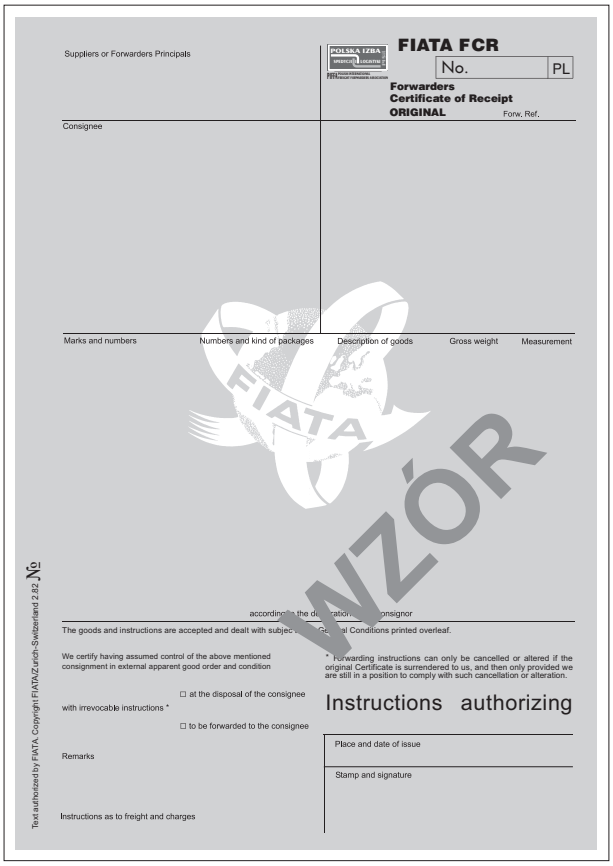
W roku 2001 organizacja FIATA wprowadziła zakaz wystawiania i stosowania FIATA FCR do przesyłek stali (dokument PRESIDENT Doc. 40/099 z 10 grudnia 2001 r.). Stało się tak z powodu zaistnienia przypadków niewłaściwego używania, nadużywania, czy wręcz aktów przestępczych w związku z używaniem FIATA FCR w handlu stalą na terytorium niektórych krajów Europy. Z uwagi na renomę FIATA i opracowanych przez tę organizację dokumentów, zakaz stosowania FIATA FCR do przesyłek stali stał się konieczny. Wskazać przy tym wypada, że FIATA nie sprecyzowała, czy zakaz obejmuje li tylko przesyłki stali w stanie nieprzetworzonym, czy też także przesyłki produktów stalowych. Należy przeto, dokonując wykładni celowościowej przedmiotowej decyzji, stwierdzić, iż w zakaz dotyczy stosowania FIATA FCR w handlu stalą – czyli stalą jako taką, względnie maszynami i urządzeniami mającymi postać złomu stalowego, a zatem nie przeznaczonymi do używania jako owe maszyny czy urządzenia, a przeznaczonymi do np. przetopu itd. Okoliczność, że jakieś urządzenie zawiera elementy stalowe, nie przesądza o zakazie wystawienia FIATA FCR na takie urządzenie, o ile obrót tymże urządzeniem nie sprowadza się do obrotu stalą (czyli że dla kupującego nie przeznaczenie urządzenia jest istotne, a materiał, z którego je wytworzono). Mimo upływu wielu lat od jego wprowadzenia zakaz ten ciągle obowiązuje, a przestrzeganie tegoż zakazu jest monitorowane przez organizację FIATA.

Zakaz posługiwania się logo FIATA w dokumentach FCR innych niż FIATA FCR

Zważywszy na to, że PISiL jest członkiem FIATA, wszyscy członkowie PISiL winni w zakresie zasad używania dokumentów FIATA stosować się do wymogów i reguł, nałożonych przez FIATA w drodze uchwał organów tej organizacji. Wskazać przeto należy, iż umieszczanie logo FIATA na innych dokumentach, wystawianych w związku z transportem towarów, nie będących dokumentami FIATA, jest zakazane. Niezależnie od tego, czy dany przedsiębiorca spedycyjny – członek PISiL – jest także indywidualnym członkiem FIATA, czy nie. Zgodnie bowiem z postanowieniami Statutu[1] FIATA dozwolone jest posługiwanie się przez członków indywidualnych logo FIATA, ale li tylko w celach informacyjnych – na papierze listowym, w materiałach reklamowych itd. Bezwzględnie zakazane jest zaś używanie logo FIATA na wszelakich dokumentach transportowych[2]. W kontekście zakazu stosowania FIATA FCR perspektywa wystawienia „własnego" FCR, nie będącego FIATA FCR, ale sprawiającego takie wrażenie wskutek umieszczenia logo FIATA na owym dokumencie wydaje się być może kusząca, niemniej jednak zdawać sobie należy sprawę, iż wystawca takiego quasi-FIATA FCR naraża się nie tylko na odpowiedzialność dyscyplinarną w ramach PISiL, ale i na ewentualność podniesienia przez FIATA roszczeń odszkodowawczych, wynikających z bezprawnego użycia logo FIATA, w dodatku w celach przez FIATA zakazanych. (B.J.)

1 "4.4.3 An Individual Member may at his own choice, display the FIATA logo on his stationary, printed materials and advertising. However, it shall under no circumstances display the FIATA logo on any transportation document of whatsoever description."

2 Za wyjątkiem oczywiście tych dokumentów transportowych, które zostały opracowane przez samą organizację FIATA.



FIATA FCR

No. PL

Forwarders Certificate of Receipt ORIGINAL

Forw. Ref.

Suppliers or Forwarders Principals

Consignee

Marks and numbers | Numbers and kind of packages | Description of goods | Gross weight | Measurement

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to General Conditions printed overleaf.

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 instructions *

☐ to be forwarded to the consignee

* Forwarding instructions can only be cancelled or altered if the original Certificate is surrendered to us, and then only provided we are still in a position to comply with such cancellation or alteration.

Instructions authorizing

Remarks

Place and date of issue

Stamp and signature

Instructions as to freight and charges

Text authorized by FIATA. Copyright FIATA/Zurich-Switzerland 2.82 №

WZÓR

Issued by Polish International Freight Forwarders Association

POLISH GENERAL FORWARDING RULES 2010

(translation only - without prejudice)

WZÓR

FIATA FCT A INNE DOKUMENTY FIATA – PODOBIEŃSTWA I RÓŻNICE

FIATA FCT - FORWARDERS CERTIFICATE OF TRANSPORT

FIATA FCT - czyli spedytorskie zaświadczenie transportowe, w założeniu miało zastąpić stosowane przez spedytorów tzw. house bills of lading, czyli konosamenty spedytorskie. Nie cieszyły się one bowiem uznaniem banków przy płatności za pomocą akredytywy dokumentowej. Dokument FIATA FCT jest podobny do FIATA FCR o tyle, że spedytor, poprzez wystawienie FIATA FCT, poświadcza przyjęcie przesyłki w swoją pieczę. Występują jednak zasadnicze różnice pomiędzy tymi dokumentami.

Podstawowa różnica wynika z faktu, że FIATA FCT jest dokumentem zbywalnym, a FIATA FCR nie. Zbywalność oznacza, że FIATA FCT jest dokumentem, z którego wynika prawo do przesyłki, a zatem w celu odbioru przesyłki powinien on być przedstawiony przez osobę uprawnioną w miejscu przeznaczenia. Spedytor, wystawiający FIATA FCT, zobowiązuje się do dostawy przesyłki określonemu odbiorcy, w określonym miejscu przeznaczenia. Spedytor w tym celu winien ustanowić agenta w miejscu przeznaczenia, do którego to agenta odbiorca winien zgłosić się w celu odbioru przesyłki.

Podstawowa różnica pomiędzy FIATA FCT i FBL wynika z tego, że w FIATA FCT spedytor wprost oświadcza, iż **nie działa** jako przewoźnik. Poprzez wystawienie FIATA FCT spedytor potwierdza, że ma upoważnienie do zawarcia umowy przewozu z wybranym przewoźnikiem, na zwykłych warunkach, stosowanych przez tego przewoźnika. Spedytor w żaden sposób nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za nienależyte wykonanie bądź niewykonanie umowy przewozu.

Wystawca FIATA FCT nie jest więc ani przewoźnikiem faktycznym, ani umownym, lecz spedytorem. W celu umożliwienia posiadaczowi FIATA FCT bezpośredniego dochodzenia roszczeń od przewoźnika, spedytor winien przenieść na niego swe prawa, wynikające z umowy przewozu. W pozostałym zakresie FIATA FCT praktycznie stanowić będzie substytut FBL. Może być użyteczny dla tych spedytorów, którzy np. z braku pokrycia polisowego nie wystawiają FBL, bądź też – w przy-

padku wysyłek na rynek amerykański – musieliby dostosować się do wymogów FMC, które nakładają obowiązek składania w FMC gwarancji (bond) przez przedsiębiorców, działających jako NVOCC.

Wystawiając FIATA FCT spedytor powinien więc upewnić się, czy wymieniona w dokumencie przesyłka została przez niego, lub jego agenta przejęta i znajduje się w wyłącznej jego dyspozycji, towar jest w widocznej dobrej kondycji (apparent good order and condition), dane zamieszczone w FIATA FCT odpowiadają instrukcji otrzymanej od zleceniodawcy, dane wystawionego przez przewoźnika – podwykonawcę spedytora - dokumentu przewozowego są zgodne z zobowiązaniami wynikającymi z FIATA FCT, sprawa ubezpieczenia transportowego towaru została ustalona, wyjaśniona została kwestia ilości oryginałów FIATA FCT.

FIATA FCT jest dokumentem zbywalnym, gdyż wydanie przesyłki może nastąpić jedynie po okazaniu oryginalnego dokumentu należycie indosowanego. Należy przy tym zaznaczyć, że prawa wynikające z tego dokumentu przenoszone mogą być na osobę trzecią poprzez indos, jeśli FIATA FCT wystawiony jest "na zlecenie" (to the order of...").

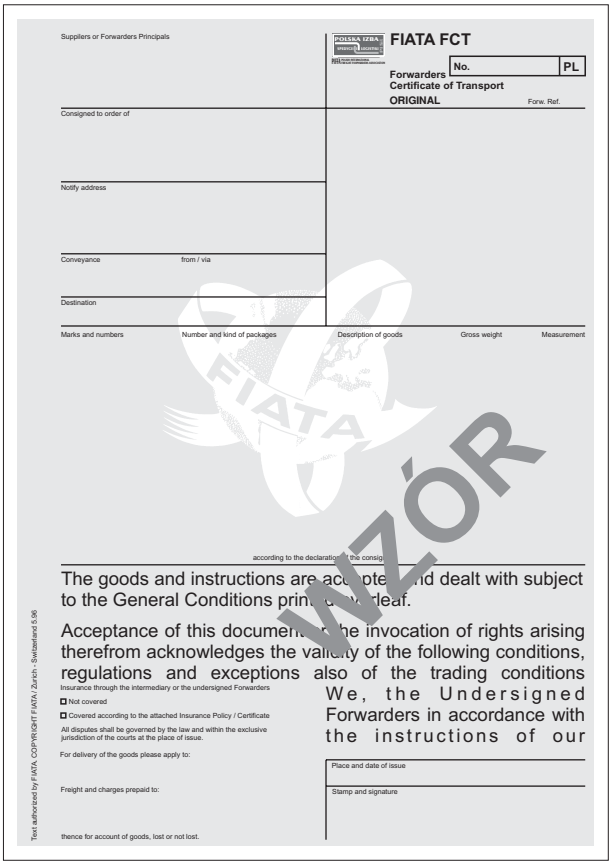
Jak z powyższego wynika, FIATA FCT doskonale nadaje się przy tzw. drobnicy zbiorowej, gdzie szereg drobnych przesyłek gromadzi się i przewozi za jednym listem przewozowym lub innym dokumentem transportowym, np. konosamentem. Warunkiem jednak stosowania tego dokumentu przy płatnościach, w szczególności za pomocą akredytywy, jest wymienienie go w postanowieniach akredytywy jako dokumentu uprawniającego do realizacji płatności. Dalszy warunek to posiadanie przez spedytora wystawiającego FIATA FCT agenta lub korespondenta, który w jego imieniu mógłby przesyłkę w kraju przeznaczenia przejąć i wydać ją wskazanemu w FIATA FCT odbiorcy.

A zatem FIATA FCT różni się od FIATA FCR tym, iż jest dokumentem zbywalnym, a od FBL tym, że wystawiając go spedytor podkreśla, iż działa wyłącznie jako spedytor, w odróżnieniu od FBL wystawianego przez spedytora działającego jako przewoźnik umowny.

Stosowanie tego dokumentu pozostaje z korzyścią eksportera, który dzięki temu zyskuje możliwość szybkiej, bo niezwłocznie po przejęciu przesyłki przez spedytora, realizacji płatności za towar, pod warunkiem, że dokument ten został w warunkach płatności wymieniony. Dla importera zaś korzyść polega na tym, iż FIATA FCT może być zbywany przez indos. Zyskuje przeto importer swobodę w dysponowaniu zakupionym towarem znacznie wcześniej niż z chwilą odbioru towaru.

FIATA FCT są do dyspozycji członków PISiL przy spełnieniu warunków zawartych w wydanej przez PISiL stosownej instrukcji oraz przedłożeniu zobowiązania o wymaganej przez FIATA treści. FIATA FCT mogą być przeto odpłatnie wydawane członkom PISiL za pokwitowaniem przez osoby upoważnione do odbioru dokumentów, po podpisaniu przez członka stosownego zobowiązania, a także tylko wówczas, gdy dany członek PISiL należycie wypełnia swe obowiązki członkowskie, to jest w szczególności terminowo płaci należne składki.

Wskazać też należy, iż formularze FIATA FCT używane jako kopie winny być bezwzględnie oznakowane jako „copy non-negotiable", gdyż w przeciwnym wypadku mogłyby być wykorzystane jako oryginały do nieuprawnionego dysponowania towarem. Do podpisywania FIATA FCT powinni być upoważnieni na piśmie doświadczeni pracownicy, znający prawne i praktyczne aspekty funkcjonowania tego dokumentu. (B.J.)



Suppliers or Forwarders Principals

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI

FIATA FCT

Forwarders Certificate of Transport
ORIGINAL

No. PL

Forw. Ref.

Consigned to order of

Notify address

Conveyance from / via

Destination

Marks and numbers | Number and kind of packages | Description of goods | Gross weight | Measurement

according to the declaration of the consig

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the General Conditions printed overleaf.

Acceptance of this document or the invocation of rights arising therefrom acknowledges the validity of the following conditions, regulations and exceptions also of the trading conditions

Insurance through the intermediary or the undersigned Forwarders

☐ Not covered

☐ Covered according to the attached Insurance Policy / Certificate

All disputes shall be governed by the law and within the exclusive jurisdiction of the courts at the place of issue.

We, the Undersigned Forwarders in accordance with the instructions of our

For delivery of the goods please apply to:

Freight and charges prepaid to:

thence for account of goods, lost or not lost.

Place and date of issue

Stamp and signature

Text authorized by FIATA. COPYRIGHT FIATA / Zurich - Switzerland 5.96

WZÓR

POLISH GENERAL FORWARDING RULES

I. GENERAL

§ 1

The Polish General Forwarding Rules apply to the relationship between the Freight Forwarder and his Customer.

§ 2

1. Freight Forwarder in the meaning of these Rules is a Person who professionally, against remuneration, in his own name but on account of the Customer undertakes to forward or to receive goods and to perform other activities connected with the forwarding of goods and their carriage.
2. The Freight Forwarder can also act on behalf of his Customer.

§ 3

The Freight Forwarder is obliged to perform his services with due diligence, in accordance with the interests of his Customer.

§ 4

1. The Freight Forwarder is entitled to entrust the performance of particular operations to Third Parties, professionally providing such services and chosen by him with due diligence.
2. The Freight Forwarder can perform the carriage himself. In such case he simultaneously has the rights and duties of a Carrier.
3. The Freight Forwarder can perform the services of a customs agent if he has the required authorization.

§ 5

The provisions of these Rules do not apply to the forwarding of money, securities, documents, jewellery and other valuables.

II. ORDERS, OFFERS AND INFORMATION

§ 6

The Forwarding Contract is considered to be concluded upon receipt of the order by the Freight Forwarder unless he informs the Customer without delay about the refusal of its acceptance. An order delivered by fax, telex, telephone or verbally requires a written confirmation without any delay.

§ 7

The order should indicate the scope of services ordered, the kind and properties of the goods, marks and numbers of the individual packages, number of pieces, weight, dimensions, cubic measurements and any other particulars and documents necessary for it's proper execution.

§ 8

The Customer is obliged to ensure that the order is correct and complete. The Customer is liable to the Freight Forwarder and Third Parties for any consequences resulting from inaccurate, incomplete or incorrect data, also with regard to the warrants of the Persons placing the order, and particulars contained in documents, correspondence or indicated on the goods (e.g. weight, dimensions and properties) as well as from defective packing of the goods etc., even if the inaccuracy, incompleteness or incorrectness occurred without his fault.
The Customer is also liable for non-execution or faulty execution of the instructions and recommendations of the Freight Forwarder.

§ 9

The Freight Forwarder has the right to verify the genuineness of the signatures and the power of the signatories to sign orders, notices, transfers, assignments and other documents.

§ 10

The Freight Forwarder shall not be liable for the consequences of errors and misunderstandings resulting from orders received verbally or by telephone. The Freight Forwarder shall not be liable for the consequences of supplementary instructions provided by the Customer directly to Persons not entitled to act on behalf of the Freight Forwarder.

§ 11

In case of forwarding dangerous goods the Customer should, in due time, inform the Freight Forwarder of his intention to forward such goods, indicating their properties, degree and nature of danger and their classification in accordance with the regulations being in force for the particular mode of transportation.

§ 12

In case of cancellation of the order without the fault of the Freight Forwarder he shall be entitled to appropriate remuneration for services already performed and to reimbursement of expenses and/or losses incurred.

III. BASIC SCOPE OF SERVICES OF THE FREIGHT FORWARDER

§ 13

The Freight Forwarder shall send to the address of the Customer, or Persons indicated by him, a notice of arrival or despatch of the goods, as required by the Customer, in such a way that the addressee receives the notice in due time. The Freight Forwarder shall inform of any alterations in the time-tables of the means of transport requested in the order. Unless otherwise instructed, the Freight Forwarder notifies and informs, the Customer, by telephone, fax, telegraph, telex or mail at his own discretion.

§ 14

At the request of the Customer the Freight Forwarder gives him further information and advice concerning the execution of the order.

§ 15

The Freight Forwarder prepares the required transport documents and undertakes necessary steps to obtain such documents from Third Parties in due time.

§ 16

The Freight Forwarder gives the Customer or Persons indicated by him forwarding instructions necessary for proper execution of the operations connected with the carriage of the goods.

§ 17

Should damage to or shortage in the goods be stated, the Freight Forwarder shall protect the cargo and inform the Customer thereof accordingly. At the same time, the Freight Forwarder shall secure Customer's rights in relation to Third Parties.

§ 18

A Certificate of Receipt of the goods issued by the Freight Forwarder serves as a confirmation that the goods have been received by the Freight Forwarder in such condition as indicated in the Certificate.

§ 19

The Forwarding Agent is obliged to send documents and notifications as registered. In such case he is not responsible for non-delivery or delay in delivery. The Freight Forwarder is not obliged to insure the documents without written instructions.

§ 20

In the absence of detailed instructions from the Customer, or in case of difficulties to obtain them, the Freight Forwarder shall secure the interests of the Customer at the latter's expense, acting at his own discretion and choosing the most favourable for the Customer route, means, conditions and the mode of carriage as well as storage and loading of the goods etc., of which he should notify the Customer, if possible.

IV. INSURANCE

§ 21

The Freight Forwarder shall insure the goods upon receipt of an order to that effect as set out in § 6.

V. STORAGE

§ 22

The Freight Forwarder, stores the goods entrusted to him in his own or Third Parties' warehouse. He is obliged to notify the Customer thereof, indicating the name of the warehouse and the conditions of storage.

VI. OBSTACLES IN CARRYING OUT OF FORWARDING ACTIVITIES

§ 23

Obstacles which are beyond the control of the Freight Forwarder or other Persons acting on his order (acts of government authorities, natural disasters, strikes etc.) and which make it, fully or in part impossible for him to fulfil his obligations, exempt him for the time of the duration of these obstacles from responsibility for the execution of the order in time.
Notice of such obstacles should be given by the Freight Forwarder to the Customer without any delay. Should the obstacles last too long, the Freight Forwarder can withdraw from the contract, even if it has been partly executed.
However, prior to the withdrawal, the Freight Forwarder is obliged to protect the goods and secure the interests of the Customer upon consulting him.
In case of cancelling the contract for the aforesaid reasons, the Freight Forwarder is entitled to reimbursement of expenses incurred in execution of the order and to appropriate part of remuneration for operations already performed.

VII. REMUNERATION OF THE FREIGHT FORWARDER, REIMBURSEMENT OF EXPENSES INCURRED

§ 24

The Freight Forwarder is entitled to demand advance payment (e.g. freights, port charges, customs dues etc.) before execution of the order.
The Freight Forwarder is also entitled to demand immediate reimbursement of expenses already incurred, before proceeding further execution of the order.

§ 25

Unless otherwise agreed, the amounts due to the Freight Forwarder shall be paid within seven working days upon the receipt of the invoice by the Customer.

§ 26

Seizure, confiscation or other acts of government authorities shall not affect the claims of the Freight Forwarder against the Customer unless they have not resulted from the negligence of the Freight Forwarder.

§ 27

1. The Freight Forwarder is entitled to a remuneration from the Customer in accordance with the Contract stipulations.
2. For services not stipulated in the Contract the Freight Forwarder is entitled to appropriate remuneration as well as to reimbursement of expenses incurred.
3. Solely the Freight Forwarder who concludes an appropriate agreement with the Carrier, is entitled to receive from the Carrier a commission or similar remuneration for goods entrusted to him for carriage by sea, inland waterways, air and land.

§ 28

The placing of an order with the Freight Forwarder on account of a Third Party shall not exempt the Customer from the obligation to pay the amounts due in connection with the execution of the order.

§ 29

The Freight Forwarder is obliged to check whether the amounts due for services connected with the execution of the order, have been calculated correctly. In case of any incorrectness the Freight Forwarder is obliged to lodge a claim without delay. The Customer is obliged to reimburse to the Freight Forwarder his expenses connected with the claim.

§ 30

The provisions of § 29 do not apply to the re-taxation of railway bills. The re-taxation is carried out by the Freight Forwarder at the request of the Customer, against separate remuneration.

VIII. CLAIMS

§ 31

Solely the Customer is entitled to submit to the Freight Forwarder claims related to forwarding services ordered.

§ 32

Claims for damage to or shortage in the goods should be supported by documentary evidence.

§ 33

The Freight Forwarder shall reply to the claim within 14 days.

IX. LIEN

In respect of any claims for freight, storage, warehousing charges, expenses and other dues resulting from forwarding orders and services such as Freight Forwarder and Carriers - the Freight Forwarder has the right of lien on the goods as long as they remain in his possession or in the possession of persons holding the goods on his behalf, or as long as he may make a disposition of the goods by documents.

X. LIABILITY OF THE FREIGHT FORWARDER

§ 34

The Freight Forwarder is liable for damages resulting from non-performance or improper performance of duties resulting from the Forwarding Contract, unless he proves that he could not prevent the damage in spite of exercising due diligence.

§ 35

The Freight Forwarder is liable for acts of employees, warehousemen, stevedores, subsequent Freight Forwarders or Persons entrusted by him unless he is not at fault in their choice.

§ 36

§ 37

The Freight Forwarder is obliged to take all necessary steps to enable the Customer to pursue his claims resulting in the execution of the order, even if the Freight Forwarder is entitled to waive or relinquishment of their activities. In case of accepting a separate remuneration the Freight Forwarder shall pursue these claims at the risk and expense of the Customer.

§ 38

The limit of liability of the Freight Forwarder in case of loss of, shortage in or damage to the goods, as well as in case of delay in delivery when they are in his disposal, can not exceed the ordinary value of such goods.
If damage/loss has not been set in the order, the Freight Forwarder shall not be liable for delay in delivery.

XI. PRESCRIPTION

§ 39

Claims under the Forwarding Contract are subject to limitation on the expiration of a year. The limitation period begins to run:
- in case of claims for damage to or shortage in the goods - from the date of their delivery,
- in case of total loss of the goods or their delayed delivery - from the date when the goods should have been delivered,
- in all other cases - from the date of the performance of the order.

XII. SETTLEMENT OF DISPUTES AND APPLICABLE LAW

§ 40

In the absence of a separate agreement between the Parties, all disputes arising from the Forwarding Contract to which the present Forwarding Rules apply, shall be settled:
- in case where both Parties to the Contract have their place of business /domicile/ in Poland - by Polish courts in accordance with general regulations prevailing in this respect,
- in case where one of the Parties has its place of business /domicile/ abroad, each Party to the Contract may bring an action against the defendant Party at its own option, either before the Court of Arbitration at the Polish Chamber of Commerce in Warsaw or before a State court in the district where the defendant Party has its place of business /domicile/.

§ 41

In the absence of a different agreement between the Parties, Polish Law shall apply.

WZÓR

FIATA NEUTRAL AWB

Co do zasady, Air Waybill (AWB) jest dokumentem świadczącym o zawarciu umowy z przewoźnikiem lotniczym. Jest też lotniczym listem przewozowym. Oznacza, że przewoźnik przyjął towar do przewozu lotniczego. Zawiera też warunki tego przewozu, w tym instrukcje specjalne. Linie lotnicze, opracowując wzór AWB, nie przeniosły na grunt cywilnego prawa lotniczego doświadczeń prawa morskiego i odrzuciły zasadę zbywalności dokumentu przewozowego[1]. AWB jest więc dokumentem niezbywalnym Każda linia drukuje swoje AWB, zawierające wpisaną nazwę przewoźnika lotniczego.

Spedytorzy, w szczególności konsolidatorzy przesyłek lotniczych, rozpoczęli używanie HAWB (House Air Waybill – spedytorskiego lotniczego listu przewozowego) nie z uwagi na atrakcyjność konstrukcji prawnej lotniczego przewoźnika umownego, lecz z uwagi na korzyści płynące z możliwości umówienia się z liniami lotniczymi co do bardziej atrakcyjnych stawek. Tak więc spedytorzy rozpoczęli wystawianie własnych lotniczych dokumentów transportowych. Naturalną konsekwencją była neutralizacja AWB, co oznacza, że miejsce przeznaczone na wpis nazwy przewoźnika lotniczego pozostawia się puste, w celu umieszczenia w tym miejscu nazwy lotniczego przewoźnika umownego (spedytora).

Potrzeba opracowania FIATA Neutral AWB wynikła w istocie z wymogów konwencyjnych. Mianowicie, na podstawie Konwencji Warszawskiej[2], przewoźnik lotniczy (w tym umowny), przyjmujący przesyłkę bez wystawienia AWB, nie może ograniczyć swojej odpowiedzialności zgodnie z konwencją.

Na tym tle przed jednym z europejskich sądów spór pomiędzy spedytorem, a poszkodowanym klientem. Sąd zasądził od spedytora odszkodowanie za szkodę w pełnej wysokości. Szkoda zaistniała w czasie przewozu lotniczego przez przewoźnika należącego do IATA, wykonywanego na trasie z Europy do USA. Spedytor umówił się co do wynagrodzenia w relacji door-to-door, a więc nie mógł (w świetle swojego krajowego ustawodawstwa) skutecznie dowieść, że aranżował przewóz do lotniska, działając li tylko jako spedytor. Sąd stwierdził, że spedytor, jako przewoźnik umowny, naruszył postanowienia Konwencji Warszawskiej poprzez niewydanie AWB w czasie podjęcia przesyłki. Oczywiście, spedytorowi służyło roszczenie regresowe do linii lotniczej, ale ta ograniczyła swoją odpowiedzialność do 20 USD za kilogram uszkodzonej przesyłki, zgodnie z Konwencją Warszawską (w brzmieniu obowiązującym w kraju wyrokowania). Wobec powyższych problemów prawnych, FIATA, opracowując swój FIATA Neutral AWB, wyszła naprzeciw interesom spedytorów, świadczących usługi konsolidacyjne, opracowując dokument, który uzyskał akceptację Międzynarodowej Izby Handlowej w zakresie stosowania w ramach Jednolitych zwyczajów i praktyk dotyczących akredytyw dokumentowych. Dokument ten budzi wszak czasami wątpliwości banków, jeśli chodzi o stosowanie go w ramach UCP 600. Oprócz standardowych warunków przewozu (zgodnych z warunkami IATA), FIATA Neutral AWB zawiera notkę, iż dowóz towaru do lotniska wyjściowego nie jest częścią umowy przewozu lotniczego. Na podstawie FIATA Neutral AWB dochodzi więc w istocie do zawarcia dwóch umów – umowy o dowóz do wyjściowego portu lotniczego oraz umowy o przewóz lotniczy.

Konwencja Warszawska w artykule 18 stanowi bowiem, że przewożący odpowiedzialny jest za szkody powstałe w razie zniszczenia, zagubienia lub uszkodzenia przyjętego do ekspedycji bagażu lub towaru, jeżeli zdarzenie, które spowodowało szkodę, miało miejsce podczas przewozu powietrznego, przy czym przewóz powietrzny, w rozumieniu Konwencji, obejmuje okres, w którym bagaż lub towar znajdują się pod opieką przewożącego, niezależnie od tego czy znajdują się one na lotnisku, na pokładzie statku powietrznego lub w jakimkolwiek innym miejscu, w razie wylądowania poza lotniskiem. Postanowienie ust. 3 tego artykułu doprecyzowuje tę kwestię stanowiąc, iż okres przewozu powietrznego **nie obejmuje żadnego przewozu lądowego, morskiego lub rzecznego, dokonanego poza obrębem lotniska**. Jeśli jednak taki przewóz dokonywany jest w wypełnieniu umowy o przewóz powietrzny, w celu naładowania, dostawy lub przeładunku, istnieje domniemanie, z dopuszczeniem przeciwdowodu, że wszelka szkoda powstała ze zdarzenia, które miało miejsce podczas przewozu powietrznego. Jest to jednak bez wątpienia domniemanie wzruszalne.

