

EKSPORT W EUROPIE

27.04.2021

Aspekty prawne w kontraktach B2B



METROPOLIA
BYDGOSZCZ



BYDGOSKA
AGENCJA
ROZWOJU
REGIONALNEGO



Fundusze
Europejskie
Program Regionalny



Rzeczpospolita
Polska



Województwo
Kujawsko-Pomorskie

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego





300 projektów

EKSPORTOWYCH

realizowanych dla ponad
100 Klientów

25 lat

DOŚWIADCZENIA

w handlu

międzynarodowym



Sebastian
Sadowski-Romanov

Kompleksowo przeprowadzimy Państwa przedsiębiorstwo przez proces internacjonalizacji – od audytu eksportowego, po wybór i badania rynku oraz pozyskiwanie klientów zagranicznych.

FROM LOCAL TO GLOBAL

BLOK 1

Zwyczaje handlowe
Kolejność stosowania praw
Rodzaje umów
Cechy dobrej umowy

Garść podstawowych informacji:

W handlu międzynarodowym powszechnie wykorzystuje się różnego rodzaju zwyczaje lub tzw. uzanse, czyli zwyczaje spisane i powszechnie zaakceptowane przez kupców międzynarodowych.

Z uzansem handlowym mamy do czynienia wówczas, gdy zwyczaj handlowy zostanie zarejestrowany i ogłoszony przez określoną organizację międzynarodową. Zwyczaje i uzanse nie mogą być sprzeczne z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa.

Często dąży się do ustalenia jednolitych, powszechnie obowiązujących na całym świecie wykładni i przeprowadza się kodyfikację zwyczajów i uzansów handlowych. Do jednych z najważniejszych należą reguły Incoterms.



**Zwyczaje i
uzanse
handlowe**

Branżowe

dzielą się na poszczególne gałęzie transportu i gałęzie gospodarki, np. znajdują zastosowanie tylko w transporcie morskim lub obowiązują jedynie dla handlu określonymi towarami.

Należą do nich, m.in.:

- Reguły Hasko-Visbijskie
- Reguły Hamburskie
- Reguły Rotterdamskie
- Kodeks Morski z 2001 roku
- Reguły Yorku-Antwerpii

Podział zwyczajów i uzansów



Lokalne

są przystosowane w treści do obowiązywania na wyznaczonym terytorium, np. w danym kraju lub na wybranej giełdzie, aukcji czy w porcie morskim

Podział zwyczajów i uzansów

Należą do nich, m.in.:

- Lokalne zwyczaje regulujące żeglugę na wodach
- Lokalne zwyczaje regulujące handel
- Lokalne zwyczaje krajowe
- Lokalne zwyczaje giełdowe
- Lokalne zwyczaje portowe



Powszechne

są uniwersalnie stosowane na całym świecie.

Należą do nich, m.in.:

- Jednolite zwyczaje i praktyka dla akredytyw dokumentowych
- Jednolite reguły dotyczące inkasa
- Jednolite reguły dla gwarancji płatnych na żądanie
- Opracowania FIATA2 dotyczące umów spedycyjnych i spedytorskich dokumentów przewozowych
- Opracowania IRU10 dotyczące dokumentów w transporcie drogowym (list CMR),
- Incoterms
- Combiterms – dotyczą transportu multimodalnego
- Amerykańskie znowelizowane definicje handlu zagranicznego

Podział zwyczajów i uzansów



Kolejność stosowania praw w handlu zagranicznym

zapisy kontraktu ustalone pomiędzy stronami zawsze mają pierwszeństwo przed zwyczajami (uzansami) oraz normami tzw. prawa dyspozytywnego



Międzynarodowa Izba Handlowa

(ang. International Chamber of Commerce)
to organizacja pozarządowa przedsiębiorstw i izb przemysłowo-handlowych zajmująca się ustalaniem reguł dotyczących międzynarodowych transakcji handlowych oraz międzynarodowym arbitrażem gospodarczym

ICC Polska

POLSKI KOMITET NARODOWY
MIĘDZYNARODOWEJ IZBY
HANDLOWEJ

www.iccpolska.pl

Zasady ICC

- arbitrażu gospodarczego – Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy
- handlowe – Incoterms, Combiterms
- obsługi akredytyw dokumentowych
- obsługi inkasa bankowego
- obsługi rembursów międzybankowych

Konwencja CISG została podpisana w Wiedniu 11 kwietnia 1980, dlatego bywa nazywana także konwencją wiedeńską. W przypadku, gdy nie jest to wyraźnie ujęte w umowie, przepisy CISG uznaje się za obowiązujące w prawodawstwie krajowym odnoszącym się do transakcji sprzedaży towarów pomiędzy kontrahentami z krajów, które ratyfikowały konwencję.