Co prawda obecnie zastosowanie Konwencji Warszawskiej jest, w świetle wejścia w życie nowej konwencji lotniczej, znacznie mniejsze[3], to jednak owa nowa konwencja traktuje przedmiotową kwestię bardzo podobnie. Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999r. (Dz.U. Nr 37 poz. 235 z 2007r.), zwana Konwencją Montrealską, także w artykule 18 stanowi, iż przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia towaru, jeżeli tylko wydarzenie, które spowodowało taką szkodę, miało miejsce w czasie przewozu lotniczego. Ustęp 3 tego artykułu przewiduje, że przewóz lotniczy w rozumieniu tej konwencji obejmuje okres, w którym towar znajduje się pod opieką przewoźnika. Jak wynika z ustępu 4, okres przewozu lotniczego **nie obejmuje przewozu lądowego, morskiego lub wodami śródlądowymi, wykonywanego poza portem lotniczym**. Jeżeli jednak taki przewóz jest wykonywany w wypełnieniu umowy przewozu lotniczego w celu załadowania, dostawy lub przeładunku, istnieje domniemanie, z dopuszczeniem dowodu przeciwnego, że wszelka szkoda powstała ze zdarzenia, które miało miejsce w czasie przewozu lotniczego. Jeżeli przewoźnik bez zgody nadawcy zastępuje w całości lub części przewóz, który zgodnie z umową stron miał być wykonywany jako przewóz lotniczy, przewozem wykonywanym innym środkiem transportu, taki przewóz innym środkiem transportu uważa się za odbywający się w czasie przewozu lotniczego. Konwencja Montrealska przewiduje przeto regulację analogiczną w stosunku do uregulowań zawartych w Konwencji Warszawskiej,

O znaczeniu zastosowania FIATA Neutral AWB przekonały się strony procesu w spra-

1 Aczkolwiek wskazać wypada, że Sea Waybill także jest dokumentem niezbywalnym.

2 Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz.U. Nr 8 poz. 49 z 1933r.)

3 Aczkolwiek ciągle jeszcze spotyka się przewoźników lotniczych, stosujących Konwencję Warszawską, albowiem ich kraje nie ratyfikowały Konwencji Montrealskiej

wie, znanej jako sprawa „Siemens przeciwko Schenker". W sprawie tej, w dniu 9 marca 2004r. australijski Sąd Najwyższy wydał wyrok o wielkim znaczeniu dla spedytorów, stosujących FIATA Neutral AWB. Strony sporu, czyli Siemens Ltd i Schenker International (Australia) Pty Ltd zawarły umowę „bezpośredniego przewozu", na podstawie której spółka Schenker Niemcy zobowiązała się przewieźć towar z fabryki Siemensa w Berlinie do składu celnego, prowadzonego przez Schenker Australia i znajdującego się poza obrębem lotniska w Melbourne. Na podstawie tej umowy, Schenker Niemcy i Schenker Australia zobowiązały się świadczyć usługi transportowe i inne usługi związane. Umowa ta, niezawierająca ograniczenia odpowiedzialności, została uzupełniona przez klauzulę 4 FIATA Neutral AWB, wystawionego przez Schenker Niemcy. Po przybyciu przesyłki do portu lotniczego przeznaczenia, Schenker przewoził przesyłkę poza obszar portu lotniczego, do magazynu celnego. Wtedy właśnie doszło do szkody – jeszcze przed dostawą towaru do odbiorcy. Przyczyną szkody były zaniedbania Schenker Australia, świadczącego usługę przewozu drogowego. Wartość szkody wyniosła 1 700 000 dolarów australijskich.

Klauzula 4 FIATA Neutral AWB stanowi, iż o ile co innego nie wynika z taryfy przewoźnika lotniczego lub warunków przewozu, w przewozie, do którego zastosowania nie ma Konwencja Warszawska, odpowiedzialność przewoźnika nie może przekroczyć 20 USD za kilogram przesyłki uszkodzonej.

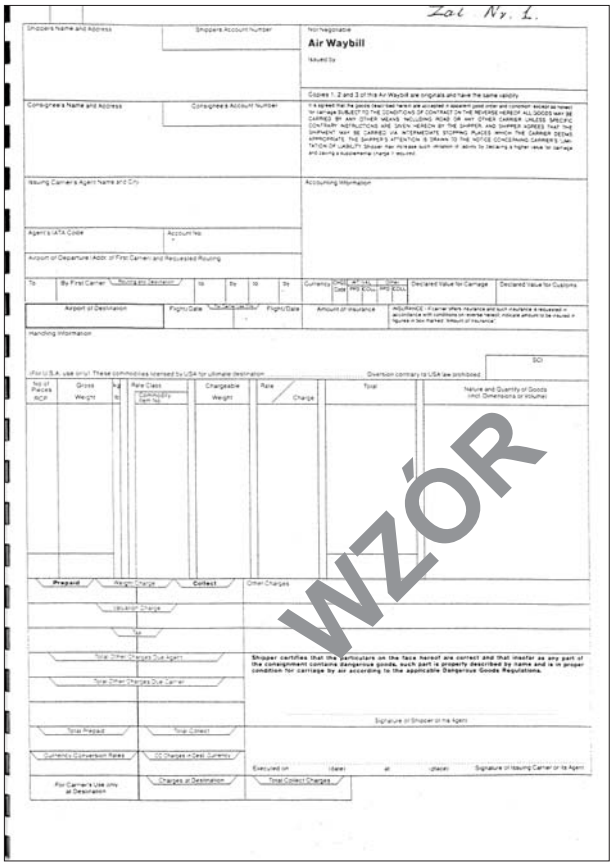
Sąd I instancji stwierdził, iż skoro do szkody doszło poza obrębem lotniska, ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego (nawet umownego), wynikające z Konwencji Warszawskiej, nie znajdzie zastosowania i odszkodowanie na rzecz Siemensa zasądził w pełnej wysokości.

Australijski Sąd Najwyższy zważył wszak, że klauzula 4 ma zastosowanie do przewozu drogowego i nie sprowadza się tylko do przewozu lotniczego lub przewozu pomiędzy lotniskami. Klauzula ta ma właśnie zastosowanie do szkód zaistniałych po odbiorze przesyłki w porcie lotniczym przeznaczenia – do chwili dostarczenia przesyłki poza obszar portu lotniczego. FIATA Neutral AWB może być zatem bardzo przydatny wtedy, gdy spedytor bierze na siebie odpowiedzialność za przesyłkę o dużej wartości i zobowiązuje się – jako przewoźnik umowny – do jej przewiezienia w relacji door-to-door. Wystawienie przez spedytora FIATA Neutral AWB winno wszak wynikać z umowy stron, tak, by osoba uprawniona nie mogła podnieść zarzutu, iż do wystawienia FIATA Neutral AWB doszło wbrew jej wiedzy i woli.

Awers FIATA Neutral AWB identyczny z standardowym IATA AWB i odpowiada warunkom Rezolucji IATA 600a. Natomiast warunki umowy o przewóz podane na odwrocie FIATA Neutral AWB (rewersie) różnią się od standardowo stosowanych w IATA AWB jedynie dodatkowo wydrukowaną uwagą dotyczącą sytuacji, że wystawiającym ten konosament jest spedytor-konsolidator występujący w roli przewoźnika kontraktowego. Z treści tejże uwagi, że dowóz towarów do portu lotniczego wyjściowego nie jest częścią umowy o przewóz drogą powietrzną. Jeżeli więc spedytor-konsolidator organizuje lub wykonuje dostawę towaru do wyjściowego portu lotniczego, dodatkowo do przewozu lotniczego, to oznacza, że zawarł on dwie odmienne umowy o przewóz: umowę o przewóz przesyłki do wyjściowego portu lotniczego, przy czym jego odpowiedzialność z tego tytułu regulują przepisy dotyczące danego rodzaju przewozu (najczęściej będzie to przewóz drogowy), jak również umowę dotyczącą przewozu lotniczego od wyjściowego do docelowego portu lotniczego, w wyniku czego nabywa praw i obowiązków lotniczego przewoźnika umownego – i tak też kształtuje się jego odpowiedzialność za szkody wynikłe podczas przewozu lotniczego. Dystrybuowanie formularzy FIATA Neutral AWB jest odpłatne i odbywa się za pośrednictwem Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, która może udostępnić FIATA Neutral AWB wyłącznie swoim członkom, należycie wykonującym obowiązki członkowskie.

Warto także dodać, iż wystawienie FIATA Neutral AWB przez spedytora, który nie posiada stosowanego ubezpieczenia OC lotniczego przewoźnika umownego, należałoby uznać za działanie obarczone wielkim ryzykiem. Jest to zresztą uwaga, która znajduje zastosowanie do wystawiania wszelkich dokumentów FIATA o charakterze transportowym.

Poniżej przestawia się wzór FIATA Neutral AWB. (B.J.)



FIATA SDT (Shippers Declaration for Transport of Dangerous Goods) - czyli spedytorze, nie podpisuj !

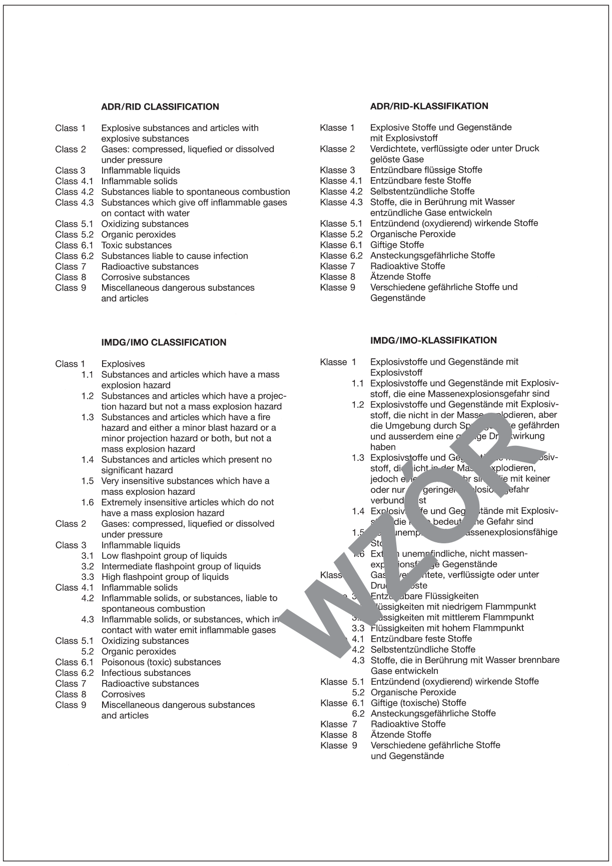
Przewozy ładunków niebezpiecznych wymagają od ich wykonawców dokładnego rozeznania w zakresie zagrożenia, które ładunki te stwarzają dla otoczenia, wymagają zapewnienia maksimum bezpieczeństwa w czasie wykonywania tychże przewozów.

Dlatego też zarówno w zakresie przewozów międzynarodowych, jak i krajowych opracowano i wydano szereg regulacji prawnych, klasyfikujących towary niebezpieczne według ich stopnia niebezpieczeństwa i w stosunku do ustalonych grup (klas) opracowano wytyczne dotyczące ich opakowania, oznakowania, składowania, zasad i warunków ich przeładunku, sztauowania (jeśli chodzi o transport morski) i przewozu różnymi środkami transportu, jak również określono warunki techniczne środków transportu używanych do przewozu materiałów niebezpiecznych, wyposażenie tych środków (np. pojazdów drogowych), wzory dokumentów wymaganych przy tego rodzaju przewozach oraz specjalne wymagania dla osób wykonujących czynności związane z tym przewozem (np. kierowców, konwojentów, itp.). W zakresie międzynarodowych przewozów drogowych obowiązuje Umowa Europejska w sprawie międzynarodowego przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych, zwana w skrócie ADR (Accord Europeen Relatif on Transport International des Merchandises Dangerouses par Rout) z załącznikami A i B do tej Umowy[1].

Wraz z rozwojem przemysłu chemicznego i postępu technicznego postanowienia załączników A i B do umowy ADR są sukcesywnie uaktualniane. W zakresie międzynarodowych przewozów kolejowych na obszarach obowiązywania Konwencji CIM, jako załącznik nr I. do tej Konwencji, obowiązuje Regulamin Międzynarodowy dla przewozu koleją towarów niebezpiecznych, natomiast w komunikacji SMGS - specjalne warunki przewozu towarów niebezpiecznych zawarte są w załączniku nr 4 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS)[2].

Klasyfikacja towarów w załączniku nr 4 do Umowy SMGS jest bardzo zbliżona do nomenklatury stosowanej w Regulaminie RID. Jeśli zaś chodzi o przewozy drogą morską, zastosowanie znajdą postanowienia International Convention for the Savety Life 1960/1974, uzupełniona przepisami IMCO International Maritime Dangerous Goods (IMDG Code).

FIATA SDT
No. PL
SHIPPERS DECLARATION FOR THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS
(approved by FIATA)
WZÓR


ADR/RID CLASSIFICATION

Class 1 Explosive substances and articles with explosive substances
Class 2 Gases: compressed, liquefied or dissolved under pressure
Class 3 Inflammable liquids
Class 4.1 Inflammable solids
Class 4.2 Substances liable to spontaneous combustion
Class 4.3 Substances which give off inflammable gases on contact with water
Class 5.1 Oxidizing substances
Class 5.2 Organic peroxides
Class 6.1 Toxic substances
Class 6.2 Substances liable to cause infection
Class 7 Radioactive substances
Class 8 Corrosive substances
Class 9 Miscellaneous dangerous substances and articles

ADR/RID-KLASSIFIKATION

Klasse 1 Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
Klasse 2 Verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase
Klasse 3 Entzündbare flüssige Stoffe
Klasse 4.1 Entzündbare feste Stoffe
Klasse 4.2 Selbstentzündliche Stoffe
Klasse 4.3 Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln
Klasse 5.1 Entzündend (oxydierend) wirkende Stoffe
Klasse 5.2 Organische Peroxide
Klasse 6.1 Giftige Stoffe
Klasse 6.2 Ansteckungsgefährliche Stoffe
Klasse 7 Radioaktive Stoffe
Klasse 8 Ätzende Stoffe
Klasse 9 Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

IMDG/IMO CLASSIFICATION

Class 1 Explosives
1.1 Substances and articles which have a mass explosion hazard
1.2 Substances and articles which have a projection hazard but not a mass explosion hazard
1.3 Substances and articles which have a fire hazard and either a minor blast hazard or a minor projection hazard or both, but not a mass explosion hazard
1.4 Substances and articles which present no significant hazard
1.5 Very insensitive substances which have a mass explosion hazard
1.6 Extremely insensitive articles which do not have a mass explosion hazard
Class 2 Gases: compressed, liquefied or dissolved under pressure
Class 3 Inflammable liquids
3.1 Low flashpoint group of liquids
3.2 Intermediate flashpoint group of liquids
3.3 High flashpoint group of liquids
Class 4.1 Inflammable solids
4.2 Inflammable solids, or substances, liable to spontaneous combustion
4.3 Inflammable solids, or substances, which in contact with water emit inflammable gases
Class 5.1 Oxidizing substances
5.2 Organic peroxides
Class 6.1 Poisonous (toxic) substances
Class 6.2 Infectious substances
Class 7 Radioactive substances
Class 8 Corrosives
Class 9 Miscellaneous dangerous substances and articles

IMDG/IMO-KLASSIFIKATION

Klasse 1 Explosivstoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
1.1 Explosivstoffe und Gegenstände mit Explosivstoff, die eine Massenexplosionsgefahr sind
1.2 Explosivstoffe und Gegenstände mit Explosivstoff, die nicht in der Masse [illegible]plodieren, aber die Umgebung durch Sp[illegible]e gefährden und ausserdem eine [illegible]ge Dr[illegible]wirkung haben
1.3 Explosivstoffe und Ge[illegible]osivstoff, di[illegible]icht in der Ma[illegible]xplodieren, jedoch e[illegible]hr si[illegible]ie mit keiner oder nur [illegible]geringer[illegible]losio[illegible]efahr verbund[illegible]st
1.4 Explosiv[illegible]ffe und Geg[illegible]stände mit Explosivs[illegible]die [illegible] bedeut[illegible]he Gefahr sind
1.5 [illegible]unemp[illegible]assenexplosionsfähige Sto[illegible]
1.6 Ext[illegible] unempfindliche, nicht massenexp[illegible]ionsf[illegible]ge Gegenstände
Klass[illegible] Gas[illegible]ve[illegible]ntete, verflüssigte oder unter Druc[illegible]öste
[illegible] 3 Entz[illegible]bare Flüssigkeiten
[illegible] Flüssigkeiten mit niedrigem Flammpunkt
3.[illegible] [illegible]üssigkeiten mit mittlerem Flammpunkt
3.3 Flüssigkeiten mit hohem Flammpunkt
[illegible] 4.1 Entzündbare feste Stoffe
4.2 Selbstentzündliche Stoffe
4.3 Stoffe, die in Berührung mit Wasser brennbare Gase entwickeln
Klasse 5.1 Entzündend (oxydierend) wirkende Stoffe
5.2 Organische Peroxide
Klasse 6.1 Giftige (toxische) Stoffe
6.2 Ansteckungsgefährliche Stoffe
Klasse 7 Radioaktive Stoffe
Klasse 8 Ätzende Stoffe
Klasse 9 Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

WZÓR

[1] Umowa ADR wraz z załącznikami została przyjęta i ratyfikowana przez Polskę w 1975 roku, a tekst tych przepisów został ogłoszony w załączniku do Dziennika Ustaw z 1975 r. Nr 35 poz. 189.

[2] Umowa SMGS nie ma charakteru prawnego konwencji międzynarodowej, lecz jest resortową umową międzyrządową.

Dla sprostania wymogom stawianym przy przewozie towarów niebezpiecznych spedytor musi od swego zleceniodawcy uzyskać dane towarowe, które przede wszystkim odpowiadać powinny klasyfikacji towarów niebezpiecznych (ADR, R1D, IMDG,IMCO) w zależności od wybranego rodzaju transportu. Dane takie może posiadać jedynie załadowca (producent, eksporter). Z tego też względu FIATA uznała za celowe opracowanie uniwersalnego formularza Deklaracji Załadowcy, dotyczącej przewozu towarów niebezpiecznych - zwanej FIATA SDT. Ta Deklaracja Załadowcy ma spedytorowi umożliwić prawidłową identyfikację towarową, a w konsekwencji prawidłowe, zgodnie z obowiązującymi w tym względzie przepisami zorganizowanie przemieszczenia towarów niebezpiecznych oraz ustalenia odpowiedzialności w przypadku zaistnienia ewentualnych szkód. Z tego tez względu FIATA SDT może wypełniać i podpisywać jedynie załadowca, któremu spedytor powinien taki dokument nadesłać w wersji czystej, niewypełnionej i niepodpisanej.

FIATA SDT udostępniony może być przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki jedynie jej członkom, należycie wykonującym swe obowiązki członkowskie, w szczególności regularnie opłacającym składki członkowskie. Udostępnienie to odbywa się odpłatnie.

FIATA SDT został opracowany w wersji angielsko-francuskiej oraz angielsko-niemieckiej i każdy z członków narodowych FIATA, drukując FIATA SDT, zaopatruje go swoim skrótem oraz kodem krajowym. Nie jest wymagane prowadzenie bieżącej numeracji dokumentu. Wszelkie prawa autorskie do przedmiotowego dokumentu służą organizacji FIATA. FIATA zaleca swoim członkom (poszczególnym organizacjom krajowym) prowadzenie rejestru wydawanych formularzy FIATA SDT. Wystawiając i podpisując deklarację FIATA SDT załadowca podaje w niej dokładne dane dotyczące w szczególności w zakresie oznakowania towaru, ilości i rodzaju opakowania, właściwą technologicznie nazwę towaru, klasę według ADR, RID względnie IMDG/IMCO, punkt zapłonu w stopniach Celsjusza itd. Stwierdza jednocześnie, że towary przygotowane do przewozu odpowiadają wymogom odpowiednich przepisów pod względem rodzaju towaru (klasyfikacji), opakowania i oznakowania, a jeżeli niektóre substancje niebezpieczne są pakowane w zbiorczym opakowaniu lub w jednym kontenerze, oświadcza, że nie jest to zabronione obowiązującymi przepisami. W deklaracji FIATA SDT załadowca podaje też, czy do przesyłki dołączona została instrukcja postępowania na przypadek wystąpienia uszkodzenia oraz czy opakowanie zaopatrzone zostało w nalepki ostrzegawcze. Przewidziane są również miejsca na dodatkowe informacje.

Wystawienie przez zleceniodawcę spedytora deklaracji FIATA SDT nie zwalnia spedytora od odpowiedzialności względem jego podwykonawcy – np. przewoźnika morskiego, jeśli dane wynikające z tejże deklaracji okażą się niepełne bądź nieprawidłowe. Umożliwi to spedytorowi skuteczne dochodzenie roszczeń od zleceniodawcy z tytułu podania przez niego w FIATA SDT nieprawdziwych danych.

Dokument ten w żadnym zaś razie nie powinien zostać sporządzony i podpisany przez spedytora. W takim bowiem przypadku spedytor wziąłby na siebie pełną odpowiedzialność za skutki prawne niewłaściwej treści deklaracji, bez możliwości regresu do swego zleceniodawcy. (B.J.)

FIATA SIC czyli Shipper's International Weight Certification

FIATA SIC jest deklaracją załadowcy, dotyczącą wagi towaru w kontenerze. Potrzeba opracowania tego dokumentu wynikła z przepisów prawa amerykańskiego – US Intermodal Safe Container Act z 1992 r. z dalszymi zmianami. Przepisy te nakładają na załadowców obowiązek certyfikowania wagi towaru w kontenerze[1], wysyłanym do lub z USA, jeśli waga ta, łącznie z opakowaniem, paletami, materiałami sztauerskimi itd., przekracza 29 000 lbs (13 154 kg). Jeśli spedytor organizuje przewóz przesyłek w kontenerze zbiorowym (LCL) czy też z innych względów wskazany jest w konosamencie armatorskim jako załadowca, wówczas obowiązek certyfikowania wagi spoczywa na spedytorze. Może więc być FIATA SIC wystawiany zarówno przez załadowców, jak i, w szczególnych przypadkach, przez samych spedytorów.

Spedytor organizujący przemieszczenia takiego kontenera lub trailera powinien dopilnować, by certyfikat został przez załadowcę wystawiony i wraz z kontenerem lub trailerem dostarczony. W oparciu o zawarte w FIATA SIC dane spedytor będzie mógł wystawić wymaganą kontraktem dokumentację transportową, jak również przekazać certyfikat pierwszemu przewoźnikowi. Wystawiony przez załadowcę certyfikat winien zawierać:

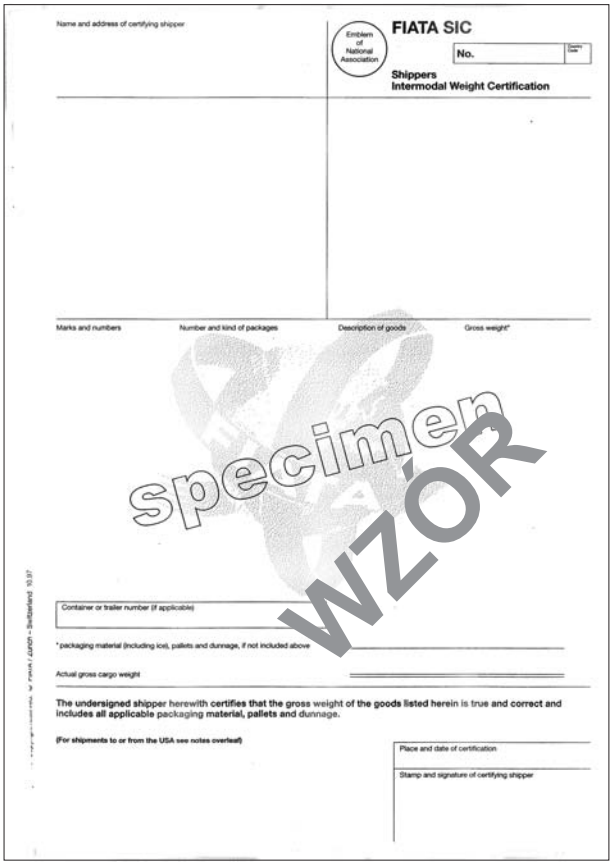
- aktualną wagę brutto załadowanego towaru,
- opis towaru,
- dane dotyczące wystawcy certyfikatu,
- numer kontenera lub trailera,
- datę i miejsce certyfikacji.

Zgodnie z instrukcją FIATA, upoważnionym do drukowania certyfikatu SIC jest jedynie krajowa organizacja spedytorska, będąca członkiem FIATA, a do ich wystawiania - tylko członkowie danej organizacji krajowej. W Polsce ową organizacją krajową jest wyłącznie Polska Izba Spedycji i Logistyki.

FIATA SIC powinien być drukowany w języku angielskim jako w języku podstawowym i ewentualnie także w innym języku, pod warunkiem wszak, że dokument sporządzony zostanie także w języku angielskim. W prawym górnym dokumentu dany krajowy związek spedytorów zamieszcza swoje logo wraz z kodem kraju. FIATA zaleca, by poszczególne związki krajowe prowadziły rejestr wydawanych dokumentów.

Poniżej przedstawia się wzór FIATA SIC. (B.J.)

[1] oraz trailerze



Name and address of certifying shipper

Emblem of National Association

FIATA SIC

No.

Shippers Intermodal Weight Certification

Marks and numbers | Number and kind of packages | Description of goods | Gross weight*

specimen WZÓR

Container or trailer number (if applicable)

* packaging material (including ice), pallets and dunnage, if not included above

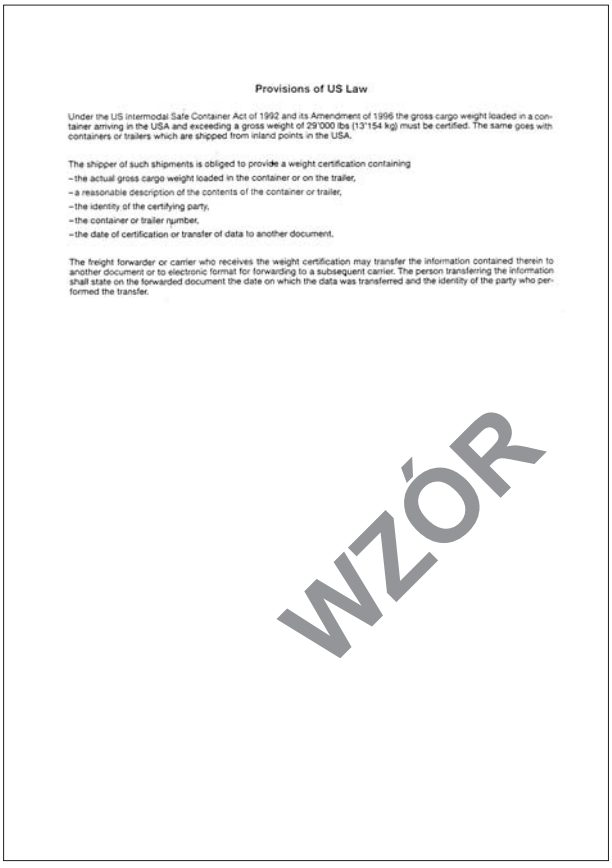
Actual gross cargo weight

The undersigned shipper herewith **certifies that the gross** weight **of the goods listed herein** is true **and correct and includes all applicable** packaging **material, pallets and** dunnage.

(For shipments to or from the USA see notes overleaf)

Place and date of certification

Stamp and signature of certifying shipper



Provisions of US Law

Under the US intermodal Safe Container Act of 1992 and its Amendment of 1996 the gross cargo weight loaded in a container arriving in the USA and exceeding a gross weight of 29'000 lbs (13'154 kg) must be certified. The same goes with containers or trailers which are shipped from inland points in the USA.

The shipper of such shipments is obliged to provide a weight certification containing

- the actual gross cargo weight loaded in the container or on the trailer,
- a reasonable description of the contents of the container or trailer,
- the identity of the certifying party,
- the container or trailer number,
- the date of certification or transfer of data to another document.

The freight forwarder or carrier who receives the weight certification may transfer the information contained therein to another document or to electronic format for forwarding to a subsequent carrier. The person transferring the information shall state on the forwarded document the date on which the data was transferred and the identity of the party who performed the transfer.

WZÓR

POZOSTAŁE DOKUMENTY FIATA CZYLI FWR, FFI i FWB

Dobór dokumentów FIATA, które zostaną omówione w niniejszym artykule, wydaje się cokolwiek przypadkowy. W rzeczywistości zaś przypadkowy nie jest, albowiem wszystkie trzy dokumenty stanową dowody zawarcia określonej umowy. FWR umowy składu, FFI – umowy spedycji, w FWB – umowy przewozu. Ale po kolei.

FIATA Warehouse Receipt (FWR)

FWR jest kwitem składowym, znajduje więc zastosowanie do składowania przez spedytora towarów. Nie nosi jednak cech warrantu, czyli kwitu składowego o charakterze zbywalnego papieru wartościowego. FWR stanowi, że wydanie towaru w nim wymienionego może nastąpić wyłącznie po przedłożeniu dokumentu FWR. W zasadzie FWR jest dokumentem niezbywalnym (za wyjątkiem zbycia drogą cesji praw), chyba że wyraźnie inaczej postanowiono.

FWR jest zatem dokumentem, który może być użyty przez spedytora zarówno wówczas, gdy składowanie wchodzi w skład obowiązków spedytora, wynikających z umowy spedycji, jak i w przypadku, gdy składowanie jest samoistnym obowiązkiem przedsiębiorcy spedycyjnego. W tym ostatnim przypadku FWR stanowić może dowód zawarcia umowy składu i jej warunków.

FWR stanowi, iż wydanie towaru w nim wymienionego może nastąpić jedynie po przedłożeniu tegoż dokumentu, a w przypadku dokonania cesji praw z FWR - uprawnionemu jego posiadaczowi, na rzecz którego cesja została dokonana.

W tym miejscu warto zastanowić się nad konsekwencjami wystawienia kwitu składowego – FWR. Rozważania te poczynione zostaną na gruncie prawa polskiego, albowiem to, co nas najbardziej interesuje, to konsekwencje prawne wystawienia FWR przez spedytora – członka PISiL. Wskazać zatem wypada, iż uregulowanie umowy składu zawarte jest w przepisach kodeksu cywilnego – art. 853 i nast. kc. Umowa składu - z uwagi na zasadnicze świadczenie przedsiębiorcy składowego, a więc przechowanie rzeczy - wykazuje istotne podobieństwo do umowy przechowania. Jest ona jednak samodzielnym typem umowy nazwanej, która nie może być traktowana jako odmiana umowy przechowania[1]. Część przedstawicieli doktryny prawa uznaje też, że uzasadnione jest stosowanie do umowy składu w sprawach nieuregulowanych

[1] Za odmianę umowy przechowania uważa ją G. Bieniek (w:) G. Bieniek, Komentarz, t. II, 2006, s. 668; W. Górski w System prawa cywilnego, t. III, cz. 2, s. 628.

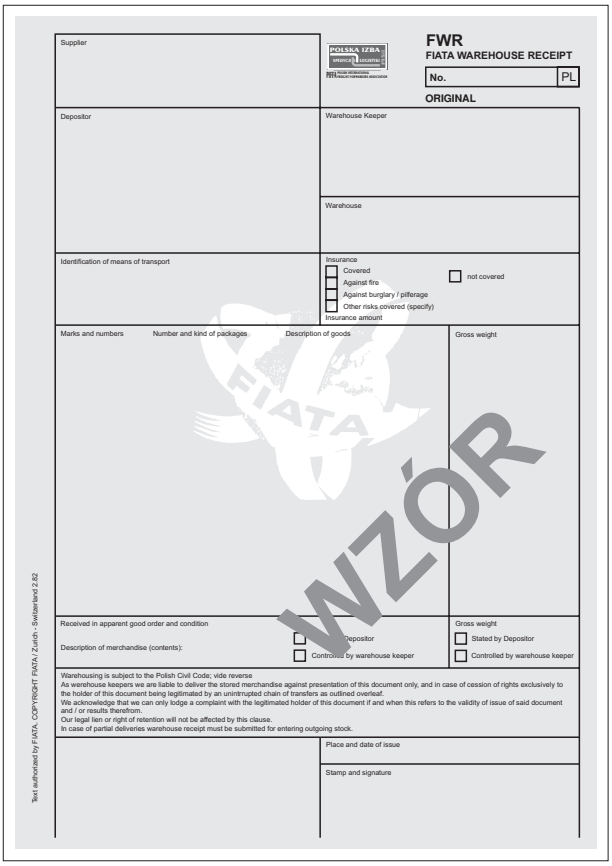
per analogiam przepisów dotyczących umowy przechowania[2]. Przemawia za tym nie tylko istotne podobieństwo zasadniczego świadczenia przechowawcy i przedsiębiorcy składowego, ale również to, że sama definicja umowy składu posługuje się pojęciem przechowania, stanowiąc, iż przedsiębiorca składowy zobowiązuje się do przechowania rzeczy ruchomych. Zasadniczym jego obowiązkiem jest więc piecza nad oddanymi na skład rzeczami i utrzymanie ich w stanie niepogorszonym. Ma on obowiązek zapewnienia odpowiednich warunków przechowywania rzeczy oraz czuwania, by ich stan nie uległ pogorszeniu. Piecza nad rzeczami polega na strzeżeniu ich przed ubytkiem, uszkodzeniem, a także ochronie przed zniszczeniem bądź utratą. Jako że przedsiębiorca składowy jest w tym zakresie profesjonalistą, to on decyduje, jakie konkretnie czynności powinny zostać podjęte w tym celu. Przechowanie na podstawie umowy składu można określić mianem "przechowania składowego" czy inaczej "składowania". Obowiązki składownika mają wszak szerszy zakres niż obowiązki przechowawcy, biorącego rzecz na przechowanie w ramach umowy przechowania. Obowiązek sprawowania pieczy został bowiem wzmocniony bezwzględnym zobowiązaniem przedsiębiorcy składowego do podejmowania czynności konserwacyjnych, od którego nie może on zostać zwolniony w umowie (art. 855 § 2 k.c.). Przedsiębiorca składowy zobowiązany jest do sprawowania pieczy nad rzeczami w interesie składającego i powinien podjąć takie czynności, które umożliwią mu wydanie rzeczy składającemu w takim samym stanie, w jakim znajdowały się one w chwili oddania na skład. Przy ocenie zakresu czynności objętych przechowaniem składowanych rzeczy oraz przy ocenie stopnia spełnienia tego obowiązku należy wziąć pod uwagę zasadę, iż składownik powinien dochować należytej staranności ocenianej przy uwzględnieniu zawodowego charakteru działalności (art. 355 § 2 k.c.). W odróżnieniu od umowy przechowania, której celem jest zaspokojenie indywidualnego interesu składającego, cel gospodarczy umowy składu wyraża się w zapewnieniu masowego przechowywania rzeczy w obrocie. W umowie składu obowiązek przechowania rzeczy ma charakter samoistny i podstawowy. Nie stanowi więc umowy składu umowa, w której obowiązek przechowania rzeczy ma znaczenie uboczne, pomocnicze wobec podstawowego świadczenia strony. Jako uboczny obowiązek przechowania występuje w umowie komisu, przewozu czy spedycji. W takim przypadku cały stosunek prawny, a więc i obowiązek przechowania należy oceniać, stosując przepisy odnoszące się do podstawowego zobowiązania[3]. W przypadkach, gdy uboczny obowiązek pieczy nie został w sposób szczególny uregulowany, należy w drodze analogii stosować do niego przepisy o przechowaniu[4], chyba że składowanie jest wyraźnie wyodrębnionym elementem umowy stron i nie jest podporządkowane transportowi – na przykład w celu oczekiwania na załadunek na statek itp. – lecz wynika z zasad sprzedaży, stosowanej przez zleceniodawcę spedytora - np. wówczas, gdy zleceniodawca spedytora powierza spedytorowi składowanie gotowych wyrobów do czasu, gdy towar zostanie sprzedany. W takim przypadku brak jest już związku przechowania z usługą spedycyjną i do owego przechowania należy stosować przepisy o umowie składu, a nie o umowie przechowania. Z uwagi na to, że obowiązek pieczy nad składowanymi rzeczami i dokonywania czynności konserwacyjnych stanowi podstawowe zobowiązanie przedsiębiorcy składowego, nie jest umową składu umowa, w której podstawowe świadczenie polega na udostępnieniu powierzchni (magazynu, placu, chłodni) w celu składowania rzeczy ruchomych, bez obowiązku ich przechowania czy umowa, na podstawie której udostępnione zostałoby pomieszczenie w celu składowania rzeczy, do którego wyłączny dostęp miałby tylko składający[5]. Jak już to zostało wskazane wyżej, umowa składu może zostać zawarta samodzielnie albo może stanowić element zespołu umów zawartych przez składającego. W szczególności umowa składu może zostać zawarta w związku z umową przewozu rzeczy lub spedycji. Przedmiotem składu są wówczas rzeczy stanowiące przesyłkę. W takim przypadku zawarcie umowy składu ułatwia wykonanie transportu lub spedycji, ma więc wobec nich charakter pomocniczy. Umowa składu ma wówczas charakter uboczny wobec zasadniczej usługi, jaką jest przewiezienie przesyłki lub świadczenie usług spedycyjnych. Stronami umowy składu są przedsiębiorca składowy i składający. Przedsiębiorcą składowym jest podmiot, któremu przysługuje status przedsiębiorcy w rozumieniu art. 431 k.c. Może więc nim być osoba fizyczna, osoba prawna, a także jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną, prowadząca we własnym imieniu działalność gospodarczą. Przedmiotem tej działalności są usługi składowania, czyli przechowywania rzeczy ruchomych z dokonywaniem czynności konserwacyjnych, wykonywane zarobkowo, w sposób zorganizowany i ciągły. Przedsiębiorcy składowi dysponują specjalnymi urządzeniami, koniecznymi do profesjonalnego przechowywania towarów, na przykład elewatorami do przechowywania zboża, chłodniami, zbiornikami do przechowywania paliw płynnych, dojrzewalniami owoców. Świadczenie tego rodzaju usług nie musi być przy tym wyłącznym przedmiotem działalności przedsiębiorcy składowego, choć określenie go mianem przedsiębiorcy składowego sugeruje, że powinna to być jego główna działalność. Natomiast składającym może być każdy podmiot prawa: osoba fizyczna, osoba prawna, jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną, wyposażona w zdolność prawną (art. 331 k.c.). Może ona być przedsiębiorcą (art. 431 k.c.) i zawierać umowę składu w tym charakterze, na przykład oddając na skład wyprodukowane towary bądź surowce, czy też towary nabyte w celu dalszej odsprzedaży. Składający nie musi być właścicielem rzeczy. Z punktu widzenia umowy składu obojętny jest jego tytuł prawny do rzeczy. Może on być zarówno jej posiadaczem samoistnym, jak i posiadaczem zależnym (najemcą, użytkownikiem, dzierżawcą). Natomiast przedsiębiorca składowy staje się dzierżycielem rzeczy oddanych na przechowanie (art. 338 k.c.). Przedmiotem umowy składu mogą być wyłącznie rzeczy ruchome oznaczone w umowie. Oznacza to, że przedmiot składowania powinien zostać zindywidualizowany w umowie. Posłużenie się liczbą mnogą w treści art. 853 § 1 k.c. wskazuje jednoznacznie, że przedmiotem składu może być większa liczba zindywidualizowanych rzeczy ruchomych (choć nie można wykluczyć oddania na skład jednej rzeczy). Przedsię-

2 Tak J. Napierała, P. Machnikowski w System prawa prywatnego, t. 7, 2001, s. 494; E. Gniewek, Komentarz, 2006, s. 1283, uznaje za uzasadnione stosowanie ponadto przepisów o zleceniu; odmiennie L. Ogiegło w K. Pietrzykowski, Komentarz, t. II, 2004, s. 526-527.

3 Tak G. Bieniek w G. Bieniek, Komentarz, t. II, 2006, s. 668

4 Ibidem, s. 475; B. Łubkowski w Komentarz, t. II, 1972, s. 1669.

5 P. Machnikowski (w:) E. Gniewek, Komentarz, 2006, s. 1284; J. Napierała (w:) System prawa prywatnego, t. 7, 2001, s. 497), (B. Łubkowski (w:) Komentarz, t. II, 1972, s. 1687).



FWR
FIATA WAREHOUSE RECEIPT
No. PL
ORIGINAL

Supplier

Depositor

Warehouse Keeper

Warehouse

Identification of means of transport

Insurance
Covered
Against fire
Against burglary / pilferage
Other risks covered (specify)
not covered
Insurance amount

Marks and numbers | Number and kind of packages | Description of goods | Gross weight

Received in apparent good order and condition
Description of merchandise (contents):
Depositor
Controlled by warehouse keeper
Gross weight
Stated by Depositor
Controlled by warehouse keeper

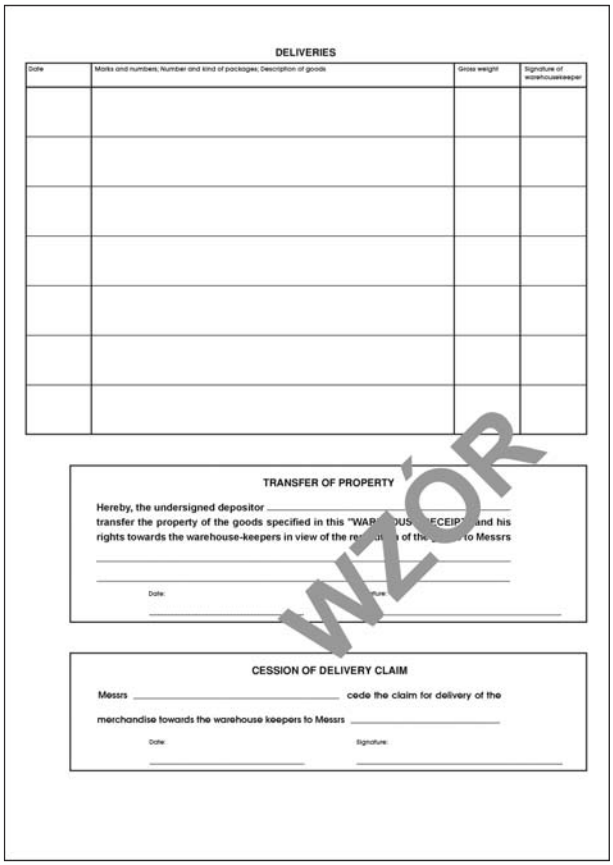
Warehousing is subject to the Polish Civil Code; vide reverse
As werehouse keepers we are liable to deliver the stored merchandise against presentation of this document only, and in case of cession of rights exclusively to the holder of this document being legitimated by an uninterrupted chain of transfers as outlined overleaf.
We acknowledge that we can only lodge a complaint with the legitimated holder of this document if and when this refers to the validity of issue of said document and / or results therefrom.
Our legal lien or right of retention will not be affected by this clause.
In case of partial deliveries warehouse receipt must be submitted for entering outgoing stock.

Place and date of issue

Stamp and signature

Text authorised by FIATA - COPYRIGHT FIATA, Zurich - Switzerland 2.82

WZÓR



DELIVERIES

Date	Marks and numbers, Number and kind of packages, Description of goods	Gross weight	Signature of warehousekeeper

TRANSFER OF PROPERTY

Hereby, the undersigned depositor _____
transfer the property of the goods specified in this "WAR... ...OUS ...ECEIP..." and his rights towards the warehouse-keepers in view of the re... ... of the ... to Messrs

_____

_____

Date: Future

CESSION OF DELIVERY CLAIM

Messrs _____ cede the claim for delivery of the merchandise towards the warehouse keepers to Messrs _____

Date: Signature:

WZÓR

biorca składowy ma obowiązek zwrotu w zasadzie tych samych rzeczy (pewien wyjątek w tym zakresie przewiduje art. 859 2 k.c.). Wskazany wyżej przepis posługuje się pojęciem "rzeczy zamienne". Stanowi to nawiązanie do tradycyjnego podziału rzeczy na zamienne i niezamienne, który oparty był na kryteriach obiektywnych. Przepisy kodeksu cywilnego o umowie składu stanowią więc pewną "enklawę", gdyż w pozostałym zakresie kodeks cywilny przyjmuje oparty na kryterium subiektywnym podział na rzeczy oznaczone co do tożsamości i oznaczone co do gatunku. Za rzeczy zamienne uważa się takie, które w obrocie określa się za pomocą liczby, miary lub wagi (zboże, materiał), natomiast za rzeczy niezamienne - takie, które w obrocie określane są za pomocą cech indywidualnych konkretnego egzemplarza[6]. Przedmiotem umowy składu mogą być też zwierzęta. Zwierzę wprawdzie nie jest rzeczą, jednakże w świetle art. 1 ust. 2 ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (tekst jedn.: Dz. U. z 2003 r. Nr 106, poz. 1002 z późn. zm.) w sprawach nieuregulowanych w ustawie do zwierząt stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące rzeczy. Stąd do przechowania na podstawie umowy składu zwierząt należy stosować odpowiednio przepisy o składowaniu rzeczy. Umowa składu nie może natomiast dotyczyć pieniędzy i papierów wartościowych. Umowa składu należy do umów jednostronnie kwalifikowanych podmiotowo, przynajmniej jednostronnie handlowych, gdyż co najmniej jedna jej strona, czyli przedsiębiorca składowy, ma status przedsiębiorcy i w tym charakterze występuje w umowie. Drugą istotną cechą tej umowy jest jej odpłatność, gdyż składający zawsze ma obowiązek zapłaty wynagrodzenia (art. 853 § 1 k.c.). Obie te cechy odróżniają ją od umowy przechowania. Ponadto jest ona umową dwustronnie zobowiązującą i wzajemną, gdyż świadczenia obu stron należy uznać za ekwiwalentne wobec siebie. Może ona zostać zawarta na czas oznaczony albo na czas nieoznaczony. Niezależnie od tego na jej podstawie powstaje stosunek prawny o charakterze ciągłym. Stanowi rodzaj umowy o świadczenie usług, które polegają na przechowaniu składowanych rzeczy. Stosunek prawny składu należy raczej zaliczyć do zobowiązania starannego działania. Pewne kontrowersje wiążą się z zakwalifikowaniem tej umowy jako konsensualnej bądź realnej. Tradycyjnie uznawano ją za umowę realną, na co zresztą wskazywało użyte w poprzednio obowiązującej definicji umowy składu sformułowanie ("przedsiębiorstwo składowe zobowiązuje się do przechowania za wynagrodzeniem przyjętych na skład towarów"). Obecnie, po zmianie brzmienia art. 853 § 1 k.c. bardziej uzasadnione jest uznanie tej umowy za konsensualną[7]. Umowa składu jest - analogicznie jak umowa przechowania – po części oparta na zaufaniu stron. Istotną rolę odgrywa zwłaszcza zaufanie składającego do przedsiębiorcy składowego, któremu oddaje w celu przechowania rzeczy ruchome, często znacznej wartości. Brak jest w odniesieniu do tej umowy normy przewidującej obowiązek osobistego wykonania umowy przez przedsiębiorcę składowego, jednakże uzasadnione wydaje się w tym przypadku odwołanie *per analogiam* do przepisów art. 840 k.c. dotyczącego przechowania. Wynika z tego, że przedsiębiorca składowy może oddać rzeczy na przechowanie innej osobie tylko wówczas, gdy jest do tego zmuszony przez okoliczności.

6 Tak A. Wolter, J. Ignatowicz, K. Stefaniuk, Prawo cywilne, 2000, s. 235; S. Szer, Prawo cywilne. Część ogólna, Warszawa 1979, s. 296.

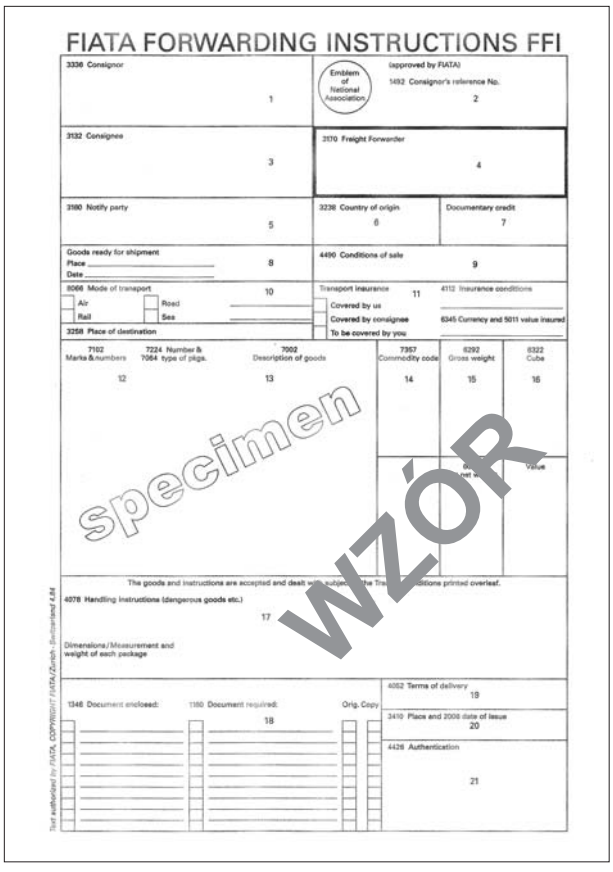
7 Tak P. Machnikowski w E. Gniewek, Komentarz, 2006, s. 1284; J. Napierała w System prawa prywatnego, t. 7, 2001, s. 494; L. Ogiegło w K. Pietrzykowski, Komentarz , t. II, 2004, s. 529; za realnym charakterem umowy składu opowiada się G. Bieniek (w:) G. Bieniek, Komentarz, t. II, 2006, s. 669.

Należy przy tym przyjąć, że może on w takim przypadku posłużyć się li tylko takim zastępcą, który jest także przedsiębiorcą składowym. Z uwagi na działanie przedsiębiorcy składowego w interesie składającego i obowiązek podejmowania czynności w ochronie jego interesów, dla składającego nie jest sprawą obojętną, kto sprawuje pieczę nad jego rzeczami i takich czynności dokonuje. Do elementów przedmiotowo istotnych (*essentialia negotii*) umowy składu należy zaliczyć: 1) zobowiązanie przedsiębiorcy składowego do przechowania (sprawowania pieczy nad rzeczami i dokonywania czynności konserwacyjnych); 2) oznaczenie rzeczy ruchomych będących przedmiotem umowy składu; 3) zobowiązanie składającego do zapłaty wynagrodzenia; 4) zobowiązanie przedsiębiorcy składowego do zwrotu oddanych na skład rzeczy w stanie niepogorszonym. Umowa nieposiadająca któregokolwiek z tych elementów nie jest umową składu. W szczególności dotyczy to umów, w których brak jest obowiązku zapłaty wynagrodzenia, czy też przedsiębiorca składowy nie jest zobowiązany do sprawowania pieczy nad rzeczami. Nie jest też umową składu umowa, w której do przechowania zobowiązuje się podmiot niebędący przedsiębiorcą składowym, nawet przedsiębiorca, ale nieprowadzący działalności gospodarczej w postaci świadczenia usług składowania. Nie jest też umową składu umowa, której przedmiotem nie są rzeczy ruchome. Szczególne wyłączenie zawiera przepis art. 854 k.c., w świetle którego nie stosuje się przepisów o składzie do umowy, na podstawie której przedsiębiorca składowy nabywa własność złożonych rzeczy i jest obowiązany zwrócić tylko taką samą ilość rzeczy tego samego gatunku i takiej samej jakości. Umowa składu dochodzi do skutku *solo consensu*. Do jej zawarcia nie jest konieczne wydanie rzeczy, z tym, że muszą one zostać dokładnie oznaczone w umowie. Oświadczenia woli stron składające się na umowę mogą zostać złożone w formie dowolnej. Przepisy kodeksu cywilnego nie wymagają dla zawarcia umowy składu zachowania formy szczególnej. Do złożenia zgodnych oświadczeń woli stron może dojść w zasadzie w każdym trybie. Najczęściej jednak umowa składu zostaje zawarta w trybie ofertowym. Z zawarciem umowy składu związany jest obowiązek przedsiębiorcy składowego wydania składającemu pokwitowania. Powinno ono określać rodzaj, ilość, oznaczenie i sposób opakowania rzeczy, a także inne istotne postanowienia umowy. W pokwitowaniu można wskazać czas, na jaki umowa została zawarta, wysokość wynagrodzenia (składowego), należności ubocznych, miejsce, sposób przechowywania rzeczy. Postanowieniami "istotnymi" są bowiem zarówno postanowienia przedmiotowo, jak i podmiotowo istotne (*essentialia negotii* oraz *accidentalia negotii*). Biorąc pod uwagę znaczenie słowa "pokwitowanie" oraz treść pokwitowania wydawanego przez przedsiębiorcę składowego, należy przyjąć, że zostaje ono wydane po przyjęciu rzeczy na skład. Pokwitowanie jest najczęściej wydawane w formie pisemnej. Pokwitowanie nie jest papierem wartościowym. Stanowi ono dowód zawarcia umowy, a także dowód oddania rzeczy na przechowanie przedsiębiorcy składowemu. FWR jest nie jest przeto niczym innym, jak takim właśnie pokwitowaniem, stanowiącym dowód zawarcia umowy składu. Ułatwia ono przedsiębiorcy składowemu indywidualizację jego kontrahentów oraz oddanych przez nich rzeczy. Ułatwia też składającemu realizację jego uprawnień wynikających z umowy składu, w szczególności uprawnienia do sprawdzania stanu rzeczy (art. 8591 k.c.) czy uprawnienia do ich odbioru. Legitymuje osobę uprawnioną do wykonywania tych praw.

Analogicznie jak w przypadku znakomitej większości pozostałych dokumentów FIATA, także FWR dystrybuowany jest – odpłatnie – wyłącznie przez poszczególne krajowe organizacje, zrzeszające spedytorów, będące członkiem FIATA, a zatem w Polsce – przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki. Dokument FWR może otrzymać li tylko ten członek PISiL, który należycie wypełnia swe obowiązki członkowskie, w tym terminowo reguluje składki.

FIATA Forwarding Instructions (FFI)

FIATA FFI jest wzorem zlecenia spedycyjnego, opracowanym zgodnie z wymogami Organizacji Narodów Zjednoczonych, dotyczącymi standaryzacji dokumentacji handlowej. Może mieć znaczenie posiłkowe w celu opracowania własnego wzoru zlecenia spedycyjnego. W dobie zawierania umów spedycji w formule niezwykle uproszczonej, częstokroć w drodze wymiany niejednokrotnie lakonicznej korespondencji elektronicznej, warto przypomnieć, co – według FIATA – winno znaleźć się w dokumencie zlecenia spedycyjnego.



I tak, FIATA Forwarding Instructions (FFI) zawiera następujące pola:

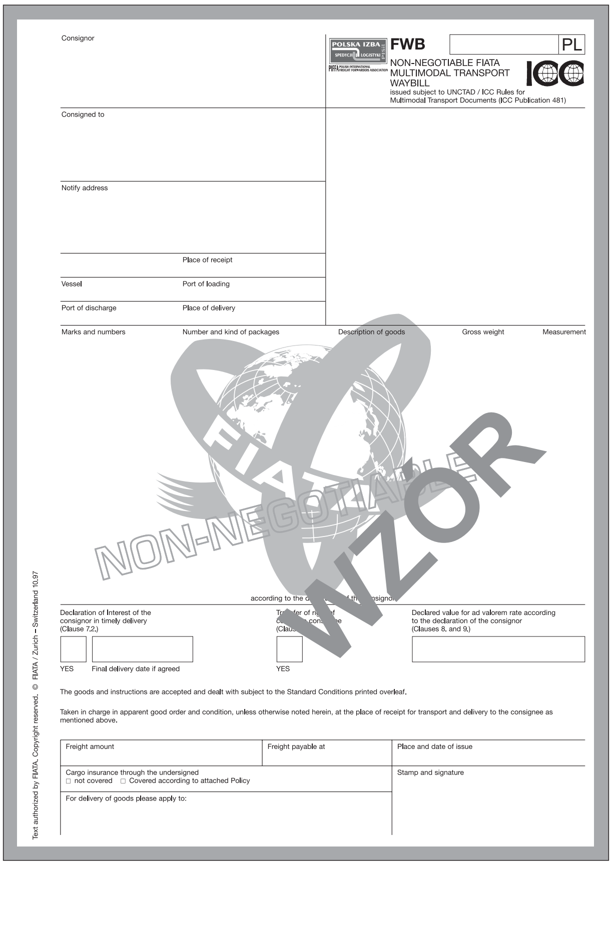
- **"Emblem of National Association (approved by FIATA)"** – emblemat danej organizacji krajowej spedytorów
- **Consignor** – nazwa i adres nadawcy (wysyłającego)
- **Consignor's reference No.** – numer referencyjny nadawcy
- **Consignee** – nazwa i adres odbiorcy
- **Freight Forwarder** – oznaczenie nazwy firmy spedytora
- **Notify party** – strona do powiadomienia
- **Country of origin** – kraj pochodzenia
- **Documentary credit** – istotne z punktu widzenia wykonania spedycji postanowienia akredytywy dokumentowej
- **Goods ready for shipment: Place ....., Date .....** – miejsce i termin gotowości towaru do załadowania
- **Conditions of sale** – warunki sprzedaży
- **Mode of transport: Air ....., Rail ....., Road ....., Sea ....."** – rodzaj transportu: lotniczy, kolejowy, samochodowy, morski
- **Transport insurance: Covered by us ....., Covered by consignee ....., To be covered by you ..... / Insurance conditions / Currency and value insured** – ubezpieczenie transportowe: aranżowane przez zleceniodawcę ..., aranżowane przez odbiorcę ..., ma zostać zaaranżowane przez Was ... / Warunki ubezpieczenia / Waluta i wartość ubezpieczeniowa
- **Marks & numbers / Number & type of pkgs.**– cechy i numery / numer i rodzaj opakowań
- **Description of goods** – opis towaru
- **Commodity code** – kod towaru
- **Gross weight** – waga brutto
- **Cube** – objętość towaru
- **Handling instructions / Dimensions/ Measurement and weight of each package** – instrukcje załadunkowe, wymiary, objętość i waga każdej partii ładunkowej
- **Document enclosed / Document required / Orig. / Copy** – dokumenty załączone / dokumenty wymagane / oryginały / kopie
- **Terms of delivery** – warunki dostawy np według reguł INCOTERMS 2010®
- **Place and date of issue** – miejsce i data wystawienia dokumentu
- **Authentication** – poświadczenie autentyczności dokumentu – czyli *de facto* podpis wystawcy.

Jako że umowa spedycji jest umową obligatoryjnie odpłatną (art. 794kc), warto by do tego dodać punkt stanowiący o umówionym wynagrodzeniu spedytora – względnie odniesienie do oferty cenowej spedytora, złożonej zleceniodawcy. Z tym dodatkiem tak sformułowane zlecenie spedycyjne zawierać będzie wszystkie *essentialia negotii* (elementy przedmiotowo istotne) umowy spedycji.

Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill (FWB) - czyli Niezbywalny Multimodalny List Przewozowy FIATA

FWB jest niezbywalnym, multimodalnym listem przewozowym. Może być wykorzystywany w przewozach multimodalnych, a także w relacjach port-port. FWB, podobnie jak FBL, jest dokumentem wystawianym przez spedytora, będącego przewoźnikiem umownym. Jako że jest dokumentem niezbywalnym, w celu odbioru przesyłki nie jest wymagane jego przedłożenie. Nie jest więc konosamentem, ale stanowi dowód zawarcia umowy przewozu i przyjęcia przez spedytora odpowiedzialności przewoźnika.

Podobnie jak FBL, także i FWB oparty jest na regułach opracowanych przez UNCTAD/


Consignor

FWB PL

NON-NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL

issued subject to UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481)

Consigned to

Notify address

Place of receipt

Vessel | Port of loading

Port of discharge | Place of delivery

Marks and numbers | Number and kind of packages | Description of goods | Gross weight | Measurement

NON-NEGOTIABLE

WZÓR

Declaration of Interest of the consignor in timely delivery (Clause 7.2.)

Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 8. and 9.)

YES | Final delivery date if agreed | YES

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

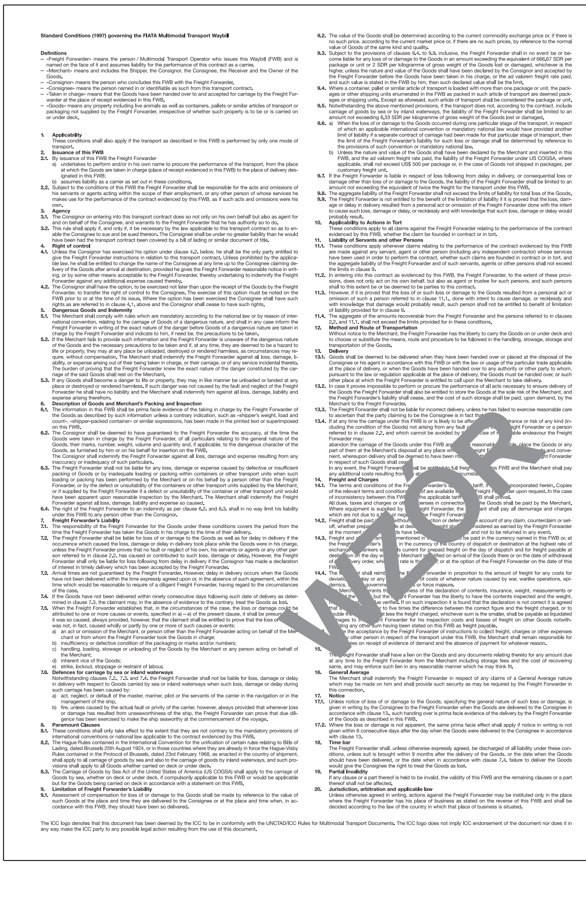
Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery to the consignee as mentioned above.