Jest pomocna w konstruowaniu kontraktów handlowych z partnerami zagranicznymi, w szczególności przy precyzowaniu praw i obowiązków stron. Na mocy Konstytucji RP Konwencja stanowi źródło prawa bezpośrednio obowiązującego w polskim porządku prawnym i może być stosowana bezpośrednio przez sądy do rozstrzygania sporów z materii objętej konwencją.

Konwencja Wiedeńska

Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów

(ang. CISG, Convention on Contracts for the International Sale of Goods)

to wielostronna umowa międzynarodowa, która ujednolica zasady międzynarodowego prawa handlowego dotyczące umów zawieranych w celu międzynarodowej sprzedaży towarów. Na dzień 25.09.2020 r. konwencję ratyfikowały 94 państwa świata.

Albania
Argentina
Armenia
Australia
Austria
Azerbaijan
Bahrain
Belarus
Belgium
Benin
Bosnia and Herzegovina
Brazil
Bulgaria
Burundi
Cameroon
Canada
Chile
China
Colombia
Congo
Costa Rica
Croatia
Cuba
Cyprus
Czech Republic

Democratic People's Republic of Korea
Denmark
Dominican Republic
Ecuador
Egypt
El Salvador
Estonia
Fiji
Finland
France
Gabon
Georgia
Germany
Greece
Guatemala
Guinea
Guyana
Honduras
Hungary
Iceland
Iraq
Israel
Italy
Japan
Kyrgyzstan

Latvia
Laos
Lebanon
Lesotho
Liberia
Liechtenstein
Lithuania
Luxembourg
Madagascar
Mauritania
Mexico
Moldova
Mongolia
Montenegro
Netherlands
New Zealand
North Macedonia
Norway
State of Palestine
Paraguay
Peru
Poland
Portugal
Republic of Korea
Romania

Russian Federation
Saint Vincent and the Grenadines
San Marino
Serbia
Singapore
Slovakia
Slovenia
Spain
Sweden
Switzerland
Syrian Arab Republic
Turkey
Uganda
Ukraine
United States of America
Uruguay
Uzbekistan
Vietnam
Zambia

Kto
ratyfikował
CISG?

Co obejmują przepisy Konwencji Wiedeńskiej?

Dokładne oznaczenie towaru i omówienie
jego szczególnych właściwości



Określenie obowiązku dostarczenia
dokumentów dot. towaru



Określenie sposobu i
terminu dostawy towarów



Wymogi opakowania
towaru



Określenie obowiązków
sprzedającego i
kupującego



Rzym I

W przypadku umów dotyczących podmiotów z państw UE źródłem norm w handlu międzynarodowym jest Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (tzw. "Rzym I").

Przepisy tego rozporządzenia mają pierwszeństwo przed polską ustawą Prawo prywatne międzynarodowe i konwencjami międzynarodowymi zawartymi przez państwa członkowskie.

1

Umowa sprzedaży towarów

podlega prawu państwa, w którym sprzedawca ma miejsce zwykłego pobytu

2

Umowa o świadczenie usług

podlega prawu państwa, w którym usługodawca ma miejsce zwykłego pobytu

3

Nieruchomości

umowa, której przedmiotem jest prawo rzeczowe na nieruchomości lub prawo do korzystania z nieruchomości, podlega prawu państwa, w którym nieruchomość jest położona