Freight amount | Freight payable at | Place and date of issue

Cargo insurance through the undersigned ☐ not covered ☐ Covered according to attached Policy | Stamp and signature

For delivery of goods please apply to:

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA / Zurich – Switzerland 10.97


Standard Conditions (1997) governing the FIATA Multimodal Transport Waybill

WZÓR

ICC dla muitimodalnych dokumentów transportowych. Tak jak konosament, także i waybill jest dokumentem wystawianym przez przewoźnika, a zatem spedytor wystawiający FWB przyjmuje na siebie obowiązki i odpowiedzialność przewoźnika. Stąd istnieje konieczność ubezpieczenia jego odpowiedzialności jako przewoźnika umownego danej gałęzi transportu. Analogicznie jak w przypadku pozostałych transportowych dokumentów FIATA, wyłączność na odpłatne udostępnianie tego dokumentu w Polsce ma Polska Izba Spedycji i Logistyki jako jedyna w Polsce organizacja spedytorska o zasięgu krajowym, zrzeszona w FIATA.

Jako że FWB jest listem przewozowym, jego wypełnienie nie powinno nastręczać specjalnych trudności,. Warto wszak wskazać, iż w polu oznaczonym **"Declaration of interest of the consignor in timely delivery"** może być wpisany uzgodniony z załadowcą termin dostawy. Należy jednak zdawać sobie sprawę z tego, że wyrażając zgodę na zamieszczenie w FWB określonego terminu dostawy, spedytor jako przewoźnik umowny ponosić będzie odpowiedzialność za jego dotrzymanie. Pole oznaczone **"Transfer of right of control to consignee"** zakreśla się w przypadku, gdy załadowca (nadawca) rezygnuje ze swego prawa dysponowania towarem do czasu jego wydania odbiorcy - na rzecz tego ostatniego. Taka rezygnacja musi być przez załadowcę podana do wiadomości spedytora działającego jako przewoźnik umowny przed wydaniem mu towaru do przewozu - i zaznaczona w FWB przed podpisaniem tego dokumentu przez spedytora jako przez przewoźnika. W polu oznaczonym napisem **"Declared valŭe for ad valorem rate according to the declaration of the consignor"** można – za zapłatą dodatkowego frachtu, tak zwanego frachtu *ad valorem* - wpisać deklarowaną przez załadowcę wartość towaru. Ów wpis powoduje, że przy ewentualnej szkodzie zadeklarowana wartość przyjmowana jest do ustalenia wysokości odszkodowania, a działający jako przewoźnik umowny spedytor nie będzie mógł skorzystać z kwotowo – wagowych limitów odszkodowania, określonych w klauzulach 8 i 9 FWB. W polu oznaczonym **"For delivery of goods please apply to"** należy podać nazwę, adres, numery telefonów, faxu korespondenta (agenta) spedytora w miejscu i kraju przeznaczenia, do którego to agenta posiadacz oryginalnego FWB powinien się zgłosić po odbiór towaru.

Wystawiając FWB należy zwrócić szczególną uwagę na to, by dane ilościowe towaru uwidocznione w FWB odpowiadały danym umieszczonym np. w konosamencie armatorskim, gdyż w przypadku ewentualnej szkody odpowiedzialność spedytora z FWB może okazać się wyższa aniżeli odpowiedzialność przewoźnika morskiego z konosamentu morskiego. Może tak się zdarzyć w przypadku, gdy np. w FWB podana zostanie ilość opakowań jednostkowych, a w konosamencie – li tylko ilość palet (mniejsza aniżeli opakowań), bez wyszczególnienia ilości opakowań umieszczonych na paletach.

Ponownie podkreślić wypada nie tylko celowość, ale wręcz konieczność uprzedniego zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wystawcy FWB. W braku takowego ubezpieczenia z całą bowiem pewnością nie będzie można liczyć na wypłatę odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora (OCS), a to z powodu, iż ubezpieczenie to nie pokrywa ryzyk związanych z nabyciem przez spedytora obowiązków przewoźnika. (B.J.)

FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services czyli Modelowe Warunki Spedycyjne FIATA

W obrocie międzynarodowym, w szczególności w sytuacji, gdy spedytor i jego zleceniodawca podlegają dwóm różnym systemom prawnym i nie dokonali wyboru prawa, niejednokrotnie trudno jest określić zarówno status prawny spedytora, zasady i zakres jego odpowiedzialności, jak i szczegółowe prawa i obowiązki.

W obrocie profesjonalnym, jeśli umowa zawierana jest pomiędzy podmiotami z dwóch różnych systemów prawnych, najczęściej dochodzi do wyboru prawa. Niekiedy jednak, w szczególności wówczas, jeśli nie dojdzie do włączenia do umowy wzorca umownego, stosowanego przez jedną czy drugą stronę, w przypadku umów zawieranych ad hoc, drogą korespondencji elektronicznej itd., strony nie umówią się o prawo właściwe dla łączącej je umowy. W takim przypadku należy odpowiedzieć na pytanie, jakie prawo znajdzie zastosowanie do takiej umowy. W pierwszej kolejności będący podmiotem prawa polskiego spedytor, który zawarł umowę ze swym zagranicznym zleceniodawcą, nie dokonując wyboru prawa, winien poszukać odpowiedzi w ustawie z dnia 4 lutego 2011 r. Prawo prywatne międzynarodowe (Dz. U. z dnia 15 kwietnia 2011 r.). Ustawa ta w art. 28 ust. 1 przewiduje, iż prawo właściwe dla zobowiązania umownego określa rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz. Urz. UE L 177 z 04.07.2008 r., str. 6). Rzym I w artykule 3 ust. 1 zakłada zaś zasadę swobody wyboru prawa stanowiąc, iż umowa podlega prawu wybranemu przez strony. Wybór prawa jest dokonany wyraźnie lub w sposób jednoznaczny wynika z postanowień umowy lub okoliczności sprawy. Strony mogą dokonać wyboru prawa właściwego dla całej umowy lub tylko dla jej części.

W artykule 4 Rzym I daje odpowiedź, jakie prawo winno być stosowane w przypadku braku wyboru prawa. I tak, w zakresie, w jakim nie dokonano wyboru prawa właściwego dla umowy zgodnie z art. 3 b) i f), umowa o świadczenie usług podlega prawu państwa, w którym usługodawca ma miejsce zwykłego pobytu, a umowa dystrybucji podlega prawu państwa, w którym dystrybutor ma miejsce zwykłego pobytu. W kategoriach tych nie mieści się wszak uregulowana odrębnie w art. 5 ust. 1 umowa przewozu, w odniesieniu do której Rzym I stanowi, iż w zakresie, w jakim nie dokonano wyboru prawa właściwego

dla umowy przewozu towarów zgodnie z art. 3, prawem właściwym dla takiej umowy jest prawo państwa, w którym przewoźnik ma miejsce zwykłego pobytu, pod warunkiem że w tym samym państwie znajduje się miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub miejsce dostawy, lub miejsce zwykłego pobytu nadawcy. Jeżeli warunki te nie są spełnione, stosuje się prawo państwa, w którym znajduje się uzgodnione przez strony miejsce dostawy.
Wskazać wszak wypada, że najczęściej, jeśli umowa zawierana jest pomiędzy podmiotami dwóch różnych systemów prawnych, z których jeden nie podlega prawu Unii Europejskiej, odwołanie się do postanowień rozporządzenia Rzym I będzie cokolwiek problematyczne. Są też systemy prawne, które w ogóle nie wyróżniają spedycji, jako odrębnego typu umowy. FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services (Reguły Modelowe FIATA) stanowią, między innymi, próbę rozwiązania tego problemu. Są one, w świetle prawa polskiego, wzorcem umownym, którego zastosowanie podlega takim samym regułom, jak stosowanie Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych 2010 (OPWS 2010). Ich włączenie do stosunku prawnego spedycji jest więc dobrowolne, co oznacza, że polski spedytor, który pragnie się na nie powołać, musi zachować reżimy z art. 384 i nast. kodeksu cywilnego. Spedytor, niepodlegający polskiemu prawu musi, w celu uzyskania możliwości stosowania FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services, zachować wymogi swojego prawa w tym zakresie.

Reguły Modelowe FIATA są w zasadzie dla spedytora korzystne, choć z samej swej istoty, zważywszy na ich zunifikowany, przystający do wielu systemów prawnych charakter, nie będą nigdy tak korzystne, jak ogólne warunki świadczenia usług spedycyjnych, opracowane przez poszczególne krajowe organizacje spedytorskie, np. OPWS 2010, opracowane przez PISiL. Wskazać przykładowo należy, iż definicja spedytora, wprowadzona przez FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services, jest niezwykle lakoniczna. Stanowi ona, że spedytorem jest osoba, zawierająca z klientem umowę o usługi spedycyjne.

Reguły Modelowe FIATA przewidują także możliwość działania spedytora jako przewoźnika umownego. Inne, istotne kwestie, które regulują, to m.in.:

1. Odpowiedzialność spedytora jako bezpośredniego wykonawcy za takie usługi, jak składowanie, przeładunek, pakowanie przesyłki – jeśli spedytor, przez przystąpienie do organizacji tychże usług, przyjął na siebie odpowiedzialność bezpośredniego wykonawcy. Postanowienie to odpowiada regulacjom polskiego kodeksu cywilnego, który w art. 474 (art. 799 a contrario) przewiduje odpowiedzialność dłużnika za działania lub zaniechania osób, z których pomocą zobowiązanie wykonuje, jak za działania własne.

2. Ograniczenie wysokości odszkodowania, do zapłaty którego zobowiązany może być spedytor, do równowartości 2 SDR za kilogram wagi brutto towaru utraconego bądź uszkodzonego – chyba że od osoby odpowiedzialnej za szkodę uzyskane zostanie odszkodowanie wyższe. Podobne rozwiązanie przewidują OPWS 2010.

3. Zwolnienie spedytora od odpowiedzialności za szkodę, wywołaną opóźnieniem, chyba że pisemnie uzgodniono inaczej, natomiast w przypadku, gdy spedytor ponosić będzie odpowiedzialność za szkodę wywołaną opóźnieniem – ograniczenie tej odpowiedzialności do kwoty, nieprzekraczającej wynagrodzenia za usługę, w związku z wykonywaniem której doszło do opóźnienia. Podobne rozwiązanie przewidują OPWS 2010.

4. Wyłączenie możliwości dokonania przez zleceniodawcę spedytora potrącenia jego wierzytelności (np. o zapłatę odszkodowania z tytułu innej umowy spedycji) z wierzytelnością spedytora o zapłatę wynagrodzenia. Postanowienie to jest zarówno zgodne z prawem, jak i dla spedytora bardzo korzystne. W wyroku z dnia 10 listopada 2000 r., sygn. akt IV CKN 163/00 (LEX nr 52500), Sąd Najwyższy bowiem stwierdził, iż strony mogą w sposób odmienny od regulacji ustawowej (art. 498 i nast. k.c.) kształtować przesłanki, skutki i sposób potrącenia, bądź w ogóle wyłączyć możliwość umorzenia wierzytelności przeciwstawnych. Roszczenia odszkodowawcze, podnoszone przez zleceniodawców spedytora, są zaś niejednokrotnie nieuzasadnione, choćby na skutek niewzięcia pod uwagę przepisu o odpowiedzialności spedytora za jego podwykonawców na zasadzie winy w wyborze. Dokonując bezzasadnych potrąceń, zleceniodawcy przerzucają na spedytora ciężar prowadzenia procesu o zapłatę należnego mu wynagrodzenia.

5. Oznaczenie ścisłych terminów zgłaszania reklamacji do spedytora pod rygorem nawet odrzucenia roszczeń na skutek uchybienia tych terminów. W artykule 9 Modelowych Warunków FIATA została opisana procedura zgłaszania szkód. I tak, pisemne zawiadomienie określające ogólnie zakres straty lub szkody w towarze powinno być przekazane spedytorowi przez osobę odpowiedzialną do odbioru towaru już w momencie przekazywania towaru. Jeśli szkoda nie jest zewnętrznie widoczna, przewidziano 6 dni kalendarzowych na jej zgłoszenie. Wszelkie inne straty lub szkody powinny zostać zgłoszone w ciągu 14 dni począwszy od dnia, gdy klient powinien zgłosić ten fakt.
   Uregulowanie to budzi wątpliwości natury formalno-prawnej w świetle prawa polskiego.

6. Ustanowienie 9-miesięcznego terminu przedawnienia roszczeń w stosunku do spedytora. Uregulowanie to jest sprzeczne z przepisem art. 119 k.c., w myśl którego terminy przedawnienia nie mogą być ani skracane, ani przedłużane przez czynność prawną. Umowa stron zaś, w której strony recypowały postanowienia FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services, jest czynnością prawną. Analogiczne zastrzeżenia można mieć do klauzuli, wskazanej wyżej, albowiem, skoro uchybienie terminowi na zgłoszenie reklamacji stanowić może podstawę do odrzucenia roszczeń, to przewidzenie takiego skutku zaniechania klienta nie jest niczym innym niż umownym skróceniem terminu przedawnienia. Ustanowienie 9-miesięcznego terminu przedawnienia roszczeń, które mogą być podnoszone przeciwko spedytorowi, narusza zresztą nie tylko prawo polskie, ale i wiele innych ustawodawstw, np. prawo czeskie. Również w systemie anglosaskim (common law), który nie jest systemem prawa stanowionego[1], lecz systemem tzw.

[1] aczkolwiek także w systemie common law funkcjonuje wiele aktów prawa stanowionego, w szczególności w dziedzinach takich jak prawo pracy, ubezpieczenia społeczne, prawo spółek, ochrona konsumentów itd.

prawa precedensów, kwestia 9-miesięcznego terminu przedawnienia, wynikającego z Reguł Modelowych FIATA, była przedmiotem rozważań i rozstrzygnięć sądowych. Przykładowo, w sprawie Granville Oili Chemicals Ltd. przeciwko Davies Turner & Co Limited, sąd I instancji uznał, że 9-miesięczny termin przedawnienia jest nieuczciwy i nazbyt krótki. Sąd II instancji co prawda wyrok ten zmienił, uznając, że w okolicznościach przedmiotowego stanu faktycznego 9-miesięczny, umowny termin przedawnienia można uznać za „rozsądny". Z powyższego wszak wynika, że na gruncie prawa angielskiego możliwość zastosowania 9-miesięcznego terminu przedawnienia oceniana winna być w zależności od okoliczności stanu faktycznego.

Należy zatem pamiętać, że w szczególności w umowach, do których zastosowanie znajdzie prawo polskie, ale też i przy zastosowaniu innego systemu prawnego, iż 9-miesięczny termin przedawnienia roszczeń, wynikający z FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services, będzie albo od początku sprzeczny z prawem (art. 119 k.c.), albo też zaistnieje ryzyko uznania przez sąd tego terminu za nazbyt krótki. W świetle prawa polskiego, w miejsce postanowienia umowy sprzecznego z prawem, stosuje się odpowiedni przepis prawa, którym w danym przypadku będzie przepis art. 803 § 1 k.c.

FIATA Model Rules są dostępne do pobrania na stronie internetowej organizacji FIATA http://www.fiata.com/uploads/media/Model_Rules_05.pdf . Opracowane zostały jako przykładowy wzorzec umowny, który może być stosowany wprost, a może też być przedmiotem modyfikacji. Trzeba wszak pamiętać, iż wprowadzenie owych modyfikacji spowoduje, że nie będą to już FIATA Model Rules for Forwarding Services, lecz inne, dostosowane do konkretnych potrzeb proponenta[2], warunki. Co do zasady wszak włączenie FIATA Model Rules do umowy spedycji, do której zastosowanie będzie mieć prawo polskie, winno odpowiadać ustawowym zasadom włączania wzorca umownego do stosunku prawnego. Wymogi te określone zostały w przepisach art. 384 i nast. kodeksu cywilnego. I tak art. 384 § 1 kc stanowi, iż ustalony przez jedną ze stron wzorzec umowy, w szczególności ogólne warunki umów, wzór umowy, regulamin, wiąże drugą stronę, jeżeli został jej doręczony przed zawarciem umowy. Z § 2 tego artykułu wynika, że w razie, gdy posługiwanie się wzorcem umownym jest w stosunkach danego rodzaju zwyczajowo przyjęte, wiąże on także wtedy, gdy druga strona mogła się z łatwością dowiedzieć o jego treści. Nie dotyczy to jednak umów zawieranych z udziałem konsumentów, z wyjątkiem umów powszechnie zawieranych w drobnych, bieżących sprawach życia codziennego, takich jak np umowy przewozu osób, ich bagażu itd. Jeżeli spedytor, pragnący włączyć do umowy spedycji postanowienia FIATA Model Rules, posługuje się tymże wzorcem umownym w postaci elektronicznej, powinien udostępnić go drugiej stronie przed zawarciem umowy w taki sposób, aby mogła ona wzorzec ten przechowywać i odtwarzać w zwykłym toku czynności (art. 384 § 4 kc). Oznacza to, że każdy wzorzec umowny (w tym także stosowany przez podmiot stosunku prawnego, w ramach którego funkcjonuje zwyczaj posługiwania się wzorcem oraz wzorzec wydawany na podstawie ustawy), który ma być stosowany w wersji elektronicznej, a więc także poprzez umieszczenie go na stronie internetowej czy też poprzez odwołanie do strony internetowej organizacji FIATA, musi być dostępny dla drugiej strony przed zawarciem umowy[3]. Musi on być też możliwy do zapisania i wielokrotnego odtwarzania. Obowiązek udostępnienia wzorca przez proponenta oznacza obowiązek umożliwienia zapoznania się z wzorcem - nie oznacza zaś obowiązku zapewnienia zapoznania się przez drugą stronę z owym wzorcem, albowiem kwestia zapoznania się z wzorcem umownym pozostawiona została przez ustawodawcę woli drugiej strony umowy.

Reguły Modelowe FIATA mogą być zastosowane w relacjach pomiędzy spedytorem a jego zleceniodawcą. Decydując się na ich wprowadzenie do umowy spedycji, strony zgadzają się na stosowanie kilku zasad dotyczących odpowiedzialności z tytułu wykonania umowy spedycji, odmiennych niźli wynikające z przepisów art. 794 i nast. kodeksu cywilnego. W części są one wszak zbieżne w niektórymi postanowieniami OPWS 2010. I tak na przykład z obu wyżej wskazanych wzorców wynika, że spedytor nie aranżuje ubezpieczenia, jeśli nie otrzyma w tym względzie wyraźnych instrukcji od klienta. Aranżowane na zlecenie ubezpieczenie podlega zwyczajowym warunkom i wyłączeniom oferowanym w polisach ubezpieczeniowych. Jeśli w czasie wykonywania spedycji zaistnieją przeszkody lub ryzyka, które nie wynikły z błędu lub zaniedbania spedytora, a które zagrażają prawidłowemu przebiegowi usługi, spedytor może odstąpić od jej wykonania. Spedytor w takim wypadku winien przekazać towar klientowi w bezpiecznym miejscu i będzie to równoznaczne z wywiązaniem się z obowiązku dostarczenia towaru. W takim wypadku spedytorowi przysługiwać będzie wynagrodzenie za zrealizowaną usługę, a zleceniodawca spedytora zobowiązany będzie pokryć dodatkowe koszty będące skutkiem zaistniałych okoliczności.

Zarówno FIATA Model Rules, jak i OPWS 2010 wskazują na okoliczność, iż to zleceniodawca zobowiązany jest udzielić spedytorowi jak najbardziej kompletnych i dokładnych wskazówek co do wykonania zlecenia. W przeciwnym wypadku spedytor uprawniony będzie do działania na ryzyko i koszt zleceniodawcy w sposób uznany przez siebie właściwy.

Specyfiką Reguł Modelowych jest rozróżnienie zakresów odpowiedzialności spedytora: jako wykonawcy bezpośredniego (jeśli wykonuje przewóz własnymi środkami transportu, wystawia własny dokument przewozowy lub w sposób oczywisty przyjmuje na siebie odpowiedzialność przewoźnika) oraz wykonawcy pośredniego. W pierwszym przypadku spedytor odpowiada za działania i zaniechania osób trzecich, które zaangażował do realizacji zlecenia tak, jakby były to jego własne działania i zaniechania. Prawa i obowiązki spedytora określone są wówczas przez przepisy prawa odnoszące się do danego rodzaju przewozu. Jeśli spedytor nie występuje jako bezpośredni wykonawca usługi, ponosi odpowiedzialność jedynie w przypadku niepodjęcia racjonalnych działań lub nienależytej staranności, która ujawniła się w trakcie wykonywania usługi. W takim wypadku spedytor ponosi odpowiedzialność za brak należytej staranności. Spedytor nie odpowiada za działania i zaniechania osób trzecich, chyba że nie dołożył należytej staranności w ich wyborze, zleceniu czynności i nadzorowaniu ich wykonania.

Spedytor, w świetle Reguł Modelowych FIATA, nie będzie odpowiadać w żadnym wypadku za przesyłki wartościowe (m.in. kruszce, monety, pieniądze, kamienie szlachetne)

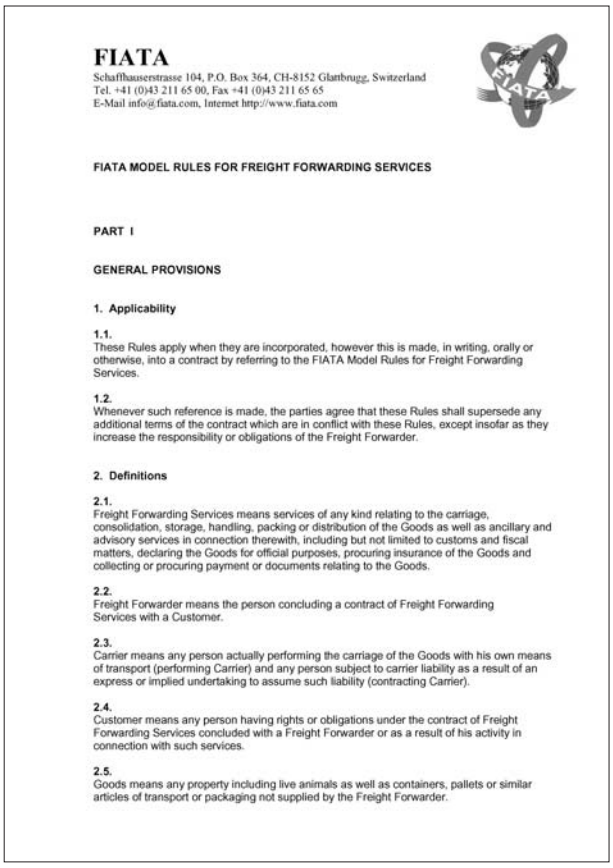
2 czyli podmiotu ustanawiającego swój wzorzec umowny i stosującego go w umowach z kontrahentami

3 Przed zawarciem umowy – czyli nie w fazie zawierania umowy, nie po jej zawarciu, podpisaniu, wejściu w życie.

i towary niebezpieczne w rozumieniu urzędowych klasyfikacji materiałów niebezpiecznych lub mogące się stać niebezpiecznymi w trakcie realizacji usługi, jeśli ich właściwości nie zostały zadeklarowane w czasie zawierania umowy. Nie będzie też ponosić odpowiedzialności za stratę spowodowaną opóźnieniem (chyba że uzgodniono pisemnie inaczej) oraz stratę pośrednią lub będącą dalszym skutkiem[4].

Jak to już zostało wskazane wyżej, Modelowe Warunki FIATA mogą być stosowane wprost, mogą też być dostosowane do potrzeb danego spedytora i w tym celu odpowiednio zmienione. Opatrywanie takich zmienionych warunków nazwą FIATA Model Rules for Forwarding Services i logo FIATA nie jest jednak prawnie dopuszczalne, co z całą mocą należy podkreślić.

Poniżej przedstawia się treść FIATA Model Rules for Forwarding Services w oryginalnej wersji anglojęzycznej. (B.J.)



FIATA
Schaffhauserstrasse 104, P.O. Box 364, CH-8152 Glattbrugg, Switzerland
Tel. +41 (0)43 211 65 00, Fax +41 (0)43 211 65 65
E-Mail info@fiata.com, Internet http://www.fiata.com

FIATA MODEL RULES FOR FREIGHT FORWARDING SERVICES

PART I

GENERAL PROVISIONS

1. Applicability

1.1.
These Rules apply when they are incorporated, however this is made, in writing, orally or otherwise, into a contract by referring to the FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services.

1.2.
Whenever such reference is made, the parties agree that these Rules shall supersede any additional terms of the contract which are in conflict with these Rules, except insofar as they increase the responsibility or obligations of the Freight Forwarder.

2. Definitions

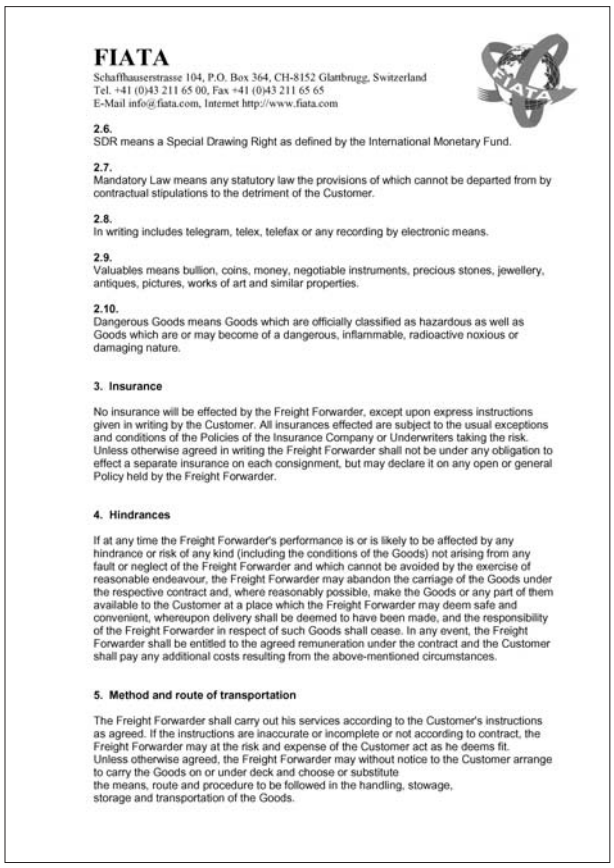
2.1.
Freight Forwarding Services means services of any kind relating to the carriage, consolidation, storage, handling, packing or distribution of the Goods as well as ancillary and advisory services in connection therewith, including but not limited to customs and fiscal matters, declaring the Goods for official purposes, procuring insurance of the Goods and collecting or procuring payment or documents relating to the Goods.

2.2.
Freight Forwarder means the person concluding a contract of Freight Forwarding Services with a Customer.

2.3.
Carrier means any person actually performing the carriage of the Goods with his own means of transport (performing Carrier) and any person subject to carrier liability as a result of an express or implied undertaking to assume such liability (contracting Carrier).

2.4.
Customer means any person having rights or obligations under the contract of Freight Forwarding Services concluded with a Freight Forwarder or as a result of his activity in connection with such services.

2.5.
Goods means any property including live animals as well as containers, pallets or similar articles of transport or packaging not supplied by the Freight Forwarder.



FIATA
Schaffhauserstrasse 104, P.O. Box 364, CH-8152 Glattbrugg, Switzerland
Tel. +41 (0)43 211 65 00, Fax +41 (0)43 211 65 65
E-Mail info@fiata.com, Internet http://www.fiata.com

2.6.
SDR means a Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.

2.7.
Mandatory Law means any statutory law the provisions of which cannot be departed from by contractual stipulations to the detriment of the Customer.

2.8.
In writing includes telegram, telex, telefax or any recording by electronic means.

2.9.
Valuables means bullion, coins, money, negotiable instruments, precious stones, jewellery, antiques, pictures, works of art and similar properties.

2.10.
Dangerous Goods means Goods which are officially classified as hazardous as well as Goods which are or may become of a dangerous, inflammable, radioactive noxious or damaging nature.

3. Insurance

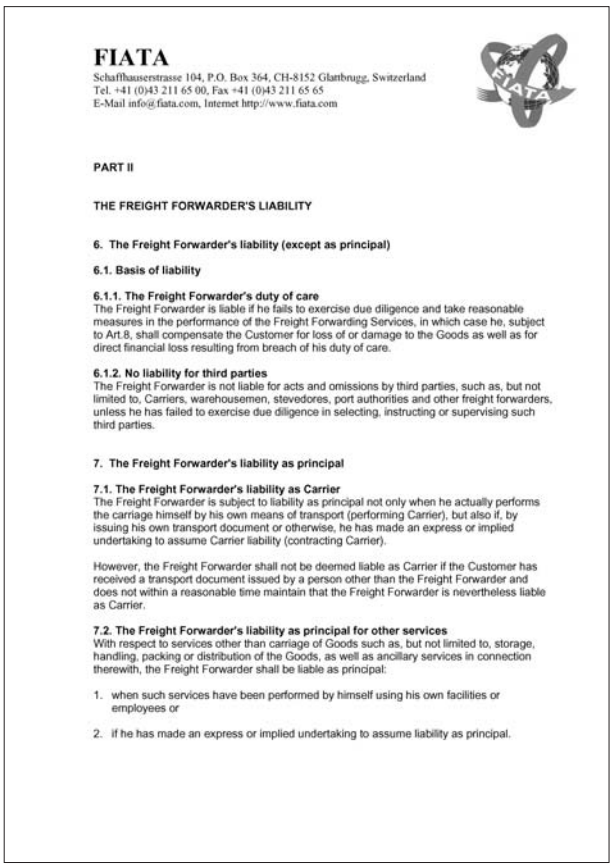
No insurance will be effected by the Freight Forwarder, except upon express instructions given in writing by the Customer. All insurances effected are subject to the usual exceptions and conditions of the Policies of the Insurance Company or Underwriters taking the risk. Unless otherwise agreed in writing the Freight Forwarder shall not be under any obligation to effect a separate insurance on each consignment, but may declare it on any open or general Policy held by the Freight Forwarder.

4. Hindrances

If at any time the Freight Forwarder's performance is or is likely to be affected by any hindrance or risk of any kind (including the conditions of the Goods) not arising from any fault or neglect of the Freight Forwarder and which cannot be avoided by the exercise of reasonable endeavour, the Freight Forwarder may abandon the carriage of the Goods under the respective contract and, where reasonably possible, make the Goods or any part of them available to the Customer at a place which the Freight Forwarder may deem safe and convenient, whereupon delivery shall be deemed to have been made, and the responsibility of the Freight Forwarder in respect of such Goods shall cease. In any event, the Freight Forwarder shall be entitled to the agreed remuneration under the contract and the Customer shall pay any additional costs resulting from the above-mentioned circumstances.

5. Method and route of transportation

The Freight Forwarder shall carry out his services according to the Customer's instructions as agreed. If the instructions are inaccurate or incomplete or not according to contract, the Freight Forwarder may at the risk and expense of the Customer act as he deems fit. Unless otherwise agreed, the Freight Forwarder may without notice to the Customer arrange to carry the Goods on or under deck and choose or substitute the means, route and procedure to be followed in the handling, stowage, storage and transportation of the Goods.



FIATA
Schaffhauserstrasse 104, P.O. Box 364, CH-8152 Glattbrugg, Switzerland
Tel. +41 (0)43 211 65 00, Fax +41 (0)43 211 65 65
E-Mail info@fiata.com, Internet http://www.fiata.com

PART II

THE FREIGHT FORWARDER'S LIABILITY

6. The Freight Forwarder's liability (except as principal)

6.1. Basis of liability

6.1.1. The Freight Forwarder's duty of care
The Freight Forwarder is liable if he fails to exercise due diligence and take reasonable measures in the performance of the Freight Forwarding Services, in which case he, subject to Art.8, shall compensate the Customer for loss of or damage to the Goods as well as for direct financial loss resulting from breach of his duty of care.

6.1.2. No liability for third parties
The Freight Forwarder is not liable for acts and omissions by third parties, such as, but not limited to, Carriers, warehousemen, stevedores, port authorities and other freight forwarders, unless he has failed to exercise due diligence in selecting, instructing or supervising such third parties.

7. The Freight Forwarder's liability as principal

7.1. The Freight Forwarder's liability as Carrier
The Freight Forwarder is subject to liability as principal not only when he actually performs the carriage himself by his own means of transport (performing Carrier), but also if, by issuing his own transport document or otherwise, he has made an express or implied undertaking to assume Carrier liability (contracting Carrier).

However, the Freight Forwarder shall not be deemed liable as Carrier if the Customer has received a transport document issued by a person other than the Freight Forwarder and does not within a reasonable time maintain that the Freight Forwarder is nevertheless liable as Carrier.

7.2. The Freight Forwarder's liability as principal for other services
With respect to services other than carriage of Goods such as, but not limited to, storage, handling, packing or distribution of the Goods, as well as ancillary services in connection therewith, the Freight Forwarder shall be liable as principal:

1. when such services have been performed by himself using his own facilities or employees or
2. if he has made an express or implied undertaking to assume liability as principal.

4 W polskim prawie i w większości systemów europejskich obowiązuje zasada tzw. adekwatności i bezpośredniości przyczyn, istnieją wszak systemy prawne nie przewidujące obowiązku stosowania się do tejże zasady.

FIATA
Schaffhauserstrasse 104, P.O. Box 364, CH-8152 Glattbrugg, Switzerland
Tel. +41 (0)43 211 65 00, Fax +41 (0)43 211 65 65
E-Mail info@fiata.com, Internet http://www.fiata.com

7.3. The basis of the Freight Forwarder's liability as principal
The Freight Forwarder as principal shall, subject to Art. 8, be responsible for the acts and omissions of third parties he has engaged for the performance of the contract of carriage or other services in the same manner as if such acts and omissions were his own and his rights and duties shall be subject to the provisions of the law applicable to the mode of transport or service concerned, as well as the additional conditions expressly agreed or, failing express agreement, by the usual conditions for such mode of transport or services.

8. Exclusions, assessment, and monetary limits of liability

8.1. Exclusions
The Freight Forwarder shall in no event be liable for:

1. Valuables or Dangerous Goods unless declared as such to the Freight Forwarder at the time of the conclusion of the contract,
2. loss following from delay unless expressly agreed in writing,
3. indirect or consequential loss such as, but not limited to, loss of profit and loss of market.

8.2. Assessment of compensation
The value of the Goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is not such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of the Goods of the same kind and quality.

8.3. Monetary limits

8.3.1. Loss of or damage to the Goods
The provisions of Art. 7.3. notwithstanding, the Freight Forwarder shall not be or become liable for any loss of or damage to the Goods in an amount exceeding the equivalent of 2 SDR per kilogram of gross weight of the Goods lost or damaged unless a larger amount is recovered from a person for whom the Freight Forwarder is responsible. If the Goods have not been delivered within ninety consecutive days after the date when the Goods ought to have been delivered, the claimant may, in the absence of evidence to the contrary, treat the Goods as lost.

8.3.2. Limitation of liability for delay
If the Freight Forwarder is liable in respect of loss following from delay, such liability shall be limited to an amount not exceeding the remuneration relating to the service giving rise to the delay.

8.3.3. Other type of loss
The provisions of Art. 7.3. notwithstanding, the Freight Forwarder's liability for any type of loss not mentioned in 8.3.1. and 8.3.2. shall not exceed the total amount of ..... SDR[*)] for each incident unless a larger amount is received froma person for whom the Freight Forwarders is responsible.

[*)] The maximum liability amount is intentionally left open and has to be completed according to the situation in the country where the Model Rules are applied.

FIATA
Schaffhauserstrasse 104, P.O. Box 364, CH-8152 Glattbrugg, Switzerland
Tel. +41 (0)43 211 65 00, Fax +41 (0)43 211 65 65
E-Mail info@fiata.com, Internet http://www.fiata.com

9. Notice

9.1.
Unless notice of loss of or damage to the Goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing to the Freight Forwarder by the person entitled to receive the Goods when they are handed over to him, such handing over is prima facie evidence of the delivery of the Goods in good order and condition. Where such loss or damage is not apparent, the same prima facie effect shall apply if notice in writing is not given within 6 consecutive days after the day when the Goods were handed over to the person entitled to receive them.

9.2.
With respect to all other loss or damage, any claim by the Customer against the Freight Forwarder arising in respect of any service provided for the Customer or which the Freight Forwarder has undertaken to provide shall be made in writing and notified to the Freight Forwarder within 14 days of the date upon which the Customer became or should have become aware of any event or occurrence alleged to give rise to such claim. Any claim not made and notified as aforesaid shall be deemed to be waived and absolutely barred except where the Customer can show that it was impossible for him to comply with this time limit and that he has made the claim as soon as it was reasonably possible for him to do so.

10. Time bar

The Freight Forwarder shall, unless otherwise expressly agreed, be discharged of all liability under these Rules unless suit is brought within 9 months after the delivery of the Goods, or the date when the Goods should have been delivered, or the date when failure to deliver the Goods would give the consignee the right to treat the Goods as lost.

With respect to other loss than loss of or damage to the Goods the 9 months period should be counted from the time when the failure of the Freight Forwarder giving right to the claim occurred.

11. Applicability to actions in tort

These Rules apply to all claims against the Freight Forwarder whether the claim be founded in contract or in tort.

12. Liability of servants and other persons

These Rules apply whenever any claim is made against a servant, agent or other person the Freight Forwarder engaged for the performance of the service (including any independent contractor) whether such claims are founded in contract or in tort, and the aggregate liability of the Freight Forwarder and such servants, agents or other persons shall not exceed the limit applicable to the service concerned as expressly agreed between the Freight Forwarder and the Customer or following from these Rules.

FIATA
Schaffhauserstrasse 104, P.O. Box 364, CH-8152 Glattbrugg, Switzerland
Tel. +41 (0)43 211 65 00, Fax +41 (0)43 211 65 65
E-Mail info@fiata.com, Internet http://www.fiata.com

PART III

THE CUSTOMER'S OBLIGATIONS AND LIABILITY

13. Unforeseen circumstances

In the event that the Freight Forwarder, in case of unforeseen circumstances, acts in the best interest of the Customer extra costs and charges have to be borne by the Customer.

14. No set-off

All monies due shall be paid without any reduction or deferment on account of any claim, counter-claim or set-off.

15. General lien

The Freight Forwarder shall, to the extent permitted by the applicable law, have a general lien on the Goods and any documents relating thereto for any amount due at any time to the Freight Forwarder from the Customer including storage fees and the cost of recovering same, and may enforce such lien in any reasonable manner which he may think fit.

16. Information

The Customer shall be deemed to have guaranteed to the Freight Forwarder the accuracy, at the time the Goods were taken in charge by the Freight Forwarder, of all particulars relating to the general nature of the Goods, their marks, number, weight, volume and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the Goods, as furnished by him or on his behalf.

17. Duty of indemnification

17.1. General duty of indemnification
Except to the extent that the Freight Forwarder is liable according to the provisions of Part II, the Customer shall indemnify the Freight Forwarder for all liability incurred in the performance of the Freight Forwarding Services.

17.2. Duty of indemnification in respect of General Average
The Customer shall indemnify the Freight Forwarder in respect of any claims of a General Average nature which may be made on him and shall provide such security as may be required by the Freight Forwarder in this connection.

FIATA
Schaffhauserstrasse 104, P.O. Box 364, CH-8152 Glattbrugg, Switzerland
Tel. +41 (0)43 211 65 00, Fax +41 (0)43 211 65 65
E-Mail info@fiata.com, Internet http://www.fiata.com

18. The Customer's liability

The Customer shall be liable to the Freight Forwarder for all loss or damage, costs, expenses and official charges resulting from the Customer's inaccurate or incomplete information or instructions or the handing over by the Customer or any person acting on his behalf to the Freight Forwarder, or to any other person to whom the Freight Forwarder may become liable, of Goods having caused death or personal injury, damage to property, environmental damage or any other type of loss.

PART IV

DISPUTES AND MANDATORY LAW

19. Jurisdiction and applicable law
Unless otherwise agreed, actions against the Freight Forwarder may be instituted only in the place where the Freight Forwarder has his principal place of business and shall be decided according to the law of the country of that place.

20. Mandatory Law

These Rules shall only take effect to the extent that they are not contrary to the mandatory provisions of international conventions or national law applicable to the Freight Forwarding Services.

* * * * *

FIATA MODEL CORRESPONDENTS' AGREEMENT

Niejednokrotnie, w związku z zakresem usług spedytora, musi on posługiwać się podwykonawcami (spedytorami dalszymi) z różnych zakątków świata. W tym celu albo zakłada swoje oddziały w krajach, w których działa, albo zawiera umowy z lokalnymi spedytorami. Ta druga opcja jest znacznie częstsza, ponieważ zakładanie zagranicznych oddziałów (spółek-córek) to droga inwestycja. Kiedy współpraca pomiędzy spedytorami przestaje być przypadkowa i staje się częsta, a nawet stała, spedytorzy ci zaczynają korzystać ze swoich usług na zasadzie wzajemności. Stają się wzajemnie dla siebie quasi agentami, tzw. „spedytorami-korespondentami". Praktyka taka rodzi potrzebę zawarcia umowy pomiędzy spedytorami-korespondentami, w której mają oni możliwość umówienia się co do zasad wzajemnej współpracy. Dochodzenie do uzgodnień to jednak proces żmudny i długotrwały, bowiem spedytorzy ci reprezentują różne systemy prawne, mają też różne zwyczaje i przyzwyczajenia odnośnie do kontraktowania.

Wychodząc naprzeciw potrzebie zunifikowania różnych interesów i systemów prawnych, w celu zaprezentowania spedytorom gotowej formuły umownej, organizacja FIATA powierzyła specjalistom z Advisory Body Legal Matters opracowanie wzorca umowy pomiędzy spedytorami-korespondentami. Opracowanie składa się z 20 stron, przy czym na siedmiu stronach zawarto wyjaśnienia używanych pojęć oraz zastosowanych rozwiązań. Trzynaście stron to tekst umowy. Charakterystycznym jest, że umowa w wielu postanowieniach przewiduje dwie lub nawet trzy opcje rozwiązań. Strony, dokonując wyboru danej opcji, zaznaczają odpowiedni kwadrat. Podobnie zakres umowy i wzajemnych usług został opisany maksymalnie szeroko, tak, aby poprzez dokonanie wyboru (zaznaczając odpowiednie kwadraty), strony mogły zastosować to, co jest dla nich właściwe.

W umowie opisano następujące kwestie: 1) definicje, 2) przedmiot umowy, 3) zasięg geograficzny współpracy, 4) gałęzie transportu, 5) okres obowiązywania (opcje A, B, C), 6) wyłączność, 7) zakaz konkurencji (opcje A i B), 8) obowiązki generalne, 9) poufność, 10) miejsce wykonania i płatności, 11) wzajemną odpowiedzialność (opcje A, B, C), 12) odpowiedzialność za i wobec osób trzecich, 13) dobrowolne rozwiązanie umowy, 14) automatyczne rozwiązanie umowy, 15) zachowanie stron w trakcie okresu wypowiedzenia, 16) zwrot dokumentów, znaków towarowych i handlowych, 17) interpretację umowy, 18) przedawnienie, 19) klauzulę arbitrażową/jurysdykcyjną, 20) prawo umowy, 21) prawo, które nie może być uchylone umownie, 22) zastosowanie klauzul opcjonalnych, 23) obowiązywanie załącznika, 24) postanowienia końcowe.

Umowa zawiera załącznik, dotyczący warunków i procedur technicznych, w którym uregulowano: a) sprzedaż i usługi handlowe, b) zlecenia spedycyjne, c) podział przychodów i wydatków, d) taryfy, e) waluty obce (opcje A i B), f) fakturowanie, g) rozliczenia, h) przekazywanie informacji, i) ubezpieczenie (opcje A i B), j) dostawy szczególne, k) zwrot towarów, l) niezaakceptowanie kosztów przez odbiorcę, m) terminologię, n) inne postanowienia techniczne, o) zastosowanie klauzul opcjonalnych.

Umowa ta jest przeznaczona dla spedytorów-praktyków, którzy nie muszą nawet zasięgać porady prawnej przy jej zawarciu, albowiem wszelkie kwestie zostały w niej rozpoznane i przewidziane, a stronom pozostaje wyłącznie zaznaczenie wybranych opcji. Jest więc to formuła prosta i łatwa do zastosowania.

Poniżej przedstawia się treść przedmiotowej umowy wraz z komentarzem.

FIATA MODEL CORRESPONDENTS' AGREEMENT

In _____ (city and country), on _____ of _____, _____ (day, month and year).

Between:

(Contracting party)_____,

(Full address)_____,

represented by (name, official post and deed or document that evidences the post and / or representation)

_____,

And

(Contracting party)_____,

(Full address)_____,

represented by (name, official post and deed or document that evidences the post and / or representation)

_____.

Both parties, referred to in the Agreement as "the parties" or "correspondents", establish a correspondents' relationship which will be governed by the following

Powyżej przedstawiona część umowy, tak zwana komparycja, służy do oznaczenia stron umowy, nie tylko z nazw firm, ale i adres siedzib, rejestru oraz do wskazania reprezentujących daną stronę osób. W komparycji podaje się także, jakiej nazwy skróconej dana strona używać będzie na potrzeby umowy, a także wskazuje się miejsce i datę zawarcia umowy.

PART I

C L A U S E S

1. Definitions

In this Agreement the following words and expressions have the following meanings:

** Freight Forwarding activity means those services of any kind relating to the carriage, consolidation, storage/hauling, packing or distribution of the Goods, as well as ancillary and advisory services in connection therewith.*

** Freight Forwarder means any natural or legal person who pursues the Freight Forwarding activity as a profession subject to the regulations applicable in the place where he is engaged in said activity.*

** Correspondent means the Freight Forwarder that at a specific point in the territory, or in a specific geographical area, habitually undertakes those services linked to the activity of the other Freight Forwarder located elsewhere.*

** The expression "in writing" includes, in addition to the ordinary messages in paper format, telegrams, telexes, faxes and electronic or data transmissions.*

** The expression "medium that guarantees that in normal circumstances the document will be received" includes a certified letter with acknowledgement of receipt, a bureau fax, special messaging services and certified electronic mail.*

Postanowienie umowne, zatytułowane "definicje", warto zawierać w każdej rozbudowanej umowie. Umożliwia to nadanie umownego znaczenia oznaczonemu sformułowaniu. Jeśli w dalszej części umowy sformułowanie takie zostanie użyte, winno być ono zawsze rozumiane zgodnie z zawartą w umowie definicją. Część pt. „definicje" umieszcza się z reguły na początku umowy.

2. Subject matter of the Agreement

Within the geographical area determined by the following clause, the parties, in their capacity as Correspondents, will mutually and habitually deal with those services linked to the activity of a Freight Forwarder carried out by the other party referred to herein, under the terms and conditions established in the same, in order to promote the prosperous development and appropriate expansion of their respective activity as Freight Forwarder's.

Przedmiot umowy to obligatoryjna część każdej umowy. Stanowi ona o prawach i obowiązkach stron. W przedmiotowej umowie w postanowieniu paragrafu 1 ust. 2 przedmiot umowy został uogólniony, rozwinięcie zaś zawarte jest w kolejnych postanowieniach umowy.

3. Geographical area

The target area of the parties is as follows:

(name of the Freight Forwarder)_____will act in _____as correspondent for _____.

(name of the Freight Forwarder)_____ will act in _____ as correspondent for _____.

W umowach agencyjnych, o usługi przedstawicielskie itp. zawsze należy sprecyzować, na jakim obszarze agent (przedstawiciel/ korespondent) będzie swe usługi świadczyć. W przeciwnym razie można by spotkać się z zarzutem niewykonania obowiązku agenta. Należy bowiem wskazać, iż świadczenie agenta nie ma charakteru osobistego i teoretycznie celem jego wykonania agent może posłużyć się dalszym agentem.

4. Material scope

4.1 – Collaboration in the aforementioned areas will include traffic volume for

- ❑ *truck*
- ❑ *railway*
- ❑ *ship*
- ❑ *aircraft*

between _____and _____ and it will be extended to all the technical procedures and conditions connected with the same and which are listed in the Appendix to this Agreement.

4.2 – Moreover said collaboration may be extended to the following services:

- ❑ *projects*
- ❑ *official cargos including military cargos and arms and ammunition*

- ❑ *samples and displays*
- ❑ *perishable goods*
- ❑ *transportation of works of art*
- ❑ *liquid and bulk goods*
- ❑ *textiles / draped garments*
- ❑ *heavy and special transportation*
- ❑ *removal / transfer of goods and personal belongings*
- ❑ *dangerous goods*
- ❑ *NVOCC*
- ❑ *storage*
- ❑ _____

Niniejsze postanowienie doprecyzowuje materialny zakres współpracy stron, wskazując konkretne obszary współdziałania stron.

4.3 – Apart from the provisions of this Agreement and the Appendix on technical procedures and conditions, no relationships between the parties will be created apart from that of separate and independent Freight Forwarder's, and none of them will be authorised to represent, act, or assume obligations for or on behalf of the other party except where one of them has been expressly and specifically authorised in writing by the other party. None of the parties will have a general authority or agency to act on account of the other party and none of the parties will represent or hold out to third parties that he holds a general authority or agency.

Dla jasności, celem uniknięcia nieprzewidzianych zdarzeń, warto postanowić, iż agent nie będzie uprawniony do reprezentowania drugiej strony ani do zaciągania w jej imieniu zobowiązań, chyba że wyraźnie inaczej postanowiono. Gdyby bowiem uznać agenta za pełnomocnika drugiej strony, legitymującego się jej pełnomocnictwem ogólnym, do rąk agenta mogłyby być dokonywane np. doręczenia pism sądowych, co mogłoby narazić drugą stronę na szkodę. Strony zatem postanawiają, że każda ze stron, w celu wykonania niniejszej umowy, działa w imieniu własnym, lecz na rachunek drugiej strony.

5. Duration of the Agreement

Option A

5.1 – This Agreement has been entered into for an indefinite period and will take effect on:

- ❑ *the date of execution*
- ❑ *the _____.*

5.2 – Notwithstanding the provisions of the foregoing paragraph, any of the parties may at any time unilaterally withdraw from the Agreement by means of notice in writing forwarded to the other party through a medium that guarantees that in normal circumstances the document will be received, issued one month prior to the date on which withdrawal is to take effect.

5.3 – In the event that the Agreement has lasted for more than _____

- ❑ *months*
- ❑ *years*

the deadline for prior notice provided for in the foregoing paragraph will be increased by _____

- ❑ *days*
- ❑ *months.*

Option B

5.1 – This Agreement has been entered into for _____

- ❑ *months*
- ❑ *years,*

and it will take effect

- ❑ *on the date of execution hereof*
- ❑ *on _____.*

5.2 – The Agreement will automatically be renewed for rolling periods of _____

- ❑ *months*
- ❑ *years,*

unless one of the parties decides not to renew it by forwarding notice in writing to the other party through a medium that guarantees that in normal circumstances the document will be received subject to a notice period of not less than _____

- ❑ *days*
- ❑ *months.*

5.3 – In the event that the Agreement lasted more than _____

- ❑ *months*
- ❑ *years,*

the period for prior notice provided for in the foregoing paragraph will increase by _____

- ❑ *days*
- ❑ *months.*

Option C

This Agreement is entered into for _____

- ❑ *months*
- ❑ *years,*

and it will take effect

- ❑ *on the date of execution hereof*
- ❑ *on _____.*

Czas obowiązywania umowy to niebagatelna kwestia, którą należy w umowie uregulować. Istotne jest wskazanie, czy umowa zawarta jest na czas określony, czy też na czas nieokreślony, a także, z jakim dniem wchodzi w życie. Nie zawsze będzie to bowiem dzień podpisania umowy, gdyż strony mogą przecież zawrzeć umowę wcześniej i przewidzieć, że wchodzi ona w życie np. od pierwszego dnia następnego miesiąca, co ułatwi choćby rozliczenia stron. Zawsze warto też uzgodnić zasady ewentualnego odnowienia umowy. W przedmiotowej umowie zaproponowano stronom trzy opcje, różnorako traktujące te zagadnienia. Strony mogą dokonać wyboru konkretnej opcji, zaznaczając właściwe kwadraty.

6. Exclusivity

For the term of this Agreement collaboration between the parties will be deemed to be

- ❑ *exclusive*
- ❑ *non-exclusive.*

Agent może świadczyć swe usługi wyłącznie mocodawcy, może też być tzw. multiagentem, to znaczy podmiotem świadczącym usługi agencyjne dla wielu mocodawców. Materię tę, celem uniknięcia nieporozumień, bezwzględnie należy w umowie uściślić.

7. Non-competition

Option A (only for exclusivity Agreements)

For the term of this Agreement none of the parties may cooperate or carry out on their own behalf, in the geographical area reserved for the other party defined in clause 3, activities that directly or indirectly compete with those of the aforementioned other party in connection with the services and activities referred to in clause 4 and in the Appendix of this Agreement.

Option B (only for non exclusivity Agreements)

For the term of this Agreement, and without prior notice in writing to the other party sent by a medium that guarantees that in normal circumstances the document will be received, none of the parties may cooperate or carry out on theirs own behalf, in the geographical area reserved for the other party defined in clause 3, activities that directly or indirectly compete with those of the aforementioned other party in connection with the services and activities referred to in clause 4 and in the Appendix of this Agreement.

Zakaz konkurencji to istotna kwestia w umowie agencyjnej. W przedmiotowej umowie strony mają do wyboru dwie opcje – jedną, przeznaczoną dla umowy o usługi „na wyłączność", drugą – jeśli agent ma świadczyć swe usługi niewyłącznie dla mocodawcy.

8. General duty to act in an appropriate manner.

8.1 – Both parties undertake to observe the obligations of this Agreement, as well as to act in accordance with the law and such professional rules as may be applicable to them.

8.2 - The parties will likewise be bound by any practice that they may have agreed upon and by any frequently observed customs that they may have established between themselves, in respect of aspects not provided for in this Agreement or in the Appendix on technical procedures and conditions.

8.3 – Each party must supply to the other party, in a timely manner, and at his own cost, any information that may help the other party to comply with his obligations under this Agreement.

Obowiązek działania zgodnego z prawem oraz z dołożeniem należytej staranności, oczekiwanej od profesjonalisty w zakresie świadczenia usług danego rodzaju, to podstawowy obowiązek stron umowy agencyjnej. Umowa agencyjna ma bowiem charakter umowy wysokiego zaufania, gdzie strony winny kierować się względem siebie wzajemnie zasadą lojalności.

9. Confidentiality

9.1 – For the term of this Agreement and following the same, the parties agree not to disclose to third parties any financial, commercial, or technical information, or any other confidential information about the other party of which they have become aware by virtue of the correspondence herein.

9.2 – *In principle, all information relating to this Agreement will be deemed to be confidential, except for such specified information as the parties may expressly exclude from confidentiality.*

Zasada lojalności jako naczelna zasada obowiązująca w umowie agencyjnej, znajduje swój przejaw także poprzez zachowanie w poufności powziętych informacji o drugiej stronie. Bywa tak, że strony w umowie przewidują katalog informacji poufnych. W FIATA Model Correspondents' Agreement postanowiono wszak, iż wszystkie informacje o drugiej stronie mają charakter poufny, chyba że strony wyraźnie postanowiły wyłączyć daną informację spod klauzuli poufności. Oczywistym jest przy tym, że co do zasady tylko takie informacje umową

być uznane za poufne, których nie można powziąć poprzez analizę ogólnie dostępnych, jawnych rejestrów, publikacji czy dzienników promulgacyjnych, takich jak np. Monitor Sądowy i Gospodarczy, Monitor Polski B itp.

10. Place of performance of the payment obligations stemming from the Agreement

The place where the payment obligations for all balances and amounts that one party owes the other party under this Agreement is to be performed will be the :

- ❑ *the one which corresponds under the law applicable to the contract, as specifically stated , by the parties, in accordance with clause 20.*
- ❑ *the place of residence,*
- ❑ *main establishment*
- ❑ *of the debtor*
- ❑ *of the creditor,*

Oznaczenie miejsca zapłaty to bardzo istotna kwestia w umowie. Miejsce zapłaty to miejsce spełnienia świadczenia pieniężnego, a zatem miejsce wykonania umowy. Ma ono istotne znaczenie między innymi dla oznaczenia właściwości sądowej, ale przede wszystkim dla oceny, czy strona wykonała swoje zobowiązanie pieniężne, czy też go niewykonana bądź nienależycie wykonała. Strony omawianej umowy mogą – poprzez zaznaczenie odpowiednich kwadratów, dowolnie obrać miejsce wykonania świadczenia pieniężnego.

11. Internal liabilities

Option A

Each party will be liable for damages stemming from his active or passive negligence, as well as for the one of his employees or agents in the performance of their duties, or for the one of any other person whose services he may engage for the performance of this Agreement, when that person acts in compliance with the order that has been given to him, as if such active or passive negligence were the party's own.

Option B

11.1 - Each party will be liable to the other party for damages stemming from his active or passive negligence, as well as for those of his employees or agents who are performing their duties, or for any other person whose services he may engage for the performance of this Agreement when that person acts in compliance with the order that has been given to him, as if such active or passive negligence were the party's own.

11.2 - Nevertheless, the parties may escape the liability that the foregoing paragraph refers to by proving that there was no fault or negligence on their behalf or on behalf of their employees, agents or persons whose services they may have engaged.

Option C

11.3 – Each party will be liable to the other party for the damages stemming from their actions and / or omissions, as well as for those of their employees or agents who are performing their duties, or for those of any other person whose services it may take on for the performance of this Agreement where that person acts in compliance with the order that has been given to him, as if such actions and / or omissions were the party's own.

11.1 - Nevertheless, the parties may escape the liability that the foregoing paragraph refers to by proving that the cause of the damages incurred were circumstances that could not be foreseen, or that were inevitable.

Paragraf 11 stanowi o odpowiedzialności stron za jej pracowników oraz podwykonawców, zaangażowanych w celu wykonania przedmiotowej umowy. Także i w tym zakresie strony mogą wybrać najbardziej odpowiednią dla nich opcję. Opcja A zakłada, że każda ze stron będzie ponosić odpowiedzialność za działania lub zaniechania swych pracowników lub zaangażowanych celem wykonania umowy podwykonawców, jak za działania i zaniechania własne. Oznacza to, że na przykład w wypadku posłużenia się przewoźnikiem drogowym w przewozie krajowym, dana strona ponosić będzie względem drugiej strony odpowiedzialność jak krajowy przewoźnik drogowy – czyli na zasadzie ryzyka. W przypadku zaś posłużenia się np. firmą dokonującą przeładunków, dana strona ponosić będzie odpowiedzialność za owego przeładowcę na zasadzie winy[1].

Opcja B odwołuje się do konstrukcji winy w wyborze przewidując, że każda ze stron będzie ponosić odpowiedzialność za działania lub zaniechania swych pracowników lub zaangażowanych celem wykonania umowy podwykonawców, jak za działania i zaniechania własne, chyba że działała (m. in. dokonując wybory danego podwykonawcy) z dołożeniem należytej staranności.

Opcja C zaś, analogicznie stanowiąc, że każda ze stron będzie ponosić odpowiedzialność za działania lub zaniechania swych pracowników lub zaangażowanych celem wykonania umowy podwykonawców, jak za działania i zaniechania własne, ujednolica zasadę odpowiedzialności owych podwykonawców (stosowaną do danej strony umowy) do zasady ryzyka, niezależnie od tego, czy w świetle prawa, rządzącego stosunkiem umownym, nawiązany z podwykonawcą, ów podwykonawca ponosi odpowiedzialność na zasadzie winy.

12. External liabilities

12.1 - When liability originates from a claim brought by a third party, and liability in respect of said third party was restricted or limited by virtue of an applicable international convention or a mandatory national law, the same restriction or limitation will govern the liability to be demanded by one contracting party from the other party, the origin of which is that same third party claim.

12.2 - In the claims brought by a third party against one of the parties herein, the other party must take all such measures and steps as are within its scope in order to preserve the right of the party against whom the third party may have aimed its claim, to in turn bring a claim or repeat a claim against the appropriate person.

Punkt 12.1 statuuje zasadę, na podstawie której dobrodziejstwem ograniczenia odpowiedzialności i odszkodowania, wynikającym z obowiązującego prawa, jest także druga strona umowy, od której agent dochodzić będzie odszkodowania na drodze regresu, po naprawieniu szkody poszkodowanej stronie trzeciej.
Punkt 12.2 przewiduje obowiązek zabezpieczenia praw drugiej strony, jeśli osoba trzecia podniesie roszczenia względem jednej ze stron.

13. Termination of the Agreement

13.1 - Notwithstanding the provisions in respect of the duration of the Agreement, the parties may terminate the Agreement early by means of notice in writing issued to the other party through a medium that guarantees that in normal circumstances the document will be received subject to a notice period of not less than _____

- ❑ *days.*

[1] oczywiście o ile w świetle prawa, regulującego dany stosunek prawny, przeładowca ponosić będzie odpowiedzialność na zasadzie winy, tak jak to zostało ukształtowane w przepisach prawa polskiego.