4

Umowa franczyzy

podlega prawu państwa, w którym franczyzobiorca ma miejsce zwykłego pobytu

5

Umowa dystrybucji

podlega prawu państwa, w którym dystrybutor ma miejsce zwykłego pobytu

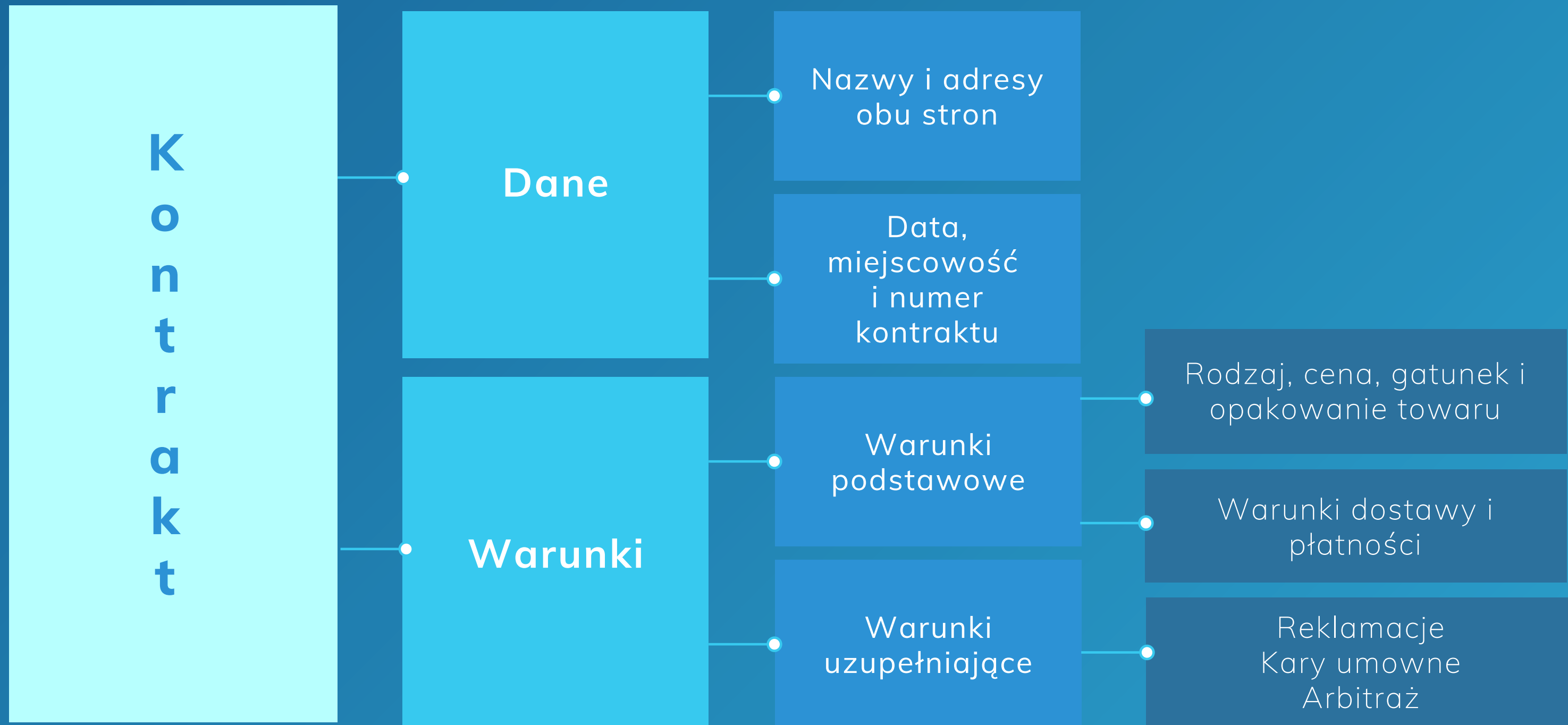
Rodzaje kontraktów w eksporcie

Z podziałem ze względu na:

ILOŚĆ DOKUMENTÓW	SPOSÓB KONTAKTOWANIA SIĘ STRON	TERMIN DOSTAWY	SPOSÓB PŁATNOŚCI	FORMĘ ZAWARCIA KONTRAKTU
Jedno- dokumentowy umowa w formie jednego aktu prawnego, który zawiera wszystkie warunki świadczeń między stronami	Swobodne zawierane w wyniku np. wizyt akwizycyjnych, ogłoszeń reklamowych, spotkań towarzyskich	Długoterminowe umowa wiąże strony na okres powyżej 1 roku	Gotówkowe Kredytowe Wolnodewizowe Clearingowe Barterowe Kompensacyjne	Pisemne Telegraficzne Ustne Elektroniczne
Wielo- dokumentowy składa się z oferty, zamówienia i potwierdzenia zamówienia	Formalne zawierane np. na targach, wystawach, giełdach	Krótkoterminowe realizacja kontraktu następuje w ciągu 12 miesięcy		

Elementy umowy eksportowej

Kluczowe punkty, które każdy eksporter powinien zawrzeć w podpisywanej umowie



CONTRACT

between



- referred to in the text of the contract as

and

Ćwiczenie #1:
Omówienie
przykładowej
umowy
handlowej
między
eksporterem z
Polski i
importerem z
Niemiec

BLOK 2

Incoterms 2020

Incoterms

(ang. International Commercial Terms)
to zbiór regulacji określających warunki wymiany handlowej między sprzedawcą i kupującym – eksporterem i importerem. Ustalane zostały przez Międzynarodową Izbę Handlu (ICC).



By ujednolicić zasady dla przedsiębiorców z różnych krajów, Incoterms jasno określają obowiązki i odpowiedzialność kupującego i sprzedającego.



Zastosowanie tych reguł zależy od woli obu stron i powinno zostać zaznaczone w podpisywanym kontrakcie lub umowie.



Incoterms można stosować zarówno w handlu międzynarodowym – w Unii Europejskiej oraz poza jej obszarem – jak i w handlu krajowym.



Zakres stosowania Incoterms

Incoterms zajmują się kwestiami związanymi z dostarczeniem produktów od sprzedawcy do nabywcy. Obejmuje to m.in.:

- przewóz produktów,
- rozliczenie odpowiedzialności eksportowych i importowych (opłaty celne),
- pokrycie kosztów, w tym transportu i ubezpieczenia,
- przeniesienie ryzyka za stan produktów w różnych punktach procesu transportowego.

Incoterms są używane zawsze w połączeniu z lokalizacją geograficzną. Incoterms określają również moment przeniesienia praw własności.

Incoterms NIE zajmują się:

- stosunkami między spedytorem i przewoźnikiem oraz ubezpieczycielem, co jest często błędnie interpretowane,
- transferem i przeniesieniem praw własności,
- precyzowaniem prawa właściwego dla realizacji umowy i jurysdykcji,
- normowaniem warunków płatności i stosunków z bankami.

Co więcej, Incoterms nie obowiązują w zakresie w jakim umawiające strony, rozstrzygając kwestie kosztów i odpowiedzialności za dostawę, postanowiły inaczej.



Zakres stosowania Incoterms

NAJCZĘŚCIEJ UŻYWANE REGUŁY INCOTERMS

EXW



Reguła Incoterms Ex Works, czyli Z Zakładu.

Oznacza minimalne zobowiązania dla sprzedającego. Przeniesienie ryzyka ze sprzedającego na kupującego następuje w magazynie, biurze lub w innym miejscu, gdzie następuje odbiór towaru. Wszelkie opłaty ponosi kupujący.

DAP



Reguła Incoterms Delivered At Place, czyli Dostarczone Do Miejsca.

Przeniesienie ryzyka ze sprzedającego na kupującego następuje kiedy towary znajdują się we wskazanym miejscu i zostaną przygotowane do rozładowania. Reguły Incoterms 2020 wyraźnie zezwalają, by transport odbywał się na podstawie umowy transportowej lub bez angażowania przewoźnika będącego stroną trzecią.

DDP



Reguła Incoterms Delivered Duty Paid, czyli Dostarczone, Cło Opłacone.

Jest dokładnym przeciwieństwem EXW. Sprzedający ponosi całość ryzyka i opłat (w tym odprawy celnej eksportowej), związanych z dostarczeniem towarów do wskazanego miejsca przeznaczenia lub do określonego punktu.

Incoterms 2020: EXW

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty

SPECYFIKACJA	S K		SPECYFIKACJA	S K	
	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY		SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY
Pakowanie	✓		Ubezpieczenie transportu		✓
Transport wstępny		✓	Rozładunek z transportu głównego (obsługa)		✓
Cło eksportowe		✓	Cło importowe		✓
Załadunek do transportu głównego (obsługa)		✓	Transport końcowy		✓
Transport główny		✓			

Incoterms 2020: DAP

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty

SPECYFIKACJA	S K		SPECYFIKACJA	S K	
	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY		SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY
Pakowanie	✓		Ubezpieczenie transportu	✓	
Transport wstępny	✓		Rozładunek z transportu głównego (obsługa)	✓	
Cło eksportowe	✓		Cło importowe		✓
Załadunek do transportu głównego (obsługa)	✓		Transport końcowy	✓	
Transport główny	✓				