13. 2 - In the event of a serious breach by the other party of its obligations the party may terminate the Agreement by means of notice in writing issued to the other party through a medium that guarantees that in normal circumstances the document will be received. The Agreement shall deem terminated upon receiving by the other party.

13.3 - The parties will deem infringement of Articles _____of the Agreement to constitute a serious breach. In addition, the reiterated breach of a contractual clause will be deemed to constitute a serious breach if a written request has been issued to the other party through a medium that guarantees that in normal circumstances the document will be received, protesting said breach.

13.4 – The provisions of this clause must be regarded without prejudice as stated previous in clause 11.

13.4 – If the termination of the Agreement is based upon serious breach of the contract, the party whose activity or non-activity constitutes this breach shall be liable for payment of the indemnity to the other party. This indemnity will consist of_____ per cent of the business coming from the contract before its breach.

14. Inability to perform the Agreement

14.1 - The following are exceptional circumstances that authorise a termination of the Agreement without the need for prior notice:

a) Bankruptcy, suspension of payments, moratoriums, receivership, liquidation and, in general, any other type of bankruptcy proceedings.

b) Any other circumstances that might impede performance of the other party's contractual obligations, as for example the failure to agree on the annual revision of tariff.

c) The change in ownership, control and / or the management of one of the parties, if the other party asserts this circumstance – unless the parties agree to continue the Agreement.

14.2 - If the termination of the Agreement is based upon provision of the clause 14.1 point b) above, the party that may have falsely considered the aforementioned circumstances as giving reasonable grounds to the termination of the Agreement, shall pay an indemnity to the other party for the damages that may have been caused. This indemnity shall consist of a _____ percent of the business generated by the Agreement before its termination.

Postanowienia par. 13 i 14 regulują kwestie związane z rozwiązaniem umowy za wypowiedzeniem, przesłanki uprawniające stronę do złożenia oświadczenia o rozwiązaniu umowy bez wypowiedzenia z przyczyn obiektywnych oraz w przypadku naruszenia jej postanowień przez drugą stronę, jak również zasady naliczenia odszkodowania dla drugiej strony z tytułu rozwiązania umowy z przyczyn obciążających drugą stronę.

15. Conduct of the parties during the notice periods

15.1 - During the notice periods prior to unilateral withdrawal or early termination of the Agreement, the parties must act with complete honesty and good faith until termination of the Agreement actually takes place.

15.2 - Likewise, during the notice period the parties must terminate and settle their outstanding transactions and reconcile their accounts.

16. Return of documents and use of logos and trademarks on expiration of the Agreement

16.1 - Upon termination of the Agreement, for whatever reason, the parties will return the materials and documents to each other that they may have received from the other party.

16.2- In addition, the parties will stop making use of the trademarks and logos that they may have used during the term of the Agreement and which did not belong to them.

Postanowienia § 15 i 16 ustanawiają zasady postępowania stron w okresie wypowiedzenia umowy, jak również postępowania w innych przypadkach rozwiązania umowy, w szczególności w zakresie używania znaków handlowych oraz logo drugiej strony.

17. Interpretation

17.1 - In the interpretation of this Agreement its frequently international nature and the need to promote the uniform application thereof in the geographical area described in clause 3 will be taken into account, as well as the need to ensure that good faith and the performance of the obligations therein are respected.

17.2 - For the purposes herein, the representations and other acts of the parties must be interpreted in accordance with their intention when the other party knew or could not have been unaware of what that intention was.

17.3 - If the foregoing paragraph is not applicable, the representations and other acts of a party must be interpreted in accordance with the meaning that a reasonable person with the same status as the other party would have given them in the same situation.

In order to determine the intention of a party or the meaning that a reasonable person would have found, all the relevant circumstances of the case must be duly taken into account, and especially negotiations, any practices that the parties may have established among themselves, and the customs and subsequent behaviour of the parties.

Postanowienie to jest odzwierciedleniem obowiązującej w polskim prawie (art. 65 kc) zasady, iż w umowach należy raczej badać zgodny zamiar stron i przyświecające im przy zawieraniu umowy intencje, niźli opierać się na dosłownym brzmieniu umowy.

18. Time bar

The time bar will be governed by the laws applicable to the Agreement or, failing this, by the conduct and / or specific obligation that is the source of the claim in accordance with the provisions of clause 20.

W powyższym postanowieniu uregulowana została kwestia przedawnienia roszczeń. Wynika z niego, że przedawnienie winno być oceniane na podstawie prawa, znajdującego zastosowanie do umowy, a jeśli strony takowego prawa nie wybrały – na podstawie prawa, któremu podlega ocena zdarzenia, z którego wynikło roszczenie.

19. Arbitration and jurisdiction

19.1 - The disputes that may arise between the parties stemming from or connected with this Agreement will be resolved:

- *by means of arbitration conducted by FIATA in accordance with the "Arbitration Court Rules of FIATA for Individual Members"*
- *by the ordinary courts of the country whose law governs the conduct and / or specific obligation that has lead to the dispute in accordance with the provisions of clause 20.*

19.2 - In the event that the parties decide that their disputes should be submitted to the arbitration of FIATA, they covenant hereinafter to take all such steps as may be required and to execute all such documents as may be necessary so that arbitration may take place, including all such arbitration clauses as may be appropriate.

W § 19 przewidziano – do wyboru przez strony – zapis na sąd polubowny przy FIATA bądź klauzulę prorogacyjną, z której wynika, że wszelkie spory pomiędzy stronami

rozpoznawane będą przez sąd prawa, które rządzi zdarzeniem, z którego wynikło roszczenie (tzw. zasada *lex fori processualis*).

20. Governing Law

20.1 - The Law governing this Agreement will be the Law of _____.

20.2 - In so far as the Law governing this Agreement may not have been chosen in accordance with the foregoing paragraph, the Law governing the place in which each procedure and / or contractual obligation must be executed and / or performed will apply, or, failing this, the Law of the place of residence or of the main establishment of the obligor will apply for execution or performance thereof.

Jak widać, strony mogą dopisać, jakie prawo wybierają, by miało ono zastosowanie w stosunkach prawnych pomiędzy nimi. Gdyby jednak miejsce w pkt. 20.1 pozostało niewypełnione, pkt 20.2 pozwala na ustalenie, jakie prawo będzie miało zastosowanie w odniesieniu do danego roszczenia.

*21. **Laws that cannot be derogated***

The clauses of this Agreement will only take effect in so far as they are not contrary to the mandatory provisions of any of the international conventions or national law governing all or part of the Agreement in the place in which said clauses ought to become effective.

Klauzula ta odnosi się do bezwzględnie obowiązujących postanowień niektórych konwencji międzynarodowych oraz obowiązującego prawa, które znajdą zastosowanie niezależnie od tego, że strony w niniejszej umowie np. umówiły się inaczej.

22. Application of the Agreement's optional clauses

22.1 - The alternative contained in option C of clause 5 herein, will be applied if the parties fail to select any of the other two alternatives set forth under letters A and B of the same clause.

22.2 - The alternative contained in option A of clause 24 herein, will be applied if the parties fail to select the other alternative set forth as option B in the same clause.

Postanowienie to reguluje sytuację, w której strony – np. przez niedopatrzenie bądź zapomnienie, nie zaznaczyły żadnej z opcji w postanowieniach, które dają możliwość wyboru opcji.

23. Appendix on technical procedures and conditions

23.1 - The Appendix on technical procedures and conditions is deemed to form part of the Agreement, and therefore has the same effect.

23.2 - Nevertheless, from time to time the parties may introduce into the Appendix such additions, modifications or derogations as it may deem appropriate, and which will take effect on:

- *the date of execution thereof.*
- *the _____ .*

23.3 - In any event, the additional, modified or derogated technical procedures and conditions will not affect the steps taken prior to its entry into force.

24. Text of the Agreement and of the Appendix on technical procedures and conditions

Option A

The _____ version of this Agreement and of the Appendix on technical procedures and conditions is the only text that evidences the contents of the Agreement and the Appendix, and from which _____ counterparts with the same effect have been drawn up.

Option B

24.1 - This Agreement and the Appendix thereof on technical procedures and conditions have been drawn up in _____ versions: in _____ and in ____. In the event that any dis Agreements should arise in respect of the contents thereof, the ____ version of the Agreement and of the Appendix will be the one that prevails.

24.2 - _____ copies of each of the versions will be made _____for each of the parties.

Regulacje zawarte w § 23 i 24 to typowe postanowienia końcowe, znajdujące się w nieomal wszystkich umowach. Regulują one materię integralności załączników, równej wagi każdego z egzemplarzy umowy itd.

Signature of the representatives of the parties

PART II

APPENDIX ON TECHNICAL PROCEDURES AND CONDITIONS

1.Sales and commercial action

1.1 Both parties will provide an appropriate sales team and service in their respective areas of activity, in accordance with market trends, the preservation of transactions/ existing clients and the acquisition of new businesses. It has also been agreed to coordinate and carry out common sales actions in the respective areas.

1.2 Any joint commercial initiative such as advertising, brochures, etc., must be agreed upon beforehand and will be paid for in the following manner:

- ❑ *each party will pay for promotional activities in his own territory.*
- ❑ *both parties will pay for promotional activities for _.*

1.3 Both parties undertake to discharge as quickly as possible all technical or commercial questions or questions of any other nature that might favour obtaining new clients and / or new transactions.

1.4 It has been agreed that _____ times a year, on a regular basis, the sales managers for each party should contact each other in order to revise the actions that have been undertaken, are underway, or have terminated, and in order to prepare new actions.

2. Transportation orders

All sales initiatives and transportation orders must be treated in the appropriate manner and the reply or provisional report must be given to the party that requires it in observance of the following time limits:

a) sales initiatives: within _____working days

b) transportation orders: within _____ working days

14. Apportionment of income and expense

The following have been agreed upon:

- ❑ *pool tariffs*
- ❑ *shared accounts*
- ❑ *apportionment of proportional traction costs*
- ❑ *fees in respect of _____*
- ❑ _____

4. Factorisation and setting of tariffs

4.1 - Costs of departure from and / or entry into a country _____

14. *They include:*

- ❑ *national transportation*
- ❑ *deliveries*
- ❑ *collections*
- ❑ *costs under the internal rules of the country*
- ❑ _____

b) Weight / volume relationship _____

4.2 - International transportation (in both directions)

14. *Includes:*

- ❑ *international transportation*
- ❑ _____

b) Weight / volume relationship _____

4.4 - Resultant tariffs

a) National or local tariffs _____

b) International tariffs _____

4.5 - Grossing up

The following grossing up will be carried out:

a) Up to 1,000 kilograms a tariff will be applied for every 10 kilograms

b) For more than 1,000 kilograms, a tariff will be applied for every 100 kilograms.

c) _____

This grossing up will be valid for all manner of billing (costs at the place of origin, international transportation, arrival costs, etc.).

4. 6 - Revision of tariffs

In normal circumstances, the tariffs will be revised at the end of each year, and will be applied from the _____ of the following year. The management of the respective parties will carry out this revision, and once it has been agreed upon it must be notified to all of the services and personnel involved in the correspondence. In the event that an annual revision of tariff is not agreed upon, the party which wanted the revision will be able to repudiate the Agreement according to the provisions of clause 14 therein.

5. Foreign Currencies

5.1 Billing currencies

Option A

a) From a North-South direction in _____

b) From a South-North direction in _____

c) From an East-West direction in _____

d) From a West-East direction in _____

e) _____ _____ _____

Option B

Billing will only be carried out in _____

5.2 Conversion conditions of the currencies

14. *The exchange rate will be set on a monthly basis by:*

5.2.1 fax

5.2.2 electronic mail

5.2.3 _____

and will be based on the average exchange over the last month.

c) The book entries of the current month will be made in accordance with the fixed exchange rate for the month in which the transaction has been carried out.

6. Billing

6.1 - It has been agreed that billing will be established:

- ❑ *on a transactional basis*
- ❑ *on a consolidated basis*
- ❑ *on the basis of the means of transportation*
- ❑ _____

6.2 - Every bill, including the supplementary ones that are made after a consignment, must include the following items for the identification thereof:

a) Reference of the correspondent (on importation)

b) Registration of the means of transportation and date of departure

c) Number of the consignment note, bill of lading, etc

d) Name of the sender and weight of the consignment

e) Any other items _____

6.3 - If the consignment notes bills of lading, etc. system is to be used, which is valued but prepared after a bill, it must accurately reflect the amounts set forth beforehand in the aforesaid consignment notes, bills of lading, etc.

6.4 - All bills received are to be entered in the accounts without exception, whether or not they have been approved.

6.5 - If there is a disagreement the bill must never be returned but must always be entered in the accounts. After discussion and a compromise agreed upon in writing, the relevant payment or amended charge will be established, and it will be expressly stated which of the correspondents is to make it.

6.6 - Each and every one of the settlements connected with the performance of this Agreement must be made from among the parties. If one of the parties appointed another person to be the payer of the bills for his correspondent, that party will not be exempt from paying the other party if the aforementioned person does not do so.

6.7 - A statement / list of disputes will be prepared every month and will be forwarded to the persons appointed by each one of the parties. Said list must be revised and resolved within the maximum period of _____ days in order to be finally incorporated into the settlement for the following month.

7. Settlement of accounts

7.1 - Each party will establish at the end of each month a list of all of the bills he has issued during the same period.

7.2 *- The list of bills for the month of X must be in the custody of the other party on the 15th day of the month of Y.*

7.3 *- Between the 15th and the 30th of the month of Y each party will revise, analyse, compare, bring a claim and reconcile the two lists.*

7.4 - Up to the 15th day of the month of Z mutual payments, or the payment resulting from the provisional accounts, will be made.

7.5 – The party that delays payment must pay the other party late payment interest at the rate of _____ a year, from the day after the date on which the payment should have been made in accordance with the foregoing paragraph.

8. Transmission of the information

8.1 - Notwithstanding the provisions of clause 5 and 12 of the Agreement in respect of the need to use transmission media in specific cases which guarantee that the communication will be received in normal circumstances, all other communication between the parties will be made through the following systems:

- ❑ *mail*
- ❑ *fax*
- ❑ *electronic mail*
- ❑ *by telephone*
- ❑ _____

8.2 – Both parties undertake to inform each other of the following matters:

a) Commercial information:

- ❑ *The system and the manner of communication thereof:* _____
- ❑ *The language to be used:* _____
- ❑ _____

b) Transaction information:

The following must be included in this information and it must be dealt with urgently in order that it is received at the place of destination before the consignments arrive:

- ❑ *the sender / consignee*
- ❑ *definition of the Goods*
- ❑ *number of packages*
- ❑ *gross weight*
- ❑ *value of the Goods*
- ❑ *billing currency*
- ❑ *class of sale*
- ❑ *delivery address*
- ❑ *where appropriate, the amount of expenses to be collected at the place of destination*
- ❑ *language to be used*
- ❑ _____

14. *Details of the delivery end:*

- ❑ *confirmation of arrival*
- ❑ *of delivery*
- ❑ *of approval*
- ❑ *language to be used* _____
- ❑ _____

c) Accounting information:

- ❑ *method*
- ❑ *system*
- ❑ *frequency*
- ❑ *language to be used*
- ❑ _____

9. Insurance

OPTION A

9.1 - For the full term of the Agreement each party will arrange and keep in force an insurance policy that covers the liabilities arising from the same, with a minimum annual insured sum of _____ or of _____ per claim.

9.2 - In the event that one of the parties may have already contracted an insurance policy that covers the minimum amounts set forth in the foregoing paragraph the liabilities that may have arisen from the Agreement, must be kept in force for the full duration of the same.

9.3 - Each party may demand of the other party the delivery of a copy of the insurance policy conditions to which the foregoing paragraphs refer and the latter will be obliged to forward it to the former.

14. *Both parties covenant to subcontract the transportation services to financially sound carriers, or failing that, to have arranged an appropriate insurance that covers their civil and professional liability.*

OPTION B

9.1 -For the whole duration of the insurance Agreement each party will arrange and keep in force an insurance policy for the liabilities stemming from the same, with a minimum annual insured sum of _____ or of _____ per claim.

9.2 - If any of the parties have already arranged an insurance policy that covers the minimum sums set forth in the foregoing paragraph those liabilities that might arise from the Agreement must remain in force for the whole duration thereof.

9.3 - Each party may demand from the other party the delivery of a copy of the policy conditions that the foregoing paragraphs refer to and the latter will be obliged to forward it to him.

9.4 - Both parties covenant to subcontract the transportation services to financially sound carriers, or failing that, to have arranged an appropriate insurance that covers their civil and professional liability.

9.4 - All lawsuits that have not been finally accepted or resolved by the insurance company may not lead to any charges, collections or payments of any manner between the parties.

10. Restricted deliveries

10.1 - Pre Condition

Restricted deliveries with a value greater than _____ will not be accepted or issued without the prior Agreement of the correspondent at the place of destination forwarded through any of the means of communication provided for in clause 8.1 of this Appendix relating to data transmissions.

- Accepted conditions

The following conditions are expressly and generally accepted:

a) an international cheque issued by a bank and payable to the Freight Forwarder.

b) an irrevocable certificate of a transfer of funds, with, where applicable, a period of validity long enough to make the transfer to the Freight Forwarder effective.

Any other kind of condition (for example, against the original _____, against accepted bills, etc.) other than those stated above must be submitted for prior authorisation in writing from both parties.

10.3 - Costs arising from restricted goods

The storage, processing and other costs that originate from a delay attributable to the recipient of the Goods in the delivery of a cheque, certificate or any other type of condition, will be for the account of said recipient, regardless of the conditions of sale and / or transportation.

10.4 - Notice of restricted Goods

All restricted Goods must be clearly marked on all prior notices, documents, consignment notes or bills of lading etc., and attention must be drawn to them.

10.5 - Liability

The party that does not comply with or observe restricted Goods is liable for the same to the other party and undertakes to make a payment thereof, either directly or through an insurance company.

10.6 - Billing of the service

Due to the special care and attention required and to the liability stemming from restricted deliveries, the managing correspondent at the place of destination will bill for this service subject to a charge of _____ .

11. Return of Goods

11.1 - Notice

When for whatever reason the recipient rejects the Goods, due to delay or damage or because the Goods do not match the order etc., the correspondent at the place of destination must immediately notify the correspondent at the place of origin, through any of the data transmission media referred to in clause 8.1 of this Appendix, and he must keep the Goods on deposit until he receives new instructions.

– Expenses incurred

All expenses that stem form the foregoing situation, as well as the processing, dispatch, storage, different delivery and / or return, will be for the account of the correspondent at the place of origin, unless something different is specifically agreed upon. Said expenses will not be billed until the new instructions have been received.

11.3 - Billing of the service

The correspondent entrusted with the management of this type of transaction will bill a fixed amount of _____ by way of consideration for the same.

12. Non-acceptance of costs by the recipient of the Goods

If the recipient of the Goods, on his own behalf or through a person authorised to act on his behalf, should dispute any expenses relating to transportation or should state that he cannot or does not wish to pay for any charge accrued at the place of origin, the correspondent at the place of destination will immediately notify the correspondent at the place of origin. The correspondent at the place of origin must issue to the correspondent at the place of destination, without delay, the appropriate instructions and / or information. In no event must the Goods / consignment be made available to the recipient or to the person authorised to act on his behalf before instructions in writing are received from the correspondent at the place of origin.

13. Terminology

In all the statements and documents that may arise from this Correspondents' Agreement the terminology that appears in the FIATA guide, which the parties state that they are aware of, will be employed.

14. Other technical conditions

---

15. Application of the optional clauses.

15.1 - The alternative contained in option B of clause 5.1 of this Appendix will be applied if the parties fail to select the other alternative set forth as option A therein.

15.2 - The alternative contained in option A of clause 9 of this Appendix will be applied if the parties fail to select the other alternative set forth as option B therein.

Signature of the representatives of the parties.

Postanowienia części II umowy – czyli tzw. załącznika technicznego, to de facto clou całej umowy. Diabeł, jak wiadomo, tkwi w szczegółach, dlatego też tak wielkie znaczenie ma umówienie się o walutę rozliczeń, stosowany kurs, poruszenie kwestii prowizji i innych opłat bankowych od dokonywanych przez strony przelewów w międzynarodowym obrocie bankowym itd. Także i w tym przypadku zastosowano system opcyjny – do wyboru przez strony poprze zaznaczenie odpowiednich kwadratów.

FIATA Model Correspondents' Agreement to gotowe narzędzie przekazane do rąk spedytorów, którzy agenta w innym kraju mieć po prostu muszą, by móc stosować inne dokumenty FIATA. (B.J.)

50 lat działalności amerykańskiej Federalnej Komisji Morskiej

W ubiegłym roku minęło 50 lat od decyzji prezydenta J.F. Kenediego o utworzeniu *Federal Maritime Commission* (FMC) jako samodzielnej instytucji federalnej, powołanej do kierowania i egzekwowania ustawowych wymogów polityki morskiej USA w odniesieniu do żeglugi liniowej obsługującej ich obroty handlu morskiego . Przypomnijmy , że działa ona w obszarze regulacyjno-liberalnego nurtu tej polityki, podczas gdy jej nurt promocyjno-protekcjonistyczny leży w gestii organu pod nazwą Administracja Morska (*Maritime Administration* – MarAd) pozostającego w strukturze Ministerstwa Transportu .

Dzialalność FMC obejmuje szereg konkretnych dziedzin, pozwalających wypełniać jej misję, którą określono następujaco: *„To foster a fair, efficient and reliable international ocean transportation system and to protect the public from unfair and deceptive practices"*. Wynikają one z postanowień zawartych w dwóch głównych ustawach żeglugowych jakimi są - *The Shipping Act of 1984* i *The Foreign Shipping Practices Act of 1988*, a także w niektórych wcześniejszych przepisach prawnych.

Chociaż aktywność FMC koncentruje się na liniowej , a wiec współcześnie głownie kontenerowej żegludze morskiej operującej w obrotach handlu zagranicznego USA, jej znaczenie dla funkcjonowania światowego rynku przewozów kontenerowych jest oczywiste z racji pozycji tego kraju w handlu międzynarodowym drogą morską.

Pięćdziesiąt lat FMC to równocześnie 50 kolejnych publikacji jej Annual Reports, sporządzanych i przekazywanych do Senatu , Izby Reprezentantów oraz Prezydentowi USA. Lektura treści tych raportów pozwala nie tylko śledzić poczynania poszczególnych jednostek struktury organizacyjnej FMC , ale także daje pogląd na stan i zmiany zachodzące zarówno w amerykańskim jak i światowym handlu morskich przewozów flotą kontenerową, zarówno w ujęciu globalnym jak i regionalnym. Warto więc zwrócić uwagę na niektóre fakty i liczby odnoszące się do tych przewozów, o których mowa w tym jubileuszowym Raporcie za rok 2011.

Morskie przewozy kontenerowe w handlu zagranicznym USA osiągnęły w 2011 wolumen 29,5 miliona TEU, co oznaczało wzrost o 7% w stosunku do roku poprzedniego. Ważny jest też fakt, że stanowiło to blisko 20 % ogółu światowych obrotów kontenerowych w skali globalnej. W przewozach amerykańskich poprawiło się nieco wieloletnie nie zbilansowanie – ogromna przewaga importu nad eksportem. Na każde 100 kontenerów TEU załadowanych w portach amerykańskich w eksporcie przypadło 148 jednostek wyładowanych w imporcie, podczas gdy rok wcześniej było ich 154.

Siedmioprocentowy wzrost nastąpił także w zdolności przewozowej światowej floty kontenerowców. Pod koniec 2011 liczyła ona prawie 5000 statków o łącznej zdolności przewozowej ponad 15 mln. TEU. W tym czasie, stocznie na świecie miały zamówienie na ponad 650 jednostek o łącznej zdolności przewozowej 4,5 mln. TEU , co stanowi prawie 30 % jej obecnego stanu. Odnotowano też lekki wzrost koncentracji w żegludze kontenerowej. Pięciu największych operatorów kontenerowych dysponowało flotą oferującą 66% jej globalnej zdolności przewozowej , a „top 20" miało jej aż 88%. Odpowiednie liczby dla roku 2010 to 47 i 83 %.

Wszystkie przytoczone powyżej dane świadczą wyraźnie o poprawiającej się , po kryzysowym okresie lat 2007-2009 , koniunkturze w światowym handlu i żegludze kontenerowej.

W przekroju regionalnym, głównym partnerem USA dla przewozów kontenerowych są i były od wielu lat kraje kontynentu Azji . Na ten obszar i przewozy trans-pacyficzne przypadło w 2011 roku aż 63 % obrotów. Stanowiło to 71 % całego kontenerowego importu i 52 % eksportu USA. Oczywiście gros tych obrotów przypada na Chiny. Jak ważny jest to region dla całej gospodarki USA pokazuje zawarte w Raporcie (pokazane poniżej) zestawienie:

„Top 20 US liner cargo trading partners" za rok 2010.

Lp.	Kraj	TEU(miliony)	Lp.	Kraj	TEU(miliony)
1	Chiny	10,763	11.	Belgia i Luks.	517
2.	Japonia	1,419	12.	Tajlandia	507
3.	Korea Płd.	1,324	13.	Włochy	479
4.	Tajwan	1,063	14.	Holandia	413
5.	Hong-Kong	1,010	15.	W. Brytania	385
6.	Niemcy	714	16.	Malezja	333
7.	Indie	686	17.	Gwatemala	308
8.	Wietnam	659	18.	Honduras	307
9.	Brazylia	573	19.	Australia	287
10.	Indonezja	537	20.	Chile	282

Jak widać na tabeli , pięć pierwszych miejsc z obrotami wzajemnymi powyżej miliona TEU zajmują kraje Azji północnowschodniej, a wśród nich Chiny mają niemal 10-krotną przewagę nad każdym pozostałym z tej grupy. W pierwszej 10-ątce znajdują się jeszcze trzy państwa Azji południowowschodniej. Jedynym krajem europejskim w tej grupie są Niemcy, ale są one dla USA nie wiele większym partnerem w obrotach kontenerowych niż Wietnam. A takie kraje europejskie jak W. Brytania , Włochy czy Holandia miały zaledwie nieco większe wzajemne obroty kontenerowe z USA niż Malezja, Gwatemala czy Honduras.

Przytoczone powyżej dane i porównania potwierdzają też ogromną przewagę Oceanu Spokojnego nad Atlantykiem jako głównego akwenu dla międzynarodowych przewozów kontenerowych.

Analizując treść tego Raportu warto zwrócić uwagę na dwa , szczególnie ważne obszary działalności FMC wszak to w nich realizuje się podstawowe zadanie tej instytucji jakim jest przeciwdziałanie skłonnościom do poczynań natury monopolistycznej i dbałość o bezpieczeństwo i interes amerykańskich użytkowników transportu. Są to:

1. Kontrola wszelkiego rodzaju porozumień zawieranych przez lub pomiędzy przewoźnikami żeglugi liniowej, mających na celu ustalanie stawek taryfowych i jak najszerzej rozumianych warunków świadczenia usług przewozowych:
2. Wydawanie licencji firmom pośrednictwa transportowego tzw. OTI (*ocean transport*

intermediaries) jakimi są spedytorzy i NVOCC-si (*non vesel operating common carriers*), czyli przewoźnicy nie operujący własnym tonażem linowym .

Nie wchodząc głębiej w działalność FMC w odniesieniu do porozumień zawieranych w żegludze liniowej , odnotujmy tylko fakt, że zajmujące się tym Biuro analiz miało w 2012 więcej pracy niż w roku poprzednim. Przyjęło ono i zbadało zgodność ich treści z ustawowymi wymogami antymonopolowymi prawie 160 nowych porozumień. Było to o 20 % więcej niż w roku poprzednim . Największy udział (75%) miały w nich tzw. vessel sharing agreements (VSA), a wśród nich alianse i porozumienia slotowe .

Firmy ubiegające się o uzyskanie licencji FMC na świadczenie usług muszą udowodnić , że są zawodowo profesjonalne i finansowo odpowiedzialne. O rozmiarach pracy odnośnego Biura FMC niech świadczy fakt , że w roku 2011 przyjęto i rozpatrzono blisko 500 nowych aplikacji OTI i około 300 poprawionych. Przyznano licencje 450 firmom , a ponad 300 licencji wycofano. Ogólna liczba licencjonowanych OTI na koniec tego roku sprawozdawczego wynosiła ponad 300, w tym większość to licencje dla NVOC-sów.

Na zakończenie tego szkicu obrazu żeglugi liniowej w obsłudze handlu morskiego USA i działalności FMC na rzecz jej bezpiecznego i konkurencyjnego funkcjonowania i rozwoju, spójrzmy jeszcze na budżet Komisji w tym jubileuszowym 50-tym roku jej istnienia. Zamykał się on sumą 24 milionów dolarów przeznaczonych na płace i podobna kwotą wydatków rzeczowych i usługowych. A jak analitycznie jest on skonstruowany niech świadczy fakt, że wyspecyfikowane wydatki na oficjalne przyjęcia i reprezentację nie mogły przekraczać 2 tys. dolarów. (Tadeusz Szczepaniak)

Polska utrzymała 30. miejsce w kolejnej edycji rankingu Banku Światowego „Logistics Performance Index - LPI 2012”

W lutowym z 2010 roku numerze Biuletynu PISiL[1], zachęcaliśmy do lektury niezwykle interesujących, nie tylko uczestników polskiego rynku usług tsl, wyników rankingu LPI - Logistics Performance Index (Wskaźnik Zdolności Logistycznej[2]), organizowanego przez Bank Światowy. Tym razem przedstawiamy wyniki kolejnej, trzeciej - po 2007 i 2010 roku - edycji rankingu, w którym Polska, w porównaniu do rankingu z 2010 roku, niestety nie poprawiła swych pozycji i ocen.

Ideą rankingu Logistics Performance Index jest promowanie krajów i ich systemów transportowo-spedycyjno-logistycznych w ich aktualnym otoczeniu administracyjnym, technicznym i prawnym, poprzez ocenę skuteczności, sprawności i wydajności tych systemów, a więc zdolności do pożytecznego funkcjonowania w gospodarce krajowej i międzynarodowej. Wartość opiniotwórcza rankingu LPI rośnie - jak na razie - z edycji na edycję wraz ze wzrostem krajowej i międzynarodowej wymiany handlowej oraz ze wzrostem znaczenia funkcji logistyki w obsłudze tej wymiany, przyjaznej dla przedsiębiorstw i środowiska naturalnego. Wartość rankingu wzbogaca także jego aktywne wsparcie i udział w nim przez (FIATA) i (GEA).