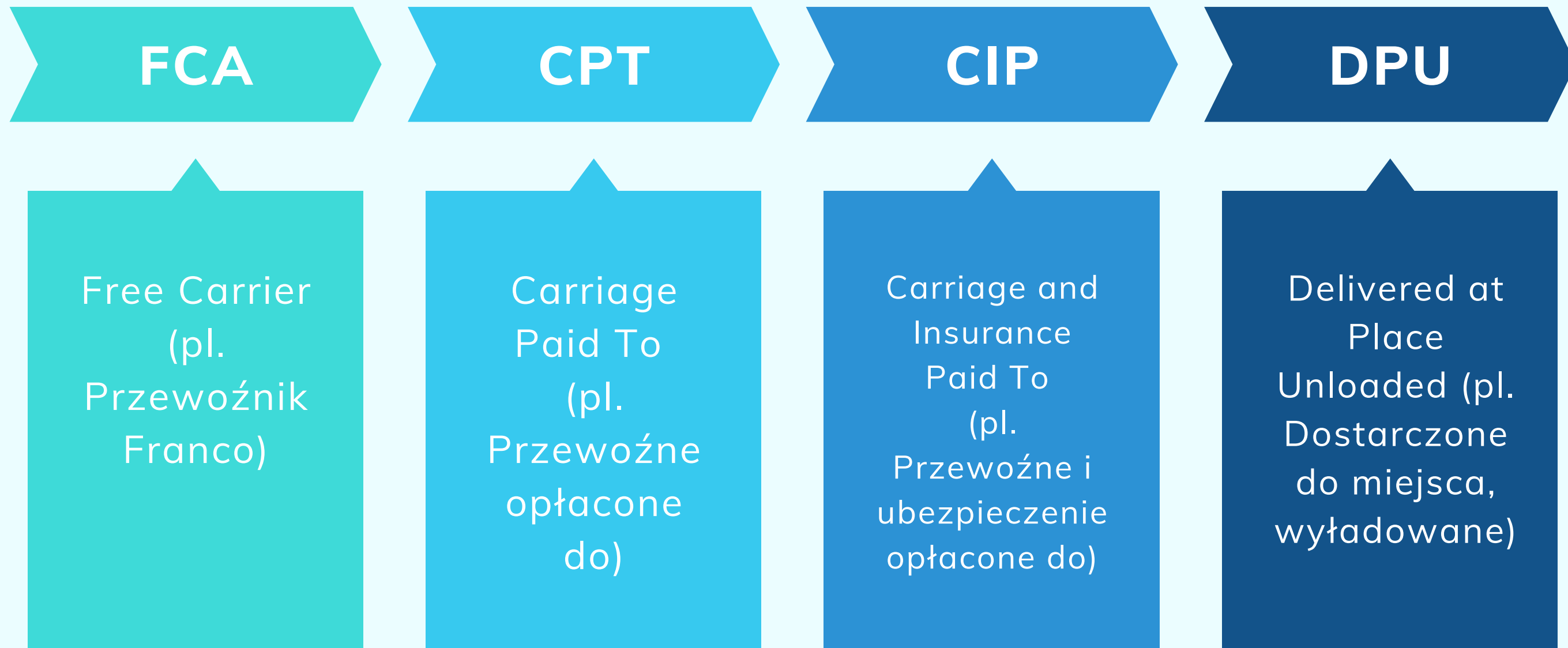
Incoterms 2020: DDP

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty

SPECYFIKACJA	S K		SPECYFIKACJA	S K	
	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY		SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY
Pakowanie	✓		Ubezpieczenie transportu	✓	
Transport wstępny	✓		Rozładunek z transportu głównego (obsługa)	✓	
Cło eksportowe	✓		Cło importowe	✓	
Załadunek do transportu głównego (obsługa)	✓		Transport końcowy	✓	
Transport główny	✓				

INCOTERMS 2020

Lista pozostałych reguł dla każdego rodzaju transportu:



Incoterms 2020: FCA

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty

					
SPECYFIKACJA	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY	SPECYFIKACJA	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY
Pakowanie	✓		Ubezpieczenie transportu		✓
Transport wstępny	✓		Rozładunek z transportu głównego (obsługa)		✓
Cło eksportowe	✓		Cło importowe		✓
Załadunek do transportu głównego (obsługa)		✓	Transport końcowy		✓
Transport główny		✓			

Incoterms 2020: CPT

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty

					
SPECYFIKACJA	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY	SPECYFIKACJA	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY
Pakowanie	✓		Ubezpieczenie transportu		✓
Transport wstępny	✓		Rozładunek z transportu głównego (obsługa)		✓
Cło eksportowe	✓		Cło importowe		✓
Załadunek do transportu głównego (obsługa)	✓		Transport końcowy		✓
Transport główny	Opłaty	Ryzyko			

Incoterms 2020: CIP

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty

					
SPECYFIKACJA	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY	SPECYFIKACJA	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY
Pakowanie	✓		Ubezpieczenie transportu	Opłaty	Ryzyko
Transport wstępny	✓		Rozładunek z transportu głównego (obsługa)		✓
Cło eksportowe	✓		Cło importowe		✓
Załadunek do transportu głównego (obsługa)	✓		Transport końcowy		✓
Transport główny	Opłaty	Ryzyko			