Ranking LPI oparty jest na badaniu ankietowym[3], na którego podstawie analitycy Banku Światowego oceniają sześć najbardziej charakterystycznych i ważnych z punktu widzenia użytkowników cech systemów tsl, tj.:

1. sprawność i jakość krajowego systemu celnego - „cło” (m.in.: dostępność usług, jakość procesów odprawy, czyli szybkość, prostota i przewidywalność formalności, zdolność do synergii, itp.);
2. sprawność i jakość krajowej infrastruktury transportowej, logistycznej i informatycznej - „infrastruktura” (m.in.: stan, dostępność dróg, obiektów oraz instalacji i systemów - np. IT - oraz ich niezawodność, elastyczność, itp.);
3. sprawność i jakość krajowego systemu transportu towarów - „transport” (m.in.: wpływ na łatwość organizowania i świadczenia konkurencyjnych produktów tsl, np. łańcuchów dostaw, czy np. usług przewozu, okołoprzewozowych, ochrony, przechowywania; a także adekwatność i atrakcyjność cenowa usług, itp.);
4. kompetencyjność logistyczna operatorów tsl - „kompetencyjność” (m.in.: postawa i reputacja rynkowa, wynikająca z wiedzy i umiejętności personelu, kultury prac, lojalności, gotowości i możliwości współpracy z kontrahentami i otoczeniem);
5. sprawność i jakość krajowego systemu śledzenia przesyłek - „monitorng” (m.in.: zdolność do identyfikacji i monitorowania operacji i procesów tsl);
6. punktualność/terminowość dostaw - „terminowość” (m.in.: zgodność procesów i operacji z ich przyjętymi harmonogramami, itp.).

Poszczególne cechy/kategorie oceniane są - w skali od 1 (ocena najniższa) do 5 (ocena najwyższa) - przez respondentów wywodzących się głównie ze środowiska przedsiębiorców i menedżerów firm liderujących na

1 Marek Wojsławski. Polska awansuje na 30. miejsce rankingu Banku Światowego - LPI (Logistics Performance Index); Biuletyn PSiL nr 2/2010.

2 Na potrzeby wielu wydawnictw popularnych, zwrot „Logistics Performance Index” tłumaczony jest w sposób najprostszy, czyli „Wskaźnik Wydajności Logistycznej”.

3 Badanie LPI zostało zaprojektowane i wdrożone przez Bank Światowy Handlu Międzynarodowego wraz z departamentem transportu z fińskiego Turku School of Economics (TSE), a cel i forma rankingu zostały zatwierdzone i są promowane między innymi przez GFP (Globalne Partnerstwa Ułatwień Transportu i Handlu).

wytypowanych do badania segmentach międzynarodowych i krajowych rynków tsl oraz ze środowiska akademickiego i niezależnych instytucji eksperckich z otoczenia tych segmentów i sektora tsl. Oceny zebrane odnośnie każdej kategorii badania rankingowego są uśredniane metodą analizy składowych głównych (dla potrzeb rankingu LPI 2012 łączne zebrano ponad 6 tys. ocen od prawie tysiąca respondentów ze 155 krajów).
W tablicy 1, dla pełniejszej prezentacji wyników rankingu LPI 2012 - a nie wyrywkowej, dobranej wg indywidualnych preferencji, oceny ogólną i cząstkowe (dla każdej z badanych cech), zestawiono dla krajów, które sklasyfikowano na pierwszych pięćdziesięciu miejscach w rankingu.

tablica 1

Poz	kraj	LPI	„cło"	„infra struk tura"	„trans port"	„kompe tencyj ność"	„monito ring"	„termi nowość"
1	Singapur	4,13	4,10	4,15	3,99	4,07	4,07	4,39
2	Hong Kong, Chiny	4,12	3,97	4,12	4,18	4,08	4,09	4,28
3	Finlandia	4,05	3,98	4,12	3,85	4,14	4,14	4,10
4	Niemcy	4,03	3,87	4,26	3,67	4,09	4,05	4,32
5	Holandia	4,02	3,85	4,15	3,86	4,05	4,12	4,15
6	Dania	4,02	3,93	4,07	3,70	4,14	4,10	4,21
7	Belgia	3,98	3,85	4,12	3,73	3,98	4,05	4,20
8	Japonia	3,93	3,72	4,11	3,61	3,97	4,03	4,21
9	Stany Zjednoczone	3,93	3,67	4,14	3,56	3,96	4,11	4,21
10	Wielka Brytania	3,90	3,73	3,95	3,63	3,93	4,00	4,19
11	Austria	3,89	3,77	4,05	3,71	4,10	3,97	3,79
12	Francja	3,85	3,64	3,96	3,73	3,82	3,97	4,02
13	Szwecja	3,85	3,68	4,13	3,39	3,90	3,82	4,26
14	Kanada	3,85	3,58	3,99	3,55	3,85	3,86	4,31
15	Luksemburg	3,82	3,54	3,79	3,70	3,82	3,91	4,19
16	Szwajcaria	3,80	3,88	3,98	3,46	3,71	3,83	4,01
17	Emiraty Arabskie	3,78	3,61	3,84	3,59	3,74	3,81	4,10
18	Australia	3,73	3,60	3,83	3,40	3,75	3,79	4,05
19	Tajwan	3,71	3,42	3,77	3,58	3,68	3,72	4,10
20	Hiszpania	3,70	3,40	3,74	3,68	3,69	3,67	4,02
21	Republika Korei	3,70	3,42	3,74	3,67	3,65	3,68	4,02
22	Norwegia	3,68	3,46	3,86	3,49	3,57	3,67	4,09
23	Republika Południowej Afryki	3,67	33,35	3,79	3,50	3,56	3,83	4,03
24	Włochy	3,67	3,34	3,74	3,53	3,65	3,73	4,05
25	Irlandia	3,52	3,40	3,35	3,40	3,54	3,65	3,77
26	Chiny	3,52	3,25	3,61	3,46	3,47	3,52	3,80
27	Turcja	3,51	3,16	3,62	3,38	3,52	3,54	3,87
28	Portugalia	3,50	3,19	3,42	3,43	3,48	3,60	3,88
29	Malezja	3,49	3,28	3,43	3,40	3,45	3,54	3,86
30	**POLSKA**	**3,43**	**3,30**	**3,10**	**3,47**	**3,30**	**3,32**	**4,04**
31	Nowa Zelandia	3,42	3,47	3,42	3,27	3,25	3,58	3,55
32	Islandia	3,39	3,53	3,39	3,01	3,47	3,39	3,62
33	Katar	3,32	3,12	3,23	2,88	3,25	3,50	4,00
34	Słowenia	3,29	3,05	3,24	3,34	3,25	3,20	3,60
35	Cypr	3,24	3,02	3,17	3,21	3,17	3,36	3,54
36	Bułgaria	3,21	2,97	3,20	3,25	3,10	3,16	3,56
37	Arabia Saudyjska	3,18	2,79	3,22	3,10	2,99	3,21	3,76
38	Tajlandia	3,18	2,96	3,08	3,21	2,98	3,18	3,63
39	Chile	3,17	3,11	3,18	3,06	3,00	3,22	3,47
40	Węgry	3,17	2,82	3,14	2,99	3,18	3,52	3,41
41	Tunezja	3,17	3,12	2,88	2,88	3,12	3,25	3,75
42	Chorwacja	3,16	3,06	3,35	2,95	2,92	3,20	3,54
43	Malta	3,16	2,81	3,10	3,17	3,01	3,05	3,79
44	Czechy	3,14	2,95	2,96	3,01	3,34	3,17	3,40
45	Brazylia	3,13	2,51	3,07	3,12	3,12	3,42	3,55
46	Indie	3,08	2,77	2,87	2,98	3,14	3,09	3,58
47	Meksyk	3,06	2,63	3,03	3,07	3,02	3,15	3,47
48	Bahrajn	3,05	2,67	3,08	2,83	2,94	3,42	3,42
49	Argentyna	3,05	2,45	2,94	3,33	2,95	3,30	3,27
50	Maroko	3,03	2,64	3,14	3,01	2,89	3,01	3,51

tablica 2

POLSKA	Poz	LPI	„cło"	„infra struk tura"	„trans port"	„kompe tencyj ność"	„monito ring"	„termi nowość
LPI 2012	30	3,43	3,30	3,10	3,47	3,30	3,32	4,04
LPI 2010	30	3,44	2,98	3,12	3,22	3,26	3,45	bd

Dla zainteresowania zmianami w ocenie zdolności logistycznej Polski, jakie zaszły w czasie między drugą edycją rankingu z 2010 roku (dane zbierano w 2009), a obecną (dane zbierano w 2011 roku), w tablicy 2 zestawiono oceny uzyskane przez nasz kraj w rankingu LPI 2010 i rankingu LPI 2012.

Niestety mimo utrzymania pozycji z 2010 roku[4] niepokoi spadek ocen odnośnie „infrastruktury" (gdyby dane zbierano w tym roku, prawdopodobnie zanotowany zostałby wzrost oceny z racji „infrastrukturalnego podskoku" na trampolinie EURO 2012). Jeszcze bardziej niepokoi natomiast i zadziwia, znaczny spadek oceny w kategorii „monitorig", ponieważ trudno się pogodzić z wrażeniem, że przez dwa lata nie wypracowano w Polsce istotnych systemów i usług wykorzystujących osiągnięcia telematyki.

Z kolei dla zaspokojenia ciekawości odnośnie zmian jakie zaszły w czołówce rankingu w czasie między drugą edycją z 2010 roku a obecną, w tablicy 3 zaprezentowano wyniki dla pierwszych piętnastu krajów w rankingu LPI 2010.

tablica 3

poz w LPI 2012	kraj	poz w LPI 2010	LPI 2010	„cło"	„infra struk tura"	„trans port"	„kompe tencyj ność"	„monito ring"	„termi nowość"
4	Niemcy	1	4.11	4.00	4.34	3.66	4.14	4.18	4.48
1	Singapur	2	4.09	4.02	4.22	3.86	4.12	4.15	4.23
13	Szwecja	3	4.08	3.88	4.03	3.83	4.22	4.22	4.32
5	Holandia	4	4.07	3.98	4.25	3.61	4.15	4.12	4.41
15	Luksemburg	5	3.98	4.04	4.06	3.67	3.67	3.92	4.58
16	Szwajcaria	6	3.97	3.73	4.17	3.32	4.32	4.27	4.20
8	Japonia	7	3.97	3.79	4.19	3.55	4.00	4.13	4.26
10	Wielka Brytania	8	3.95	3.74	3.95	3.66	3.92	4.13	4.37
7	Belgia	9	3.94	3.83	4.01	3.31	4.13	4.22	4.29
22	Norwegia	10	3.93	3.86	4.22	3.35	3.85	4.10	4.35
25	Irlandia	11	3.89	3.60	3.76	3.70	3.82	4.02	4.47
3	Finlandia	12	3.89	3.86	4.08	3.41	3.92	4.09	4.08
2	Hong Kong, Chiny	13	3.88	3.83	4.00	3.67	3.83	3.94	4.04
14	Kanada	14	3.87	3.71	4.03	3.24	3.99	4.01	4.41
9	Stany Zjednoczone	15	3.86	3.68	4.15	3.21	3.92	4.17	4.19

W tym porównaniu najbardziej spektakularne wydają się być spadki Niemiec - z pozycji 1. na 4., Szwecji - z pozycji 3. na 13., Luksemburga - z pozycji 5. na 15., Szwajcarii - z pozycji 6. na 16. oraz Norwegii - z pozycji 10. na 22., a także „wdarcie się na szczyt" Hong Kongu - z pozycji 13. na 2. oraz Finlandii - z pozycji 12. na 3.

Ciekawe są też opinie, jakie respondenci badania LPI 2012 wyrazili o niektórych składowych budujących „polską" zdolność logistyczną. Opis części takich opinii i odsetek ich wyrażania przedstawiono w tablicy 4.

4 W rankingu LPI 2010 taki sam rezultat ogólny, co Polska, tj. LPI = 3,44 uzyskała Malezja, która uplasowała się (być może na podstawie kryterium alfabetycznego) na 29. miejscu. Niestety w rankingu LPI 2012 Malezja w ogólnym wyniku „odskoczyła" nam o 0,06 punktu i wyraźnie „pokonała" nas w 3 z 6 kategorii, tj.: „infrastruktura", „kompetencyjność" i „monitoring".

tablica 4

Poziom opłat i prowizji	
W oparciu o swoje doświadczenia w logistyce międzynarodowej, wybierz opcje, które najlepiej opisują stan środowisko operacyjne w swoim kraju pracy:	procent respondentów odpowiadających na wysokie / bardzo wysokie
opłaty portowe są	14.29%
opłaty lotniskowe są	28.57%
ceny transportu drogowego są	7.14%
stawki transportu kolejowe są	30.77%
magazynowanie/opłaty transloading są	21.43%
opłaty za agenta są	14.29%
Jakość infrastruktury	
W oparciu o swoje doświadczenia w logistyce międzynarodowej, oceń jakość infrastruktury związanej z handlem i transportem w swoim kraju pracy:	procent respondentów odpowiadających niska / bardzo niska
porty	14.29%
lotniska	21.43%
drogi	71.43%
kolej	64.29%
magazynowanie/wyposażenie transloading	14.29%
telekomunikacja i IT	0%
Kompetencje i jakość usług	
W oparciu o swoje doświadczenia w logistyce międzynarodowej, oceń kompetencje i jakość świadczonych usług w swoim kraju pracy przez	procent respondentów odpowiadających na wysokie / bardzo wysokie
operatorzy transportu drogowego	84.62%
operatorzy transportu kolejowego	23.08%
operatorzy transportu lotniczego	58.33%
operatorzy transportu morskiego	84.62%
operatorzy magazynowania i dystrybucji	69.23%
spedytorzy	76.92%
agencje celne	53.85%
kontrola agencji	16.67%
zdrowie/SPS agencje	25%
agencje celne	23.08%
stowarzyszenia handlowe i transportowe	15.38%
odbiorcy lub załadowcy	23.08%
Źródła znacznych opóźnień	
W oparciu o swoje doświadczenia w logistyce międzynarodowej, oceń jak często w swoim kraju pracy, występuje:	procent respondentów odpowiadających często lub prawie zawsze
obowiązkowe magazynowanie/transloading	7.69%
kontrola przed wysyłką	0%
przeładunek w porcie morskim	15.38%
działania przestępcze (np. kradzież przesyłek lub jej części)	0%
pozyskiwanie nieformalnych płatności	0%
Zmiany w środowisku logistycznym od 2005	
W oparciu o swoje doświadczenia w logistyce międzynarodowej, oceń zmiany od 2005 r. następujących czynników w swoim kraju pracy:	procent respondentów odpowiadających poprawa lub znaczna poprawa
odprawa celna	92.31%
inne oficjalne procedury sprawdzające	76.92%
handel i infrastruktura transportowa	76.92%
infrastruktura teleinformatyczna	92.31%
prywatne usługi logistyczne	92.31%
rozporządzenia związane z logistyką	53.85%
występowanie korupcji	76.92%

Zainteresowanych pełnymi wynikami rankingu LPI 2012 zilustrowanymi wieloma innymi porównaniami niż przedstawione powyżej, odsyłamy na strony internetowe Banku Światowego (np. http://www.info.worldbank.org). /MW/

Forum euro tsl 2012 promowało transport intermodalny oraz bezpieczeństwo procesów transportowych

Organizatorzy FORUM EURO TSL, tj. Hafen Hamburg Marketing e.V., czasopismo „Prawo w Transporcie" oraz Polsko-Ukraińska Izba Gospodarcza, podobnie jak w roku ubiegłym, uznali, że koniec sierpnia to dla kluczowych interesariuszy transportu na osi Niemcy - Polska - Ukraina najlepszy czas na podzielenie się swoimi najnowszymi przemyśleniami oraz wiedzą o kierunkach i uwarunkowaniach rozwoju rynków usług tsl tych państw, a także niektórych państw ościennych.

Patronatem nad tegorocznym Forum EURO TSL 2012 podzieliły się Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ambasady Niemiec i Ukrainy w Polsce, natomiast jego znaczenie merytoryczne dla międzynarodowego środowiska operatorów branży tsl mocno podniósł patronat strategiczny, objęty przez Polzug Intermodal GmbH (spółka-córka tej spółki, tj. Polzug Intermodal Polska Sp. z o.o. jest członkiem Polskiej Izby Spedycji i Logistyki) oraz partnerzy biznesowi, merytoryczni i naukowi, którymi byli Dolezych, Fracht FWO Polska, Korczowa Logitics Park, Amber Coast Logistics, MDRK Trusted Advisers Group, Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu, The European Union's Baltic Sea Region Programme 2007-2013 i Fraunhofer.

Tematykę Forum, zdeterminowało rosnące, co najmniej od roku, zaangażowanie operatorów logistycznych w zwiększaniu udziału transportu kolejowego w obsłudze międzynarodowego obrotu kontenerowego, zbieżne z rosnącymi oczekiwaniami ich klientów odnośnie niezawodności i efektywności łańcuchów dostaw oraz z nasilającą się społeczną i polityczną presją na skuteczność ochrony środowiska naturalnego. Przedstawione ponad 150 uczestnikom Forum prezentacje i wzbudzone dyskusje, inspirowane były głównie poszukiwaniem sposobów wzmacniania i wzbogacania współpracy pomiędzy uczestnikami łańcuchów dostaw, tak by owocowała ona większą efektywnością tych łańcuchów, wzrostem wartości dodanej osiąganej przez każdego z nich, przyciąganiem do nich nowych uczestników, skuteczniejszą ochroną przed spadkiem lojalności i wydolności ich uczestników bądź przed ich utratą na rzecz łańcuchów konkurencyjnych.

Wystąpieniu Macieja Brzozowskiego przysłuchują się Dariusz Kardas z wydawnictwa „Prawo w Transporcie" i Jacek Piechota. fot. Adam Władysław Jankowski

W pierwszej sesji - jej moderatorem był Maciej Brzozowski - uwaga uczestników skoncentrowana była na szansach i zagrożeniach rozwoju oraz silnych i słabych stronach morsko-lądowego transportu multimodalnego. Na przykład Marcel Sames z Polzug'u Intermodal przyznał takiej technologii transportu istotne znaczenie w tzw. zielonej logistyce, wskazując przy tym na cechy i przekonania menedżerów nieprzyjazne takiemu poglądowi (tzw. ekscytacja minimalizacją czasu dostawy towaru, której nazbyt często towarzyszy „lekceważenie" towaru po jego otrzymaniu, czy też przekonanie, że w „zielonych" łańcuchach dostaw generowane są większe koszty i dłuższe czasy dostaw).

Do intermodalizacji łańcuchów dostaw przekonywał także Andrzej Bułka z Fracht FWO Polska, szczególnie jako antidotum na „smog" kryzysu coraz niżej wiszący nad gospodarką i nad transportem dalekomorskim. Natomiast Maciej Brzozowski, ilustrował wynikami eksploatacyjnymi za I półrocze br. Portu Hamburg w obsłudze potoków ładunków w transportowanych w jednostkach transportu intermodalnego (ale ze szczególną uwagą i sympatią dla kontenerów), działania marketingowe tego portu redukujące siłę i wpływ hamującej gospodarki (zmian popytu konsumpcyjnego na niektóre towary) na jego kondycję finansową oraz konkurencyjność wobec innych portów. Z prezentacją tą mocno korespondowało wystąpienie Mariny Rimpo z Amber Coast Logistics, informujące o ponadnarodowych projektach zwiększających dostępność logistyczną wybranych obszarów południowego i wschodniego regionów Bałtyku.

Z kolei wystąpienie Wim van Damme z Korczowa Logitics Park (KLP) prezentowało ambitny projekt obiektu logistycznego (jego nazwa stała się firmą spółki, realizującej ten projekt), którego funkcje mają wzorcowo - wg prelegenta - zaspokajać prawie wszystkie oczekiwania operatorów logistycznych, organizujących łańcuchy dostaw na osi Europa/Niemcy/Polska - Ukraina/Bliski Wschód/Daleki Wschód (bardzo dobra lokalizacja Parku w III paneuropejskim korytarzu transportowym - tj. w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A4 i granicy polsko-ukraińskiej, znaczny potencjał obsługi magazynowej, celnej i handlowej oraz obsługi technicznej i parkingowej dla ciągników drogowych, a także znaczny potencjał usługowy dla kierowców bądź personelu przedsiębiorstw działających na terenie KLP).

W sesji drugiej Forum, wystąpienia skoncentrowane były na nowych wyzwaniach i zadaniach wynikających ze stale rosnących wymogów bezpieczeństwa procesów transportowych zarówno w przewozach krajowych, jak i międzynarodowych, determinujących nieustanną nowelizację odnośnych aktów prawnych. Równocześnie od inwestorów i operatorów oczekuje się nie tylko coraz pełniejszej znajomości tych aktów, ale i większej staranności i precyzyjności w ich przestrzeganiu/stosowaniu. generuje to znaczny wzrost kosztów realizacji tych procesów, często trudny do poniesienia przez realizatora bądź zaakceptowania przez klienta. Spośród kilku wystąpień w tej sesji szczególne zainteresowanie uczestników Forum wywołała prezentacja Jacka Olszyczka ze spółki Dolezych poświęcona wybranym sposobom optymalizacji kosztów zabezpieczenia ładunku na czas przewozu (mocowanie, separacja), bez uszczerbku dla wymaganego poziomu jego ochrony przed obniżeniem wartości handlowej oraz bez wzrostu poziomu zagrożeń dla środowiska, dla ruchu i dla samego środka transportu. Ciekawymi i potrzebnymi były też prezentacja Marka Różyckiego z MDRK Trusted Advisers Group, omawiająca zmiany w przepisach ADR wchodzące w życie w 2013 roku oraz istotna z punktu widzenia interesów operatorów logistycznych działających na terenie Białorusi i w łańcuchach dostaw z udziałem operatorów białoruskich, prezentacja Dmitrija Babickiego z firmy białoruskiej CASE, poświęcona przepisom białoruskiego prawa przewozowego odnoszących się do bezpieczeństwa transportu.

Niewątpliwy merytoryczny sukces tegorocznego Forum został nieco „przyćmiony" nielicznym lub niedługim w nim udziałem przedstawicieli administracji rządowych (pomimo udzielonych patronatów). Za to wszystkie prezentacje, dla wszystkich zainteresowanych dorobkiem Forum będą zapewne dostępne u jego organizatorów. /MW/

Czy poziom szkolenia polskich kierowców zagraża interesom polskiego sektora tsl?

Stan implementacji w Polsce dyrektywy 2003/59/WE [1]

Właściwa i uczciwie zdobyta wiedza o problemach nurtujących uczestników łańcuchów dostaw oraz o ich rynkowych zamiarach to jeden z ważniejszych czynników przyjaznych umacnianiu współpracy i budowaniu wspólnej przewagi konkurencyjnej uczestników tych łańcuchów.

Prawda ta, szczególnie ważna dla operatorów tsl współpracujących w ramach łańcuchów dostaw z przewoźnikami samochodowymi, została bardzo przekonywująco zilustrowana w czasie seminarium promującego projekt DRIVEN (Drivers and Road Transport Instructors Vocational European Network - Europejska sieć zawodowych kierowców i instruktorów transportu drogowego), związanego z implementacją w krajach UE unijnej dyrektywy 2003/59/WE. Dyrektywa ta zobowiązuje do wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców samochodów ciężarowych lub autobusów oraz stworzenia warunków jednakowego poziomu szkoleń dla wszystkich kierowców pracujących w Unii. Dzięki temu na jej terenie, a pewnie i krajów pozaunijnych, powinny istotnie zwiększyć się sprawność i bezpieczeństwo ruchu drogowego, bezpieczeństwo przewożonych osób lub towarów i samych środków transportowych oraz zmniejszyć szkodliwość ruchu drogowego dla środowiska. A są to aspekty usług tsl, którym każdy dobry operator logistyczny i współpracujący z nim przewoźnicy drogowi przydają coraz większe znaczenie, ku zadowoleniu i uznaniu wszystkich interesariuszy międzynarodowego i krajowego sektora takich usług.

Formą zapewnienia/gwarancji, że kierowca określonego pojazdu drogowego, zdolny jest wykonywać swoją pracę/zawód na terenie UE zgodnie z ww. oczekiwaniami interesariuszy transportu drogowego, będzie uzyskane przez niego Świadectwo Kompetencji Zawodowych - ŚKZ[2].

W Polsce, prace nad implementacją Dyrektywy 2003/59/WE rozpoczęto w 2006 roku, przy czym obowiązek tzw. kwalifikacji wstępnej kierowców z prawem jazdy kat. D1, D1+E, D lub D+E wprowadzano z dniem 10 września 2008 roku, a rok później kierowców z kat. C1, C1+E, C, C+E. Pod presją środowiska i zgodnie z duchem dyrektywy, od kwietnia 2010 roku, kierowcom znacznie ułatwiono uzyskiwanie ŚKZ, dopuszczając przeprowadzenie kwalifikacji wstępnej w trybie przyspieszonym, czyli ze zmniejszonym czasem trwania kursu kwalifikacyjnego z 280 do 140 godzin, a obowiązek zaliczenia pierwszego szkolenia okresowego ŚKZ rozłożono na 5 lat. W okresie przejściowym, łączny czas trwania takiego szkolenia - ustanowiony na 35 godzin - może odbyć się w kilku cyklach, z których każdy nie może obejmować nie mniej niż 7 godzin zajęć. Warto przy tym przypomnieć, że Dyrektywa nie zezwala by do końca okresu przejściowego - tj. do 2015 r. odnośnie kierowców pojazdów kategorii D i do 2016 r. odnośnie kierowców pojazdów kategorii C - w jakimkolwiek państwie unijnym miały miejsce i byłyby tolerowane przypadki (a tym bar-

[1] Artykuł został przygotowany na podstawie prezentacji przedstawionych na seminarium zorganizowanym we wrześniu w Gdyni przez Akademię IRU wraz z Pomorskim Stowarzyszeniem Przewoźników Drogowych dla licznie zgromadzonych przedstawicieli stowarzyszeń transportu drogowego, polskich i zagranicznych. Hasłem seminarium było „Działania na rzecz europejskiej harmonizacji szkoleń okresowych zawodowych kierowców ciężarówek", a kanwą merytoryczną przebieg i wyniki dotychczasowej realizacji projektu DRIVEN.

[2] Dyrektywa 2003/59/WE wymaga odbycia co najmniej 35 godzinnego szkolenia ŚKZ co każde 5 lat, przy czym w programach tych szkoleń najwyższy priorytet ma mieć: kształcenie zawodowe w zakresie racjonalnego kierowania pojazdem w oparciu o przepisy bezpieczeństwa, umiejętności rozumienia i zastosowania przepisów, ochrona zdrowia, bezpieczeństwo drogowe, ochrona środowiska, usługi i logistyka.

dziej praktyki) karania kierowców za nieukończenie takiego szkolenia.

Najbardziej newralgiczną przeszkodą i źródłem ostrego sprzeciwu w wielu krajach UE w wypełnianiu obowiązku uznawania ŚKZ jest rozziew w rzeczywistym poziomie umiejętności i wiedzy okazicieli takich certyfikatów z poszczególnych krajów Unii. Generuje go przekonanie o istotnych różnicach w faktycznym poziomie szkoleń realizowanych w poszczególnych państwach członkowskich oraz o różnicach w umiejętnościach, wiedzy i uczciwości kadr i instytucji organizujących i prowadzących te szkolenia. Sprzeciwy te wzmacnia także, dopuszczona Dyrektywą możliwość uzyskania kwalifikacji wstępnej w dwóch opcjach, tj.: poprzez uczestnictwo w kursie zakończonym pozytywnie rozwiązanym testem bądź wyłącznie poprzez pozytywnie rozwiązany test. Opcją pierwszą przyjęły Polska, Bułgaria, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Węgry, Włochy, Litwa, Luksemburg, Norwegia, Słowacja, Słowenia, Hiszpania i Szwecja, a pozostałe kraje członkowskie - z wyjątkiem Niemiec, które dopuszczają obie opcje - wybrały opcję drugą. Zgłaszane są też sprzeciwy wobec uznawania w danym kraju zaświadczenia o częściowym odbyciu szkolenia okresowego (jeżeli odbywa się w cyklach), wydanym w innym państwie członkowskim. Nie mniej Austria, Chorwacja, Cypr, Irlandia, Malt, Estonia, Niemcy, Wielka Brytania i Irlandia Północna, Holandia, Norwegia, Słowenia, Szwajcaria i Belgia zadeklarowały, że w okresie przejściowym będą uznawały takie zaświadczenia, natomiast Czechy, Finlandia, Francja, Węgry, Szwecja, Łotwa, Litwa i Polska takiej deklaracji jeszcze nie złożyły.

W Polsce skalę i wagę problemów oraz wyzwań w terminowej realizacji szkoleń okresowych wyznacza aktualna liczba zarejestrowanych w naszym kraju zawodowych kierowców ciężarówek i autobusów, którą np. Izabella Mitraszewska z ITS szacuje na ok. 625 tysięcy osób. Niepokój o skuteczne i uczciwe przeprowadzenie wymaganych szkoleń generuje przekonanie o nieadekwatnym do potrzeb potencjale szkoleniowym, kadrowym, finansowym oraz infra- i suprastrukturalnym działających w Polsce zbyt małej w stosunku do potrzeb liczby Ośrodków Szkolenia (ok. 650) oraz Ośrodków Szkolenia Kierowców (ok. 10 000).

Srodowisko i zrzeszenia kierowców samochodów ciężarowych oraz ich pracodawców domagają się także dogodniejszych niż dotychczasowe możliwości uzyskiwania kwalifikacji wstępnej przez młodych, aspirujących do takiego zawodu ludzi, np. w ramach nauki zawodu w odnośnych technikach. W dyskusjach wielu uczestników seminarium wyrażało także opinię, że ustanowienie przez MEN - z rekomendacji MTBiGM - zawodu technik transportu drogowego, nie będzie sprzyjać zasilaniu branży transportu drogowego młodymi, dobrze wykształconymi i umotywowanymi kadrami. Na poparcie takiego rokowania przywołano informację Bohdana Szuszkiewicza, Głównego Specjalisty d/s Szkoleń w ZMPD, że wg uzyskanej przez niego w MEN informacji, w minionym roku szkolnym szkoły zawodowe wykształciły zaledwie 26 pierwszych absolwentów w specjalności technik transportu drogowego, a nie jak informowało MTBiGM - ok. 100 adeptów. Z kolei Izabella Mitraszewska, nawiązując do tej informacji przypomniała, że wraz z otwarciem rynków pracy przez najwyżej rozwinięte kraje Unii, w Polsce zaczęła z roku na rok zmniejszać się nie tylko liczba kierowców ogółem, ale i liczba nowych adeptów tego zawodu. Na przykład, do końca 2010 roku na polskim rynku tsl przybyło zaledwie 12 tys. nowych kierowców ciężarówek, przy szacowanym przez ITS zapotrzebowaniu na 20 tys., a przez ZMPD, nawet na 25 tys. kierowców. Jednocześnie zmniejszającemu się drastycznie odsetkowi młodych kierowców, towarzyszy wzrost odsetka kierowców w wieku przedemerytalnym (obecnie jego wartość sięga poziomu 50 procent), z których wielu, ze względu na obniżające się możliwości percepcyjne i finansowe, unika pogłębiania swych fachowych umiejętności oraz wiedzy w ramach nowoczesnych i kosztownych szkoleń. Takie zjawiska generują groźny dla interesów sektora tsl rozziew pomiędzy popytem na kierowców a ich podażą. Co prawda obecnie rozziew ten jest trochę maskowany przez nasilający się kryzys gospodarczy, co nie powinno poprawiać nastrojów w sektorze.