Incoterms 2020: DPU

* Dobrowolny

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty

					
SPECYFIKACJA	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY	SPECYFIKACJA	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY
Pakowanie	✓		Ubezpieczenie transportu	✓ *	
Transport wstępny	✓		Rozładunek z transportu głównego (obsługa)	✓	
Cło eksportowe	✓		Cło importowe		✓
Załadunek do transportu głównego (obsługa)	✓		Transport końcowy		✓
Transport główny	✓				

INCOTERMS 2020

Lista reguł dla transportu morskiego i wodnego śródlądowego:

FAS	FOB	CFR	CIF
Free Alongside Ship (pl. Franco wzdłuż burty statku)	Free On Board (pl. Franco statek)	Cost and Freight (pl. Koszt i fracht)	Cost Insurance and Freight (pl. Koszt, ubezpieczenie i fracht)

Incoterms 2020: FAS

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty

					
SPECYFIKACJA	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY	SPECYFIKACJA	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY
Pakowanie	✓		Ubezpieczenie transportu		✓
Transport wstępny	✓		Rozładunek z transportu głównego (obsługa)		✓
Cło eksportowe	✓		Cło importowe		✓
Załadunek do transportu głównego (obsługa)		✓	Transport końcowy		✓
Transport główny		✓			

Incoterms 2020: FOB

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty

SPECYFIKACJA	S K		SPECYFIKACJA	S K	
	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY		SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY
Pakowanie	✓		Ubezpieczenie transportu		✓
Transport wstępny	✓		Rozładunek z transportu głównego (obsługa)		✓
Cło eksportowe	✓		Cło importowe		✓
Załadunek do transportu głównego (obsługa)	✓		Transport końcowy		✓
Transport główny		✓			

Incoterms 2020: CFR

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty

					
SPECYFIKACJA	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY	SPECYFIKACJA	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY
Pakowanie	✓		Ubezpieczenie transportu		✓
Transport wstępny	✓		Rozładunek z transportu głównego (obsługa)		✓
Cło eksportowe	✓		Cło importowe		✓
Załadunek do transportu głównego (obsługa)	✓		Transport końcowy		✓
Transport główny	Opłaty	Ryzyko			

Incoterms 2020: CIF

Rozkład obowiązków: ryzyko i opłaty

					
SPECYFIKACJA	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY	SPECYFIKACJA	SPRZEDAJĄCY	KUPUJĄCY
Pakowanie	✓		Ubezpieczenie transportu	Opłaty	Ryzyko
Transport wstępny	✓		Rozładunek z transportu głównego (obsługa)		✓
Cło eksportowe	✓		Cło importowe		✓
Załadunek do transportu głównego (obsługa)	Do momentu dostawy wzdłuż statku	Od momentu dostawy wzdłuż statku	Transport końcowy		✓
Transport główny	Opłaty	Ryzyko			

- Reguła DAT została zastąpiona przez regułę DPU.
- Reguła FCA umożliwia obecnie w sytuacji, w której to kupujący udzielił przewoźnikowi instrukcji, aby ten wystawił sprzedającemu dokument transportowy stwierdzający, że towary zostały załadowane, a sprzedający jest zobowiązany dostarczyć kupującemu taki dokument.
- Reguły CIF oraz CIP przewidują nowy domyślny standard ubezpieczenia.
- Reguły FCA, DAP, DPU i DDP uwzględniają obecnie możliwość organizacji przewozu przez samego sprzedawcę lub nabywcę bez zaangażowania podmiotów trzecich.
- Bardziej czytelne są też obowiązki stron dotyczące bezpieczeństwa.
- Dla każdej reguły przewidziane zostały odrębne „Explanatory Notes for Users” („Noty wyjaśniające dla użytkowników”).
- Reguła CIP wymaga obecnie zapewnienia ochrony ubezpieczeniowej co najmniej na poziomie ICC A lub równoważnym (zgodnie z klasyfikacją Instytutowych Klauzul Ładunkowych).

Co nowego w Incoterms 2020?

Incoterms
2020

VS

Incoterms
2010



Nieprawidłowe opisanie
stosowanej reguły



Nieznajomość rozwinięć
skrótów nazw reguł



Błędnie dobrana reguła



Założenie, że Incoterms regulują
stosunki ze spedytorem, pośrednikiem
czy bankiem



Przekonanie, że Incoterms są sztywnymi
regułami i nie podlegają modyfikacji

Najczęściej popęłniane błędy przy stosowaniu Incoterms

INCOTERMS

W przypadku handlu międzynarodowego, prawo którego kraju obowiązują eksporter i importer? W jaki sposób odbywa się transakcja? Jaki obowiązek zostają narzucone na obie strony? Kiedy ryzyko przechodzi z eksportera na importera? Kto pokrywa koszty transportu i załadunku/rozładunku?

Reguły Incoterms odpowiadają na wszystkie te pytania.

1. Czym są Incoterms?

2. Jaki są cele Incoterms?

3. Co regulują Incoterms?

4. Podział Incoterms na grupy

5. Incoterms 2020

6. Incoterms 2020 vs Incoterms 2010

7. Jak stosować Incoterms?

8. Incoterms w umowach

Ćwiczenie #2: Jaka reguła Incoterms 2020 będzie najbardziej korzystna dla Twojej firmy?

www.itro.pl

- > Baza Wiedzy
- > Dla Eksportera
- > Incoterms

<https://itro.pl/incoterms/>

BLOK 3

Spedycja i ubezpieczenie



Spedycja - podstawowe informacje

Co musisz wiedzieć?

Każda działalność gospodarcza polegająca na organizowaniu przewozu ładunków na zlecenie osoby prawnej lub fizycznej i na wykonaniu niezbędnej grupy czynności dodatkowych, wynikających ze specyfiki zlecenia, nazywana jest spedycją.

Spedycja obok transportu i logistyki jest jednym z elementów branży TSL (transport-spedycja-logistyka).

Umowa przewozu oraz umowa spedycji należą do tzw. umów nazwanych – zostały wprost wskazane i zdefiniowane w przepisach prawa. Definicje obu umów znajdziemy odpowiednio w przepisach art. 774 Kodeksu Cywilnego oraz art. 794 § 1 Kodeksu Cywilnego.

Umowa przewozu

Na czym polega?

Umowa przewozu to umowa mocą której przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy.

Co obejmuje?

Umowa przewozu koncentruje się wyłącznie na fizycznym przemieszczeniu przesyłki, , czyli zmianie miejsca położenia rzeczy od chwili nadania, czy osób, od momentu zajęcia miejsca w środku transportowym, na miejsce przeznaczenia osiągnięte w chwili wykonania umowy.

Na co trzeba zwrócić uwagę zawierając umowę przewozu?

W umowie przewozu przewoźnik zobowiązuje się do transportu towaru. Nie jest zobowiązany do żadnych innych czynności. Elementami istotnymi są: dokładne oznaczenie punktów początkowego i końcowego świadczenia przewozowego, określenie wielkości wynagrodzenia oraz wskazanie przedmiotu przewozu.

Zakres obowiązków przewoźnika

1

Sprawdzenie przesyłki

Przewoźnik może sprawdzić, czy przesyłka odpowiada oświadczeniom nadawcy zawartym w liście przewozowym oraz czy zachowane zostały przepisy dotyczące rzeczy dopuszczonych do przewozu na warunkach szczególnych.

2

Przewóz

Przewoźnik jest zobowiązany do przewiezienia przesyłki w wyznaczonym terminie z punktu A do punktu B.

3

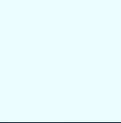
Wydanie przesyłki odbiorcy

Przewoźnik jest obowiązany niezwłocznie powiadomić odbiorcę o nadejściu przesyłki do miejsca przeznaczenia. Zawiadomienie to zwane „awizem” może zostać dokonane dowolnej formie. Ważne jednak, aby doszło do odbiorcy w odpowiednim czasie oraz by zawierało określenie daty i godziny przygotowania przesyłki do odbioru.

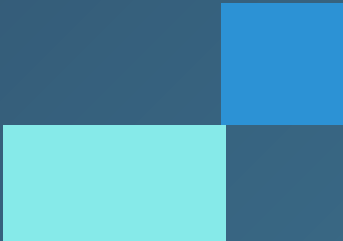
4

Problemy z wykonaniem

Przewoźnik zawsze odpowiada za stratę ładunku, jego uszkodzenie, ubytek, czy opóźnienia wynikające z winy przewoźnika. Przyczynę i czas przedłużenia terminu przewozu przewoźnik ma obowiązek wskazać w liście przewozowym.



Umowa spedycji



Na czym polega?

Umowa spedycji polega na tym, że spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do wysyłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem.

Co obejmuje?

Istotą umowy spedycji są wszystkie kwestie okołoprzewozowe, nie dotyczą jednak samego przewozu. W treści takiej umowy musi być podkreślone, że jej zakres obejmuje szerszy zakres obowiązków, który powinien być w miarę precyzyjnie określony.