Niezwykle pomocnymi w skutecznym i efektywnym rozwiązywaniu problemów w implementacji w Polsce Dyrektywy 2003/59/WE przez wielu interesariuszy transportu drogowego, mogą być doświadczenia i sugestie, którymi podzielili się zagraniczni goście seminarium. Na przykład Damian Viccars z IRU przedstawił wyniki i wnioski z realizacji projektu STARTS (Skills, Training and the Road Transport Sektor - Umiejętności, szkolenie i Sektor Transportu Drogowego), które celem było zidentyfikowanie najważniejszych wyzwań oraz najlepszych rozwiązań mających na celu poprawę jakości szkoleń dla kierowców i pracowników wykonujących zadania nie mobilne, ale związane z logistyką. Spośród wypracowanych wniosków przedstawiciel IRU do najważniejszych zaliczył konieczność ustawowego wprowadzenia przez Komisję Europejską obowiązku uznawania ŚKZ przez inne państwa członkowskie oraz konieczność inspirowania i lobbowania działań sprzyjających wyrównywaniu standardów szkolenia i egzaminowania w państwach członkowskich oraz rozwijaniu systemów wymiany informacji zbudowanych na wzajemnym zaufaniu, a także systemów zapewnienia wymaganej jakości programów zajęć, kwalifikacji prowadzących je w ośrodkach szkoleniowych instruktorów (trenerów) i inspektorów[3], jak również systemów wydawania zezwoleń na organizowanie szkoleń i ich nadzoru (kontroli).

Patrick Philips, odpowiadający w IRU za sprawy szkolenia (świetnie wypełnił również funkcję moderatora wszystkich sesji), nie tylko przedstawił korzyści dla instruktorów wynikające z przyłączenia się do projektu DRIVEN, ale i - podobnie jak polscy prelegenci - wyraził opinię, że trudna przyszła pozycja komercyjnego transportu drogowego (towarowego i osobowego) w Europie, może być głównie skutkiem nasilającego się niedoboru kierowców z powodu: zmniejszającej się puli wykwalifikowanych kierowców; coraz bardziej skomplikowanych wymagań zarówno technicznych, jak i prawnych w wykonywaniu pracy i zawodu (warunki pracy kierowców w wielu krajach są poniżej wymaganych standardów); częstych negatywnych kampanii, deprecjonujących pozytywny wizerunek/prestiż kierowców i zakłócających świadomość publiczną odnośnie możliwości i korzyści zatrudnienia się w transporcie drogowym oraz z powodu niskiej jakości szkoleń zawodowych (złe programy i warunki szkoleń, niski - nie zawsze z własnej winy - poziom instruktorów, nieuczciwość szkoleń). Konsekwencją pogarszającej się kondycji komercyjnego transportu drogowego będą trudności

[3] Na przykład poprzez stworzenie ogólnoeuropejskiej sieci instruktorów, ułatwiającej osiąganie i utrzymanie w państwach mniej doświadczonych i zasobnych, możliwie najwyższego poziomu profesjonalizmu szkoleń ŚKZ, prowadzących je instruktorów oraz kontrolerów (pomoc przy opracowaniu programów, pozyskaniu odpowiednich narzędzi do przeprowadzania szkoleń, zmniejszaniu nieefektywnych kosztów).

w organizowaniu i realizowaniu usług tsl przez operatorów, które odbiją się na zdolności do obsługi wymiany towarowej na oczekiwanym poziomie ilościowym i jakościowym, co zacznie generować trudności w wielu sektorach gospodarki. Podał też, że np. w Wielkiej Brytanii szacuje się, iż przed końcem 2014 roku niedobór wykwalifikowanych kierowców uprawnionych do prowadzenia pojazdów powyżej 3,5 tony będzie wynosił ok. 30%. Zwrócił też uwagę, że konsekwencje wynikające z niedoboru kierowców posiadających ŚKZ mogą być o wiele dotkliwsze niż, np. podwyżki paliw.

Z kolei Valerie Herve z francuskiej firmy Promotrans, współpracującej z Akademią IRU w ramach projektu DRIVEN - i współorganizującą seminarium - zaprezentowała wyniki i wnioski z realizacji tego projektu we Francji, skupiając się na jego efektach w ramach działania „ToT dla FCO" (ujednolicone programy szkoleniowe dla instruktorów na ŚKZ)[4], natomiast Sylvie Cothenet, z tejże firmy, szczegółowo omówiła rekomendowane we Francji cechy profilu instruktora/trenera zawodowych kierowców oraz metody efektywnego nauczania na ŚKZ[5].

Negatywne doświadczenia, będące następstwem niejednolitego stosowania przez służby kontrolne w UE przepisów implikowanych Rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, legły u podstaw innego, ale podobnego ideowo projektu TRACE, którego istotę i dorobek przedstawiła Katarzyna Piechowska-Strumik, Z-ca Dyrektora, Biuro Nadzoru Inspekcyjnego w GITD. Jego celem było przygotowanie powszechnie akceptowanej i nieskomplikowanej formy opracowania wyżej przywołanego rozporządzenia i rozpowszechnienie dorobku projektu poprzez szkolenia urzędników państwowych odpowiedzialnych za kontrole. Pomimo faktu, iż projekt TRACE został już oficjalnie zakończony, dossier opracowane na potrzeby projektu powinno w przyszłości stanowić fundament dla powołania tzw. Trace Academy, której misją byłoby podnoszenie kwalifikacji i kompetencji inspektorów, w tym zaznajamianie ich z dobrymi praktykami oraz standardami (oczekiwanymi i akceptowanymi przez branżę transportową), organizowanie bezpośredniej wymiany doświadczeń (np. pod auspicjami Euro Contrôle Router) oraz inspirowanie działań służących ujednolicaniu standardów i praktyk kontrolnych. /MW/

4 ToT - Training of Trainers (szkolenie trenerów); FCO - Formation Continue Obligatoire (obowiązkowe szkolenia okresowe).

5 We Francji wymagany profil instruktora, tworzą między innymi takie cechy: wiek - minimum 25 lat, posiadanie co najmniej od 5 lat certyfikatu zawodowego kierowcy (lub wykształcenie wyższe, pozwalające na nauczanie teoretycznej części programu, lub przynajmniej 3 lata doświadczenia jako kierowca ciężarówki lub jako instruktor jazdy), posiadanie aktualne prawo jazdy kategorii C lub EC (aby możliwe było przeprowadzanie praktycznej części szkolenia) oraz posiadanie certyfikatu zaliczenia „kursu instruktorskiego" (Train-the-Trainer).

Kontrola przestrzegania przepisów prawa celnego

Na podstawie rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie wykonywania kontroli przestrzegania przepisów prawa celnego oraz innych przepisów związanych z przywozem i wywozem towarów (art. 49 ust.1 pkt 1 ustawy o Służbie Celnej – Dz. U. nr 168/2009 – poz. 1323) określone zostały warunki wykonywania kontroli m.in.:

1) przestrzegania przepisów prawa celnego oraz innych przepisów związanych z przywozem i wywozem towarów w obrocie między obszarem celnym Unii Europejskiej a państwami trzecimi;
2) przystosowania zakładów produkcyjnych do rejestrowania i stosowania receptur zarejestrowanych we właściwej agencji płatniczej, ustanowionej zgodnie z art. 3 ustawy o uruchomieniu środków pochodzących z Sekcji Gwarancji Europejskiego Funduszu Orientacji i Gwarancji Rolnej (Dz. U. nr 166/2003 – poz. 1611);
3) działalności zakładów produkcyjnych i przetwórczych w zakresie prawidłowości deklaracji dotyczących surowców wykorzystywanych przy produkcji towarów wywożonych z wnioskiem o refundację wywozową;
4) prawidłowości wypłaty refundacji wywozowych przyznawanych w przypadku wywozu produktów rolnych do państw trzecich, realizowanych w ramach finansowania wspólnej polityki rolnej, zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 485/2008 w sprawie kontroli przez państwa członkowskie transakcji stanowiących część systemu finansowania przez Europejski Fundusz Rolniczy Gwarancji (Dz. Urz. UE L 143).
5) wywozu i przywozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej towarów podlegających ograniczeniom lub zakazom.

Natomiast kontrola autentyczności dokumentów polega na:

- ocenie cech zewnętrznych i treści dokumentów;
- oględzinach znaków zabezpieczających, w szczególności hologramów lub kodów, jeżeli dokument został w ten sposób zabezpieczony;
- uzyskaniu od organów lub osób, które wystawiły dokumenty, potwierdzenia ich autentyczności;
- dokonaniu przez organ celny lub inny organ albo instytucję ekspertyzy laboratoryjnej dokumentów;
- ustaleniu autentyczności podpisów, pieczęci i innych znaków urzędowych lub firmowych;
- porównaniu dokumentów z ich kopiami lub uwierzytelnionymi fotokopiami, które są w posiadaniu organów celnych lub zostały bezpośrednio przekazane organom celnym przez organy lub osoby, które wystawiły te dokumenty.

Rewizję przeprowadza się na podstawie analizy ryzyka lub wyników kontroli dokumentów, wyników oględzin oraz wyników kontroli wykonywanej z użyciem urządzeń technicznych lub psów służbowych.

Wykonywanie kontroli w urzędzie celnym albo miejscu wyznaczonym lub uznanym przez organ celny

Przystępując do kontroli funkcjonariusz celny okazuje kontrolowanemu, na jego wniosek, numer znaku identyfikacji osobistej, a także podaje podstawę prawną podjęcia kontroli. Wprowadzenie i wyprowadzenie towarów następuję przez podjęcie czynności określonych w przepisach tytułu VIII części I rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 tworzącego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz. Urz. WE L 253/1993).

W przypadku kontroli towarów wprowadzanych na obszar celny Unii Europejskiej przed nadaniem przeznaczenia celnego jest wykonywana w szczególności weryfikacja:
- dokumentów wymaganych na podstawie przepisów prawa,
- komunikatów przesyłanych w Systemie Kontroli Importu (ICS).

Poza kolejnością dokonuje się kontroli w przypadku m.in. wyposażenia i środków pomocy przewożonych przez członków grup ratowniczych, autobusów w komunikacji międzynarodowej dokonujących regularnych przewozów osób, środków transportu przewożących żywe zwierzęta, towary łatwo psujące, niebezpieczne lub pomoc humanitarną albo towary przewożone przez upoważnionych przedsiębiorców posiadających świadectwa AEO (Authorised Economic Operator).

Kontrola towarów przemieszczanych transportem przesyłowym, takim jak rurociągi, gazociągi i sieć energetyczna, jest wykonywana przez porównanie danych zawartych w zgłoszeniu celnym z dokumentami stanowiącymi podstawę do ustalenia ilości lub masy tych towarów, określonymi w akcie wykonawczym wydanym na podstawie art. 19 ust. 1 ustawy- Prawo celne (Dz. U. nr 68/2004 – poz. 622).

Prowadzenie magazynu czasowego składowania jest wykonywane przez sprawdzenie zgodności jego prowadzenia z przepisami prawa celnego i udzielonym pozwoleniem, w tym ustalenie, czy:
1) stan miejsca, w którym prowadzony jest magazyn czasowego składowania oraz jego wyposażenie zapewniają odpowiednie warunki składowania towarów, umożliwiają prowadzenie kontroli i gwarantują pozostawanie towarów pod dozorem celnym,
2) formalności niezbędne do nadania przeznaczenia celnego towarom czasowo składowanym dokonywane są w określonych terminach,
3) tożsamość oraz stan towarów złożonych w magazynie są zgodne z dokumentami dotyczącymi tych towarów,
4) ewidencja towarów składowanych w magazynie czasowego składowania jest prowadzona zgodnie z przepisami prawa celnego oraz zawiera informacje, których zakres został zatwierdzony przez organ Służby Celnej,
5) ilość towarów znajdujących się w magazynie czasowego składowania jest zgodna z ilością wykazaną w ewidencji towarów składowanych w magazynie czasowego składowania oraz innych dokumentach dotyczących towaru.

W przypadkach uzasadnionych rezultatami i analizą ryzyka, o której mowa w art. 3 ust. 1 ustawy z 27 sierpnia 2009 r. o Służbie Celnej, kontrola o której mowa w ust. 1 może być wykonywana również przez wprowadzenie towarów do magazynu czasowego składowania w obecności funkcjonariusza celnego.

Wykonywanie kontroli w siedzibie, w miejscu prowadzenia działalności gospodarczej oraz miejscu zamieszkania podmiotu podlegającego kontroli

W razie kontroli uproszczeń w stosowaniu przepisów prawa celnego, których sposób weryfikacji nie został określony, wykonywane jest przez ustalanie, czy posiadacz pozwolenia nie naruszył przepisów dotyczących uproszczeń w stosowaniu przepisów prawa celnego, przepisów związanych z przywozem, przewozem lub wywozem towarów, warunków określonych w pozwoleniu lub warunków niezbędnych do udzielenia pozwolenia.

Podczas kontroli funkcjonariusz zabezpiecza zgromadzone dowody przez:
- przechowanie ich u przedmiotu podlegającego kontroli w oddzielnym, zamkniętym pomieszczeniu, na które zostały nałożone zamknięcia urzędowe,
- nałożenie zamknięć urzędowych i oddanie za pokwitowaniem na przechowanie podmiotowi podlegającemu kontroli,
- odebrania ich za pokwitowaniem.

Wykonywanie kontroli stosowania procedur celnych

W przypadku kontroli stosowania procedury dopuszczenia do swobodnego obrotu jest wykonywana przez sprawdzenie przestrzegania obowiązujących w tym zakresie warunków określonych przepisami prawa celnego. Kontrole przeprowadza się w szczególności w przypadku, gdy towar został zwolniony z należności przywozowych ze względu na przeznaczenie lub cel przywozu albo pod warunkiem nie odstępowania towaru, a także, gdy ze względu na przeznaczenie towarów zostały zastosowane obniżone lub preferencyjne stawki celne albo inne środki taryfowe.

Kontrola dopuszczenia do swobodnego obrotu towarów z zastosowaniem zerowej lub obniżonej stawki celnej ze względu na ich przeznaczenie jest wykonywana przez sprawdzenie, czy podmiot podlegający kontroli prowadzi działalność zgodnie z przepisami prawa celnego, w tym m.in. towar nie został usunięty spod dozoru celnego przed otrzymaniem określonego w pozwoleniu przeznaczenia, towar został użyty w celach określonych do zastosowania obniżonej lub zerowej stawki celnej, lub przestrzegania wyznaczonych terminów, w których towary zostały dopuszczone do swobodnego obrotu z zastosowaniem zerowej lub obniżonej stawki celnej ze względu na ich przeznaczenie powinny otrzymać określone dla nich przeznaczenie.

W razie kontroli stosowania procedury tranzytu jest wykonywana w szczególności przez sprawdzenie:
- dokumentów wymaganych na podstawie przepisów prawa,
- zamknięć urzędowych,
- przestrzegania terminu dostarczenia towarów i dokumentów do urzędu przeznaczenia,
- komunikatów przesyłanych w Nowym Skomputeryzowanym Systemie Tranzytowym (NCTS),
- w tym terminów ich przesyłania,
- zgodności stanu faktycznego przewożonego towaru z danymi zawartymi w zgłoszeniu celnym oraz w dołączonych dokumentach.

Kontrola stosowania procedury uszlachetniania czynnego jest wykonywana przez sprawdzenie, czy podmiot podlegający kontroli prowadzi działalność zgodnie z przepisami prawa celnego, w tym czy:

- przestrzega terminu, w którym produkty kompensacyjne powinny zostać wywiezione, powrotnie wywiezione lub otrzymać inne przeznaczenie celne,
- przestrzega terminu na złożenie rozliczenia procedury oraz wymogów, które rozliczenie takie musi spełniać,
- warunki określone dla towarów ekwiwalentnych są spełnione,
- przestrzegane są warunki niezbędne do udzielenia pozwolenia oraz warunki określone w pozwoleniu.

Kontrola, o której jest mowa wyżej, jest wykonywana w szczególności przez weryfikację dokumentacji posiadanej przez podmiot podlegający kontroli, w zakresie niezbędnym do stwierdzenia przestrzegania warunków dla miejsca, w którym są wykonywane czynności w ramach procedury uszlachetniania czynnego.

Kontrola stosowania procedury przetwarzania pod kontrolą celną jest wykonywana przez sprawdzenie, czy podmiot podlegający kontroli prowadzi działalność zgodnie z przepisami prawa celnego, w tym, czy przestrzega:
- terminu, w którym produkty przetworzone powinny zostać dopuszczone do obrotu,
- terminu do złożenia rozliczenia procedury oraz wymogów, które rozliczenie takie powinno spełniać,
- warunków niezbędnych do udzielenia pozwolenia oraz warunków określonych w pozwoleniu.

Kontrola, o której jest mowa wyżej, jest wykonywana w szczególności przez weryfikację dokumentacji posiadanej przez podmiot podlegający w zakresie niezbędnym do stwierdzenia przestrzegania wymogów oraz może być wykonywana przez oględziny towarów lub miejsca, w którym są wykonywane czynności w ramach kontrolowanej procedury lub przez wykonanie czynności, o której mowa w art. 32 ust. 1 pkt 10 ustawy.

Tymczasem procedury stosowania:
- odprawy czasowej,
- uszlachetniania biernego

oraz wywozu określają przepisy wspólnotowego prawa celnego. Wykonywanie kontroli procedury działalności składów celnych, działalności prowadzonej w wolnym obszarze celnym lub składzie wolnocłowym – w niniejszym rozporządzeniu przeprowadza się w warunkach nie zagrażających bezpieczeństwu osób i mienia.

Wykonywanie kontroli wynikających ze Wspólnej Polityki Rolnej

W razie kontroli przystosowania zakładów produkcyjnych do rejestrowania i stosowania receptur zarejestrowanych we właściwej agencji płatniczej, ustanowionej zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 30 lipca 2003 r. o uruchomianiu środków pochodzących z Sekcji Gwarancji Europejskiego Funduszu Orientacji i Gwarancji Rolnej jest wykonywane przeprowadzenie czynności kontrolnych, które pozwolą na ustalenie, czy:
1) zakład prowadzi działalność w zakresie produkcji produktów przetworzonych,
2) surowce wykorzystywane do wytwarzania produktów przetworzonych i wywożonych w celu uzyskania refundacji wywozowej są przechowywane oddzielnie od innych surowców lub zapewnione są warunki do prawidłowego lokalizowania i identyfikowania surowców na podstawie dokumentacji handlowej, produkcyjnej lub magazynowej,
3) producent posiada warunki do prowadzenia w zakładzie produkcyjnym stałej ewidencji surowców, z wyszczególnieniem ich pochodzenia, używanych półproduktów, produktów ubocznych, strat oraz gotowych produktów lub produktów przetworzonych, jak również dokumentacji handlowej dotyczącej wszystkich zgłoszonych i zarejestrowanych receptur,
4) producent posiada warunki do archiwizowania dokumentacji produkcyjnej, handlowej i magazynowej w porządku chronologicznym.

Kontrola, o której jest mowa wyżej, przeprowadzana jest na wniosek agencji płatniczej. Dokumentacja handlowa oznacza dokumenty wskazane w art. 1 ust. 3 lit. a rozporządzenia Rady (WE) nr 485/2008.

W przypadku kontroli stosowania receptur wymienionych w pkcie 1-4 oraz kontroli prawidłowości deklaracji dotyczących surowców wykorzystywanych przy produkcji towarów wywożonych z refundacją wywozową jest wykonywana przez ustalenie, czy:
- spełnione są warunki, o których jest mowa pkt 1-4,
- receptura stosowana przez producenta jest zgodna z recepturą zarejestrowaną przez agencję płatniczą.

Badanie jest przeprowadzone na wniosek agencji płatniczej oraz w szczególnie uzasadnionych przypadkach z urzędu.

Tymczasem procedury prawidłowości wypłaty refundacji wywozowych, przyznawanych w przypadku wywozu produktów rolnych do państw trzecich, realizowanych w ramach finansowania Wspólnej Polityki Rolnej, mają na celu ustalenie, czy transakcje stanowiące część systemu finansowania przez Europejski Fundusz Rolniczy Gwarancji (EFRG) rzeczywiście zostały przeprowadzone i wykonane prawidłowo. Badanie, o którym mowa wyżej, polega w szczególności na kontroli dokumentów handlowych przedsiębiorców otrzymujących płatności, odnoszących się bezpośrednio lub pośrednio do systemu finansowania przez Europejski Fundusz Rolniczy Gwarancji.

Kontrola ta polegać może na sprawdzeniu warunków dotyczących m.in. cech produktu w odniesieniu do nomenklatury taryfowej CN, pochodzenia produktu, jakości handlowej produktu, ilości produktu, statusu celnego produktu, składu produktu w przypadku towarów przetworzonych, terminowego wywozu w stanie niezmienionym oraz innych szczególnych kryteriów wynikających z przepisów prawa celnego. (Dr Edward Mendyk)

Regaty Branży TSL o Puchar PISiL | ShipCup '12 - relacja

W dniach 13-16 września 2012 roku odbyła się druga edycja Regat branży TSL o Puchar Polskiej Izby Spedycji i Logistyki | ShipCup '12. Podobnie jak rok temu Honorowym Patronem projektu został PISiL, a projekt wsparły firmy: BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy, G.L.G. oraz Omnidruk.

W czwartek od południa uczestnicy zjeżdżali do bazy regat w Porcie PTTK Wilkasy k. Giżycka na Mazurach. Wspólna kolacja, DJ za konsolą i dobry humor sprawiły, że impreza tego dnia trwała prawie do rana.

Piątek był pierwszym dniem regatowym. Do startu zgłosiło się 14 załóg, reprezentujących 10 firm. Organizatorzy zapewnili wszystkim jednakowe jachty kabinowe typu Maxus 24.

Przedpołudnie było przeznaczone na trening na wodzie, a po obiedzie rozegrane zostały 4 biegi regatowe (śledzie). Pogoda była idealna do żeglowania: bezdeszczowa i wietrzna. Po zakończonych wyścigach organizatorzy zaprosili uczestników na godzinny rejs po Jeziorze Niegocin zabytkowym XIX-wiecznym statkiem Loewentin, na którym serwowano przekąski.

W sobotę odbyły się kolejne biegi. W porannym bloku rozegrano 3 wyścigi (trójkąty), a popołudniu tylko jeden. Z uwagi na gwałtowne załamanie się pogody, w trosce o bezpieczeństwo uczestników, sędzia zdecydował o zakończeniu regat.

Całość regat zabezpieczała pływająca jednostka Straży Pożarnej, a wieczorami przygrywały kapele szantowe.

Atmosfera panująca wśród uczestników na wodzie i po zmaganiach żeglarskich w tawernie DeZeTa była wyśmienita. Na pewno wielka w tym zasługa samych delegatów, którzy niemal natychmiast zintegrowali się i dobrze się ze sobą bawili. Słowa uznania należą się również organizatorom, którzy tak samo jak w zeszłym roku, stanęli na wysokości zadania, aby nikomu nic nie zabrakło…

W niedzielę po śniadaniu odbyło się końcowe ogłoszenie wyników, połączone z rozdaniem unikatowych pucharów i medali przez Przewodniczącego Rady PISiL Pana Marka Tarczyńskiego oraz Sędziego Regat Pana Jarosława Zygmunta.

Poniżej końcowa klasyfikacja:

1. Euro-Shipping | *czarna bandera*
2. Euro-Shipping | *biała bandera*
3. Hapag-Lloyd
4. DB Schenker | *granatowa bandera*
5. DB Schenker | *czerwona bandera*
6. Sealand | *biała bandera*
7. TSLogistic
8. FedEx Trade Networks
9. IGS Schreiner
10. BCT Gdynia
11. Sealand | *granatowa bandera*
12. Shipco Transport
13. DB Schenker | *biała bandera*
14. ZIM Poland

Gratulujemy zwycięzcom i wszystkim uczestnikom regat hartu ducha podczas zmagań żeglarskich!

Organizatorzy zapraszają już za rok na kolejną edycję regat – ShipCup 3.0, w nieco zmienionej formule… (red.)

PISiL w mediach, konferencje, spotkania, patronaty, artykuły, zaproszenia

Lp.	Tytuł medialny	Temat	Autor
1.	Namiary na morze i handel nr 19/12, październik 2012	Czeka nas trudny okres	Rozmowa red. M.Borkowskiego z Przewodniczącym Rady PISiL M.Tarczyńskim
2.	PGT nr 29-30 , 18-25.07.2012	Kluczowe wartości	K.Koprowski
3.	PGT nr 29-30 , 18-25.07.2012	1000.numer „PGT”	K.Koprowski
4.	PGT nr 25, 20.06.2012	PISiL w stolicy	K.Koprowski
5.	Namiary na morze i handel nr 11/12, czerwiec 2012	Spedytorzy Roku 2011	(Bom)
6.	Namiary na morze i handel nr 11/12, czerwiec 2012	Zachwianie równowagi	Marek Tarczyński
7.	Namiary na morze i handel nr 11/12, czerwiec 2012	Dokąd zmierzasz konteneryzacjo?	Maciej Borkowski
8.	PGT nr 23, 6.06.2012	Transport morski 2012-06-12 Konferencja w Szczecinie – logistyka, porty i żegluga	Marek Grzybowski
9.	PGT nr 22, 30.05.2012	Quo vadis konteneryzacjo ? AS-FBG i Enterprise najlepszymi firmami spedycyjnymi w kraju	K.Koprowski
10.	Kurier Szczeciński, 29.05.2012	Transport morski 2012	ek
11.	Rzeczpospolita, 28.05.2012	Klienci idą za swoimi spedytorami	ais
12.	PGT nr 20, 16.05.2012	Co przeszkadza spedytorom ?	K.Koprowski
13.	FIATA Review maj 2012	Rekord number of participants At the HQ Session 2012	FIATA
14.	Namiary na morze i handel nr 07/12, kwiecień 2012	Logistyka elektroniczna	PIF
15.	Przewoźnik nr 1 (22) luty/marzec 2012	Wyłudzenia ładunków	Robert Przybylski
16.	PGT luty 2012	Odpowiedzialność spedytora wobec podwykonawców	K.Koprowski
17.	PGT nr 5, 1.02.2012	Niepokój przewoźników PISiL-u	K.Koprowski
18.	PGT nr 4, 25.01.2012	Przewoźnicy pełni obaw , spotkanie noworoczne PISiL-u w warszawskiej Polonii	K.Koprowski
19.	Rzeczpospolita nr 9, 12.01.2012	Firmy wydłużają kredyt kupiecki	A.Fandrejewska
20.	Namiary na morze i handel nr 02/12, styczeń 2012	KIGM na zamku	P.Frankowski
21.	Namiary na morze i handel nr 02/12, styczeń 2012	PISiL o roku 2012	K.Koprowski

Udzielone patronaty / partnerstwo // współpraca / udział w konferencjach / targach

Lp.	Data wydarzenia	Wydarzenie / Konferencja	Organizator
1.	29.02.-1.03.2012, Katowice	udział w Komitecie Honorowym V Międzynarodowych Targów i Konferencji Przemysłu Chemicznego EXPOCHEM 2012	Zarząd Targów Warszawskich S.A.
2.	6-8.03.2012, Gdańsk	„Transport Week 2012”	Actia Forum Sp. z o.o.
3.	28.03.2012, Warszawa	Międzynarodowe Aktualizacyjne Seminarium Logistyczne 2012	TGC Corporate Lawyers
4.	17-18 kwietnia 2012, Sosnowiec	Targi Transportu, Spedycji i Logistyki Silesia TSL EXPO 2012	Kolporter S.A. Expo Silesia Sp. z o.o.
5.	9.05.2012, Gdańsk	Rozwiązania celne i podatkowe ułatwiające rozwój biznesu w środowisku gospodarki morskiej	Izba Celna w Gdyni, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Zarządy Portów Morskich Gdyni i Gdańska.
6.	10-11.05.2012, Sopot	The European Sea Ports Conference – port financing and investment	Zarząd Morskiego Portu Gdynia I ZMPGdańsk
7.	16-18.05.2012, Poznań	Polski Kongres Logistyczny LOGISTICS 2012	Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań
8.	czerwiec 2012, Warszawa	Konkurs Godła „Teraz Polska”	Fundacja Polskiego Godła Promocyjnego
9.	19.06.2012, Warszawa	II edycja konferencji „Logistyka Odzysku”	EKO CYKL ORGANIZACJA ODZYSKU S.A.
10.	25-27 września 2012, Katowice	II Europejski Kongres MŚP	Regionalna Izba Gospodarcza w Katowicach
11.	26-28.09.2012, Gdańsk	targi i konferencja poświęcona technice przeładunkowej, składowania i magazynowania oraz transportu bliskiego i przemysłowego .	Międzynarodowe Targi Gdańskie S. A.
12.	Regaty, Mazury - Wilkasy nad Jeziorem Niegocin, wrzesień 2012	Druga edycją regat branży TSL ShipCup‘12.	Anyway s.c. R.Paschke
13.	8-9.10.2012, Lublin	IV Forum Logistyki Polski Wschodniej	Lornet Solutions Sp. z o.o.
14.	11.10.2012, Gdynia	VIII debata Pracujwlogistyce.pl "Rozwój logistyczny Trójmiasta a potrzeby pracodawców z rynku TSL	Portal pracujwlogistyce.pl
15.	26.10.2012, Bydgoszcz	Odpowiedzialność przewoźnika , spedytora i innych osób związanych z umową przewozu	ZMPD

Polska Izba Spedycji i Logistyki

ul. Świętojańska 3/2, 81-368 Gdynia
tel. 58 620 19 50, 620 98 26, fax 58 661 39 35
e-mail: pisil@pisil.pl, www.pisil.pl

konto: Bank Millennium S.A.
nr: 34116022020000000061904525
NIP: 586-20-75-731

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISIL

PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

placówki regionalne:

71-620 SZCZECIN
ul. Jana Kazimierza 3
tel.: 91 480 67 01
fax: 91 480 67 32
e-mail: management@hartwig.szczecin.pl

Przedstawiciel w Warszawie:
tel.: 608 623 419, email: pisil-waw@pisil.pl