Którą umowę wybrać?

Umowa spedycji dla swojego istnienia wymaga zaistnienia „podstawowego” stosunku prawnego, wobec którego sama umowa spedycji ma charakter pomocniczy. Tym stosunkiem będzie umowa przewozu rzeczy. Umowa spedycji jest bowiem umową towarzyszącą umowie przewozu.

Zakres obowiązków spedytora

przyjmowanie zleceń
spedycyjnych i udzielanie
porad związanych z
procesami spedycyjnymi



wybór środka
transportu



zawieranie umów o
przewóz



ubezpieczanie
przesyłki



sporządzanie
dokumentacji
transportowej



SPEDYTOR



odbiór przesyłki od
nadawcy i
przygotowanie jej do
przewozu



nadanie przesyłki na
środek transportu wraz z
dokumentacją
transportową



odbiór przesyłki ze środka
transportu wraz z
dokumentacją
transportową



odprawa celna



przekazanie
przesyłki odbiorcy

O czym trzeba pamiętać?

I



maksymalnie **precyzyjne**
formułowanie postanowień
umowy, bez względu na to
czy podpisujemy umowę
spedycji czy przewozu

II



Konwencja CMR nie ma
zastosowania do umów
spedycji, ale ma do umów
przewozu

III



spedytor może
równocześnie sam być
przewoźnikiem tj. oprócz
usług związanych z
przewozem wykona również
fizyczny przewóz

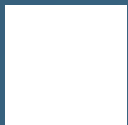
IV



sama nazwa umowy i
terminologia w niej
używana nie ma znaczenia;
jeżeli w umowie mowa jest
tylko o przewozie – mamy
do czynienia z umową
przewozu



Ubezpieczenie OC przewoźnika, bez względu na to czy obejmuje przewóz krajowy czy międzynarodowy, zalicza się do grupy ubezpieczeń transportowych. Ubezpieczenie mienia w transporcie natomiast (CARGO), to ochrona dodatkowa, dedykowana podmiotom zlecającym przewóz.



Ubezpieczenie ładunku

DLACZEGO OCP?

Odpowiedzialność Cywilna Przewoźnika to jedno z najpopularniejszych ubezpieczeń transportowych. Nie jest obowiązkowe, ale odgrywa znaczną rolę przy prowadzeniu działalności przewozowej.

OD CZEGO CHRONI?

Ogólne warunki OCP przewidują objęcie ochroną ubezpieczeniową za szkody powstałe podczas wykonywania zawartej umowy przewozu – z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu (kradzież, uszkodzenie lub zniszczenie towaru, opóźnienie dostawy).



A JEŚLI SZKODA NIE JEST UWZGLĘDNIONA W OCP?

Jeśli przewoźnik nie zadba o wprowadzenie stosownych zapisów do swojej polisy, w razie wystąpienia określonej szkody, która nie jest objęta ubezpieczeniem, szkodę będzie musiał pokryć sam przewoźnik.

WAŻNE

Polisy OC nie chronią bezpośrednio ładunku. OC przewoźnika chroni tylko i wyłącznie dany podmiot i tylko w sytuacji, gdy zaistnieje jego odpowiedzialność za zdarzenie.

Ubezpieczenie mienia w transporcie (CARGO)



DLA KOGO?

Produkt ten skierowany jest do podmiotów zlecających transport towarów, które chciałyby dodatkowo chronić ładunek na wypadek powstania szkód podczas jego przewozu.



OD CZEGO?

Obejmuje szkody powstałe na skutek działania sił natury, upadku obiektu na środek transportu, wypadku, jakiemu uległ środek transportu, kradzieży i rabunku oraz innych okoliczności, które doprowadziły do utraty pierwotnej wartości ładunku.



JAK DŁUGO?

Polisę ubezpieczenia CARGO podpisuje się standardowo na okres 12 miesięcy, a w wypadku szkody na wypłatę odszkodowania czeka się 30 dni od daty otrzymania zawiadomienia o szkodzie.



JAKI TRANSPORT?

Ubezpieczeniem CARGO może być objęty jeden lub więcej ładunków przewożonych w wyznaczonym okresie w transporcie drogowym, kolejowym, wodnym śródlądowym, morskim, lotniczym oraz kombinowanym.



Pytania?

Dziękuję za
uwagę :)



BYDGOSKA
AGENCJA
ROZWOJU
REGIONALNEGO



METROPOLIA
BYDGOSZCZ



Fundusze
Europejskie
Program Regionalny



Rzeczpospolita
Polska



Województwo
Kujawsko-Pomorskie

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego

